

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	13.01.2016	öffentlich - Vorberatung
Stadtrat	20.01.2016	öffentlich - Beschluss

Ausbau der Eichenstraße zwischen Kuckucksweg und Oberfürberger Straße; Projektgenehmigung gem. Ziff. 2.5 der Richtlinien für die Einleitung und Abwicklung städtischer Baumaßnahmen

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan Entwurf M 1 : 500 (Unterlage Nr. 5)

Anlage 2: Regelquerschnitt Entwurf M 1 : 50 (Unterlage Nr. 14)

Beschlussvorschlag:

Für BA am 13.01.2016:

Die Vorlage des Baureferates wird zur Kenntnis genommen.

Nach nochmaliger Abwägung im Bauausschuss ergeht folgende Empfehlung für den Stadtrat:

Der Bauausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Erteilung der Projektgenehmigung zum Ausbau der Eichenstraße zwischen Kuckucksweg und Oberfürberger Straße nach

Variante 1: mit 6,00 m Fahrbahnbreite, beidseitigen Hochborden zur Abgrenzung der Gehwege, die auf der Ostseite eine Regelbreite von 1,0 m und auf der Westseite eine Regelbreite von 2,0 m aufweisen.
Die Kosten werden auf ca. 800.000 € geschätzt.

oder

Der Bauausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Zustimmung zur Durchführung weiterer Planschritte gem. den Richtlinien für die Einleitung und Abwicklung städtischer Baumaßnahmen nach

Variante 2: mit 6,00 m Fahrbahnbreite mit beidseitigen dreizeiligen Rinnen von jeweils 0,50 m und daran anschließenden Gehwegen (Regelbreite 1,50 m), abgetrennt durch überfahrbare Rundborde.
Die Kosten werden auf ca. 840.000 € geschätzt.

Für Variante 2 sind ein Instruktionsverfahren und eine Bürgerinformation seitens des Stadtplanungsamtes durchzuführen. Erst nach Vorlage der Ergebnisse können die weiteren Planschritte zur Erstellung der Entwurfsplanung mit anschließender Projektgenehmigung erfolgen. Im Anschluss daran kann mit dem Ausschreibungsverfahren begonnen werden. Aufgrund der hierfür anzusetzenden Zeiträume ist ein Ausbau in 2016 nicht mehr möglich.

Für StR am 20.01.2016:

Die Vorlage des Baureferates und die Empfehlung des Bauausschusses werden zur Kenntnis genommen.

Der Stadtrat erteilt die Projektgenehmigung zum Ausbau der Eichenstraße zwischen Kuckucksweg und Oberfürberger Straße gem. Variante 1.

Variante 1: mit 6,00 m Fahrbahnbreite, beidseitigen Hochborden zur Abgrenzung der Gehwege, die auf der Ostseite eine Regelbreite von 1,0 m und auf der Westseite eine Regelbreite von 2,0 m aufweisen.
Die Kosten werden auf ca. 800.000 € geschätzt.

oder:

Der Stadtrat erteilt die Zustimmung zur Durchführung der notwendigen weiteren Planschritte für den Ausbau der Eichenstraße zwischen Kuckucksweg u. Oberfürberger Straße gem. Variante 2.

Variante 2: mit 6,00 m Fahrbahnbreite mit beidseitigen dreizeiligen Rinnen von jeweils 0,50 m und daran anschließenden Gehwegen, abgetrennt durch überfahrbare Rundborde.
Die Kosten werden auf ca. 840.000 € geschätzt.

Sachverhalt:

Die Eichenstraße ist aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung im städtischen Straßennetz als Haupterschließungsstraße einzuordnen. Der Ausbau ist zwischen Kuckucksweg und Oberfürberger Straße vorgesehen. In den kommenden Jahren ist die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Kreuzungsbereich Heilstättenstraße/Eichenstraße mit Herstellung des Anschlusses bis zum Kuckucksweg geplant.

Wie an vielen Stellen im Stadtgebiet wurden auch in der Eichenstraße Schäden instand gesetzt, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Aufgrund des zwischenzeitlichen Schadensumfanges ist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine weitere Instandsetzung im Rahmen des Bauunterhaltes nicht mehr sinnvoll, so dass eine Erneuerung notwendig ist. Gem. den vorliegenden Bauunterlagen erfolgte die erstmalige Herstellung der Eichenstraße vor 37 Jahren im Zeitraum vom 05.07. – 30.10.1978.

Gegen den Ausbau der Eichenstraße haben sich verschiedene Anlieger, u. a. mit einer Unterschriftenliste gewendet. Die beiden Sprecher der Anwohner der Eichenstraße sehen mit der Erneuerung der Eichenstraße bei nicht wenigen Anwohnern die Grenzen ihrer finanziellen Möglichkeiten überschritten. Hier hat die Stadtverwaltung aufgrund der verpflichtenden Anwendung des Kommunalabgabengesetzes (KAG) jedoch keinen, bzw. wenig Handlungsspielraum. Maßgeblich sind die Bestimmungen der bereits vor Jahren beschlossenen und seither in zahlreichen Abrechnungen zugrunde gelegten Straßenausbaubeitragssatzung.

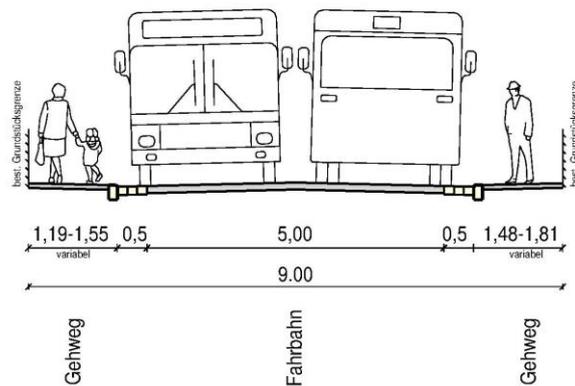
Im Vorfeld wurden Möglichkeiten der Umgestaltung des Straßenquerschnittes geprüft. Die Eichenstraße ist Teil einer Tempo-30-Zone. In solchen Zonen wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf Grund der zur Verfügung stehenden Flächen, der Verkehrsbedeutung für Oberfürberg, den Sicherheitsbelangen aller Verkehrsteilnehmer und der geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung wird seitens des Baureferates der bestandsnahe Ausbau als am sinnvollsten erachtet.

Seitens der infra fürth verkehr, der PI Fürth und dem Straßenverkehrsamt wurden zunächst aus jeweils unterschiedlichen Beweggründen Bedenken gegen den geplanten bestandsorientierten Ausbauquerschnitt geäußert.

Von der infra fürth verkehr gmbh und der PI Fürth wurde der möglichst uneingeschränkte Begegnungsverkehr für die Linienbusse gefordert, bzw. als erstrebenswert angesehen. Das Straßenverkehrsamt richtet das Hauptaugenmerk auf den Fußgängerverkehr und bemängelt insgesamt zu geringe Gehwegbreiten. Den Belangen der Fußgänger und insbesondere der Schülerinnen und Schüler sollte im Rahmen der Überplanung deutlich mehr Raum verschafft werden.

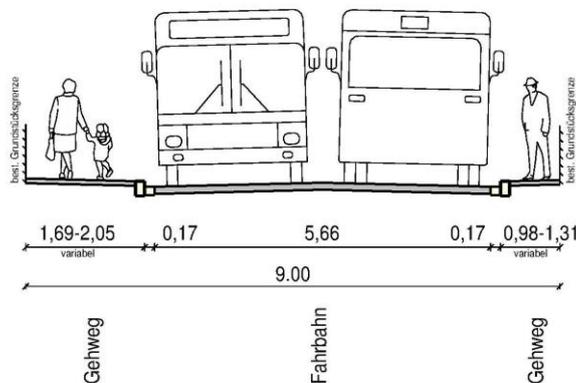
Trotz der mehrfach geäußerten Sicherheitsbedenken des Baureferates wegen des mangelnden Schutzes des Fußgängerverkehrs vor dem möglichen Überfahren der Gehwege, halten die infra fürth verkehr, das Straßenverkehrsamt und die PI Fürth am nachfolgend dargestellten Querschnitt fest.

Variante 2 überfahrbare Gehwege



Da gerade die Planung auf Basis des Bestandsquerschnittes mit der Abgrenzung verschiedener Verkehrsräume durch eine eindeutige bauliche Trennung über Hochborde (Fahrverkehr vom Fußgängerverkehr) von der infra fürth verkehr gmbh, dem Straßenverkehrsamt und der PI Fürth aus Sicherheitsaspekten als nicht akzeptabel bezeichnet wird, erfordert das weitere Vorgehen eine offene Diskussion.

Variante 1 abgetrennte Gehwege



Die Variantenstudie (Variante 2) weist zu beiden Straßenseiten Regelgehwegbreiten von 1,50 m auf, flankiert von 0,50 m breiten Pflasterrinnen (Dreizeiler) und einem abgerundeten Bordstein mit 3 cm Anschlag. Der überfahrbare Bordstein soll die bauliche Trennung zwischen Gehweg – Fahrbahn kenntlich machen.

Auch bei dieser Alternative sind die durchgehend angemessen breiten Gehwege, wie vom Straßenverkehrsamt gefordert, nicht möglich. Es ist zwar von einer Regelbreite von 1,50 für die Gehwege auszugehen, jedoch bewegt sich die Breitenspanne auf der Westseite von 1,19 – 1,55 m und auf der Ostseite von 1,48 – 1,81 m. Die Hauptbreiten werden somit von der Westseite auf die Ostseite verlagert, obwohl auf der Westseite ein wesentlich höherer Anteil von Grundstückseingängen direkt auf die Eichenstraße führt.

Nachdem das Parken entlang der Eichenstraße weiterhin möglich sein soll, werden sich insbesondere für den Radverkehr Nachteile im Begegnungsfall neben parkenden Fahrzeugen ergeben, da dieser dann auf die Pflasterrinne ausweichen muss. Auch die Wahrnehmung der Borde ist nicht gegeben, so dass parkende Fahrzeuge möglicherweise häufiger im Gehwegbereich stehen.

Die Pflasterrinnen sind Bestandteil der Fahrbahn von 6,00 m und werden im Begegnungsfall LKW/LKW, BUS/BUS, LKW/BUS in jedem Fall überfahren. Durch die beidseitig verlaufenden Pflasterrinnen wird sich zudem eine höhere Lärmbelastung als im Bestand ergeben und der Radverkehr wird in bereits beschriebenen Begegnungsfällen behindert. Gleichzeitig ist mit erhöhten Unterhaltskosten und den daraus resultierenden Behinderungen für die Anlieger zu rechnen.

Ein Ausweichen in den Seitenraum (=Gehweg) kann zwar durch entsprechende Dienstanweisungen für den ÖPNV geregelt werden, für Privatfahrzeuge scheidet dieses Mittel jedoch aus. Unter Mitbenutzung des Seitenraumes ist auch der Begegnungsverkehr Pkw/Pkw neben parkenden Fahrzeugen möglich, was zusätzliches Gefährdungspotential hervorruft. Die Schutzfunktion zwischen Fahrverkehr und Fußgängerverkehr (Schulweg) ist nicht mehr gegeben. Der vorgesehene Rundbordstein mit einem geringen Anschlag von 3 cm bedingt weitere Abstimmungen mit den Behindertenverbänden.

Grundsätzlich wurde seitens der stellv. infra-Geschäftsführung gegenüber dem Baureferat dargelegt, dass der Busbegegnungsverkehr planmäßig in der Eichenstraße gar nicht stattfindet.

Weitere Stellungnahmen im Rahmen des durchgeführten Instruktionsverfahrens zu Variante 1. Behindertenrat der Stadt Fürth (Stellungnahme zu Variante 1)

„Wir haben Ihren Vorschlag begutachtet. Wir verweisen und fordern aber, bei der Umsetzung des Planes die Einhaltung der uns betreffenden, natürlich auch aller anderen, DIN-Normen. Besonders legen wir Wert auf abgestimmte, behindertengerechte und nach allen Vorschriften/Vorgaben erstellte Gehwege und Querungsstellen. Wünschenswert sind natürlich taktile Bodenindikatoren an Kreuzungen.

Anm.: Die Bordsteinabsenkungen an den Einmündungsbereichen werden nach den Vorgaben zur Barrierefreiheit hergestellt. Beim späteren Ausbau des Kreuzungsbereiches Heilstättenstraße/Eichenstraße werden taktile Bodenindikatoren berücksichtigt.

Seitens des Pflegers der Fuß- und Radwege, Herrn Stadtrat Riedel, wurden keine Einwände zur Planung (Variante 1) erhoben.

Spartenträger (Stellungnahme zu Variante 1)

Die infra fürth gmbh beabsichtigt, im Zuge des Ausbaus der Eichenstraße die elektrischen Versorgungsleitungen und Verteilungsanlagen zu erneuern.

Ferner ist die Erneuerung der Beleuchtungsanlage zu berücksichtigen.

Die Deutsche Telekom Technik GmbH plant im gesamten Straßen-, bzw. Gehwegausbaubereich die Verlegung eines Kabelschutzrohres DN 100.

Fazit:

Grundlegende Veränderungen abzuwickelnder Verkehrsarten im Bereich der Eichenstraße sind derzeit nicht sinnvoll und kurz- oder mittelfristig auch nicht möglich.

Unter Berücksichtigung der Belange verschiedenster Verkehrsteilnehmer (auch der Sicherheitsbelange), der geringen verfügbaren Gesamtbreite und der Abwägung hinnehmbarer Einschränkungen für einzelne Verkehrsarten/Verkehrsteilnehmer (z. B. durch reduzierte Geschwindigkeit, reduzierte Fahrbahnbreite, teilweises Parken am Fahrbahnrand, reduzierte Gehwegbreite) ist die Beibehaltung des Bestandsquerschnittes aus Sicht des Baureferates der einzig vertretbare Ausbauquerschnitt.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	805.000 €	jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Hst. 6300.9500.9000	Budget-Nr.	im	<input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:						

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Tiefbauamt**

Fürth, 05.01.2016

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Tiefbauamt

