

**I. Vorlage**

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	02.03.2016	öffentlich - Beschluss

**Hirschenstraße zwischen Rosen- und Badstraße**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen  
**SpA 0407**

**Anlagen:**  
Lageplan

**Beschlussvorschlag:**

Der Vortrag des Referenten diene zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Planes Hirschenstraße zwischen Rosen- und Badstraße SpA Nr. 0407 vom August 2015 / 21.01.2016 eine Bürgerinformation durchzuführen.

**Sachverhalt:**

In der Hirschenstraße zwischen Rosen- und Theresienstraße hat sich der bauliche Zustand der Fahrbahn in den letzten Jahren stark verschlechtert. Gleiches gilt für den Abschnitt zwischen Theresien- und Badstraße. Zudem bestehen auch funktionale und gestalterische Defizite, die im Zuge einer grundhaften Erneuerung und Umgestaltung beseitigt werden sollen.

Im Oktober 2015 wurde die Planung instruiert, es wurden insgesamt 23 Stellen (Dienststellen, Pfleger etc.) beteiligt.

**Grundsätzliches:**

Entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung und Netzfunktion ist die Hirschenstraße im Abschnitt zwischen Rosenstraße und Maxstraße als Haupteerschließungsstraße klassifiziert und Bestandteil des Fürther Innenstadtrings. Der Abschnitt Theresienstraße bis Maxstraße und Theresienstraße bis zur Badstraße sowie zur Bahn sind als Anliegerstraße klassifiziert.

Derzeit beginnt in Höhe Hirschenstraße 24 eine Tempo-30-Zone, die Kreuzung an der Mathildenstraße ist mit LSA geregelt, an der Kreuzung Blumenstraße ist die Hirschenstraße bevorrechtigt. Die Hirschenstraße ist zwischen Maxstraße und Kohlenmarkt Einbahnstraße in nördlicher Richtung.

In der Hirschenstraße verkehrt die **Buslinie 172** (Fürth Hbf. – Burgfarrnbach) in der Hauptverkehrszeit im 10-Minutentakt. Die Gegenrichtung quert die Hirschenstraße über die Mathildenstraße. Die im Planungsbereich liegende Haltestelle Mathildenstraße ist derzeit nicht

barrierefrei ausgebaut. Diese Haltestelle nutzen derzeit ca. 385 Ein- und Aussteiger täglich (Beide Haltepositionen).

Für den Radverkehr In südlicher Richtung verläuft derzeit ein stark genutzter Radfahrstreifen, der auch in der Neuplanung Berücksichtigung finden soll. Durch den bestehenden Radfahrstreifen entgegen der Fahrtrichtung des MIV entstand eine wichtige Achse für den Radverkehr (Zufahrt zu Rednitztal und Main-Donau-Kanal, Erschließung der Fürther Bäder sowie Radroute nach Cadolzburg über den Stadtwald). Durch den noch zu erfolgenden Ausbau der bisherigen Bautrasse der DB AG bei der Siebenbogenbrücke ergibt sich künftig für den Radverkehr am Süden der Hirschenstraße eine komfortable Verbindung. Am sogenannten „Hirschenberg“ sollen daher die für Radfahrer bestehenden Probleme (bisher fehlende Fahrtrichtung Norden, Sichtfelder, Steigung plus Kopfsteinpflaster) durch entsprechende Infrastruktur gelöst werden.

Das Fußgänger aufkommen nimmt mit Nähe zur Fußgängerzone zu und ist im Abschnitt zwischen Blumenstraße (VHS) und Kohlenmarkt beträchtlich. Die Gehwegbreite reicht heute teilweise nicht aus. Fußgängerüberwege zum bevorrechtigten Queren sind ausdrücklich erwünscht. Der Abbau der bestehenden LSA wird empfohlen. In der Hirschenstraße befinden sich zahlreiche Geschäfte und vereinzelt Gastronomie – mit der Folge, dass zum einen Ladeverkehr stattfindet (derzeit kommen auch noch mehrere Baustellen hinzu) und der Wunsch nach Außenbestuhlung und Auslagen besteht.

Es wurden Verkehrs- und Fußgängerströme erhoben und für das Jahr 2030 hochgerechnet. Dabei ergab sich, dass bereits heute sowohl in Höhe Blumen- als auch Mathildenstraße Fußgängerüberwege empfehlenswert sind, realisiert ist derzeit jedoch nur ein FGÜ bei der VHS.

Am 27.07.2011 wurden innerhalb von 24 Stunden insgesamt 4.763 Kfz (5.111 Fahrzeuge insgesamt) gezählt, der Radverkehrsanteil beträgt 7%, der Schwerverkehrsanteil liegt bei 3,3 %.

Im gesamten Altstadtbereich mit gründerzeitlichem Gebäudebestand fehlen Parkplätze auf Privatgrund (Tiefgaragen, Garagenhäuser u. ä.). Entsprechend hoch ist deshalb der Parkplatzbedarf im öffentlichen Straßenraum. Die Feuerwehr benötigt für das Aufstellen der Drehleiter eine Fahrbahnbreite von 5,50 m. Gewünscht wird außerdem eine Begrünung mit Bäumen. Zudem sind zahlreiche Ver- und Entsorgungsleitungen zu berücksichtigen.

Die Straßenbreite zwischen den Gebäuden liegt zwischen 12 bis 13 m. Daraus folgt, dass bei dieser Breite nicht alle Belange vollständig berücksichtigt werden können.

### Planung Variante 7

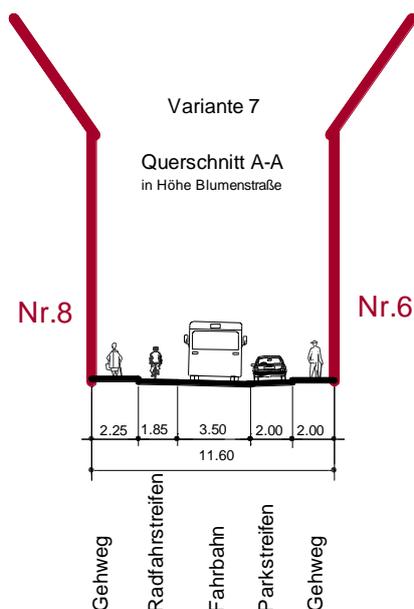


Abb. 1: Querschnitt im Bestand

**Die derzeitige Verkehrsfunktion wird als Entwurfsgrundlage für die Neuplanung beibehalten, d. h. eine klassische Querschnittsgestaltung plus Radfahrstreifen und Parken.**

Davon abgesehen wurden der Bereich der Bushaltestelle „Mathildenstraße“ und der sog. „Hirschenberg“ gesondert untersucht und bearbeitet.

Die Neuplanung der Hirschenstraße wird von fünf Zielen geleitet:

- Konsequente **Freihaltung** des **Radfahrstreifens** nach Süden
- **Sichere Verflechtung** aller Verkehrsströme im Kreuzungsbereich Hirschenstraße – Maxstraße (MIV und Rad)
- Sichere und komfortable Führung des Radverkehrs von der Theresienstraße aus in die Hirschenstraße („Hirschenberg“) und weiter zum Radstreifen Maxstraße.

- **Geregeltes Parken** auf bewirtschafteten Flächen
- **Baumpflanzungen**

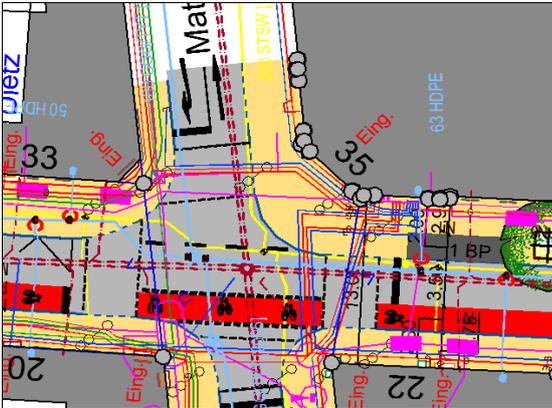


Abb. 2 Leitungsplan (Ausschnitt)

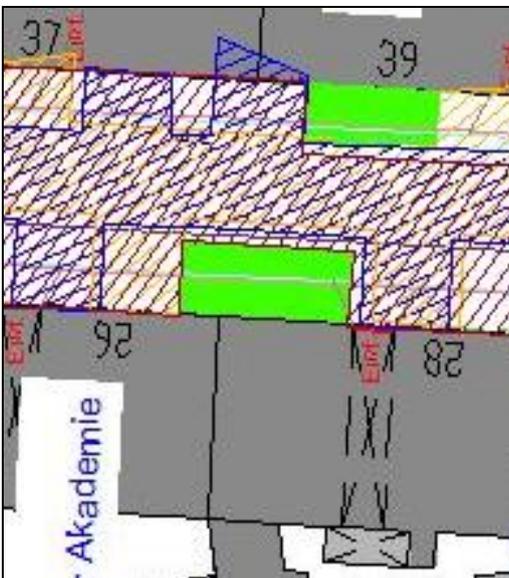


Abb. 4: Detail Pufferplan

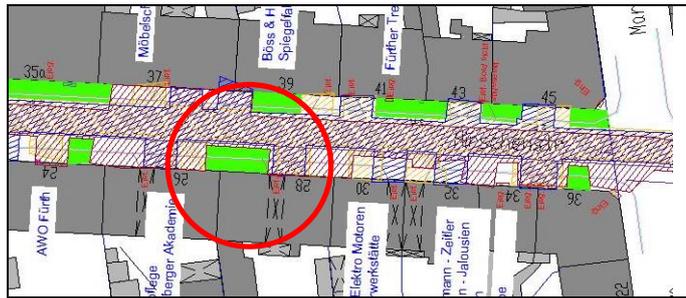


Abb. 3: Ausschnitt Pufferplan (2,50 m)

Anhand des obenstehenden Leitungsplans wird verdeutlicht, dass der Wunsch nach Bäumen nicht zur vollen Zufriedenheit erfüllt werden kann (z. B. Allee).

Der dazugehörige Pufferplan (oben bzw. Detail links) zeigt die wenigen verbleibenden freien Flächen für Baumpflanzungen und/oder Hausbegrünung nach erfolgter Leitungsfreihaltung (grüne Flächen, Pufferbereich jeweils 2,50 m zur bestehenden Versorgungsleitung).

- **Abschnitt Rosenstraße bis Maxstraße**

Die bisherige **Querschnittsgestaltung** Fahrbahn plus Radfahrstreifen, Parken und Gehwege wird auch in der Neuplanung beibehalten. Die Fahrbahnbreite beträgt durchgängig 5,50 m, wovon der Radfahrstreifen abmarkiert wird (Einbahnverkehr nach Norden in Richtung Kohlenmarkt), entlang der Ostseite ist ein 2,00 m breiter befestigter Parkstreifen vorgesehen. Die Breite der **Gehwege** variiert zwischen 2,25 m und 2,85 m, je nach örtlicher Gegebenheit.

Die Querungsstellen für den Fußverkehr und die Bushaltestelle werden **barrierefrei** ausgebaut.

Für den **Radverkehr** in südlicher Richtung wird auf Fahrbahnniveau ein Radfahrstreifen im Gegenverkehr markiert. Dessen Breite variiert zwischen 1,85 m und 2,00 m, wobei die schmalere Führung nur auf dem kurzen Abschnitt Haus Nr. 6 bis 12 realisiert werden muss. In Höhe Maxstraße erreicht dieser den bestehenden Radfahrstreifen in der Maxstraße (Richtung Schwabacher Straße) bzw. endet auf Höhe Hirschenstr. 44; im weiteren Verlauf nach Süden nutzt der Radverkehr die Straße.

Der **Konflikt Radverkehr – Anlieferung / Ladezone** ist in der Hirschenstraße tägliches Thema. Der Radfahrstreifen als reservierte Fläche für den Radverkehr wird von vielen motorisierten Verkehrsteilnehmern verkannt oder schlichtweg ignoriert.



Die Überwachung durch den Vollzugsdienst brachte in der Vergangenheit keinerlei Besserung. Deshalb wurde überlegt, den Radstreifen mittels eines sog. „Frankfurter Huts“ (vgl. Abb. links) freizuhalten. Dieser wird auf der Fläche der Markierung montiert, benötigt aber einen entsprechenden Unterbau. Er kann vom MIV nicht überfahren werden und engt den Straßenraum bei Feuerwehreinsätzen nicht ein. Seitens SVA wird eine bauliche Trennung des Radstreifens gefordert.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit (Radfahrer im Längsverkehr, querende Fußgänger), der Reinigung und Winterdienstes sowie aus städtebaulichen Gründen wird dies Überlegung nicht weiter verfolgt.

Ansonsten bleiben aus derzeitiger Sicht nur konsequente Überwachung, Information und stärkere Verdeutlichung durch Piktogramme und die Erwartung, dass bei weiter steigender Nutzungsintensität das illegale Parken abnimmt. Ob diese Maßnahmen und Erwartungen das Problem lösen können, sei dahin gestellt.

Abb. 5: „Frankfurter Hut“

Gem. ERA 2010 Abschnitt 3.3.<sup>1</sup> wird empfohlen, in solchen Fällen den Radfahrstreifen durchgehend rot einzufärben.

Wo es möglich ist, wurden **Baumpflanzungen** vorgesehen, allerdings ist auf Grund der Vielzahl von Versorgungsleitungen die Anzahl der Standorte sehr eingeschränkt. Zwischen Mathildenstraße und Maxstraße sind sieben Baumpflanzungen vorgesehen. Für sämtliche Baumstandorte sind begehbare Baumscheiben notwendig, da sich wegen der Vielzahl an Leitungen die Baumstandorte nicht in die Flucht der Parkstände legen lassen bzw. die verbleibende Gehwegbreite zu gering werden würde (engste Stelle ab begehbarer Baumscheibe 2,00 m bei Haus-Nr. 51). Hierfür ist eine fachgerechte Ausführung nach den Regelwerken erforderlich.

Die Anlage von Baumtoren an einmündenden Straßen wurde ebenfalls überprüft, ist aber auf Grund von Versorgungsleitungen (auch mit Schutzmaßnahmen) nicht machbar.

Für den **Busverkehr** bleibt die bestehende Haltestelle „Mathildenstraße“ erhalten. Der Gehweg wird hier vorgezogen, der Bus hält am Fahrbahnrand.

Der bestehende **Fußgängerüberweg** bei der VHS (Ecke Blumenstraße) soll erhalten bleiben, der Kreuzungsbereich wird auf Gehwegniveau angehoben und betont so das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und die Achse zur Fußgängerzone. Der heute sehr enge Gehweg Ecke Blumen-/ Hirschenstraße wird angepasst und dadurch verbreitert. Das Abbiegen eines 3-achsigen Müllfahrzeuges ist dort ohne Probleme möglich, ein Lastzug muss den Radfahrstreifen und Teile der gepflasterten Fläche der Fußgängerzone mitbenutzen.

Die **Kreuzung Mathildenstr. / Hirschenstraße** wird ebenfalls höhenmäßig angehoben, am südlichen Arm ist ebenfalls ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) vorgesehen. Da in Tempo-30-Zonen Lichtsignalanlagen unzulässig sind (§45 Abs. 1c Satz 3 StVO), soll auf die Signalisierung der Kreuzung verzichtet werden. Bei der Prognoseberechnung für die Leistungsfähigkeit der Kreuzung ohne Lichtsignalanlage wurde sowohl für die morgendliche Spitzenstunde als auch für die Spitzenstunde am Abend die Qualitätsstufe A (sehr kurze Wartezeiten für alle Richtungen) errechnet (Bevorrechtigung der Hirschenstraße gegenüber der Mathildenstraße). Die Haltesichtweiten und die Anfahrsichtweiten können bei Tempo 30 eingehalten werden.

<sup>1</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010: „(...) In Problembereichen empfiehlt es sich, Radfahrstreifen (in der Regel) rot einzufärben.“

Die Mathildenstraße zwischen Ottostraße und Hirschenstraße Richtung Westen ist bereits heute in erster Linie für PKW und Lieferfahrzeuge nutzbar, größere Fahrzeuge (Lkw, Lastzüge etc.) können bereits heute nur unter Mitbenutzung der Gegenfahrbahn und des Radfahrstreifens in die Hirschenstraße einbiegen. Diese Situation bleibt bestehen.

Die bestehenden **Fahrradabstellplätze** an der VHS werden durch neue Systemstände ersetzt (vgl. Beschluss des BWA vom 09.04.2014). Zusätzliche Fahrradstände sind vorgesehen in der Blumenstraße vor Haus Nr. 6 (10 Plätze), bei Hirschenstraße 31, 35, 37, 43, 51 (jeweils 3 Plätze).

Für die Fußgängerquerung in Höhe Hirschenstraße 44 Maxstraße 1 ist die erforderliche Haltesichtweite nur für Tempo 30 gegeben.

Die **Feuerwehr** benötigt für das Aufstellen der Drehleiter eine Fahrbahnbreite von 5,50 m. Durch die niveaugleiche Ausweisung des Radfahrstreifens sind überall mind. 5,50 m gegeben (3,50 m Fahrstreifen plus 2,00 m Radfahrstreifen).

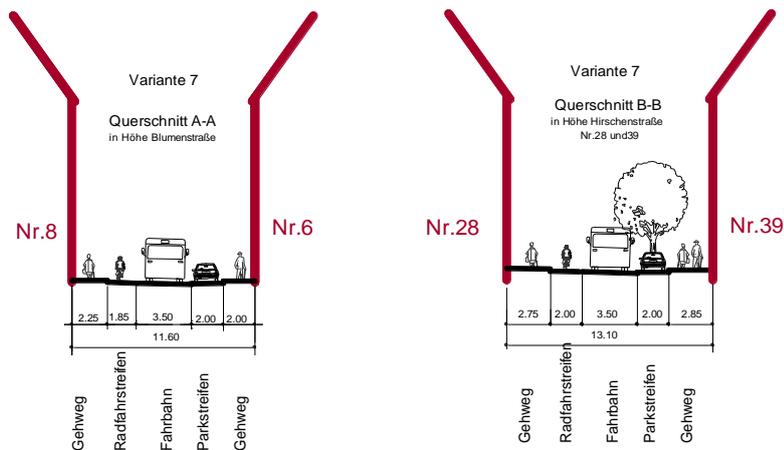


Abb. 6: geplante Querschnittsgestaltung

### • Abschnitt zwischen Maxstraße und Theresienstraße

In diesem Abschnitt sind wurden zwei Varianten der Verkehrsführung untersucht.

#### Variante a)

Der sog. „Hirschenberg“ wird der neue Zubringer für den Radverkehr in Richtung Rathaus. Bisher ist diese Fahrtrichtung gegen die Einbahnstraße nicht zugelassen. Hier wird nun ebenfalls ein Radfahrstreifen markiert (2,00 m). In Richtung Theresienstraße ist ein kurzer Radfahrstreifen zum Einfädeln vorgesehen.

Im Einmündungsbereich zur Maxstraße sind die Flächen für den Radverkehr deutlich zugeordnet und mittels eines Bordsteines vor Überfahren durch MIV aus der Maxstraße gesichert.

Für Fußgänger ist der östliche Gehweg zur Maxstraße mit Hilfe einer Rampe zukünftig barrierefrei.

Fünf Parkplätze auf der Ostseite entfallen (-5), auf der Westseite bleiben die Parkplätze erhalten, ebenso die Ladezone. Die Parkstände werden im südlichen Abschnitt zusätzlich angeboten, so dass die Parkstandsbilanz insgesamt sogar leicht positiv ist.

Die Dreiecksfläche im Bereich Max-/Hirschenstraße ist als Pflasterfläche auszuführen (Zufahrt zu Anwesen Nr.44)

#### Variante b)

Anstelle des Radfahrstreifens Richtung Norden wird die Hirschenstraße zwischen Theresienstraße und Maxstraße für den Gegenverkehr freigegeben (Tempo-30-Zone). Der Radverkehr nutzt die Fahrbahn.

Probleme mit widerrechtlichem Parken auf dem Radfahrstreifen können so reduziert werden.

Der verkehrstechnische Nachweis der Leistungsfähigkeit muss noch geführt werden.

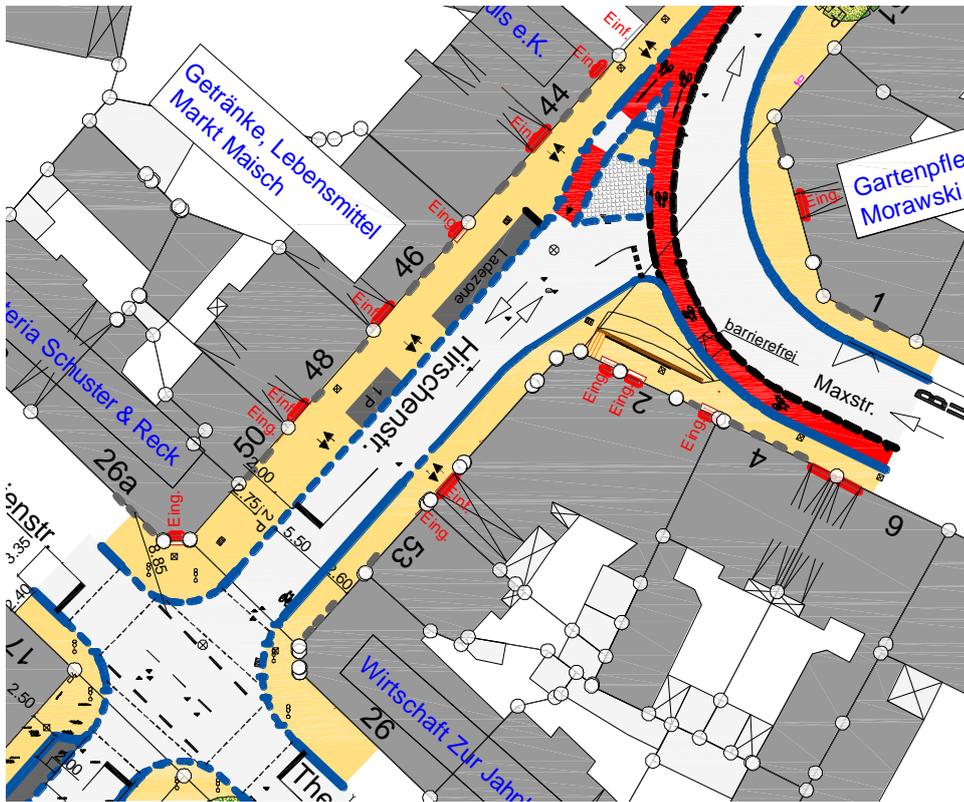


Abb. 7: „Hirschenberg“ Variante b)

Es wird Variante b) (Öffnung für den Zwei-Richtungs-Verkehr) empfohlen

• **Abschnitt Theresienstraße und Badstraße**

Dieser Abschnitt ist ebenfalls Teil der Tempo-30-Zone und derzeit schlecht zu befahren. Das Granitkopfsteinpflaster ist verbraucht, holprig und unkomfortabel, die Straßenoberfläche ist komplett verbraucht.

Die Fahrbahn wird von 6,50 m auf 5,50 m verschmälert. Auch zukünftig ist beidseitiges Parken möglich. Die Gehwege werden verbreitert.

Um den Wegfall einiger Parkplätze im nördlichen Bereich der Hirschenstraße zu kompensieren, ist es Ziel, in diesem Abschnitt einen entsprechenden Ausgleich zu schaffen. So entstehen am südlichen Ende fünf zusätzliche Parkplätze. Das Ende der Hirschenstraße wird durch eine Pflasterfläche aufgewertet, im Bereich des zukünftigen Weges zum Wiesengrund (ehemalige Bautrasse der DB AG) sind zusätzliche Bäume vorgesehen. Hierzu ist geringfügiger Grunderwerb von der Deutschen Bahn erforderlich.

**Fördermöglichkeiten**

Fördermöglichkeiten nach GVFG und aus Mitteln der Städtebauförderung wurden im Rahmen der Instruktion geprüft. Wegen der Anforderungen erscheint nur letztere realistisch.

Eine Förderfähigkeit nach BayGVFG wäre nur dann gegeben, wenn der Hirschenstraße als Haupterschließungsstraße die Bedeutung als verkehrswichtige innerörtliche Straße mit maßgeblicher Verbindungsfunktion zugesprochen werden kann<sup>2</sup>. Die bestehende und weiterhin gewünschte sowie erforderliche (Querungsmöglichkeit, Sicht) Beschränkung auf 30 km/h (Tempo30-Zone) und die geplante Gestaltung der Knotenpunkte Hirschen-/Mathildenstraße und Hirschen-/Blumenstraße schließen eine Förderung nach BayGVFG aus.

**Ausbau- und Abrechnungsabschnitte**

A 01: Hirschenstraße zwischen Rosen- und Maxstraße (Haupterschließungsstraße, ggfs. in mehrere Bauabschnitte unterteilt)

<sup>2</sup> Dies wäre im Abschnitt zwischen Rosen- und Maxstraße der Fall

A 02: Hirschenstraße zwischen Max- und Theresienstraße (Anliegerstraße)

A 03: Hirschenstraße zwischen Theresien- und Badstraße (Anliegerstraße)

zwischen	Bestand				Planung			
	Pkw-Stellplatz	davon Behinderte nstellplatz	Fahrrad-parker	Bäume	Pkw-Stellplatz	davon Behinderte nstellplatz	Fahrrad-parker	Bäume
Rosen- und Blumenstr.	12			0	14		5	1
Blumen- und Mathildenstr.	6	1	17	0	7	1	18	0
Mathilden- und Marienstr.	16	1		0	11	1	8	5
Marien- und Maxstr.	5			0	6		3	2
Max- und Theresienstr.	8				3			
Theresien- und Badstr.	36				45	1		4
<b>gesamt</b>	83	2			86	3		
	<b>83</b>		<b>17</b>	<b>0</b>	<b>86</b>		<b>34</b>	<b>12</b>

Abb. 8: Parkplatzbilanz

### Fazit

Durch den hier vorgestellten Ausbau kann die Bedeutung der Hirschenstraße als innerstädtische Erschließungs- und Geschäftsstraße mit bedeutsamem Ladenbesatz sowie als Hauptachse des Radverkehrs deutlich aufgewertet werden. Die Aufwertung als Radverkehrsachse ist jedoch abhängig von der Freihaltung der zugewiesenen Flächen. Die Installation des „Frankfurter Hut“ erscheint im Innenstadtbereich jedoch nicht realisierbar.

Es gelang auf Grund mangelnder Leitungsfreiheit nicht, die gewünschte Anzahl an Straßenbäumen zu planen – durch Wurzelschutzmaßnahmen und begehbare Baumscheiben/-platten können aber zwölf Bäume gepflanzt werden.

Die hohe Nachfrage nach Parkständen für den Rad- und Kfz-Verkehr kann durch Umorganisation teilweise entsprochen werden: Die Anzahl der Fahrradabstellplätze steigt von derzeit 17 auf 34, die Anzahl der geplanten Pkw-Parkstände erhöht sich um drei.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten 1,6 Mio. €		€	
Veranschlagung im Haushalt			
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	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 **Stadtplanungsamt**

Fürth, 23.02.2016

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt

