

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	08.06.2016	öffentlich - Beschluss

LSA Ludwigbrücke

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Lageplan

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Der Lageplan – Ludwigbrücke –Instruktion Endfassung– SpA Nr. 0593 von Januar 2016 / April 2016 wird als Vorplanung beschlossen

Sachverhalt:

Im Bau-und Werkausschuss am 06.05.2015 wurde zur Busbeschleunigung u.a. beschlossen, dass an der Ludwigbrücke eine Busspur zeitnah untersucht und möglichst zügig umgesetzt werden soll. Die Planung an der Ludwigbrücke liegt nun vor. Richtung Rathaus wird eine kurze separate Busschleuse eingerichtet. Dazu werden die vorhandenen Inseln verschmälert und mit neuen Radien den Schleppkurven angepasst.

Auf der Südseite der Kreuzung wird eine barrierefreie kombinierte Fußgänger- und Radfahrerfurt eingerichtet, alle anderen Querungen erfolgen wie bisher nur mit Unterführungen. Die neue Fußgängerfurt wird hierzu mit Auffindestreifen und getrennten Querungsstellen nach DIN ausgestattet.

Die bestehende Lichtsignalanlage (LSA) muss ausgetauscht werden. Die Fußgängerfurten werden zusätzlich mit taktilen und akustischen Signalgebern auf Anforderung ausgestattet. Die fahrzeugseitige Ausrüstung der Busse wird demnächst umgestellt. Fest steht jedoch, dass die Kommunikation mit der LSA weiterhin über Analogfunk im 2m-Band erfolgen wird. Eine entsprechende LSA-Ausstattung (Funkempfänger mit Auswerteeinheit) kann deswegen, ebenso wie die tatsächliche - funkmeldepunkt-basierte - Busbeschleunigung planungsseitig bereits berücksichtigt werden.

Der Entwurf berücksichtigt bereits den Gesamtverkehrsablauf und die spätere vollständige Busbeschleunigung dahingehend, dass das Befahren der Schleuse aus dem mitbeeinflussten Geradeausverkehr heraus und nicht unter Wegfall einer Linksabbiegespur erfolgt. Bis zur

Realisierung der Funkanforderung seitens infra/vb und VAG müssen die Busse noch direkt an der LSA anfordern und erhalten nur geringe verkehrsabhängige Eingriffsmöglichkeiten, können aber auch in den parallel freigegebenen Linksabbieger einfädeln. Eine Änderung der Bestandssteuerung oder ein Austausch der gesamten Lichtsignalanlage nur auf diesen Zwischenzustand hin wäre zudem unwirtschaftlich gewesen.

Um die Verkehrssicherheit gegenüber Wendern aus/in Richtung Ludwigbrücke zu gewährleisten, werden diese mit einem zusätzlichen Signalquerschnitt gegenüber den Rechtseinbiegern von der Henri-Dunant-Str. gesichert. Diese Signale sind fest an die Freigabe der Linksabbieger von der Kapellenstraße kommend gekoppelt, so dass sich hieraus keine Verschlechterung der Abläufe gegenüber heute ergibt. Diese stark belastete Fahrtrichtung Osten (in Richtung Ludwigbrücke) erhält in der Kapellenstraße links noch einen zusätzlichen Signalgeber. Dies erfordert die Verlängerung der Mittelinsel. Das Wenden aus/in Richtung Kapellenstraße wird hier nicht mehr zugelassen. Es besteht die Möglichkeit, über die Henri-Dunant-Str. in Höhe BRK zu wenden.

Die Wendespur in der westlichen Kapellenstraße ist derzeit durch ortsfeste Leitplanken abgesperrt. Sie kann dauerhaft entfallen. Damit kann die Mittelinsel vergrößert und Platz für zusätzliche Bäume (insgesamt 5) geschaffen werden.

Für den Radverkehr im Zuge der Kapellen- und Henri-Dunant-Str. wird ein Schutzstreifen markiert, der vorläufig ca. 60 m hinter der Haltlinie endet. Auch hier werden die Signalgeber Richtung Westen verschoben, die Insel muss entsprechend verlängert werden.

Die Baukosten für die Gesamtmaßnahme werden vom TfA auf 600.000€ geschätzt. Die Einrichtung der neuen Fußgängerquerung über die Henri-Dunant-Str. wird mit 50.000€ veranschlagt. Bei Verzicht auf die neue Fußgängerquerung würden sich die Kosten somit auf 550.000€ reduzieren.

Die Aufteilung der Gesamtkosten auf mehrere Kostenträger ist erforderlich. Die Lichtsignalanlage gehört zur Baustufe 1a mit vordringlicher Realisierung. Die verkehrstechnische Detailplanung der Lichtsignalanlage erfolgt durch SpA/Vpl.

Eine gekürzte Zusammenfassung der Instruktionsergebnisse ist nachfolgend aufgeführt, insbesondere soweit sie nicht bereits in der überarbeiteten Planung berücksichtigt wurden:

Amt für Brand- und Katastrophenschutz (ABK):

o. E.

Kreisverband des ADFC Fürth, gemeinsam mit Pfleger der Fuß- und Radwege Herr Riedel

Da ein direktes Linksabbiegen für den Radverkehr vom Radweg auf der Ludwigbrücke in die Kapellenstraße und Henri-Dunant-Straße Richtung Rathaus nicht möglich ist, muss rechtzeitig eine verständliche Beschilderung auf die Route durch die Unterführung und die Schieberampe auf der Südseite aufmerksam machen.

Die vorgesehenen Markierungen von Schutzstreifen werden ausdrücklich begrüßt.

Es wird angeregt, durch eine zusätzliche Absenkung von der Kapellenstraße kommend hinter der Schilderbrücke sowohl das spätere Linksabbiegen zur Ludwigbrücke unter Umfahrung der Lichtsignale für den MIV auf dem freigegebenen Gehweg zu ermöglichen, und andererseits die Einordnung von Radfahrern mit Ziel von der Unterführung weiter Richtung Rathaus zu ermöglichen (*Anm. Diese Radfahrer würden wohl eher über die Obere Fischerstraße und Gustavstraße weiterfahren*).

Eine ähnliche Umfahrung der Lichtsignale wird auch für den rechtsabbiegenden Radverkehr zur Ludwigbrücke vorgeschlagen. Um unnötige Wartezeiten für den Radverkehr zu verhindern, sollte schon vorher in der Henri-Dunant-Straße durch eine Bordsteinabsenkung auf den für RadfahrerInnen freizugebenden großzügig bemessenen Gehweg abgeleitet werden.

Diese beiden Ausleitungen für Radfahrer über Absenkungen werden mit vorgesehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass in gewissem Maße mit Radverkehr auf der Dreiecksinsel auch in Gegenrichtung zu rechnen ist. Beispielsweise von der Henri-Dunant-Straße zur Treppenanlage auf der Südseite der Kapellenstraße oder als Verbindung vom

Talblick/Espanstraße zur Henri-Dunant-Straße und weiter Richtung Rathaus. Auch wenn diese Verkehre nicht legalisiert sind, sollte die Breite der Radfurt ausreichend sein, um das zu verkraften. Außerdem erhöht eine Verbreiterung der Radfurt auf mind. 2,5m auch den Stauraum vor den Signalgebern. Empfohlen wird eine hälftige Teilung von Geh- und Radweg.

Eine großzügigere bauliche Auslegung der Querschnitte würde unzulässiges Radfahren entgegen der Fahrtrichtung weiter fördern und ist deswegen nicht vorgesehen. Zudem ist wegen des Einbaus der getrennten Querungsstellen eine Mindestbreite der Gehwegbereiche von 3,0m einzuhalten. Auf der Dreiecksinsel muss so auch der vorhandene Lichtmast nicht versetzt werden, würde bei weiteren Verbreiterungen ansonsten aber mitten im Gehwegbereich statt am Rand liegen.

Behindertenrat und Behindertenbeauftragte:

Kenntnisnahme und Zustimmung mit der Auflage, die neue Fußgängerquerung mit Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte auszustatten.

Seniorenrat:

o. E.

Gleichstellungsstelle:

keine Stellungnahme

Stadtheimatpflege:

keine Stellungnahme

infra fürth/vb:

o. E.

Liegenschaftsamt (LA):

keine Stellungnahme

Straßenverkehrsamt:

Die in der Instruktion vorgesehene zweispurige Rechtseinbiegemöglichkeit zur Ludwigbrücke wird im Hinblick auf die Unfallereignisse an vergleichbaren Stellen kritisch gesehen. Ansonsten o. E.

Wird berücksichtigt; die Führung der Rechtsabbieger zur Ludwigbrücke erfolgt weiterhin einspurig.

Polizeiinspektion Fürth:

Skeptisch wird die Planung eines Fahrradschutzstreifens auf beiden Seiten der Fahrbahnen der Kapellenstraße gesehen. Auf Grund der überregionalen Bedeutung der Kapellenstraße, nachdem es sich hier auch um eine Bundesstraße und die wichtigste Ein- und Ausfallstraße im Stadtgebiet handelt, führen vor allen Dingen in den Hauptverkehrszeiten schon jetzt geringste Störungen sofort zu Stauungen.

Probleme werden vor allem im Zusammenhang mit Schwerverkehr, mit Fahrspurwechseln zum Überholen von Radfahrern sowie mit ereignisabhängigen weiteren Erhöhungen der Verkehrsnachfrage (z. B. Hochwasser) gesehen. Daher sollte die zum jetzigen Zeitpunkt gültige Radwegführung entlang der Kapellenstraße bestehen bleiben.

Die in der Instruktion vorgesehene zweispurige Rechtseinbiegemöglichkeit zur Ludwigbrücke wird im Hinblick auf die Unfallereignisse an vergleichbaren Stellen ebenfalls kritisch gesehen.

Nachdem Radfahren auf der Fahrbahn heute zulässig ist und die Einsatzgrenzen für Radverkehrsanlagen Radschutzstreifen erlauben, wird die Planung in diesem Punkt so belassen. Die Führung der Rechtsabbieger zur Ludwigbrücke erfolgt nach gleichlautendem Einwand des SVA weiterhin einspurig.

JgA:

Die vorgesehene neue oberirdische Querungsmöglichkeit wird ausdrücklich begrüßt.

Telekommunikationsleitungen:

Telekom, Kabel Deutschland und Versatel haben Bestandspläne übermittelt und planen keine

Arbeiten in diesem Bereich. Für Abstimmungen werden mind. 3 Monate Vorlaufzeit benötigt. Rechtzeitige Koordination ist erforderlich.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten 600.000 €		€	
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: lt. gesondertem Kostenteilungsschlüssel			

Beteiligungen

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

Fürth, 01.06.2016

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

