

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	14.12.2016	öffentlich - Beschluss

Heilstättenstraße östlich Paul-Keller-Straße - Schaffung von Parkständen, Pflanzung von Bäumen

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<p>Anlagen: Lageplan Variante 1 Lageplan Variante 2 Lageplan Variante 1 Ausschnitt</p>	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Der Plan Heilstättenstraße östlich der Paul-Keller-Straße Variante 1 (SpA Nr. 0381 vom 30.11.2016) wird als Vorplanung beschlossen.

Die Option für eine spätere Realisierung der Variante 2 soll ermöglicht werden.

Sachverhalt:

Die Heilstättenstraße ist mit einer Breite von ca. 14,50 m (und mehr) zwischen den Borden überdimensioniert. Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 12.000 Fahrzeugen pro Tag, in der Hauptverkehrszeit verkehren 10 Busse pro Stunde und Richtung (6 Busse der Linie 171, 4 Busse der Linie 178). Der Radverkehr schwankt erfahrungsgemäß saisonal und insbesondere witterungsabhängig sehr stark und liegt in den Sommermonaten im dreistelligen Bereich.

Im Bereich der neu gebauten Häuser ist es möglich, mit einfachen Mitteln Parkstände zu markieren und einige Bäume zu pflanzen. Sie ergänzen damit die Baumreihe, die im Rahmen des Neubaufvorhabens auf Privatgrund gepflanzt wurde.

Damit das Niederschlagswasser abfließen kann, verbleibt zwischen Randstein und Baumscheiben ein Streifen von ca. 20 - 30 cm (ähnlich den Baumpflanzungen in der Hans-Böckler-Straße).

Es wurden zwei Varianten mit unterschiedlichen Umgriffen entwickelt und instruiert: In beiden Varianten werden zwischen den vorgesehenen Baumscheiben Parkplätze markiert. Um die Sicht im Bereich der Grundstückszufahrt zu gewährleisten, werden die Baumscheiben beidseitig der Zufahrt entsprechend breiter angelegt.

In Variante 1 wird neben den parkenden Fahrzeugen wieder ein Radfahrstreifen angelegt.

In Variante 2 wird in stadteinwärtiger Richtung ein Bussonderstreifen von etwa 400 m Länge geschaffen. Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Busverkehr geführt („Umweltspur“ Zeichen 245 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“).

Die Breite des gemeinsamen Fahrstreifens erlaubt mit 4,75 m ein gefahrloses Überholen von Radfahrern durch den Bus. Nur im unmittelbaren Knotenpunktbereich an der Paul-Keller-Straße beträgt die Breite des Sonderfahrstreifens 3,50m, so dass hier ein Überholen innerhalb des Sonderfahrstreifens nicht möglich ist.

Der Bereich westlich der Paul-Keller-Straße kann ebenfalls einen Bussonderfahrstreifen erhalten, sobald der Knoten Heilstättenstraße – Eichenstraße umgestaltet wird. Die Planung für eine Umgestaltung zu einem Kreisverkehr wurde instruiert. Auf der Ostseite erfolgt der Anschluss an den Bestand vor den Bushaldebuchten.

Zusätzlich wurde um Stellungnahme zum Thema „Parken von Lkws und Fahrzeuganhängern“ auf der Nordseite der Heilstättenstraße gebeten, da es hierzu Hinweise u. a. aus der Bevölkerung gab.

Die Instruktion ergab im Wesentlichen folgende Ergebnisse:

Amt für Brand- und Katastrophenschutz (ABK):

o. E.

Arbeitsgemeinschaft Fahrradstadt Fürth (AGFF):

Wir bevorzugen Variante 2 (kombinierte Bus/ Radspur)

Behindertenbeauftragte:

Grundsätzlich o. E. Es fehlen Behindertenparkplätze im Bereich des Supermarktes und der Apotheke.

Behindertenparkplätze werden im unmittelbaren Bereich der Einkaufsmöglichkeiten geschaffen, sobald die Kreuzung Heilstättenstraße – Eichenstraße zu einem Kreisverkehr umgestaltet wird.

Grünflächenamt (GrfA):

Seitens GrfA wird die aufgrund des nicht notwendigen unterirdischen Wurzelraumes kostengünstiger zu realisierende Variante 1 mit 7 Bäumen gegenüber der Variante 2 mit 6 Bäumen (lt. Plan) favorisiert. Eine Entwässerung der Straßenfläche in die Baumscheiben darf nicht erfolgen, um den Eintrag von Tausalz in die Baumstandorte zu verhindern.

Die Dimensionierung der geplanten Baumstandorte ist gemäß der „Ausführungsstandards für Baumpflanzungen der Stadt Fürth“ festzulegen. Das durchwurzelbare Volumen muss mindestens 16m³ bis in 1 m Tiefe betragen. Die Leitungsfreiheit der geplanten Baumstandorte, insbesondere hinsichtlich der Gas, Strom und Telekommunikationsleitungen, sollte überprüft und sichergestellt werden.

Ob zusätzliche Wurzelschutzmaßnahmen zu den Leitungen erforderlich werden, muss im Rahmen der Bauausführung geklärt werden.

Infra fürth gmbh:

Die vorhandenen Strom-, Gas- und Wasserversorgungs- inkl. der Hausanschlussleitungen sind den beiliegenden Plänen zu entnehmen und entsprechend zu berücksichtigen. Seitens der infra fürth gmbh sind an den bestehenden Strom-, Gas- und Wasserleitungen keine Arbeiten vorgesehen.

Bei Baumpflanzungen ohne weitere Schutzmaßnahmen ist zu unseren Leitungen ein Mindestabstand von 2,5 m einzuhalten.

Aus diesem Grund kann der Baumpflanzung im unmittelbar verlaufenden Bereich unserer elektrischen Versorgungsstrasse nicht zugestimmt werden. Wir bitten, die geplanten Baumstandorte dementsprechend anzupassen.

Im Rahmen der Bauausführung ist die Lage der Leitungen zu überprüfen. Sollten die vorhandenen Schutzrohre der Stromleitungen nicht ausreichen, so sind zusätzliche Wurzelschutzmaßnahmen einzubauen.

Infra fürth verkehr gmbh:

Die infra sieht bei der Mitbenutzung der Busspur durch Fahrradfahrer eine Gefährdung, da diese ggf. nebeneinander bzw. nicht mehr ganz rechts fahren. Für Radfahrer sollte ein eigener Streifen angeboten werden.

Eine eigene Busspur in diesem Bereich wird als nicht notwendig erachtet, da dieser vor dem Knoten endet und die Busse dann hier in den MIV einfädeln müssen. Zudem muss, um die Parkplätze erreichen zu können, die Sperrlinie der Busspur überfahren werden.

Gemeinsame Sonderfahrstreifen für den Bus- und Radverkehr werden in anderen Städten seit Jahren erfolgreich – teils mit deutlich höherem Verkehrsaufkommen sowohl im Busverkehr wie im Radverkehr – betrieben. So werden in Münster (Westfalen) im Umfeld des Hauptbahnhofs die Radfahrer gemeinsam mit Bussen auf einer Sonderfahrstreifen geführt (Kfz-Belastung 19.000 Kfz/24h, 1.300 Busse/24h, innerstädtische Radverkehrsachse im Abfluss vom Hauptbahnhof (Quelle: Signale für den Radverkehr, 2. aktualisierte Auflage 2013, Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung, gefördert durch das BMVI).

Jugendamt (JgA):

Gemessen an den Kriterien zur Kinderfreundlichkeit stößt vor allem der nach der Planungsvariante 2 vorgesehene gemeinsame Fahrstreifen für den Bus- und Radverkehr auf erhebliche Bedenken, weil damit die erforderliche Trennung der Wege für die unterschiedlichen Verkehrsarten (zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem Kfz), die bisher in der Heilstättenstraße östlich der Paul-Keller-Straße gegeben ist, für den Bus-, Rad- und Taxiverkehr aufgehoben wird.

Wir weisen darauf hin, dass der bei Kinderfreundlichkeitsprüfungen zugrunde zu legende Personenkreis grundsätzlich nicht nur Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren, sondern auch junge Volljährige unter 27 Jahren, sowie alle für unter 18-Jährige sorgeberechtigten Personen (Eltern) umfasst.

Die vom JgA genannten Altersangaben stehen im Widerspruch zur Straßenverkehrsordnung (StVO). Nach § 2 Abs. 5 StVO müssen Rad fahrende Kinder bis acht Jahren den Gehweg benutzen, bis 10 Jahren dürfen sie es. Ältere Radfahrende müssen benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen benutzen (vgl. Kommentar zu § 2 StVO, S. 75, Kirschbaum-Verlag 15. Auflage, Dezember 2015). Ist Radverkehr auf breiten Bussonderfahrstreifen zugelassen, könne Radfahrende diesen benutzen, müssen es aber nicht. (vgl. Kommentar zu § 41, Zeichen 245 StVO, S. 577, Kirschbaum-Verlag 15. Auflage, Dezember 2015).

Polizei:

Nachdem durch die VAG auf Grund des zunehmenden MIV immer mehr Verspätungen auf den Buslinien beklagt werden, wäre aus polizeilicher Sicht die Variante 2 am sinnvollsten.

Da es sich in diesem Bereich um Neubauten handelt, müssten für die Bewohner genügend Stellflächen zur Verfügung stehen. Aus polizeilicher Sicht wird auf der Nordseite der Heilstättenstraße angeregt, zumindest im Bereich der Wohnbebauung das Parken von LKWs und Anhängern zu unterbinden.

Seniorenrat:

Wir begrüßen Variante 2. Die Parkplätze auf der Nordseite der Heilstättenstraße sollten nur für Pkw sein, da Anhänger oder LKW zu weit in die Straße gehen.

Stadtentwässerungsbetrieb Fürth (StEF):

In den beiliegenden Kanallageplänen wurden die städt. Kanäle eingetragen.

Die StEF weist ausdrücklich darauf hin, dass bei den geplanten Baumpflanzungen grundsätzlich ein Abstand von mind. 2,50 m ab Kanalachse zu den städt. Kanälen, den

Sinkkastenleitungen und den vorh. Hausanschlüssen eingehalten werden muss. Die Schutzstreifen wurden in den Plänen rot schraffiert eingetragen. Die StEF ist der Auffassung, dass bei allen geplanten Baumpflanzungen Wurzelschutzmaßnahmen sinnvoll und erforderlich sind.

Des Weiteren weist die StEF darauf hin, dass die städt. Schächte und Sinkkasteneinläufe für städt. Spülfahrzeuge zur Reinigung der Kanäle und der Sinkkasteneinläufe jederzeit zugänglich bleiben müssen. Ein Abstand (Radius) von 4,00 m muss nach Vorgabe des Kanalbetriebes zu den städt. Schächten und Sinkkasteneinläufen freigehalten werden.

Die Sinkkasteneinläufe wurden, soweit sie eingemessen sind, bei den Standorten der Baumpflanzbeete berücksichtigt. Die lange Baumscheibe erhält eine Öffnung zur Fahrbahn und entsprechend größeren Abstand zum Randstein.

Straßenverkehrsamt:

Ungeachtet der förmlichen Voraussetzungen zu einem Sonderfahrstreifen für den Linienverkehr sind es vor allem die Stellplatzkapazitäten, die es weitgehend zu erhalten bzw. zu schaffen gilt. Den Belangen des ÖPNV kann auch mit dem Radfahrstreifen in akzeptablem Umfang Genüge getan werden.

Telekommunikationsleitungen:

Die vorhandenen Telekommunikationsanlagen sind aus der Anlage ersichtlich. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Arbeiten der Telekom vorgesehen.

Über gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung unserer Anlagen können wir erst Angaben machen, wenn uns die endgültigen Ausbaupläne (Höhenpläne, Querschnittspläne, Bauwerkspläne u. Ä.) mit Erläuterung rechtzeitig, min. 3 Monate vor Baubeginn, vorliegen.

Tiefbauamt:

Die Kosten für Variante 1 wurden mit ca. 55.000 € ermittelt. Variante 2 beläuft sich auf ca. 210.000 €.

Die Kosten für die Errichtung der Baumscheiben und die Erstellung der Markierung sind bei beiden Varianten nahezu gleich hoch. Bei Variante 2 ist aufgrund der Lageveränderung der Markierung und der dadurch erforderlichen umfangreichen Demarkierungen aus Gründen der Verkehrssicherheit (Vermeidung von Phantommarkierung) eine Deckenerneuerung notwendig. Die Kosten hierfür einsch. l. des Inselumbaus belaufen sich auf ca. 160.000 €.

HHMittel stehen im TfA nicht zur Verfügung. Eine Anmeldung für den HH2018 kann nach Wahl der Variante erfolgen.

Es erscheint unlogisch, wenn auf der Südseite Parkplätze für Pkw geschaffen werden sollen während die Parkplätze auf der Nordseite den Anwohnern nicht oder nur teilweise zur Verfügung stehen.

Ergebnis:

Nach Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen wird die Variante 1 mit dem Radfahrstreifen gewählt. Um die Einrichtung eines Bussonderstreifens künftig zu ermöglichen, wird dies bei den Baumpflanzbeeten bereits in der jetzigen Planung berücksichtigt.

Ob zusätzliche Wurzelschutzmaßnahmen zu den Leitungen erforderlich werden, muss im Rahmen der Bauausführung geklärt werden.

Zusätzlich soll auf der Nordseite der Heilstättenstraße das Parken von LKWs und das Abstellen von Anhängern wirksam unterbunden werden.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten	55.000 €		€
Veranschlagung im Haushalt			
<input checked="" 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, 06.12.2016

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

