

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	08.02.2017	öffentlich - Beschluss

Rathauskreuzung: Beschluss der überarbeiteten Vorplanung

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

FT 167_Var. A Bussonderfahrstreifen.pdf
FT 167_Var. B_C Linksabbiegespur.pdf

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Der Lageplan – Königstraße / Brandenburger Str. – Instruktion Endfassung – Variante von November 2016 wird als Vorplanung beschlossen.

Sachverhalt:

Im Bau- und Werkausschuss am 06.06.2016 wurde der Umbau der Rathauskreuzung beschlossen, in welchem Zusammenhang auch Verbesserungen des LSA-Programmes für den ÖV zeitnah untersucht und möglichst zügig umgesetzt werden sollten.

Zwischenzeitlich wurde im Bereich der Königstraße eine weitere Instruktion durchgeführt, die u. a. eine durchgängige Aufwertung der Straßenräume für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer beinhaltet. Diese Planung hat der BWA am 09.11.2016 beschlossen und die Verwaltung beauftragt, auch einen möglichen Lückenschluss im Radverkehrsnetz zwischen Kissinger-Platz und Grüner Markt zu untersuchen.

Anpassung der Vorplanung

Die beschlossene Vorplanung der Rathauskreuzung wurde daraufhin überarbeitet und ergänzt. In Fahrtrichtung Grüner Markt wird ein Radweg vorgesehen, der signaltechnisch gegenüber den Rechtsabbiegern gesichert über den Knotenpunkt geführt wird. Im Ersatz für den Entfall der ca. 10 Parkstände kann in der Schwachlastzeit (z. B. von 19-7 Uhr) das Parken auf dem rechten Fahrstreifen zugelassen werden; tagsüber kann die Tiefgarage City-Center benutzt und am Helmplatz geparkt werden.

In Richtung Stadttheater ist ein Radschutzstreifen bis kurz vor den Dr.-H.-Kissinger-Platz vorgesehen, der dort in einen Radfahrstreifen übergeht.

Für den Lückenschluss des Radverkehrsnetzes ist es des Weiteren erforderlich, die heutige Verkehrsbeschränkung für Radfahrer in der Haltestellenanlage am Rathaus aufzuheben. Es ergeben sich somit neue Fahrmöglichkeiten für den Radverkehr von Ost nach West und in Gegenrichtung sowie in die und aus der Brandenburger Str.; bestehende Verbindungen werden zudem durch Radverkehrsanlagen aufgewertet.

Hinsichtlich des Begegnungsverkehrs von Radfahrern und ÖPNV in der Königstraße zwischen Rathaus und Obstmarkt sind die erforderlichen Seitenabstände unter Ansatz eingeschränkter Bewegungsspielräume nach RAST(06) eingehalten (siehe Darstellung des Straßenquerschnitts). Dies erscheint vertretbar. Neben den haltenden Bussen wurde nur ein Sicherheitsraum von 0,35m angesetzt, da hier im Gegensatz zu Längsparkständen keine aufgehenden Türen zu berücksichtigen sind.

Eine unvermeidbare Verschlechterung für den Busverkehr tritt insoweit nicht ein, da schon heute mit niedrigen Geschwindigkeiten gefahren werden muss, z. B. um unvermittelt zwischen den Bussen auf die Fahrbahn tretende Fußgänger nicht zu gefährden. Busverkehre mit dem Ziel Jüdisches Museum soll die Möglichkeit eingeräumt werden die künftige Platzfläche vor dem Schliemann-Gymnasium (Dr.Henry-Kissinger-Platz) zum Ein- und Ausstieg zu nutzen. Wartende Fahrzeuge müssten allerdings auf den Bereich Stadthalle oder den Betriebshof der infra verwiesen werden.

Auswirkungen

An der Rathauskreuzung sind seit dem Bau des Ludwig-Erhard-Zentrums die Linksabbiegemengen aus Richtung Stadttheater zur Brandenburger Str. um über 75% zurückgegangen (nur noch ca. 15-20 Kfz/Sph statt bisher 80 Kfz/Sph, d.h. im Mittel nur 1 Fz. in jedem zweiten Signalumlauf). Nachdem dieser Zustand durch die vom BWA am 09.11.2016 ebenfalls beschlossene Sperrung der Ludwig-Erhard-Str. erhalten bleiben wird, sind die Linksabbiegemengen damit dauerhaft massiv reduziert worden.

Dies eröffnet auch die Möglichkeit einer geänderten Verkehrsführung (Entfall des Linksabbiegers, Variante A), die hinsichtlich der Gesamtleistungsfähigkeit, der Wartezeiten für die Fußgänger und insbesondere auch für den Busverkehr deutlich besser abschneidet, als eine Beibehaltung der Linksabbiegemöglichkeit für eine nur sehr geringe Nachfrage (Variante B und C).

Wird der Linksabbiegestrom aus Richtung Stadttheater weiterhin zugelassen, so wäre zunächst aus Sicherheitsgründen davon auszugehen, dass diese Fahrzeuge trotz der geringen Menge wie heute auch gesichert (konfliktfrei) geführt werden und dann weder entgegenkommende Busse am Rathaus noch linksseitig parallele Fußgänger über die Brandenburger Str. beachten müssten (Variante B).

Damit wäre aber eine zusätzliche Phase pro Signalumlauf erforderlich und ein- und ausfahrende Busse können nicht mehr gleichzeitig in derselben Phase bedient werden. Das bedeutet, dass sich die Leistungsfähigkeit insgesamt, insbesondere aber auch die Wartezeiten für Busse und Fußgänger gegenüber Variante A und teilweise auch gegenüber dem heutigen Bestand verschlechtern würde. Dies würde auch durch Maßnahmen der funkgestützten Busbeschleunigung (volle Beeinflussung des Signalprogramms) nicht vollständig ausgeglichen werden können.

Der Streckenzug König- / Friedrichstraße, zu welchem auch die Rathauskreuzung zählt, soll gemäß Beschluss des BWA vom 20.07.2016 im Zuge der Baustufe 2 signaltechnisch überplant werden. Dafür wird eine für die vorhandene Verkehrsbelastung und Nutzungsansprüche besser geeignete Umlaufzeit von 90s statt 105s vorgesehen.

Die wenigen verbleibenden Linksabbieger zur Bäumenstraße könnten entweder über die Friedrichstraße und weiter die Max- und Hirschenstraße geführt werden oder alternativ beim BRK wenden. Hinsichtlich unberechtigten Einfahrens in die Ludwig-Erhard-Str. durch die Königstraße/Haltestelle Rathaus wäre durch die am 09.11.2016 ebenfalls beschlossene Sperrung der Ludwig-Erhard-Str. ohnehin eine Überwachung erforderlich.

Sollte der Linksabbieger zur Brandenburger Str. dennoch aufrechterhalten werden müssen, könnte eine mögliche Kompromisslösung darin bestehen, dass der Linksabbieger zwar erhalten

bleibt, aber nicht mehr konfliktfrei signalisiert würde (Variante C). Die so erkaufte signaltechnische Verträglichkeit (gleichzeitiges Grün) zwischen ein- und ausfahrenden Bussen zum/vom Rathaus, würde dann sporadisch auch mit einer möglichen starken Behinderung von Bussen aus Richtung Stadttheater durch einen wartenden Linksabbieger einhergehen. Aufgrund der nur sehr sporadisch auftretenden Behinderungen und des damit fehlenden Gewöhnungseffektes wird dies aus Sicht der Verkehrssicherheit als ungünstiger eingeschätzt, die Leistungsfähigkeit entspräche aber rechnerisch insgesamt weiterhin näherungsweise der Variante A.

Zeitraum	Bestand		Variante A		Variante B		Variante C	
	Morgensp.	Abendsp.	Morgensp.	Abendsp.	Morgensp.	Abendsp.	Morgensp.	Abendsp.
Umlaufzeit [s]	105	105	90	90	90	90	90	90
Gesamtknoten								
Auslastungsgrad	0,59	0,68	0,55	0,63	0,69	0,70	0,55	0,63
mittl. Gesamtwartezeit MIV	37s	43s	31s	38s	47s	60s	31s	38s
QSV (HBS)	C	C	B	C	C	D	B	C
schlechtester MIV - Strom	Königstr. West (Bus)		Brandenburger Str.		Brandenburger Str.		Brandenburger Str.	
Auslastungsgrad	0,73	0,71	0,69	0,90	0,83	1,02	0,69	0,90
mittl. Wartezeit	93s	84s	37s	66s	60s	160s	37s	66s
QSV (HBS)	E	E	C	D	D	F	C	D
schlechtester FG - Strom	Brandenburger Str.		Brandenburger Str.		Brandenburger Str.		Brandenburger Str.	
mittlere Wartezeit ca.	38s	38s	32s	32s	38s	38s	32s	32s
maximale Wartezeit ca.	85s	85s	70s	70s	83s	83s	70s	70s
QSV (HBS)	E	E	D	D	E	E	D	D
mittl. Wartezeiten Busverkehr*								
Königstr. West	93s	84s	33s	34s	36s	39s	33s	34s
QSV (HBS)	E	E	B	B	C	C	B	B
Königstr. Ost	31s	30s	30s	31s	32s	33s	30s	37s
QSV (HBS)	B	B	B	B	B	B	B	C
H.-Dunant-Str.	21s**	22s**	30s	32s	33s	34s	30s	32s
QSV (HBS)	B	B	B	B	B	B	B	B
mgf. Beschleunigungsqualität	-	-	gut	gut	mäßig	mäßig	gut	gut
*) ohne Funkbeeinflussung (Zwischenzustand)								
**) mit VZ 720, abgeschätzt								
QSV	Bedeutung							
A	Sehr kurze Wartezeiten							
B	Kurze Wartezeiten. Die nachfolgende Freigabezeit ist ausreichend							
C	Spürbare Wartezeiten. Gelegentlicher Reststau am Ende der nächsten Freigabezeit							
D	Beträchtliche Wartezeiten. Häufiger Reststau am Ende der Freigabezeit							
E	Lange Wartezeiten. Meistens Reststau am Ende der Freigabezeit. Gleichbleibender Rückstau.							
F	Sehr lange Wartezeiten. Wachsender Rückstau. Mehrere Umläufe zum Passieren der Kreuzung erforderlich							

Die beteiligten Dienststellen wurden im Rahmen der erneuten Instruktion um eine begründete Empfehlung für eine der drei Varianten A, B oder C gebeten. Die meisten haben sich für die Variante A ausgesprochen.

Die Aufteilung der Gesamtkosten auf mehrere Kostenträger ist erforderlich. Die Lichtsignalanlage wird wegen der räumlichen Nähe zur Königstraße (Baustufe 2) eingeordnet, Baubeginn voraussichtlich nach der Kirchweih 2017. 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):

Befürwortung von Variante A, auch im Hinblick auf eine mögliche Nutzung der Spur für Ausrückzwecke vom alten Standort aus.

Behindertenrat und Behindertenbeauftragte der Stadt Fürth:

keine Befürwortung einer bestimmten Variante; Hinweis, dass bei Entfall von Behindertenstellplätzen für adäquaten Ersatz zu sorgen ist- es entfallen keine Behinderten-Stellplätze, der Hinweis wird dennoch zur Kenntnis genommen.

Seniorenrat:

o. E.

Gleichstellungsstelle:

keine (erneute) Stellungnahme

Stadtheimatpflege:

keine (erneute) Stellungnahme

Grünflächenamt (GrfA):

o. E.

Arbeitsgruppe Radverkehr Fürth (AGFF):

Es wird Variante A m. Bussonderstreifen wegen des geringen Linksabbiegerverkehrs und der Busbeschleunigung für die bessere Wahl erachtet.

Es wird vermutet, die Rechtsabbieger und die Geradeausfahrer haben getrennte Grünphasen, d.h. einer von beiden muss immer warten. Damit steht die eine Fraktion der anderen im Weg. Alternativ eine leichte Verbreiterung und Zweiteilung der Aufstellfläche ("geradeaus" und "Rechtsabbieger").

Die beschriebene Führung war in einer früheren Fassung der Planung schon in Form einer doppelten Aufstellfläche für rechtsabbiegende und geradeausfahrende Radfahrer, dann mit getrennten Freigaben untersucht worden, wurde aber wieder verworfen. Es ist jedoch ebenfalls möglich, rechtsabbiegende und geradeausfahrende Radfahrer gemeinsam freizugeben, zumal Richtung Henri-Dunant Straße nur ein Schutzstreifen weitergeführt werden kann und eine gemeinsame Freigabe von rechtsabbiegender Kfz und rechtsabbiegenden Radfahrern, während „in der Mitte“ geradeausfahrende Radfahrer warten müssen, aus Platz- und Sicherheitsgründen ausscheidet. Die gemeinsame Freigabe geht ebenfalls mit angemessenem Flächenbedarf einher. Die verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerung kann so ausgelegt werden, dass sämtliche nicht benötigten Freigabezeiten der abknickenden Hauptbeziehung B8, die künftig gleichzeitig freigegeben wird, sowie der Brandenburger Str., für die Geradeausbeziehung der Radfahrer nutzbar gemacht werden.

Eine zyklische Freigabe von Radsignalen wird gewünscht und ist hier möglich.

Weiterführung der Angebotsstreifen in der Henry-Dunant-Str. Richtung Norden / Ludwigsbrücke. Dies wurde schon vorab geprüft und ist im vorhandenen Querschnitt nicht möglich.

Pfleger der Fuß- und Radwege Herr Riedel:

Es wird Variante A m. Bussonderstreifen wegen des geringen Linksabbiegerverkehrs und der geringeren Fußgängerwartezeiten für die bessere Wahl erachtet.

Linksabbiegen von Rathaus Richtung Ludwigbrücke:

Ein direktes Linksabbiegen im Straßenraum ist generell möglich und nicht untersagt. Aufgrund der Busbeziehungen wird insbesondere für unsichere Radfahrer zusätzlich ein indirektes Linksabbiegen an der Fußgängerfurt angeboten, was jedoch mit etwas längeren Wartezeiten verbunden ist als die direkte Fahrt.

Linksabbiegen von Brandenburger Str. Richtung Rathaus:

Ist für Radfahrer im dargestellten Planfall generell nicht zwingend untersagt, aber (künftig) mit einer Aufstellung im Knotenpunkttinneren gegenüber entgegenkommenden (rechtsabbiegenden) Bussen und (sehr wenigen) Geradeausfahrern in die Brandenburger Str. verbunden.

infra fürth vb:

Befürwortung von Variante A, wegen der Leistungsfähigkeit und der zu erwartenden Beschleunigungsqualität.

Grundsätzlich wird die Öffnung des Busbahnhofs Rathaus für den Radverkehr abgelehnt. Sie konterkariere sämtliche Bemühungen für die Beschleunigung des Busverkehrs.

Die Einwendungen sind hinsichtlich der ungünstigen Platzverhältnisse im Querschnitt nicht gänzlich von der Hand zu weisen und die damit verbundenen Risiken sind durchaus bekannt. Nach Gesamtabwägung aller Nutzungsansprüche an innerstädtische Verkehrsanlagen und Verkehrsbeziehungen wird die Zulassung des Radverkehrs innerhalb der Haltestellenanlage unter Zugrundelegung des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme dennoch befürwortet.

Liegenschaftsamt (LA):

keine (erneute) Stellungnahme.

Polizeiinspektion Fürth:

Befürwortung von Variante B, auch im Hinblick auf die benannte, während der Kirchweih unterbundene alternative Zufahrtsmöglichkeit zur Bäumenstraße / City-Center aus Richtung Königstraße über die Friedrichstraße, Maxstraße und Hirschenstraße.

Straßenverkehrsamt (SVA):

Das Straßenverkehrsamt favorisiert die Umplanung der Kreuzung Königstraße/Brandenburger Straße/Henri-Dunant-Straße ohne Linksabbiegerspur zur Brandenburger Straße (Variante A). Die Errichtung des Ludwig-Erhard-Zentrums an der Ludwig-Erhard-Straße erfordert aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde die Umwandlung der Ludwig-Erhard-Straße im Bereich des Zentrums zur Fußgängerzone. Dieser Bereich wird dem fließenden Verkehr wohl auf Dauer entzogen und damit entfällt auch ein Anschluss des Quartiers zwischen Rathaus und Fußgängerzone in Richtung Westen.

Während das Rathaus aus dem Süden über die Hirschenstraße weiterhin erreicht werden kann, führt die Zufahrt aus nördlicher Richtung in ein verkehrlich beschränkt erschlossenes Quartier, mit lediglich einer Umfahrungsmöglichkeit über Bäumen- und Schirmstraße. Ein Durchgangsverkehr ist aus nördlicher Richtung nicht mehr möglich und auch so nicht mehr gewünscht, deshalb ist davon auszugehen, dass die Zufahrt aus nördlicher Richtung nur dem unmittelbaren Zielverkehr dient.

Eine eigenständig geführte Linksabbiegerbeziehung aus der Königstraße - Anfahrt aus östlicher Richtung - zur Brandenburger Straße ist damit nicht mehr erforderlich, Anwohner und Besucher können ohne größere Vorkehrungen aus nördlicher Richtung die Kreuzung zur Brandenburger Straße überqueren. Soweit die Anfahrt aus der östlichen Königstraße erfolgt, ist ein Wendevorgang an der Henri-Dunant-Straße zumutbar. In der Summe bietet der Verzicht auf die Linksabbiegerspur für den gesamten Verkehrsablauf mehr Vor- als Nachteile.

Telekommunikationsleitungen:

Telekom plant keine Arbeiten in diesem Bereich. Kabel Deutschland benötigt zur Planung mind. 3 Monate Vorlaufzeit. Rechtzeitige Koordination ist erforderlich

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten k. A. €		€	
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, 01.02.2017

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

