

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	07.11.2018	öffentlich - Beschluss

Stadelner Hauptstraße, Ecke Annastraße: Stand der Vorplanung

Aktenzeichen / Geschäftszeichen
SpA-Vpl-Hg-5-MANNA, SpA-Vpl-Hg-132-A1

Anlagen:

Problembild, Provisorium, ÖPNV-Vorstudie, Planmappe (Lageplan, Schnitte)

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag der Baureferentin diene zur Kenntnis.

Der Bau- und Werkausschuss bestätigt das Ergebnis „Linienweg E über Staatsstraßen“ aus der ÖPNV-Vorstudie „Zielkonzept Buslinienführung und Haltestellen in Mannhof“ und beauftragt die Verwaltung mit der schrittweisen Umsetzung des Konzepts im Zuge der weiteren Ausbauplanungen.

Der Bau- und Werkausschuss bestätigt die Projektziele und den Arbeitsstand der Vorplanung für die Gesamtlösung „Stadelner Hauptstraße, Ecke Annastraße“. Die Verwaltung wird beauftragt, das Projekt in diesem Sinne weiterzuentwickeln (u. a. Sicherheit, Ökologie, Wasser, Waldzufahrt, Lärm, Finanzierung) und nach Klärung der noch offenen Punkte zum Beschluss der Vorplanung zu führen.

Sachverhalt:

Anlass

Die Stadelner Hauptstraße und deren Kreuzung mit der Annastraße / Straße Am Sportplatz weisen eine größere Anzahl verkehrstechnischer Probleme auf, die abgestellt werden sollen. Nachdem sich die Problemfelder inhaltlich und räumlich überschneiden, ist nur eine integrierte Planung in der Lage, eine **Gesamtlösung** herbeizuführen. Aufgrund der bis Ende 2017 andauernden Bauarbeiten der Stadtentwässerung Fürth und der infra fürth gmbh in Mannhof, waren vorausgehende bauliche Maßnahmen zudem wirtschaftlich nicht sinnvoll. Das Stadtplanungsamt hat daher die Planung aus dem Jahr 2010 wiederaufgenommen und an die seither entstandene Beschlusslage (Radverkehrskonzept, Nahverkehrsplan) angepasst.

Probleme und Projektziele

Die Anlage „Problembild“ veranschaulicht die nachfolgenden zehn Probleme/Problemfelder.

Nr.	Problem, Problemfeld	→ daraus abgeleitetes Projektziel
#1	Die Stadelner Hauptstraße so stark befahren, dass zeitweise ein Queren für Fußgänger schwierig ist oder langes Warten erfordert, da beide Fahrtrichtungen zu beachten sind.	Schaffung von Mittelinseln als Querungshilfe/n für Fußgänger, insbesondere Kinder, zwischen Wohngebiet (Annastraße) und Wald / Sportanlagen / Straße Am Sportplatz.
#2a	Radfahrer Richtung Erlangen müssen, sofern sie bis hier auf der Fahrbahn fahren, auf den benutzungspflichtigen Geh- und Radweg wechseln, der sich auf der linken Straßenseite befindet. Sie müssen hierfür den geradeaus fahrenden Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen beachten und ggf. den Folgeverkehr behindern.	Schaffung einer Überleitstelle für den Radverkehr von Fürth nach Erlangen, so dass sich die Radfahrer aus dem durchgehenden Verkehr ausfädeln und in zwei Zügen queren können: direkt im Linksabbiegefahrstreifen #4 oder indirekt über die Mittelinsel #1 (P132 im Radverkehrskonzept Fürth).
#2b	Die Breite und der Verlauf des derzeit für den Radverkehr freigegebenen Gehwegs unterschreitet die für einen solchen Weg erforderlichen Maße.	Ausbau der Radverkehrsanlagen im westlichen Seitenraum (P132 im Radverkehrskonzept Fürth).
#3	Das nördliche Mannhof soll durch die geplante Buslinie Fürth – Eltersdorf – Erlangen besser erschlossen werden.	Schaffung einer Haltestelle „Annastraße“ (ND 70 im Nahverkehrsplan Fürth).
#4	Linksabbieger in die Annastraße und die Straße Am Sportplatz behindern den Folgeverkehr.	Schaffung eines Fahrstreifens bzw. Abbiegeraums für Linksabbieger im „Schatten“ der Querungshilfen aus #1.
#5	Einbieger aus der Annastraße fahren heute bis zum Fahrbahnrand, da sie erst von dort ausreichend Sicht für die Einbiege-Entscheidung haben. Sie blockieren dabei jedoch die Furt des Geh- und Radwegs und dadurch den ihnen übergeordneten Radverkehr	Verbesserung der Sichtverhältnisse aus beiden Einmündungen insgesamt und besonders auf Radfahrer (Beseitigung von Sichthindernissen, Ersatz der abgesetzten Furt durch eine Furt direkt an der Fahrbahn).
#6	Die Straße Am Sportplatz hat keinerlei Gehweg, auch nicht im unmittelbaren Mündungsbereich. Der Bereich ist über den Asphalt hinaus ausgefahren. Zudem fällt ihre Höhe abrupt ab.	Ausbau Mündungsbereich der Straße Am Sportplatz (Befestigung und Anhebung der Fahrbahn, Anbau von Gehwegen), korrespondierend zu #1, #3, #5 und #8.
#7	Der Ortseingang (zugleich Wechsel der zulässigen Geschwindigkeit von 100 auf 50 km/h) spiegelt sich im Straßenbild nicht wieder, Geschwindigkeitsübertretungen	Bau einer Fahrbahnverschwenkung zur Geschwindigkeitsdämpfung für den Kfz-Verkehr von außerorts nach innerorts, und zur Verdeutlichung der Ortseingangssituation durch Inseln.
#8	Für Menschen mit Behinderungen ist die Kreuzung schwer/kaum nutzbar	Barrierefreie Wege , insbesondere für geh- und sehbehinderte Menschen.
#9	Die Breite des Verbindungswegs zum Marienring ist zu gering, zumal der Weg aufgrund seiner günstigen Lage im Netz auch für den Radverkehr nutzbar gemacht werden soll.	Ausbau Verbindungsweg zum Marienring zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit zeit- und regelgemäßer Breite.

Mit den vorgenannten Projektzielen sollen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erhöht sowie der Fußgängerverkehr, der Radverkehr und der ÖPNV gefördert werden.

Provisorium

Aufgrund des erforderlichen Zeitbedarfs für die Planung und Realisierung soll durch den Bau einer **provisorischen Mittelinsel** kurzfristig und vorläufig eine Abhilfe für das besonders dringende Problem und Projektziel Nr. #1 geschaffen werden. Diese Querungshilfe ist dargestellt in der Anlage „Provisorium“.

ÖPNV-Vorstudie

Eine Voraussetzung für die Planung „Stadelner Hauptstraße, Ecke Annastraße“ war die Festlegung der künftigen **Haltestellen in Mannhof**. Hierzu war zunächst ein Zielkonzept zur künftigen Buslinienführung in Mannhof zu erarbeiten. Dieses Konzept ist als Anlage „ÖPNV-Vorstudie“ beigefügt. Das Ergebnis lautet, dass die künftige Eltersdorfer Buslinie – Arbeitstitel „Linie E“ – über die beiden Staatsstraßen St 2242 (Stadelner Hauptstraße) und St 2262 (Mannhofer Straße) geführt werden soll, und nicht über die Straßen der Mannhofer Tempo-30-Zone, Annastraße und Seestraße. Dem entsprechend ist die Haltestelle „Annastraße“ in der Stadelner Hauptstraße und nicht in der Annastraße zu planen.

Mit der Erstellung des Konzepts wurde der Prüfauftrag „Erschließung im Bereich Mannhof“ aus dem **Nahverkehrsplan** der Stadt Fürth abgearbeitet (NE 70).

Beschreibung der Gesamtlösung

Zur Erreichung der Projektziele muss die Stadelner Hauptstraße auf **ca. 205 m Länge** ausgebaut werden.

Die bauliche Änderung der südwärts führenden Fahrbahnhälfte beginnt etwa auf Höhe der Anwesen Seestraße 48/46. Der **Fahrbahnrand** soll zunächst von der bloßen Markierung in einen Hochbord übergehen und dann nach Westen wegschwenken. Für den Fahrbahnanbau nach Westen waren die damit verbundene Auslenkung des stadteinwärts fahrenden Verkehrs ausschlaggebend. Hiermit soll eine Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus erreicht und die Ortseingangssituation verdeutlicht werden. Zudem wird dadurch auch vermieden, dort in den östlich an die Stadelner Hauptstraße angrenzende Waldbestand einzugreifen.

Die Breite der asphaltierten Fahrstreifen beidseitig der **Mittelinseln** betragen „netto“ 3,50 m, ergänzt um einen die Mittelinsel vor deren Hochbord umlaufenden 0,25-m-Pflasterstreifen zur optischen Einengung. In Summe ergibt sich dadurch eine Durchfahrtsbreite von 3,75 m, die auch für Schwerfahrzeuge und landwirtschaftlichen Verkehr geeignet ist.

Auf Höhe der geplanten nördlichen Querungsstelle schließt sich östlich ein **Trampelpfad** in den Langwald an. Da der dort vorgesehene östliche Gehweganbau gegenüber dem bestehenden Gelände höher liegt, reicht der mit befestigter Oberfläche auszubauende Anschluss dieses Pfades etwa 10 m ab Fahrbahnrand in den Wald hinein. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass dort kein steiler unbefestigter (auswaschungsanfälliger) Weg entsteht.

Es handelt sich bei dem Trampelpfad zudem um eine bisherige **Waldgrundstückszufahrt**, die im Zuge des Ausbaus zu schließen ist, da sie einen sicherheitskritischen fünften Knotenarm darstellen würde. Im Rahmen des Instruktionsverfahrens wurden verschiedene Lösungen diskutiert, u. a. eine neue Zufahrt weiter nördlich (Variante „NE“), die jedoch vom Staatlichen Bauamt bis auf Weiteres abgelehnt wird. Derzeit erscheint nun eine Zufahrtslösung über Geh- und Fahrrechte auf bestehenden Wegen von Osten her über Fremdgrundstücke machbar.

Im **Kreuzungsbereich** wird die Fahrbahn in drei Fahrstreifen gegliedert. Der westliche Fahrstreifen führt ununterbrochen durch den Knotenpunkt. Ebenso der östliche Fahrstreifen, bei dem jedoch der Schutzstreifen des Radverkehrs wegschwenkt. Im mittleren Fahrstreifen liegen

sich zwei kurze Linksabbiegefahrstreifen gegenüber; von Norden her in die Straße Am Sportplatz, von Süden her in die Annastraße. Beide sind mit Pfeilpiktogrammen und Wartelinien versehen.

Der **Linksabbiegefahrstreifen** zur Annastraße ist gleichzeitig als direkter Teil der Überleitstelle für den Radverkehr gedacht und daher mit einer Pfeilmarkierung „halb-links-und-links“ versehen. Radfahrer, denen es aufgrund der Verkehrslage möglich ist, diesen Linksabbiegefahrstreifen zu erreichen, können diesen dazu nutzen auf den linksseitig weiterführenden gemeinsamen Geh- und Radweg zu wechseln. Für Radfahrer, die den Linksabbiegefahrstreifen nicht erreichen können oder wollen, ist der indirekte Teil der Überleitstelle vorgesehen und als Führung des Schutzstreifens auf den Gehweg verdeutlicht.

Die **Überleitstelle für den Radverkehr** dient unter anderem dazu, die im Zielkonzept Stadelner Hauptstraße (BWA 17.09.2016, SpA/341/2015) geplante fahrbahnseitige Radverkehrsführung, bestehend aus nordwärts führenden Schutzstreifen, qualifiziert anzuschließen. Sie wird auch als Voraussetzung für die Markierung dieser Schutzstreifen angesehen. Schon heute darf der Radverkehr von Fürth kommend bis hier die Fahrbahn benutzen.

Alle vier **Eckausrundungen** der Kreuzung wurden als einfache Kreisbögen geplant. Zunächst wurde hierbei versucht, einheitlich regelkonforme 12-m-Radien unterzubringen. Für diese sind die Schleppkurvennachweise unproblematisch. An der Einmündung Am Sportplatz können diese Radien auch ohne Weiteres realisiert werden. An der Nordwest-Ecke der Einmündung Annastraße wären hierfür 15 m² Grunderwerb erforderlich (alternativ 1 m² für einen noch regelkonformen 8-m-Radius). Da die Eigentümer jeglichen Verkauf ablehnen, wird ein 6-m-Radius vorgezogen, der ohne Grunderwerb auskommt. Bisweilen ist jedoch noch unklar, ob diese Lösung vom Staatlichen Bauamt mitgetragen wird.

Die Gestaltung südlich der Kreuzung lehnt sich an jene nördlich der Kreuzung an (Mittelsinsel als Querungshilfe und mit drei Bäumen). Jedoch wird hier in der Zwischengeraden der Verziehung eine **Bushaltestelle** untergebracht. Die Lage der Halteposition Richtung Süden ergibt sich vor allem aus dem Sichtfeld des wartepflichtigen Kraftfahrers aus der Annastraße auf den von Süden kommenden bevorrechtigten Kraftfahrzeugverkehr; der Sichtstrahl passiert genau dort das Heck eines 25-m-Busses.

Auch die sich südlich anschließende bisherige Fahrbahnbreite der Stadelner Hauptstraße beträgt 7,00 m. Hier ist jedoch im Rahmen des „Zielkonzepts Stadelner Hauptstraße“ (BWA 17.09.2015, SpA/341/2015) eine **Neuaufteilung mit Schutzstreifen** vorgesehen. Diese Neuaufteilung sieht für die freie Strecke eine 5,50 m breite Kernfahrbahn und einen 1,50 m breiten Schutzstreifen Richtung Norden vor. Im Bereich der Warnlinie kurz vor der Mittelsinsel sollen diese Maße in einen südwärts führenden Fahrstreifen von 3,25 m Breite und einen nordwärts führenden Fahrstreifen von 3,75 m Breite überführt werden, wobei der Schutzstreifen mit seiner 1,50-m-Breite in diesem nordwärts führenden Fahrstreifen fortgesetzt wird, so dass die dortige Restfahrstreifenbreite 2,25 m beträgt (inkl. des 0,25 m breiten Pflasterstreifens).

Die Haltestelle soll **Radabstellanlagen** erhalten („Bike + Ride“, Systemständer).

Auf der Westseite der Stadelner Hauptstraße steht zudem ein Ausbau des bestehenden, aber zu schmalen gemeinsamen **Zweirichtungs-Geh-und-Radwegs** auf 3,25 m Breite an und ist für den hier gegenständlichen Abschnitt im Radverkehrskonzept als Projekt P132 verankert.

Der befestigte Teil des heutigen **Verbindungswegs** von der Stadelner Hauptstraße zum Marienring und dem Plattenweg weist eine Breite von nur 1,50 m auf. Dieses Maß ist bereits für einen reinen Gehweg zu gering. Die Bedeutung als Gehweg wird dabei durch die Anordnung der neuen Haltestelle Annastraße noch weiter steigen. Durch das eher großmaschige Wegenetz in Mannhof ist der Weg jedoch auch für den Radverkehr interessant. Es ist daher ein Ausbau auf eine Breite von 2,50 bis 3,45m innerhalb des dem Weg zugrundeliegenden städtischen Flurstücks vorgesehen.

Die Gradiente der heute nur im unmittelbaren **Mündungsbereich** befestigten Straße Am Sportplatz fällt unmittelbar östlich des Fahrbahnrandes der Stadelner Hauptstraße abrupt ab. Nach einer Strecke von nur 4,20 m wird eine maximale Längsneigung von ca. 9,24 % erreicht. Diese „steilen“ Verhältnisse sollen und können bei der Umgestaltung der Kreuzung abgemildert werden, zur Verbesserung der Sichtverhältnisse und der Benutzbarkeit durch mobilitätseingeschränkte Personen.

Bisherige Planungsschritte

- Frühjahr 2018
 - ÖPNV-Vorstudie
 - Vermessung, Grundlagenermittlung, Erstellung der Vorplanung
 - Verkehrszählungen

- Sommer 2018
 - Durchführung von zwei Instruktionsverfahren
 - Ersatzsuche für die aufzulassende Waldgrundstückszufahrt
 - Beginn Aufstellung Baumbestandsplan / Ökologisches Grundkonzept
 - Klärung der Ortsdurchfahrtsgrenze und ihrer (Nicht-)Verschiebbarkeit
 - Entwicklung von vorläufigen, provisorischen Lösungen
 - Leistungsfähigkeitsnachweis

Offene Aufgaben und Zeitachse (Schätzung)

- Herbst 2018/
Frühjahr 2019
 - Bau des Provisoriums
 - Fertigstellung Baumbestandsplan / Ökologisches Grundkonzept
 - Abschluss/Lösung der ersatzweisen Waldgrundstückszufahrt
 - Sicherheitsaudit (extern zu vergeben), ggf. Planüberarbeitung

- 2019/2020
 - Koordination der Planungen mit Leitungsträgern
 - Beginn Wasserrechtsverfahren, sofern erforderlich
 - übrige Untersuchungen (Schall, Kosten, Bepflanzungen, WSG, etc.)
 - Vorbereitung der Vereinbarung mit dem Staatlichen Bauamt

- 2021/2022
 - Abschluss Wasserrechtsverfahren
 - Beschluss der Vorplanung
 - Abschluss der Vereinbarung mit dem Staatlichen Bauamt
 - Entwurfsplanung, Projektgenehmigung
 - Zuwendungsanträge

- 2023
 - Ausschreibung, Ausführungsplanung
 - Bau

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen (Kosten für Sicherheitsaudit)	jährliche Folgekosten
<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten ca. 10.000 €
	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja €
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, 25.10.2018

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 07.11.2018

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: