



Informationsveranstaltung Vorplanung Königstraße



- 1) Motivation und Planungsgrundsätze**
- 2) Gründe für die Umgestaltung
- 3) Lagepläne
- 4) Weiteres Vorgehen
- 5) Fragen
- 6) Exkurs: Fahrradverleihsystem Zweckvereinbarung

1 - Motivation und Planungsgrundsätze

Grüner Markt Vorher - Nachher



1 - Motivation und Planungsgrundsätze

Franz-Josef-Strauß-Platz Vorher - Nachher



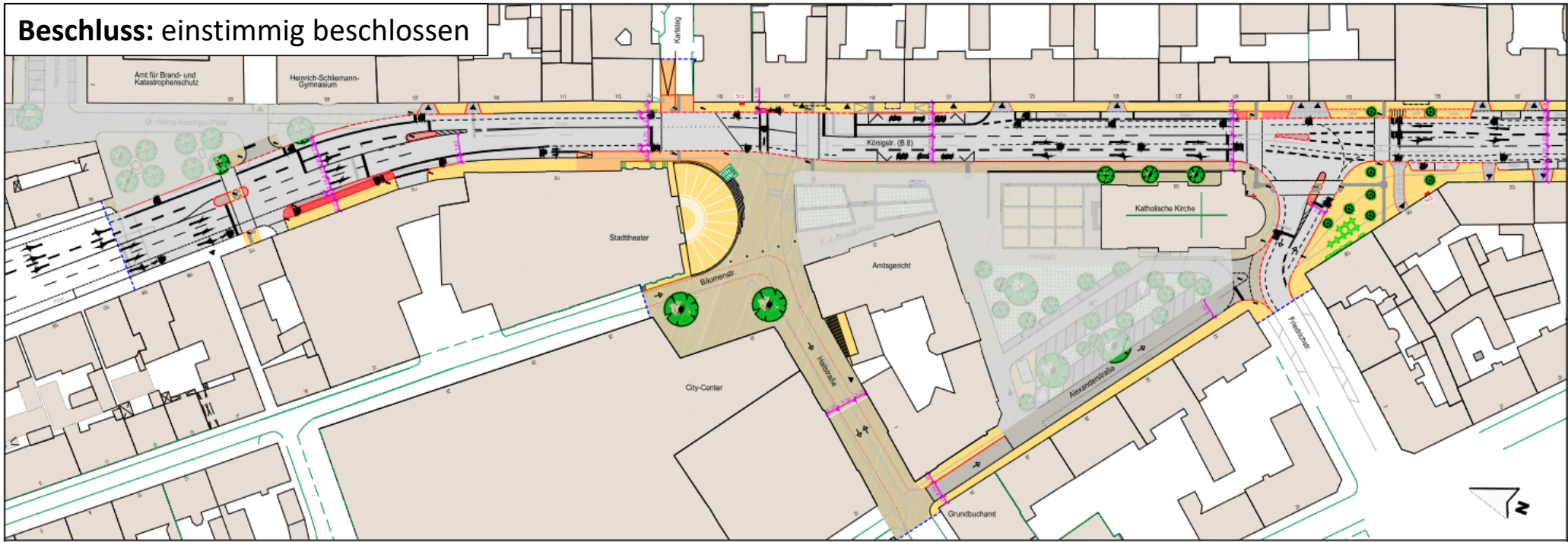
1 - Motivation und Planungsgrundsätze

Dambacher Straße - Ecke Herrnstraße Vorher - Nachher



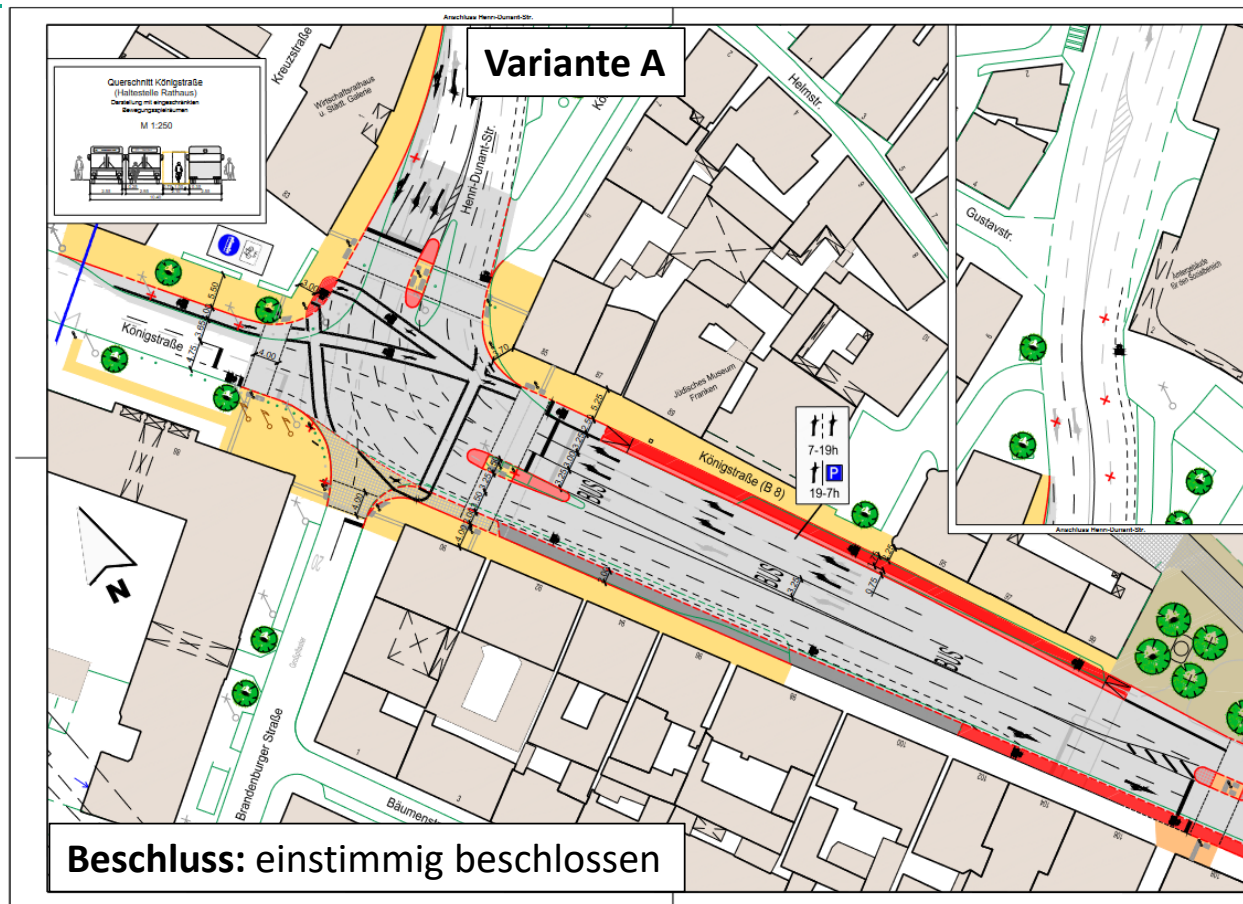
Königstraße: Neugestaltung zwischen Dr.-Henry-Kissinger Platz, Franz-Josef-Strauß-Platz, Hallplatz und Friedrichstraße: Freigabe zur Bürgerinformation (SpA/449/2016)

Beschluss: einstimmig beschlossen



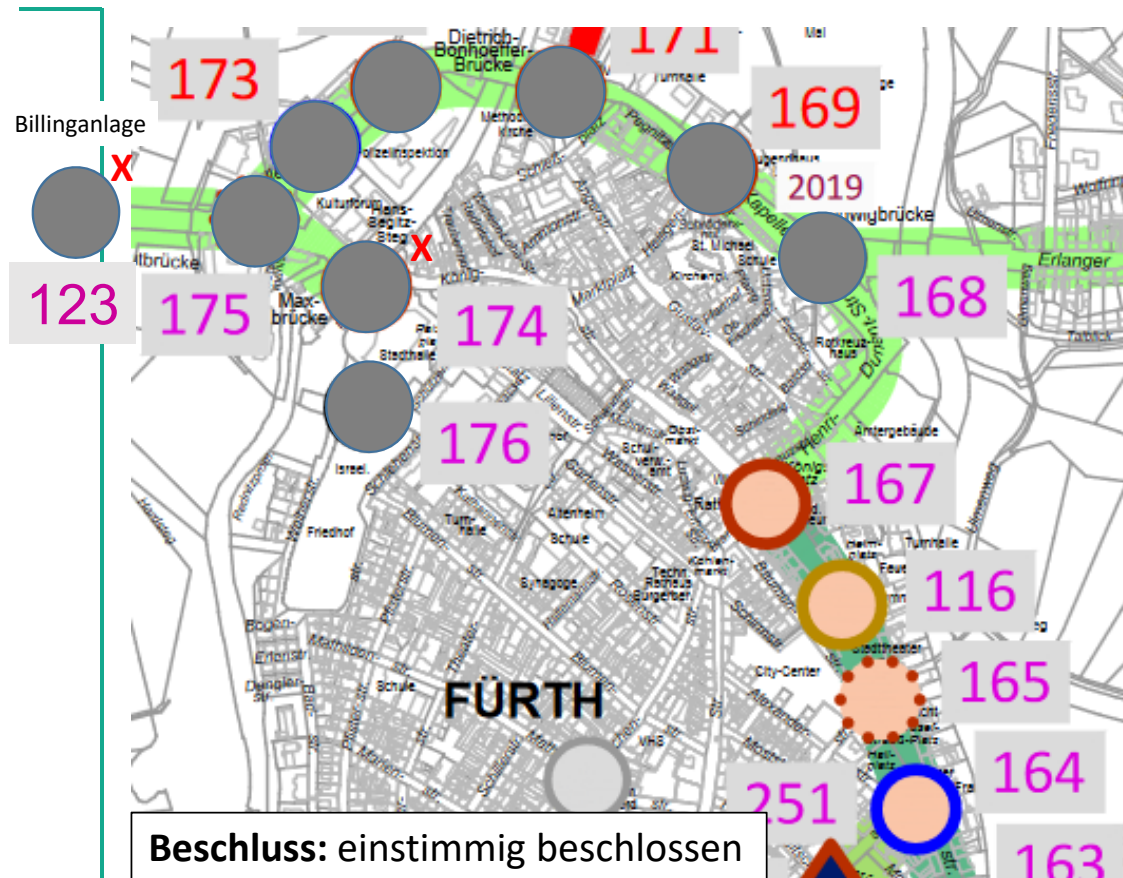
Protokollnotiz: „Der Beschluss wird heute in der vorgelegten Form gefasst, damit die Verwaltung sofort mit der Umsetzung der unstrittigen Maßnahmen beginnen kann. Die Planung soll dennoch geändert werden mit dem Ziel, den Ergänzungsantrag von B90 Die Grünen vom 7.11.16 umzusetzen. In der Königstraße soll eine durchgängige Radverkehrsführung von der Friedrichstraße bis zum Obstmarkt ermöglicht werden.“

Rathauskreuzung: Beschluss der überarbeiteten Vorplanung (SpA/484/2017)



- Entfall des Linksabbiegers in die Brandenburger Straße zur Steigerung der Leistungsfähigkeit für den MIV und den ÖV
- Linksabbieger in die Brandenburger Straße 122 Kfz/24h
- Verbesserung der Fußwegebeziehungen – Queren in einem Zug
- Radverkehrsanlagen in der Königstraße
- Radverkehrsführung in Richtung Obstmarkt

Modernisierung und Optimierung der Verkehrssteuerung (SpA/0795/2020)



LSA	Knotenpunkt	Steuergerät	Alter Steuergerät	Alter Signalanlage
167	Königstraße/Brandenburger Straße	C900	1	24
116	Königstraße/City Center Tiefgarage	C840	13	18
165	Königstraße/Hallstraße	C900	9	28
164	Königstraße/Friedrichstraße	C840	13	22

-  Umgesetzte Signalanlagen
-  Im Zuge der Planungen Königstraße zu erneuernde Signalanlagen
-  Verkehrsabhängige Steuerung in Arbeit

1 - Motivation und Planungsgrundsätze

Königstraße: Neugestaltung zwischen Dr.-Henry-Kissinger Platz, Franz-Josef-Strauß-Platz, Hallplatz und Friedrichstraße: Freigabe zur Bürgerinformation (SpA/449/2016)

Neugestaltung des Straßenraums – Einstimmig beschlossen

Rathauskreuzung: Beschluss der überarbeiteten Vorplanung (SpA/484/2017)

Neugestaltung des Straßenraums – Einstimmig beschlossen

Modernisierung und Optimierung der Verkehrssteuerung (SpA/0795/2020)

Modernisierung der Verkehrssteuerung – Einstimmig beschlossen

Integriertes Klimaschutzkonzept: Klimaschutzziele für die Stadt Fürth (OA/0460/2021)

Verkehr: Modal Split mit 20 % MIV, wobei 35 % der Pkw Elektrofahrzeuge sind

Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs In der Stadt Fürth (SpA/0939/2021)

Steigerung des Anteils am Modal-Split im Radverkehr in Fürth bis 2035 auf 20 %, bereits bis 2028 auf 15 %

Einwände Wirtschaftsbeirat – Auszug [kursiv]

„Das Linksabbiegen von der Königstraße in die Brandenburger Straße wurde geopfert; will/muss man aber dort einfahren, ist ein umständlicher Umweg über die Henri-Dunant-Str. und U-Turn auf Höhe Rot-Kreuz -Haus notwendig -> umweltschonend?“

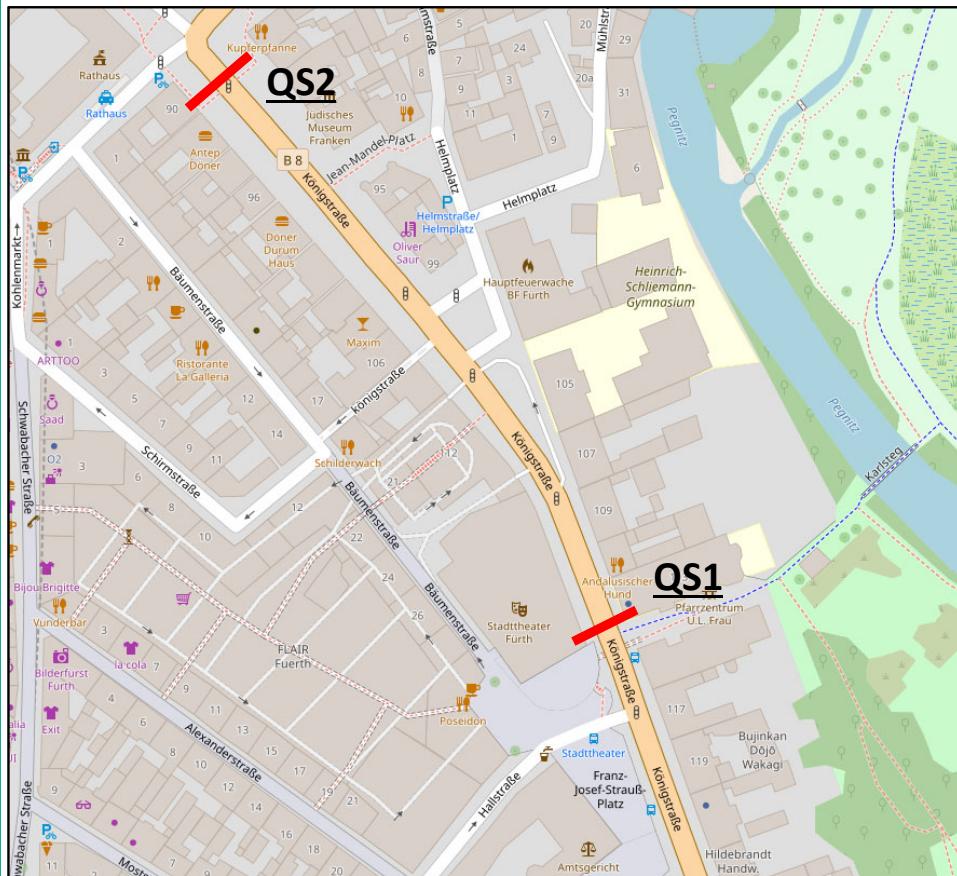
- 600 m Umweg
- 122 Kfz/24h (Besetzungsgrad ca. 1,1 Personen pro Pkw) – Linksabbieger → ca. 135 Personen / Tag
- ca. 700 Busse (Besetzungsgrad ca. 14 Personen pro Bus) → ca. 9.800 Personen / Tag

„Eine Beschleunigung des Busverkehrs ist nicht ersichtlich, da die Busse ebenfalls durch die diversen Fahrbahnreduzierung von 2 auf 1 Spur behindert werden. Sollte man eine Beschleunigung z.B. über eine „Umweltspur“ erreichen wollen (insbesondere in Richtung Rathaus), fehlt dieser Ansatz.“

- Beschleunigung der Busse muss dort geschehen wo Verlustzeiten auftreten
- In der Regel sind dies nur signaltechnische Maßnahmen (auf den Lageplänen nicht ersichtlich)
- Nur dort wo die Signalisierung nicht mehr ausreicht werden Bussonderfahrstreifen angeordnet

- 1) Motivation und Planungsgrundsätze
- 2) Gründe für die Umgestaltung**
- 3) Lagepläne
- 4) Weiteres Vorgehen
- 5) Fragen
- 6) Exkurs: Fahrradverleihsystem Zweckvereinbarung

2 - Gründe für die Neuplanung – Veränderung der Querschnittsaufteilung

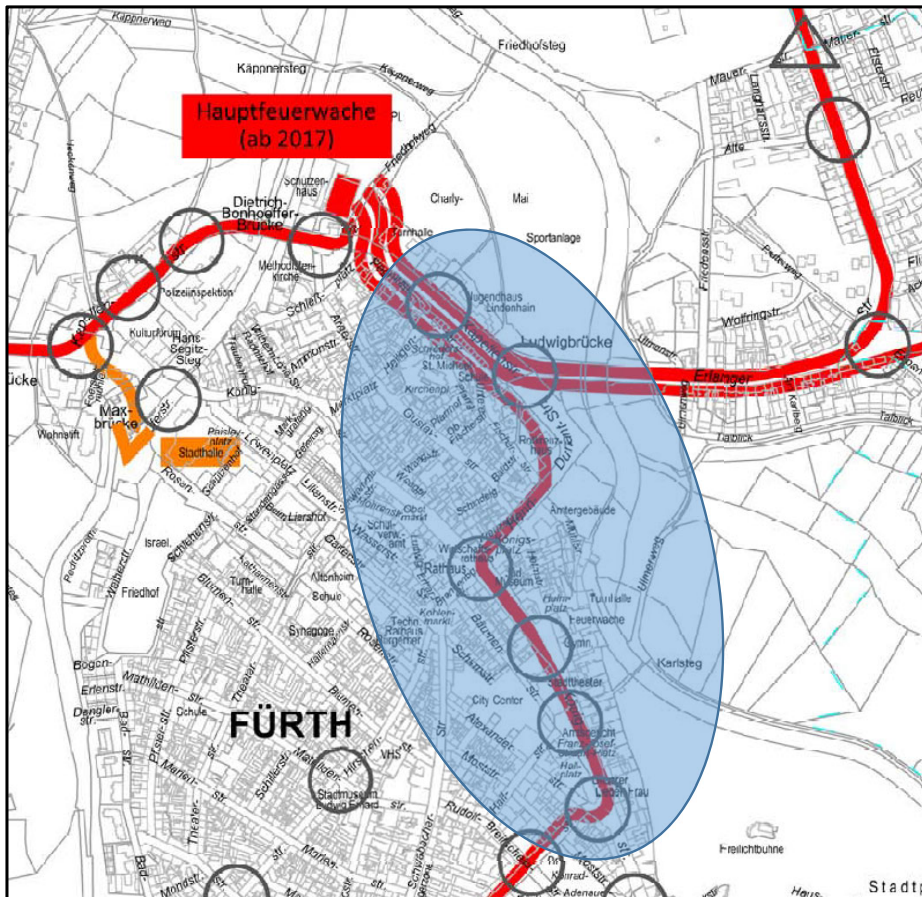


Flächenanteile des Straßenraums für die jeweiligen Verkehrsarten

	Querschnitt 1	
	Bestand	Planung
Gehweg	23%	32%
Radfahrer	0%	26%
MIV	77%	42%

	Querschnitt 2	
	Bestand	Planung
Gehweg	37%	23%
Radfahrer	0%	14%
MIV	54%	44%
Parken	9%	7%
Bus	0%	12%

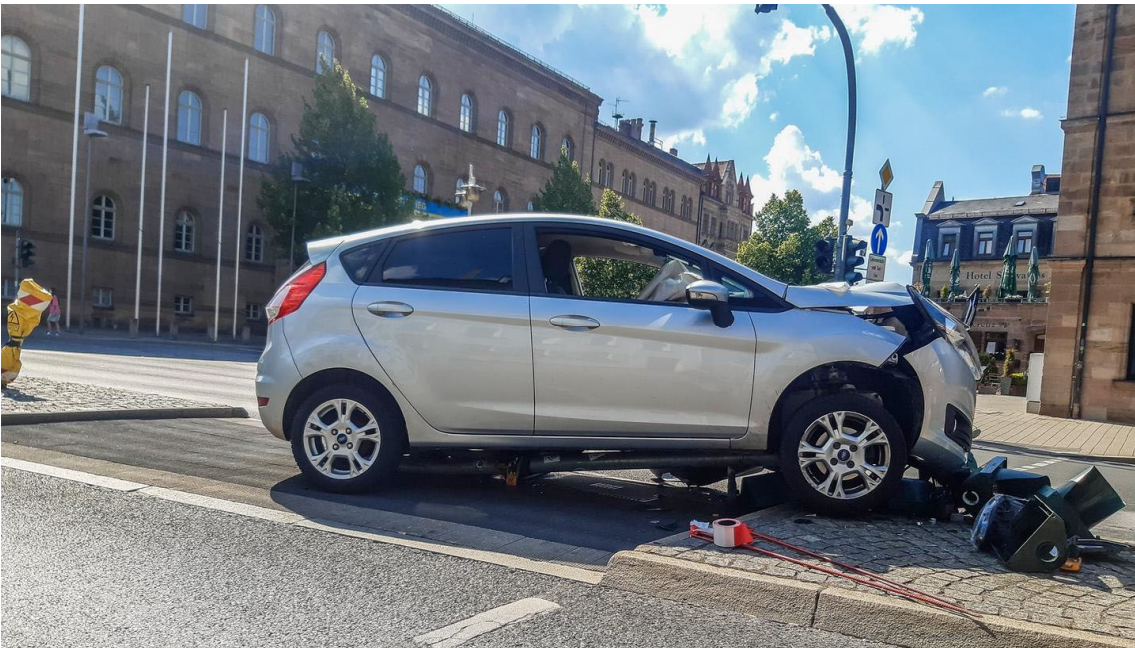
2 - Gründe für die Neuplanung – Verbesserung Signaltechnik / Feuerwehrausrückroute



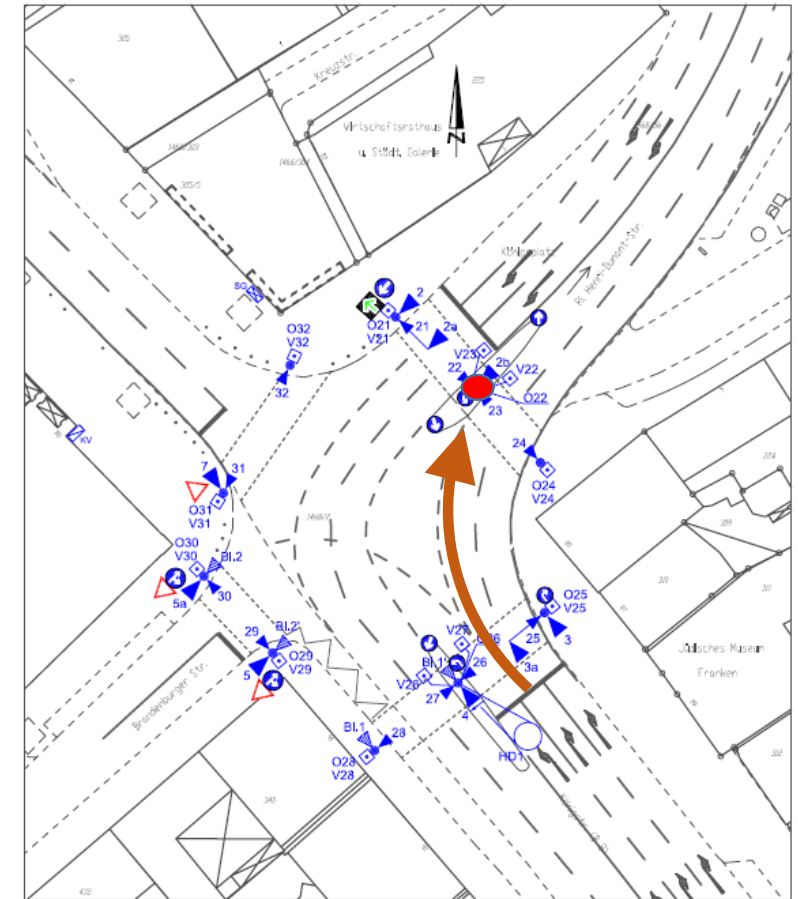
- Wesentliche Ausrückroute der Feuerwehr in die Südstadt
- Verlängerung der Ausrückroute um ca. 900 m bedingt durch die Verlegung der Feuerwehr im Vergleich zu Bestand
- Absolute Bevorrechtigung für die Feuerwehr
- Ziel ist die Minimierung von Verlustzeiten unter Wahrung der Hilfsfrist

2 - Gründe für die Neuplanung – Verbesserung Signaltechnik

Unfall im Kreuzungsbereich Königstraße / Brandenburger Straße /
Henri-Dunant-Straße 16.06.2022

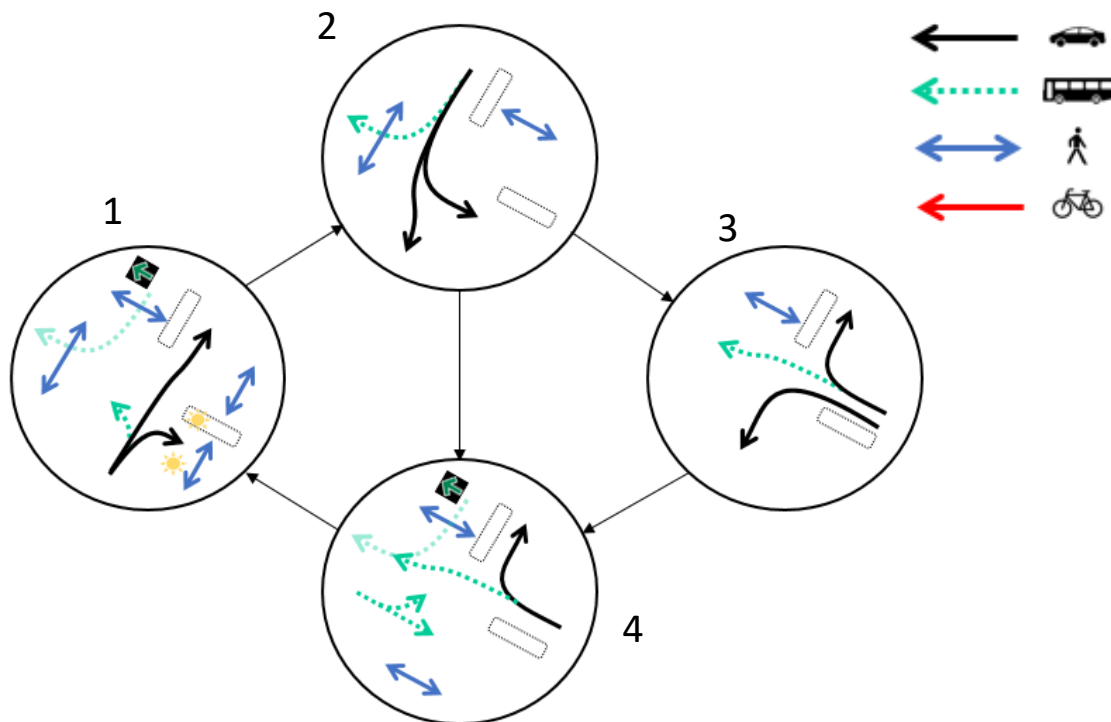


- Aber: Kein Unfallschwerpunkt
- Deutliche Verbesserung für die Fußgänger

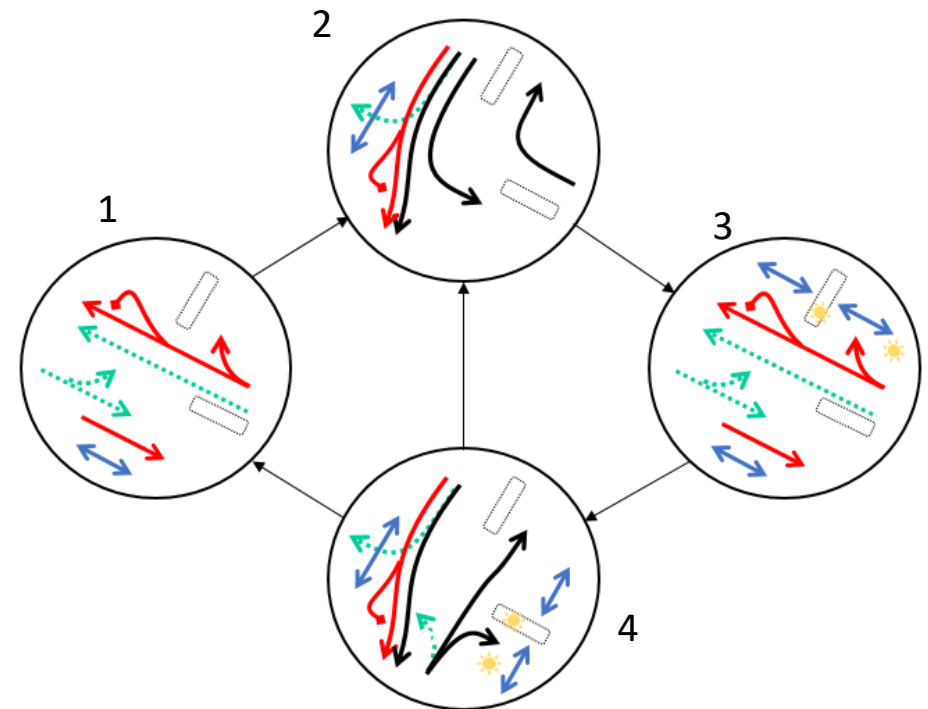


2 - Gründe für die Neuplanung – Verbesserung Signaltechnik

Rathauskreuzung Phasenfolge **Bestand**

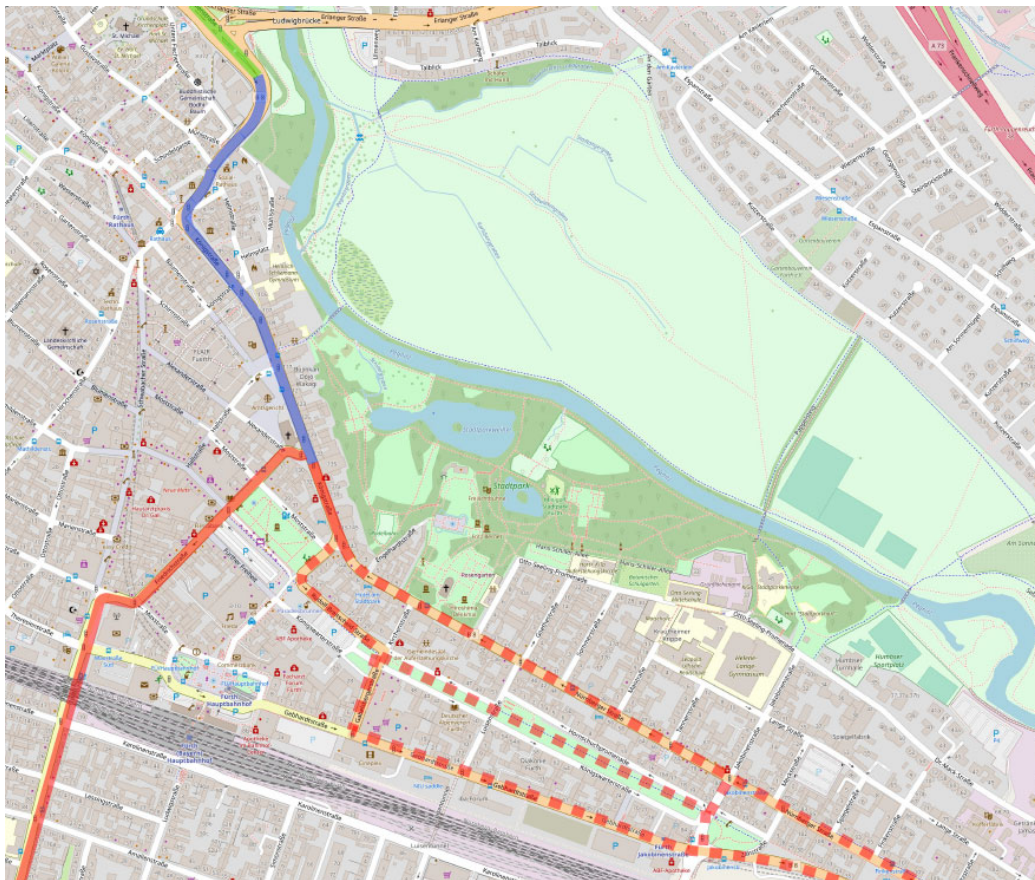


Rathauskreuzung Phasenfolge **Planung**



Deutliche Verbesserung für Fußgänger durch Reduktion der Umlaufzeiten (105 s → 90 s / 90 s → 75 s)

2 - Gründe für die Neuplanung - Radverkehrsnetz



- abgeschlossene Projekte
- Projektumfang
- Noch umzusetzende Radverkehrsanlagen /
- - - Untersuchungsraum

2 - Gründe für die Neuplanung - Parken - Bilanz

Abschnitt Königstraße

Bestand:

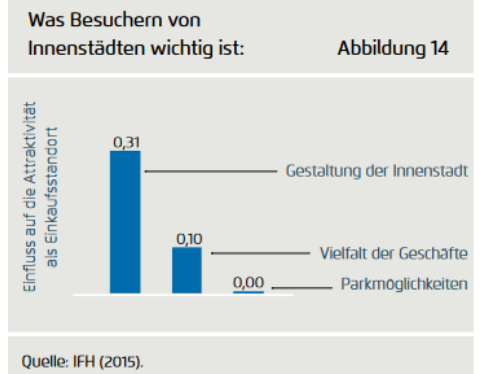
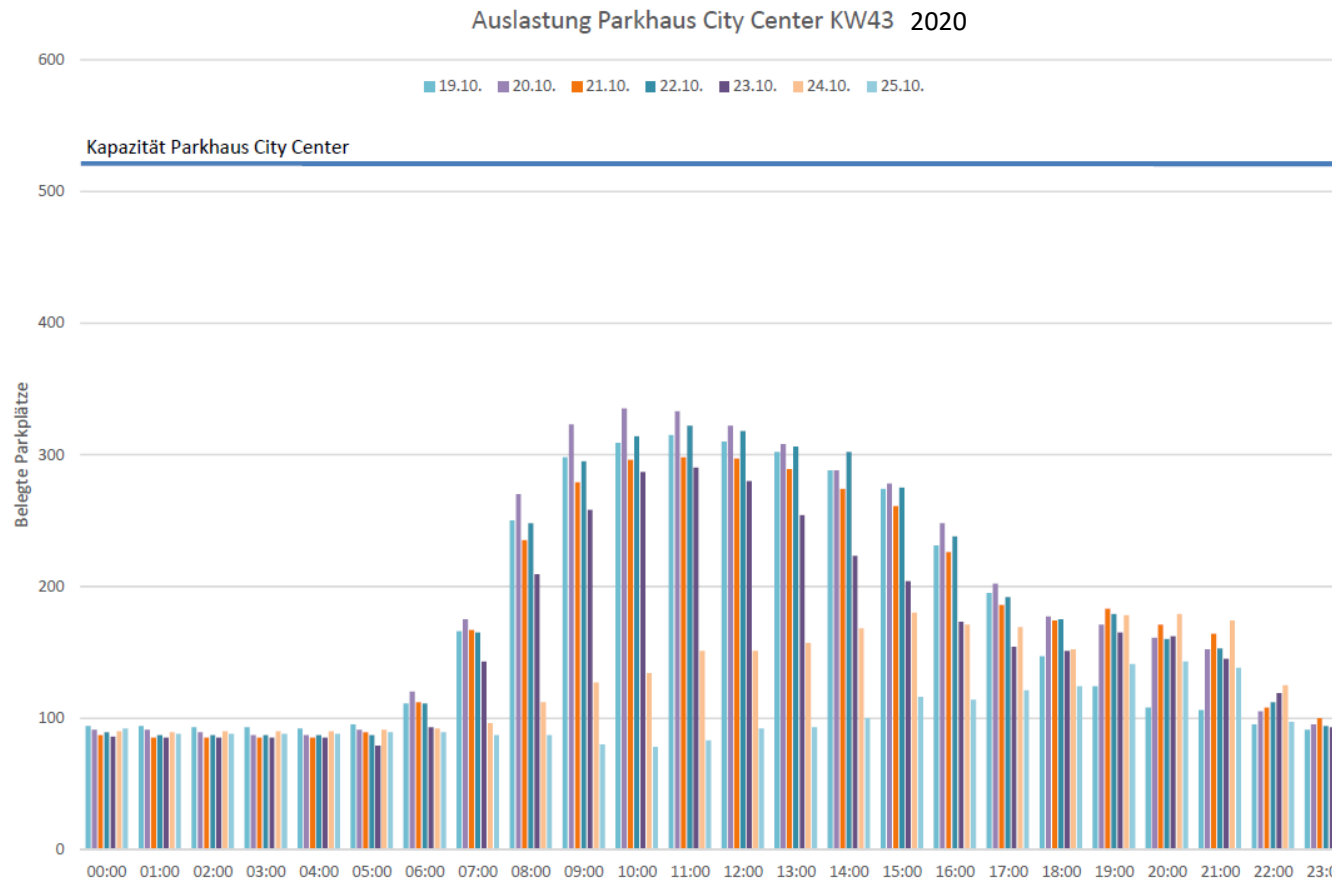
- 1 Behindertenstellplatz
- 42 Pkw-Parkplätze

Planung:

- 3 Ladezonen
- 1 Behindertenstellplatz
- 20 Pkw-Parkplätze



Ausreichend Kapazität im nahegelegenen Parkhaus



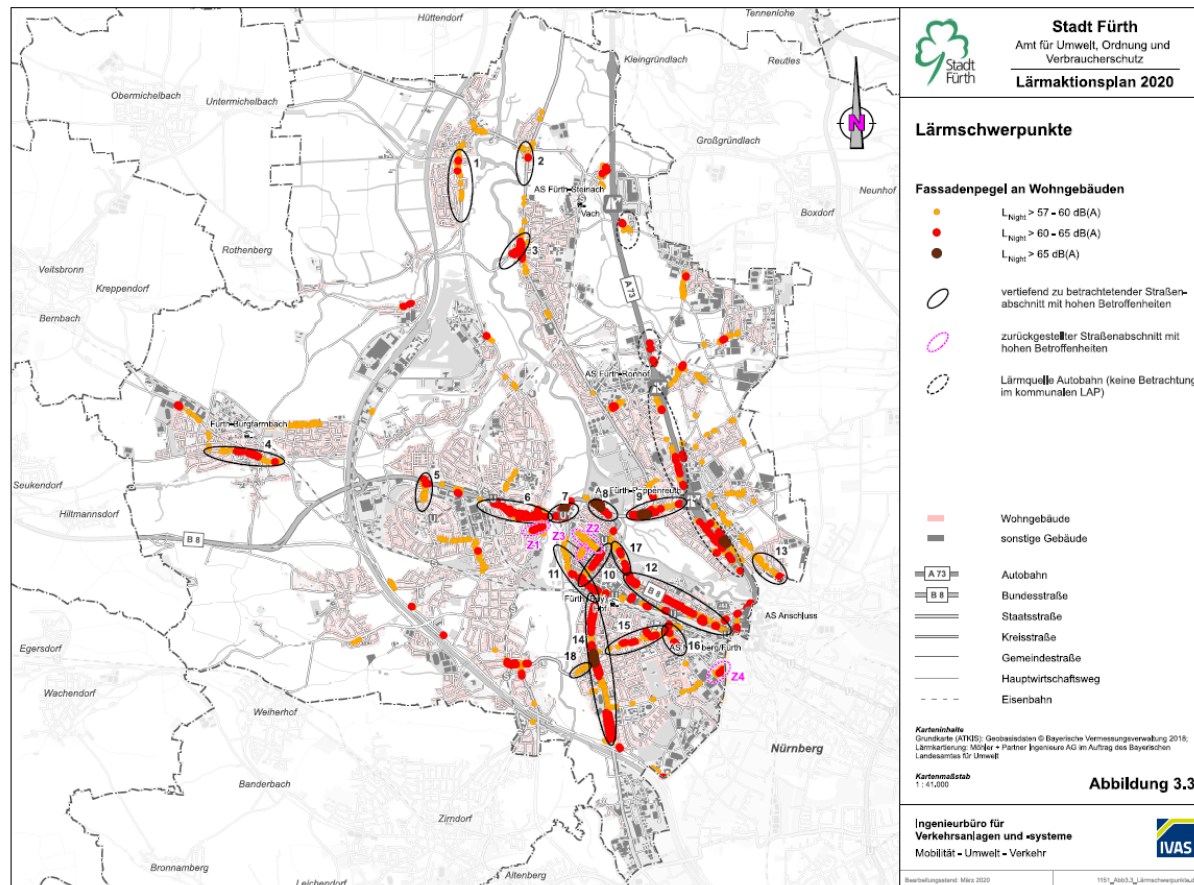
2 - Gründe für die Neuplanung - Planungen HSG



VORENTWURF LPH2 Neubau Heinrich-Schliemann-Gymnasium

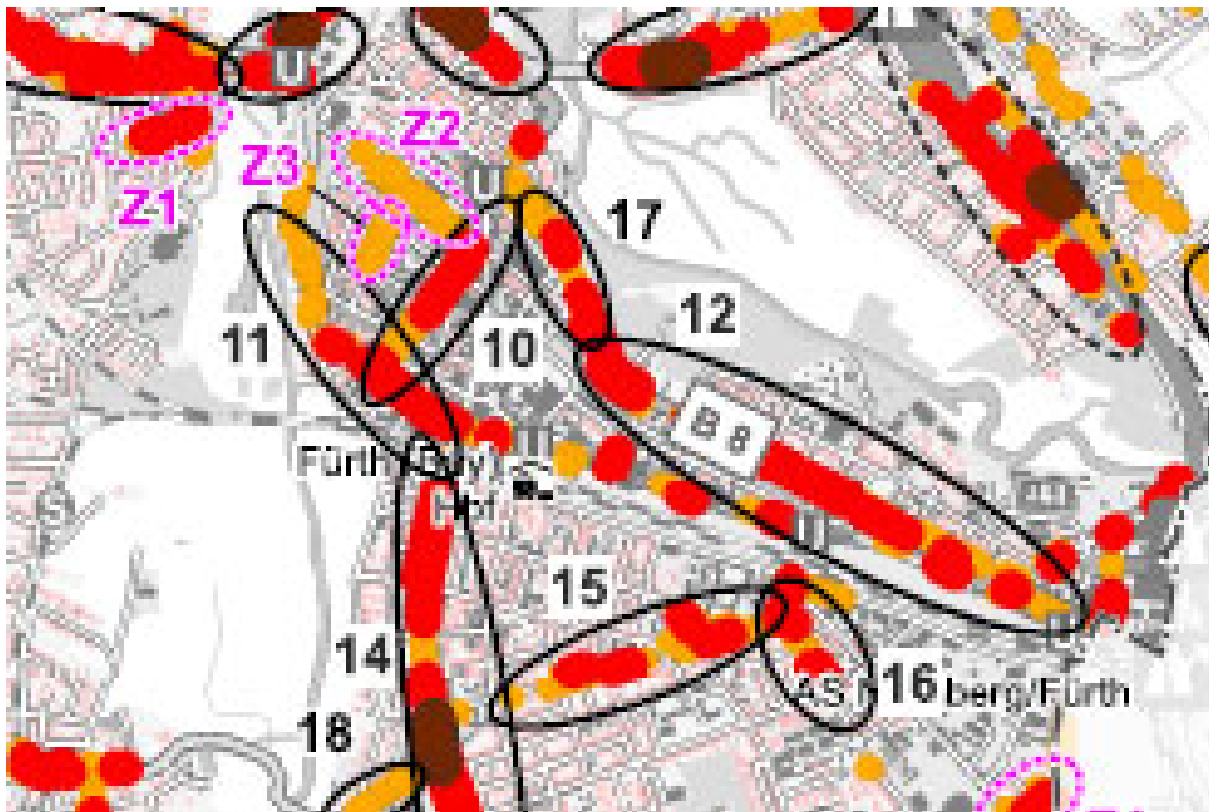


2 - Gründe für die Neuplanung - Lärmschwerpunkt



Schwerpunkt 17 – Maßnahmen	
Königstraße; Gustav-Schickedanz-Straße – Königsplatz	
Maßnahme S 17.1: Prüfung Tempo 30 (nachts)	
Beschreibung	- eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist der mittelfristig verbleibende Ansatz zur aktiven Lärminderung - allerdings bestehen erhebliche Bedenken bzgl. Lärmwirkung (Einflüsse Knotenpunkte, ÖPNV-Beeinflussung und Einhaltung der Vorgabe) - Prüfung aller Belange und Abwägung zwischen der erreichbaren Wirkung und anderweitigen Effekten
Wirkung	bei Anordnung von Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägigen Erfahrungen, ggf. Abweichung aufgrund Einflüsse der Knotenpunkte
Verantwortlichkeit	Stadtplanungsamt (Prüfung)
Zeithorizont	kurzfristig (Prüfung)
Kosten	gering (Prüfung)
Maßnahme S 17.2: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogramm“ – Abschnitt als anspruchsberechtigt einordnen	
Beschreibung	- entlang von Straßen mit sehr hohen Belastungen kann die Förderung von passivem Lärmschutz (insbesondere Fenster) die Verträglichkeit zwischen Verkehr und Wohnnutzung erhöhen - Details zum Programm unter Maßnahme L1
Wirkung	Reduzierung der Lärmbelastung in den Wohnräumen (bei geschlossenem Fenster) in Abhängigkeit der gewählten Schutzklasse/ der derzeitigen Fenster
Verantwortlichkeit	Stadtplanungsamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Zeithorizont	kurzfristig (Auflegen des Programmes)
Kosten	mittel (jährlich begrenztes Budget)
Maßnahme S 17.3: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn	
Beschreibung	- Prüfung des Einsatzes von geeigneten lärmarmen Belägen im Zuge erforderlicher Fahrbahnerneuerungen - einer ersten Einschätzung nach bestehen keine wesentlichen Hinderungsgründe
Wirkung	deutliche Pegelreduzierung um etwa 3 dB(A) (bei 50 km/h)
Verantwortlichkeit	Tiefbauamt
Zeithorizont	in Abhängigkeit des Erfordernisses von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

2 - Gründe für die Neuplanung - Lärmschwerpunkt

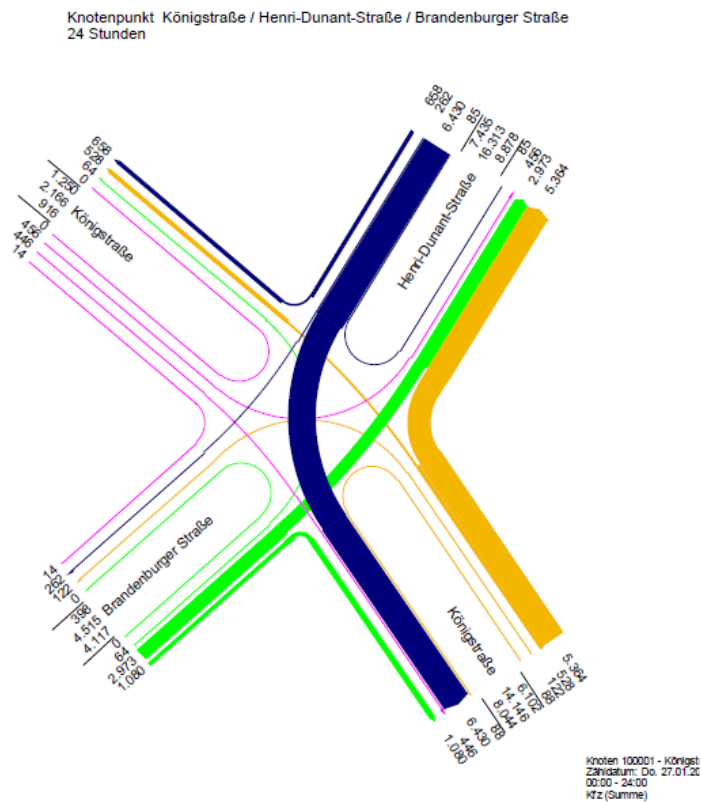
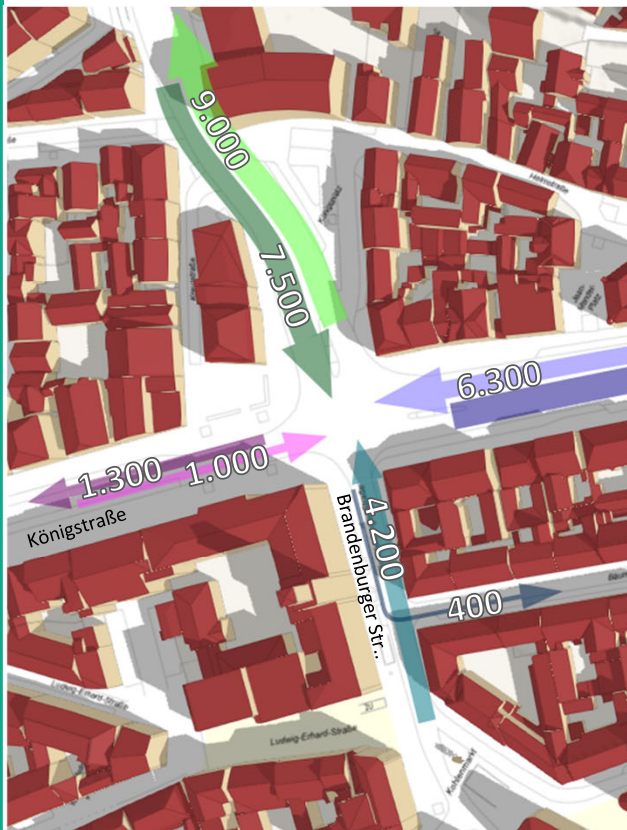


Schwerpunkt 17 – Maßnahmen	
Königstraße; Gustav-Schickedanz-Straße – Königsplatz	
Maßnahme S 17.1: Prüfung Tempo 30 (nachts)	
Beschreibung	- eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist der mittelfristig verbleibende Ansatz zur aktiven Lärminderung - allerdings bestehen erhebliche Bedenken bzgl. Lärmwirkung (Einflüsse Knotenpunkte, ÖPNV-Beeinflussung und Einhaltung der Vorgabe) - Prüfung aller Belange und Abwägung zwischen der erreichbaren Wirkung und anderweitigen Effekten
Wirkung	bei Anordnung von Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägigen Erfahrungen, ggf. Abweichung aufgrund Einflüsse der Knotenpunkte
Verantwortlichkeit	Stadtplanungsamt (Prüfung)
Zeithorizont	kurzfristig (Prüfung)
Kosten	gering (Prüfung)
Maßnahme S 17.2: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogramm“ – Abschnitt als anspruchsberechtigt einordnen	
Beschreibung	- entlang von Straßen mit sehr hohen Belastungen kann die Förderung von passivem Lärmschutz (insbesondere Fenster) die Verträglichkeit zwischen Verkehr und Wohnnutzung erhöhen - Details zum Programm unter Maßnahme L1
Wirkung	Reduzierung der Lärmbelastung in den Wohnräumen (bei geschlossenem Fenster) in Abhängigkeit der gewählten Schutzklasse/ der derzeitigen Fenster
Verantwortlichkeit	Stadtplanungsamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Zeithorizont	kurzfristig (Auflegen des Programmes)
Kosten	mittel (jährlich begrenztes Budget)
Maßnahme S 17.3: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn	
Beschreibung	- Prüfung des Einsatzes von geeigneten lärmarmen Belägen im Zuge erforderlicher Fahrbahnerneuerungen - einer ersten Einschätzung nach bestehen keine wesentlichen Hinderungsgründe
Wirkung	deutliche Pegelreduzierung um etwa 3 dB(A) (bei 50 km/h)
Verantwortlichkeit	Tiefbauamt
Zeithorizont	in Abhängigkeit des Erfordernisses von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Verkehrsbelastungen [Kfz/24h werktags]



Verkehrsbelastungen [Kfz/24h werktags]



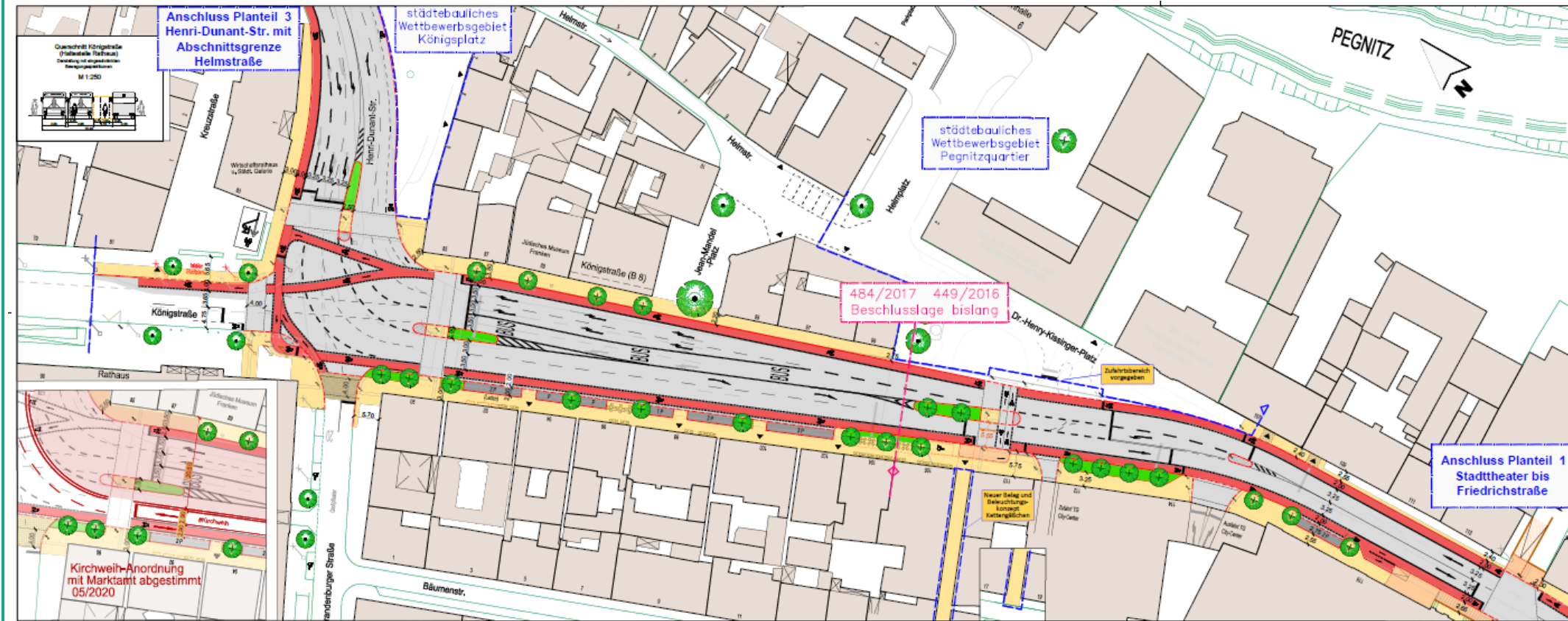
Verkehrsbelastungen [Kfz/24h werktags]



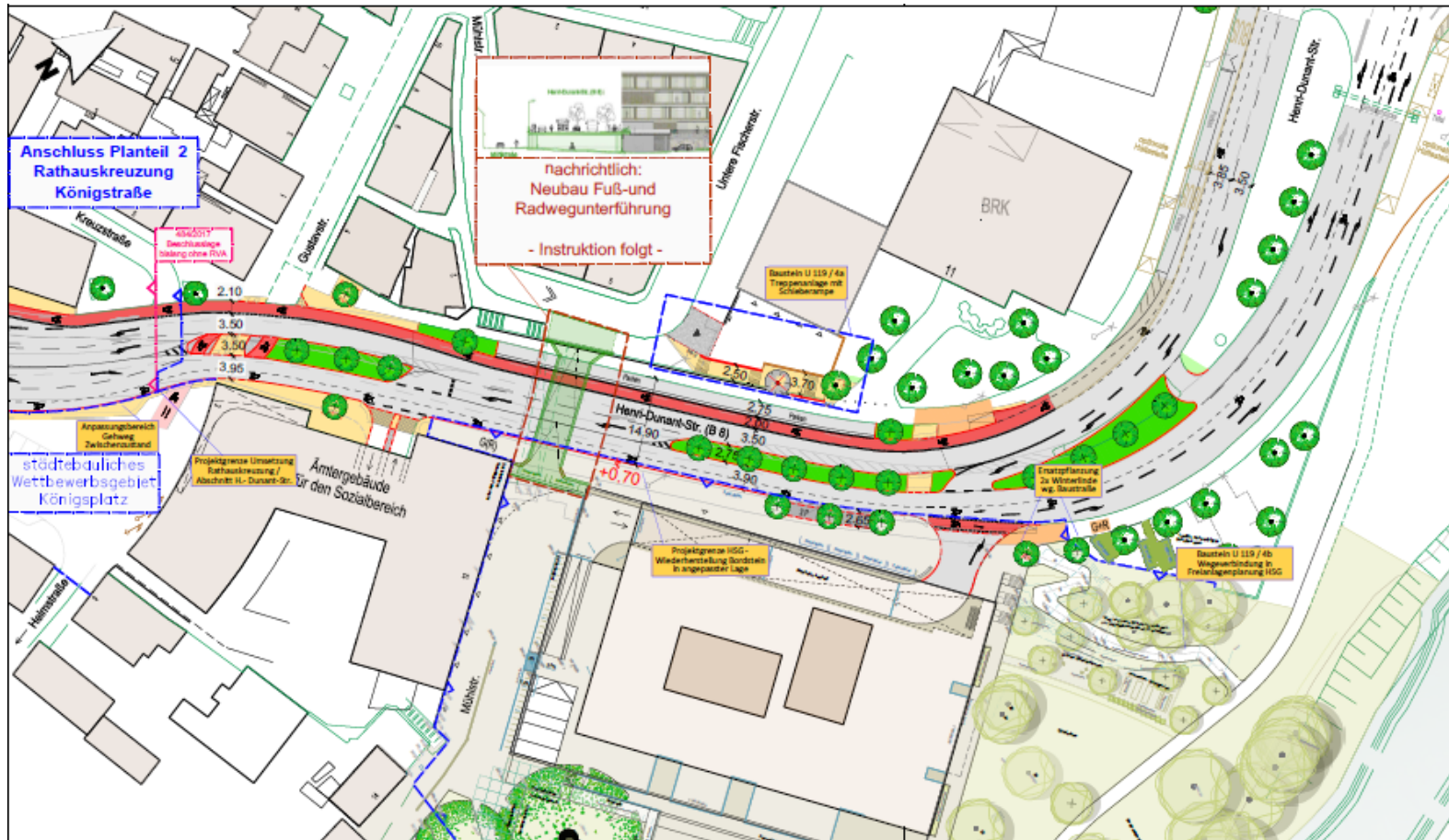
- 1) Motivation und Planungsgrundsätze
- 2) Gründe für die Umgestaltung
- 3) Lagepläne**
- 4) Weiteres Vorgehen
- 5) Fragen
- 6) Exkurs: Fahrradverleihsystem Zweckvereinbarung



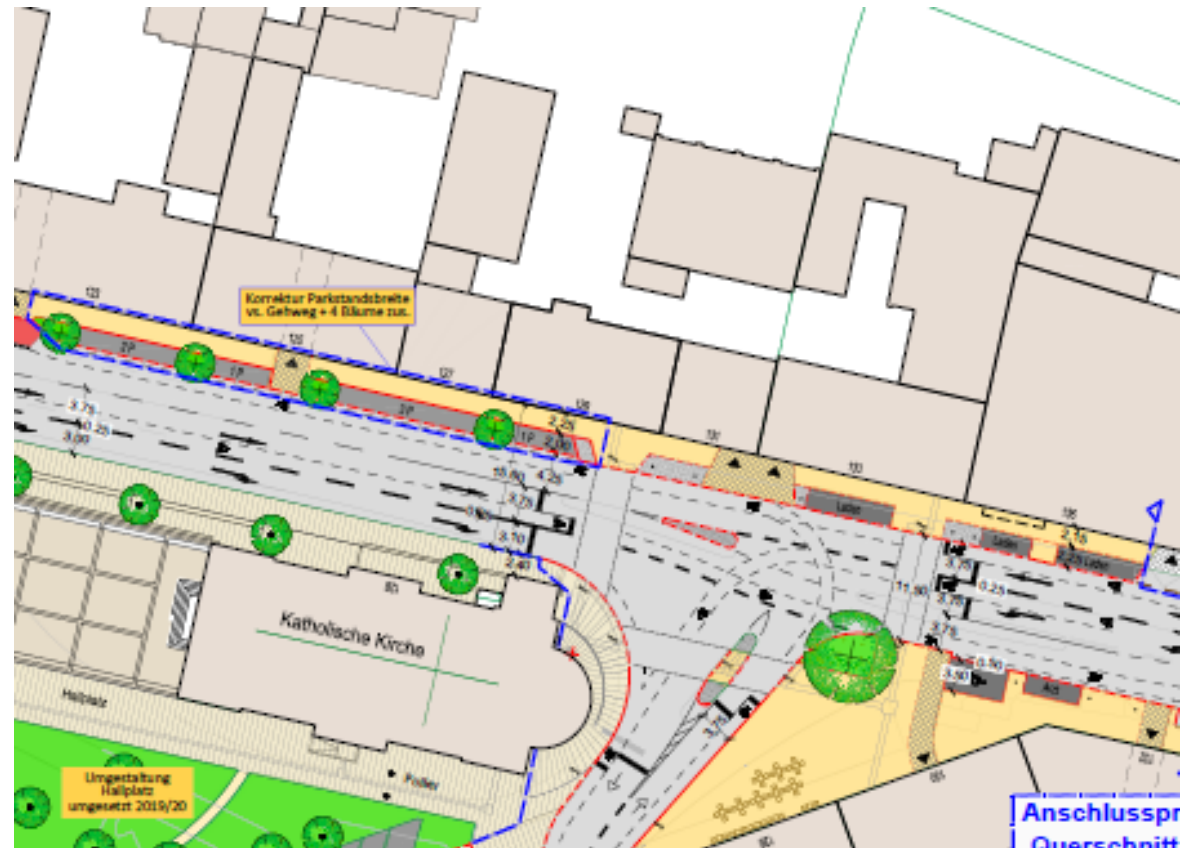
3 - Lagepläne



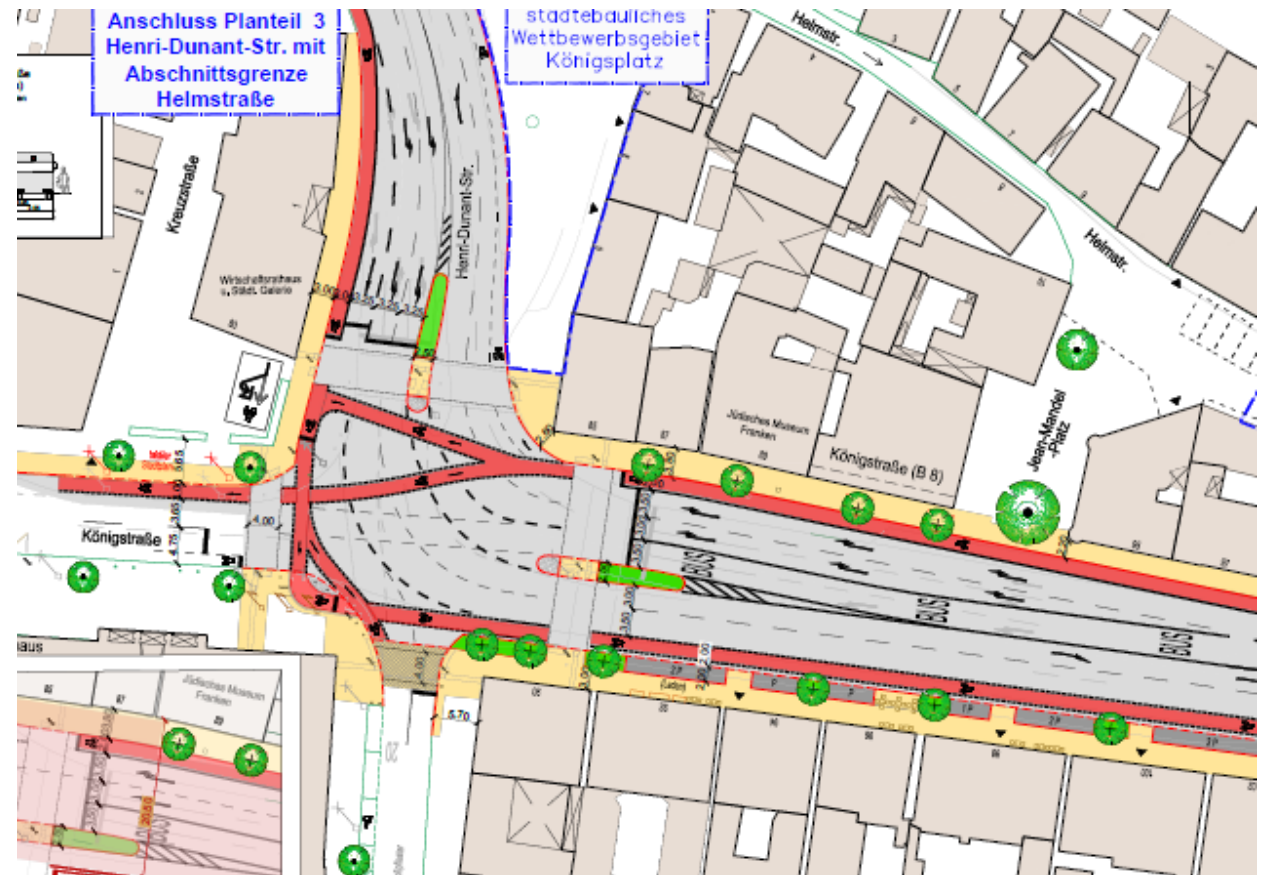
3 - Lagepläne



3 - Lagepläne



3 - Lagepläne



3 - Lagepläne



Graf-Stauffenberg-
Brücke Ri. Fürth

Verflechtung von zwei
auf einen Fahrstreifen

Laut Aussage Polizei
keine Unfallauffälligkeit

- 1) Motivation und Planungsgrundsätze
- 2) Gründe für die Umgestaltung
- 3) Lagepläne
- 4) Weiteres Vorgehen**
- 5) Fragen
- 6) Exkurs: Fahrradverleihsystem Zweckvereinbarung

4 – weiteres Vorgehen

- Vorplanungsbeschluss: voraussichtlich Dezember 2022
- Übergabe der Planung an das Tiefbauamt Januar 2023
- Entwurfsplanung inklusive Erstellung Förderantrag 2023 – 2024
- Ausführungsplanung
- Ausschreibung (abhängig der Planungen und des Baus vom HSG sowie der StEF Maßnahme in der Königstraße)
- Baubeginn frühestens 2025 (abhängig der Planungen und des Baus vom HSG sowie der StEF Maßnahme in der Königstraße)

4 – weiteres Vorgehen

- Beginn am Knotenpunkt Friedrichstraße / Königstraße (→ Kirchweihumleitung)
- Weitere Bauabschnitte in Richtung Rathauskreuzung
- Ca. 2,5 Jahre Bauzeit unter Beachtung der Kirchweih
- Synergieeffekte mit HSG
- Baubeginn Henri-Dunant-Straße erst nach Fertigstellung HSG
- HSG Bauzeit voraussichtlich 2023 – 2027
- Abstimmung SVA / TfA / SpA

- 1) Motivation und Planungsgrundsätze
- 2) Gründe für die Umgestaltung
- 3) Lagepläne
- 4) Weiteres Vorgehen
- 5) Fragen**
- 6) Exkurs: Fahrradverleihsystem Zweckvereinbarung

Fragen

- 1) Motivation und Planungsgrundsätze
- 2) Gründe für die Umgestaltung
- 3) Lagepläne
- 4) Weiteres Vorgehen
- 5) Fragen
- 6) Exkurs: Fahrradverleihsystem Zweckvereinbarung**

5 - Exkurs: Fahrradverleihsystem Zweckvereinbarung

- Fahrradverleihsystem Fürth – Grundsatzbeschluss (SpA/0996/2022)
 - Beauftragung zur Schließung einer Zweckvereinbarung mit der Stadt Nürnberg zum Fahrradverleihsystem VAG_Rad
 - Bestellung von ca. 200 Fahrräder für das Stadtgebiet
- Nächster Schritt: Schließung einer Zweckvereinbarung
 - Vorlage und Beschluss im Stadtrat am 24.11.2022
 - Konkretisierung zum Aufbau eines Fahrradverleihsystems in Fürth
 - Zwingend erforderlich um das Projekt der Regierung von Mittelfranken vorzulegen sowie zur Durchführung der Ausschreibung und Vergabe
 - Alle beteiligten Nachbarstädte werden, wie die Stadt Fürth, einen Beschluss über die Zweckvereinbarung herbeiführen