

## I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	29.05.2019	öffentlich - Beschluss
Bau- und Werkausschuss	17.07.2019	öffentlich - Beschluss

### **Kreisverkehr Seeacker Straße und Kronacher Straße; Instruktionsergebnis für endgültigen Ausbau**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<b>Anlagen:</b> Lageplan, Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen	

### **Beschlussvorschlag:**

Der Vortrag der Baureferentin diene zur Kenntnis.

Der Bau- und Werkausschuss stimmt der geänderten und erweiterten Vorplanung für den Umbau des Verkehrsknotens Seeackerstraße / Kronacher Straße in einen Kreisverkehr entsprechend der beiliegenden Vorplanung vom April 2019 zu.

### **Sachverhalt:**

Der Kreisverkehr an der Seeackerstraße hat sich auch bei den erhöhten Verkehrsbelastungen bei der Sanierung als leistungsfähig erwiesen. Die Seeackerstraße als städtische Hauptverkehrsstraße ist im Kreuzungsbereich der Kronacher Straße sehr breit angelegt mit etlichen Abbiegespuren. Während der Bauzeit für die Sanierung der Ronhofer Brücke wurde ein provisorischer Kreisverkehr angelegt, der von Autofahrerinnen und Autofahrern gerne angenommen wurde. Durch den nur provisorischen Ausbau fehlten aber wesentliche Elemente für eine geschwindigkeitsdämpfende und sichere Befahrbarkeit.

Daher entwickelte sich der provisorische Kreisverkehr zu einer Unfallhäufungsstelle. Deshalb wurde er zurückgebaut und die Lichtsignalanlage wieder in Betrieb genommen. Die Verwaltung hat den Auftrag erhalten, hier eine vollständig ausgebaute, auch städtebaulich ansprechende Gestaltung Lösung zu erarbeiten.

In unmittelbarem Bereich der Kreuzung befinden sich mehrere Geschäfte (u. a. ein Nahversorgungszentrum), die Firma RUAG grenzt ebenfalls direkt an. Die Grund- und Mittelschule Seeackerstraße liegt in der Nähe der Kreuzung, der Zugang erfolgt über die Carlo-Schmid-Straße. Die Querung zu den Sportanlagen nördlich der Seeackerstraße wird heute über die LSA östlich des Knotens geführt.

Die infra fürth gmbh hat im Bereich des Knotens und der Kronacher Straße 2016 Leitungen erneuert.

Die Verkehrsbelastung am 23.07.2015 (erfasst wurde der prov. Kreisverkehr) betrug in der Seeackerstraße auf der Westseite 11.600 Fahrzeuge/24h (Schwerlastanteil SV 5,9%) und auf der Ostseite 14.800 Fahrzeuge/24h (SV 4,8%). In der Seeackerstraße fahren je Richtung rund 150 Fahrräder auf der Fahrbahn, den Fußgängerüberweg nutzen je Richtung nochmals ca. 25 Räder. Die Kronacher Straße südlich des Knotens weist eine Belastung von 7.000 Fahrzeugen/24 h auf, nördlich sind es nur 3.500 Fahrzeuge/24h. Es verkehren die Buslinien 177 und 179 in verschiedene Richtungen, sowie der Nightliner N17. Bisher bestehen hierfür 4 Bushaltestellen. Je nach Arm queren zwischen 290 und 390 Personen/24h zu Fuß die Straße, hinzu kommen jeweils noch ca. 25 Personen/24h mit dem Rad.

Nun wurde eine Planung für den endgültigen Ausbau des Kreisverkehrs erstellt. Der Kreisdurchmesser wurde mit 30 m gewählt. Da die Achsen nicht rechtwinklig zueinander liegen, muss die südwestliche Kreisverkehrsecke den Schleppkurven für große Fahrzeuge angepasst und gepflastert werden. In den Seitenräumen und der Mittelinsel können großzügige Grünbereiche mit Baumpflanzungen entstehen.

In der Seeackerstraße sind durchgehende Schutzstreifen für den Radverkehr geplant, im Ausbaubereich werden sie berücksichtigt. An allen vier Armen sind Fußgängerüberwege (FGÜ, „Zebrastrreifen“) geplant, damit eine einheitliche Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger sowohl in der Zufahrt als auch in der Ausfahrt entsteht (vergl. RASSt 06 und Merkblatt für kleine Kreisverkehre).

Die Bushaltestellen (nur noch 3 Haltepositionen) werden vor den Kreisverkehr gelegt, der ankommende Verkehr (sowohl KFZ als auch Radverkehr) kann an den haltenden Bussen vorbeifahren. Der Bus kann jedoch bevorrechtigt ausfahren. Damit werden die Mittelinseln entsprechend der ankommenden Spur mindestens 3,50 m breit. Im nördlichen Arm der Kronacher Straße ist dies nicht erforderlich.

Mit dieser Lösung wird sichergestellt, dass der Fußverkehr nur einen Fahrstreifen queren muss und ein FGÜ angeordnet werden kann. Die Sichtdreiecke an den FGÜs wurden für eine Annäherungsgeschwindigkeit von 30 km/h ausgelegt, da die Geschwindigkeit vor dem Kreisverkehr gedrosselt werden muss.

Die Bushaltestellen und die Querungen werden barrierefrei ausgebaut. Da die Halteposition der beiden Buslinien Richtung Innenstadt an zwei verschiedenen Stellen liegt, ist eine digitale Fahrgastinformation (DFI) zur Orientierung der Fahrgäste über die nächste Abfahrsmöglichkeit Richtung Innenstadt erforderlich. Die Standorte sind eingezeichnet.

Die Leistungsfähigkeit des Knotens wurde im Kreisverkehr für die Verkehrsbelastung 2015 fast durchgängig mit Qualitätsstufe A (sehr gut) nachgewiesen, nur in der Abendspitze kommt es an der Ostseite des Kreisverkehrs in der Seeackerstraße zur Qualitätsstufe B (Wartezeit beim Einfahren in den Kreis 10 s entspricht der Bewertung gut). Die Verkehrsqualität liegt damit in der Hauptverkehrszeit aber auch am gesamten Tag über der einer Lichtsignalanlage.

Die ursprüngliche Planung wurde am 28.11.2016 instruiert. Der im BWA am 21.06.2017 beschlossene Plan Kreisverkehr Seeackerstraße / Kronacher Straße wurde zur Bürgerinformation freigegeben.

Das TfA wies damals darauf hin, dass die abrechnungsfähigen Abschnitte im Verhältnis zur gesamten Länge der Seeackerstraße und Kronacher Straße zu klein sind.

Deshalb erfolgte die Erweiterung des Umfangs des geplanten Ausbaus durch das Zusammenlegen mit dem Gehwegprogramm der Seeackerstraße Hausnr. 26 bis Bremer Straße und mit einer durchgängigen Markierung von Schutzstreifen bis zur Erlanger Straße und in der Kronacher Straße mit den Abschnitten des Deckenbauprogramms vom Kreisverkehr bis Carlo-Schmid-Straße und des Gehwegprogramms bis zum Ronhofer Weg.

Für den Radverkehr wird ein Lückenschluss durch Fortführung der Radschutzstreifen vom signalisierten Fußgängerüberweg in Höhe der Turnhalle in der Seeackerstraße bis zur Erlanger Straße und in der Kronacher Straße vom Kreisverkehr bis zum Ronhofer Weg realisiert.

Seit dem 01.01.2018 hat sich die Gesetzeslage geändert, es werden in Bayern keine Beiträge zur Finanzierung der Verbesserung oder Erneuerung von Ortsstraßen, beschränkt-öffentlichen Wegen, Ortsdurchfahrten und der Straßenbeleuchtung mehr erhoben (Straßenausbaubeiträge).

Die veränderte Planung wurde am 27.09.2018 nochmals instruiert. Die Ergebnisse geprüft und teilweise berücksichtigt (siehe Anlage).

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten				
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	2,7 Mio. €	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	€
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, 23.04.2019

*gez. Lippert*

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 29.05.2019**

Protokollnotiz:

Auf Antrag der SPD-Fraktion beschließt der Bauausschuss mit Mehrheit, die Vorlage zurückzuziehen und in der nächsten Sitzung des Bauausschusses am 17.07.2019 zu behandeln.

Beschluss:

**Beschluss: zurückgezogen von TO, wird aber weiter behandelt**