

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	18.04.2012	öffentlich - Beschluss	

Radfahren Espanstraße - Schutzstreifen; Projektgenehmigung gem. Ziff. 2.5 der Richtlinien für die Einleitung und Abwicklung städtischer Baumaßnahmen

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen: Anlage 1.1 – 1.5 Lagepläne M 1: 250	

Beschlussvorschlag:

Die Vorlage des Baureferates wird zur Kenntnis genommen.

Der Bauausschuss erteilt die Projektgenehmigung zur Errichtung von Radverkehrsanlagen im Bereich der Espanstraße ab der Straße Am Kavierlein und in der Karl-Bröger-Straße bis zur Einmündung Hans-Vogel-Straße.

Sachverhalt:

Zur Förderung des Radverkehrs in Fürth ist vorgesehen, Radverkehrsanlagen im Bereich der Espanstraße und der Karl-Bröger-Straße zu errichten.

Nachdem sich die Erschließung der Fläche Kavierlein derzeit noch in der Planungsphase befindet, wurde der Abschnitt Espanstraße zwischen Poppenreuther Straße und Am Kavierlein ausgenommen. Erst nach Abschluss der Planung für die straßenbauliche Erschließung des Gebietes kann die endgültige Radwegeführung in diesem Bereich festgelegt werden.

Im weiteren Verlauf erhält die Espanstraße durchgehend beidseitig Schutzstreifen für den Radverkehr mit einer Breite von 1,50 m. Die bisher vorhandene Fahrbahnmarkierung ist komplett zu entfernen. Die drei nach Süden verlaufenden Stichwege „Kutzerstraße“ werden über die vorhandenen beschränkt öffentlichen Wege an das Radwegenetz angeschlossen. Die Widmungsbeschränkung ‚Fußweg‘ muss erweitert werden. Hierzu ist ein eigener Beschluss notwendig.

Im Kurvenbereich Espanstraße / Karl-Bröger-Straße können aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Schutzstreifen angeordnet werden, da die vorhandene Fahrbahnbreite unter Einbeziehung der Schleppkurven hierfür nicht ausreicht. Der Radverkehr kann jeweils die beiderseits vorhandenen Gehwege nutzen, die eine ausreichende Breite von mind. 2,50 m aufweisen. Geplant ist die Freigabe der Gehwege mit der Beschilderung „Radfahrer frei“.

Etwa ab dem Bereich der Roßbrücke kann der Radverkehr wieder auf der Fahrbahn geführt werden, abgetrennt durch Schutzstreifen mit 1,25 m Breite. Neben den Schutzstreifen wurde in allen Bereichen ein zusätzlicher Abstand von 0,50 m berücksichtigt, um die nutzbare Breite von 1,50 m, bzw. 1,25 m durch Straßeneinläufe und Entwässerungsrinnen nicht einzuschränken.

Die Anlage von Schutzstreifen bedingt, dass diese – anders als Radfahrstreifen - beispielsweise im Begegnungsfall mit Lastkraftwagen befahren werden können. Nachstehend wird der Wesentliche Unterschied zwischen den beiden Ausführungen dargestellt.

Unterscheidung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
(auszugsweise aus ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010)

Schutzstreifen: Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z. B. Begegnung mit Lastkraftwagen) befahren werden. Schutzstreifen werden nicht beschildert. Fahrzeuge dürfen auf Schutzstreifen nicht parken. Schutzstreifen werden durch Leitlinien mit Schmalstrichen von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke markiert. Ist die verbleibende Fahrgasse schmäler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden. Die Zweckbestimmung von Schutzstreifen soll durch Fahrbahnmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden. Ein Schutzstreifen ist in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit. Diese Maße sollten vergrößert werden, wenn die nutzbare Breite des Schutzstreifens eingeschränkt ist (z. B. durch nicht gut befahrbare Rinnen o. Ä.). Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m und bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m betragen. Damit ist ein Begegnen von Pkw möglich.

Radfahrstreifen: Radfahrstreifen sind durch Breitstrich abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kraftfahrzeugverkehr nicht im Längsverkehr befahren werden. Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben. In Problembereichen empfiehlt es sich, Radfahrstreifen (in der Regel rot) einzufärben. Für die Verdeutlichung der Zweckbestimmung ist die Markierung des Sinnbildes „Fahrrad“ in der Regel ausreichend. Radfahrstreifen sollen inklusive der Fahrstreifenbegrenzungen (Breitstrichmarkierung) 1,85 m breit sein. Wenn eine Rinne nicht gut befahrbar ist (z. B. Kante zwischen Rinne und Fahrbahnoberfläche) sollen Radfahrstreifen entsprechend breiter angelegt werden.

Die geplante Maßnahme erfolgt aufgrund der verfügbaren Gesamtbreiten im Fahrbahnbereich in einer Ausführung mit Schutzstreifen.

Die Gesamtanzahl der Parkplätze im Baubereich ist gleichbleibend.

Die Signalprogramme der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Karl-Bröger-Straße / Wilhelm-Hoegner-Straße sind hinsichtlich der Räumzeiten für den Radverkehr anzupassen. Bauliche Veränderungen im Knotenpunktsbereich sind nicht vorgesehen.

Das Ausschreibungsverfahren wurde eingeleitet. Die Fertigstellung ist in Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen bis spätestens Mitte Juni 2012 vorgesehen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		Jährliche Folgekosten	
☐ nein	☒ ja	Gesamtkosten	70.000 €
		☒ Nein	☐ ja
		€	
Veranschlagung im Haushalt			
☐ nein	☒ ja	Hst. 5900.9500	Budget-Nr.
		Im	☐ Vwhh ☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Tiefbauamt**

Fürth, 10.04.2012

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Tiefbauamt
