

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	13.01.2016	öffentlich - Kenntnisnahme

Busführung durch die Friedrich- und Maxstraße - Sachstandsbericht

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen: Lageplan-V21a Teil Maxstraße Lageplan-V21a Teil Maxstraße mit Schleppkurven	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Referenten diene zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Im Stadtrat wurde am 24. Juni 2015 beschlossen, dass die Linienbusse aus Richtung Rathaus in Richtung Hauptbahnhof über die Friedrichstraße von Nord nach Süd geführt werden sollen. Unter Umbau des Knotenpunktes Friedrichstraße / Maxstraße sollen die Busse direkt aus der Friedrichstraße nach links zum Bahnhofsplatz geführt werden.

Im August wurde eine Planung mit zwei Varianten den Dienststellen zur Stellungnahme vorgelegt. In Variante 21 kann der Bus an der Einmündung Maxstraße nach links zum Bahnhof abbiegen, die Maxstraße wird entsprechend umgestaltet, die Einfahrt zum Bahnhofsplatz wird mit Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. In Variante 22 erhält der Bus eine eigene Trasse (Busspur auf der rechten Seite) ab Rudolf-Breitscheid-Straße mit Lieferzonen in den Seitenräumen, die Maxstraße wird umgestaltet, die Einfahrt zum Bahnhofsplatz erfolgt über eine Vorfahrtsregelung ohne LSA. In beiden Varianten wird die Haltestelle Moststraße vor die Einmündung der Fußgängerzone Rudolf-Breitscheid-Straße verlegt.

Durch die Schaffung einer ausreichend breiten Fahrbahn für den Busbegegnungsverkehr in der Maxstraße müssen die Parkstände auf der Südseite entfallen. Ebenso sind die Gehwegnasen in den Knotenpunkten sowie die Standorte der Lichtsignalgeber zu verändern.

Wegen der Einschränkung der Leistungsfähigkeit bei der Variante 22 (nur ein Fahrstreifen für rechtsabbiegende Fahrzeuge, Überschneidung der Fahrwege der linksabbiegenden Busse und der rechtsabbiegenden Kfz, problematische Abwicklung bei Ausfall der LSA) wird diese Lösung

nicht weiterverfolgt. Wegen der relativ geringen Fahrstreifenbreiten von ca. 3,25m in der Friedrichstraße ist beim Linksabbiegen voraussichtlich eine Fahrstreifenverbreiterung erforderlich, die durch eine Verziehung des linken Fahrbahnrandes erreicht werden kann.

Zwischenzeitlich sind die Instruktionsergebnisse eingegangen. Die erste Kotenschätzung beläuft sich auf ca. 750.000 – 1.000.000 Mio. €. Die entstehende Verkehrssituation wird unterschiedlich eingeschätzt, daher müssen nähere Untersuchungen erfolgen.

Eine überschlägige Leistungsfähigkeitsüberprüfung des Knotenpunkts Maxstraße/Friedrichstraße zeigt, dass dieser die ca. 18 zusätzlichen Busse in der Spitzenstunde als Linksabbieger aufnehmen kann. Für eine beschleunigte Busabwicklung ist es erforderlich, dass der übrige Verkehr vor den Bussen abfließen kann, so dass dadurch die benachbarten Knotenpunkte Maxstraße/Schwabacher Straße und Schwabacher Straße/Theresienstraße mit beeinflusst und maßgebend werden. Hierfür ist eine zusammenhängende Betrachtung aller benachbarten Knotenpunkte mit Hilfe einer Verkehrsflusssimulation erforderlich.

Vom Hauptbahnhof zur Maxstraße werden MIV und Busverkehr mit dieser Lösung auf einem Fahrstreifen geführt und müssen dementsprechend gemeinsam freigegeben werden. Zudem müssen aus geometrischen Gründen die Haltlinien und Signalgeber in Richtung Hauptbahnhof zurückverlegt werden. Die überkreuzenden Linienwege bei An- und Abfahrt zum Hauptbahnhof verringern die Potenziale für eine wirksame Beschleunigung der abfahrenden Linien in Richtung Süden und Westen weiter.

Weiteres Vorgehen:

Vom Stadtplanungsamt werden auf Grund der Verkehrszahlen die Verkehrsabläufe untersucht und Leistungsfähigkeitsbetrachtungen erstellt. In diese Berechnung wird auch eine LSA-Schaltung am Bahnhofsplatz durchgehend bis zur Haltestelle Maxstraße anhand des aktuellen Busfahrplans mit einbezogen werden. Die LSA an der Einmündung Friedrichstraße – Maxstraße und am Knoten Maxstraße – Schwabacher Straße ist als eine Anlage zu betrachten und insgesamt zu erneuern. Die LSA Friedrichstraße – Rudolf-Breitscheid-Straße ist künftig nur noch für die Querung des Fuß- und Radverkehrs erforderlich und ebenfalls für eine Feuerwehreffreischaltung und Bevorrechtigung des ÖV auszulegen. Die rechnerisch ermittelte Vorzugsvariante wird mittels Simulation durch das Stadtplanungsamt nachgewiesen.

Es ist beabsichtigt, 2017 die Lichtsignalanlagen in der Achse Königstraße – Friedrichstraße – Schwabacher Straße bis einschließlich Kreuzung Theresienstraße hinsichtlich Feuerwehreffreischaltung und auch hinsichtlich ÖPNV-Priorisierung komplett zu überplanen, da 2016 zunächst die Anlagen an der Kapellenstraße im unmittelbaren Umfeld der neuen Feuerwache überplant werden sollen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten				
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€	<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, 12.01.2016

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

