

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium Bau- und Werkausschuss	Termin 18.01.2017	Status öffentlich - Beschluss
---	-----------------------------	---

Heilstättenstraße: Schaffung von Parkständen, Bäumen und Sonderfahrstreifen

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen:	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Der Plan Heilstättenstraße östlich der Paul-Keller-Straße Variante 2 (SpA Nr. 0381 vom 30.11.2016) wird als Vorplanung beschlossen.

Zudem wird die Verwaltung beauftragt, die Kosten für eine Umrüstung der Anlagen der LSA zu ermitteln.

Sachverhalt:

In der Sitzung des Bau- und Werkausschusses vom 14.12.2016 (SpA/456/2016) hat die Verwaltung vorgeschlagen, die Markierung in der Heilstättenstraße zwischen Paul-Keller-Straße und der Straße Am Europakanal anzupassen.

Ziel war die Schaffung von zusätzlichen Parkständen vor den neuen Anwesen auf der Südseite der Heilstättenstraße, die Begrünung sowie die Neuordnung des Verkehrsraums, um die unnötig breiten Fahrbahnflächen einer sinnvollen Nutzung zuzuführen.

Es wurden zwei Varianten erarbeitet. Eine mit Schaffung von Parkständen und Bäumen und einem zu verlegenden Radfahrstreifen (V1), eine weitere mit einem zusätzlichen Bussonderfahrstreifen, der auch von Radfahrern genutzt werden darf (V2).

Da sich die Kosten erheblich unterscheiden, wurde der Antrag mit Bitte (V1 55.000 €, V2 ca. 210.000 €) um weitere Sachaufklärung vertagt.

Grund für die Kostenunterschiede liegen darin, dass von Seiten des TfA eine Erneuerung der Deckschicht zur Vermeidung von sogenannten Phantommarkierungen als erforderlich erachtet wird:

„Die Kosten für die Errichtung der Baumscheiben und die Erstellung der Markierung sind bei beiden Varianten nahezu gleich hoch. Bei Variante 2 ist aufgrund der Lageveränderung der Markierung und der dadurch erforderlichen umfangreichen Demarkierungen aus Gründen der Verkehrssicherheit (Vermeidung von Phantommarkierung) eine Deckenerneuerung notwendig.“

Die Kosten hierfür einschl. des Inselumbaus belaufen sich auf ca. 160.000 €.“ (Stellungnahme TfA zur Instruktion des SPA, siehe SpA/456/2016). Wann die Decke der Heilstättenstraße letztmalig erneuert wurde und wann diese voraussichtlich wieder regulär erneuert werden müsste, ist hier nicht bekannt.

Heute sind auf der Heilstättenstraße die ursprünglichen Fahrstreifenmarkierungen noch erkennbar.



Zur Überprüfung, welche Auswirkungen ein Bussonderfahrstreifen hätte, wurde von SpA/Vpl kurzfristig eine Verkehrsbeobachtung am 10.01.2017 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit durchgeführt. Dabei ergab sich folgendes Bild:

Die Rückstaulänge im Geradeausverkehr stadteinwärts reichte im Zeitraum von 7:00 Uhr bis 8:30 Uhr (60 Umläufe) in 10 Fällen über die Busbucht der Haltestelle „Graf-Stauffenberg-Brücke“ hinweg.

Bei Grünbeginn waren bis zu 20 Fahrzeuge je „Fahrstreifen“ angestaut. Es erfolgt grundsätzlich auch in dem schon überbreiten Bereich ca. 100m vor der LSA eine zweispurige Aufstellung, die jedoch oft auf beiden Spuren nicht gleich lang ist.

Als Reststau ist der Teil der Fahrzeuge aufzufassen, der die anschließende Grünphase nicht mehr nutzen konnte. Dies trat im betrachteten Zeitraum insgesamt 8x auf, dabei waren im Durchschnitt ca. 4-5 Fahrzeuge je Spur betroffen, die ein weiteres Mal an der LSA warten mussten.

Häufig zu beobachten war der Effekt, dass nach Grünbeginn weitere Fahrzeuge auf den noch stehenden, aber bereits anfahrenen Pulk treffen und ebenfalls warten müssen. Diese gehen aber nicht in die Ermittlung der Rückstaulänge bei Grünbeginn ein und auch nicht in die Reststauermittlung bei Grünende (nur in die neue Rückstaulänge während Rot).

Ein Bus der Linie 171 war nur einmal von diesem Rückstau betroffen und musste deutlich vor der Haltestelle abbremsen. In einem weiteren Fall konnte die Bucht durch vorsichtige Einfahrt am letzten stehenden Fahrzeug vorbei in Schrittgeschwindigkeit erreicht werden.

In einem dritten Fall war zu beobachten, dass die Verkehrsteilnehmer die überbreite Spur für eine zweispurige Aufstellung auf der linken Seite nutzen und nur dadurch die Haltestelle, allerdings unter der eigentlich nicht gestatteten Mitbenutzung des Radfahrstreifens erreicht wurde.

Insgesamt kann die Busspur zur Verstetigung des Fahrtablaufs und damit zur stabilen LSA-Beeinflussung beitragen, Sie entfaltet ihre Wirkung im Wesentlichen in der Morgenspitze, da dann die höchste Verkehrsbelastung in Richtung Osten auftritt.

Weitaus schwieriger war zwischen 7:00 und 8:00 Uhr das Wiedereinfädeln in den stehenden Verkehr. In wenigen Fällen konnte gerade so eine Weiterfahrt noch im gleichen Umlauf erfolgen. Der weitaus größere Teil musste anschließend an der LSA FT 264 warten.

Ab 8 Uhr erfolgte bei der Linie 171 stadteinwärts kein Fahrgastwechsel mehr, was in der Neuplanung der Steuerung zu berücksichtigen ist (potentiell mehr Durchfahrten).

Infra Vb bestätigt die beschriebenen Erfahrungen aus dem täglichen Betrieb:

Die Ausführungen belegen aus Sicht der infra fürth verkehr gmbh die Notwendigkeit zur Einführung einer Busspur und einer Anpassung der Lichtsignalanlagen am Knoten Graf-Stauffenberg-Brücke zur Verstetigung und Beschleunigung des Busverkehrs und der allgemeinen Verkehrsströme.

Derzeit werden von der VAG Nürnberg neue Möglichkeiten der LSA-Beeinflussung durch Busse gesucht, da die bisher dort und auch in Erlangen sowie andernorts eingesetzten Bake-Funk-Systeme nicht mehr hergestellt werden. Die VAG ist daran interessiert, diese neuen und voraussichtlich künftig in Fürth eingesetzten Beeinflussungsmöglichkeiten im Realbetrieb zu testen. Aus Sicht von SpA-Vpl bietet es sich an, die LSA FT 261 Breslauer Str./Mohnweg, LSA FT 262 – Stauffenbergbrücke und LSA FT 264 – Heilstättenstr./Am Europakanal hierfür nachzurüsten. Hierdurch würde nicht nur ein optimierter Verkehrsablauf für den Busverkehr, sondern auch für alle übrigen Verkehrsteilnehmer möglich. Zusätzlicher Effekt wäre die Schaffung der Möglichkeit, bei Sperrung der Forsthausbrücke den zusätzlich zu erwartenden Verkehr und die Änderung der Verkehrsströme durch eine verkehrsabhängige Steuerung effizient abzuwickeln.

Weitere Gründe für eine Ummarkierung sind, dass die in Fahrtrichtung Westen markierten Radfahrstreifen nicht den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS, Zeichen 295 StVO durchgehender Breitstrich) entsprechen. Zudem fehlt der Sicherheitstrennstreifen von 0,50 - 0,75 m Breite zwischen Längsparkern und Radfahrstreifen. Dieser erscheint insbesondere erforderlich, wenn das Parken von Lkw nicht dauerhaft und vollständig unterbunden werden kann und soll.

Das Parken auf der Südseite sowie auf der Nordseite – dort zumindest gegenüber der Wohnbebauung – sollte auf Pkw beschränkt werden.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen	jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten Ca. 200.000 €	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" 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, 11.01.2017

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt Bohlinger, Matthias

Telefon: (0911) 974-3330
