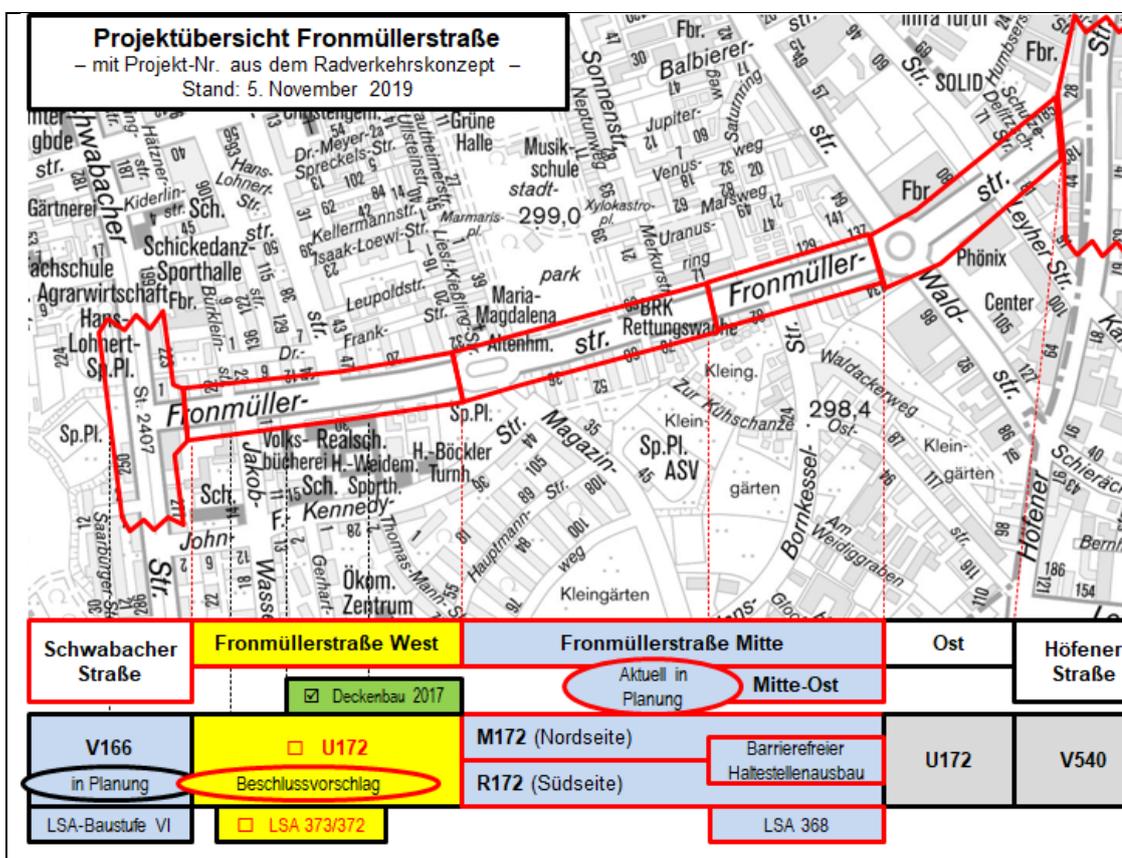


Fronmüllerstraße West (exkl. Schwabacher Straße – exkl. Magazinstraße)

Vorplanung zur Umsetzung Zielzustand mit dem altersbedingten LSA¹-Austausch, **Ergebnis der Vorplanung**, Grundlagen: Instruktion 1², Instruktion 2.

hier: Erläuterungsbericht (= Anlage „Bericht“)

- I. Entlang der Fronmüllerstraße bestehen heute Defizite in der Radverkehrsführung, die überwiegend unvollständig ist oder nicht mehr dem Stand der Technik entspricht. Teilweise gilt dies ebenso für die Fußgängerverkehrsführung und den Busverkehr. Aus diesen Gründen wurde die Fronmüllerstraße mit folgenden 6 Projekten in das aktuelle Radverkehrskonzept Fürth, Teil: Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm 2009-2020, aufgenommen (Beschluss des Stadtrates vom 25. März 2015):



Für den Abschnitt „Mitte-Ost“ wurde bereits ein Instruktionsverfahren durchgeführt³. Auch die Pläne für den übrigen Teil des Abschnitts „Mitte“ sind weit gediehen und sollen daher vsl. im Jahr 2020 instruiert werden.

Zwischenzeitlich wurde auch die Umgestaltung des Abschnitts „West“ im Zuge des Deckenbauprogramms 2017 innerhalb der Deckenbaugrenzen begonnen. Mit dieser Umgestaltung sollen Ziele und Maßnahmen des Radverkehrsprojekts **U172-West** verwirklicht werden. Der **Zielzustand** ist in **Anlage „Lageplan“** wiedergegeben.

¹ Lichtsignalanlagen („Ampelanlagen“)

² Die 1. Instruktion erfolgte mit Verfügung Stadt Fürth-V-SpA-Vpl-Hg vom 14. Juni 2017 (Fronmüllerstraße West).

³ Verfügung Stadt Fürth-V-SpA-Vpl-Hg vom 26. August 2016 (Barrierefreier Ausbau Haltestelle Hans-Bornkessel-Straße).

Fahrtrichtung Westen:

Entwickelt wurde eine gegenüber der 1. Instruktion überarbeitete Variante, wie sie in der Anlage dargestellt ist. Sie sieht in Fahrtrichtung Westen vor, den Radverkehr aus der Kreisfahrbahn des Knotens Magazinstraße aufzunehmen und auf **Schutzstreifen** weiterzuführen (seit 2017 umgesetzt). Der frühere Seitenraumradweg wurde hierfür stillgelegt und die Fläche dem Gehweg zugeschlagen. Der Grund hierfür ist, dass der Radweg nach der Einmündung Steubenstraße nicht – wie bisher – im Seitenraum weitergeführt werden kann bzw. konnte, da der Seitenraum ab dort für eine befriedigende Radverkehrsführung nicht ausreicht. Anders als im vorherigen Abschnitt ist der Seitenraum dort deutlich schmaler (nur ca. 4,00 statt 5,40 m) und die Trennung zwischen Geh- und Radweg nur als Markierung auf Gehwegplatten realisiert. Vor allem an den Einmündungen Steubenstraße und Bürkleinstraße entstehen dadurch enge Situationen mit Restgehwegbreiten von teilweise nur 1,00 m und zu geringen Aufstellflächen an den Fußgängerfurten. Diese Verhältnisse sind bzw. waren nicht mehr zeitgemäß. Aus diesem Grunde erfolgt dort die Verlegung des Radverkehrs aus dem Seitenraum auf einen fahrbahnseitigen Schutzstreifen. Als Untervariante (ohne beigefügte Plandarstellung) wurde auch eine Umwandlung des getrennten Geh- und Radwegs in einen gemeinsamen Geh- und Radweg diskutiert. Da sich die Breitenverhältnisse dadurch jedoch nur vordergründig verbessern würden, und die Radler spätestens im Zulauf der Schwabacher ohnehin in Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden sollen⁴, wurde diese Variante nicht weiter verfolgt. Für eine effektive Stilllegung des Seitenraumradweges zwischen Steubenstraße und Schwabacher Straße sollen die Gehwegplatten mit Rad-Piktogrammen ausgetauscht, Fußgänger-Piktogramme markiert, Zeichen 239 (Gehweg) aufgestellt, und die Begrenzungslinien des bisherigen Radwegs bis zu einer Gehwegerneuerung farblich abgedeckt werden.

Für das **Linksabbiegen** des Radverkehrs von der Fronmüllerstraße in die Jakob-Wassermann-Straße ist eine **direkte Führung** vorgesehen. Um zu vermeiden, dass der Linksabbiegestreifen bereits von Kfz genutzt wird, die erst an der Schwabacher Straße nach links abbiegen wollen und damit die zur Jakob-Wassermann-Straße abbiegenden Radfahrer gefährden würden, ist eine 4,00 m breite Insel vorgesehen, die im westlichen „Schatten“ dieses Linksabbiegestreifens liegt und zugleich die in Richtung der Einkaufsmärkte verschobene und verbreiterte LSA-Furt aufnimmt.

Die Schutzstreifen für den Radverkehr enden und beginnen in diesem Projekt im Zu- und Abflussbereich des Knotens Schwabacher Straße. Ein Ende im *engeren* Knotenbereich selbst ist aus Sicherheitsgründen zu vermeiden (4.1.1 ERA⁵ 2010). Gegenüber dem Umgriff des **Deckenbauprogramms 2017** reicht die Umsetzung dieser Markierungsplanung etwa 183 Meter weiter nach Westen. Dort ist die vorhandene Markierung zuvor zu demarkieren (im oberen Teil der Anlage „Lageplan“). Es ist nicht sinnvoll, das Radverkehrsprojekt „Fronmüllerstraße West“ für längere Zeit nur auf die Grenzen des Deckenbauprojekts aus dem Jahr 2017 zu begrenzen, da sonst für den recht kurzen Abschnitt von 183 Metern Länge, und für das Linksabbiegen in die Jakob-Wassermann-Straße, die aktuelle Zwischenlösung (G+R-/G(R)-Weg) zum Dauerzustand wird, was für Qualität und Sicherheit unbefriedigend ist. Da inzwischen eine altersbedingte Erneuerung der Lichtsignalanlagen 372 und 373 erforderlich ist, soll der **Zielzustand** im Zusammenhang mit dieser Erneuerung umgesetzt werden. Dies hebt Synergieeffekte in der Lichtsignaltechnik. Hierfür ist hinzunehmen, dass die Markierungsänderung auf einer noch recht neuen Fahrbahndecke (Bau 2016) erfolgt. Wollte man stattdessen das Lebensdauerende der Fahrbahndecke abwarten, müsste die Lichtsignaltechnik Mitte der 2020er Jahre ein zweites Mal völlig umgebaut werden.

⁴ Radverkehrsprojekt Nr. V166: Radverkehrsanlagen Schwabacher Straße (Schutzstreifen nach derzeitigem Planungsstand).

⁵ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

Fahrtrichtung Osten:

In der Gegenrichtung – **Richtung Osten** – bestand zuvor überhaupt keine angeordnete Radverkehrsführung. In dieser Richtung wird daher ein durchgehender Schutzstreifen vorgesehen. Seine Breite beträgt 1,65 m westlich der Steubenstraße und 1,75 m östlich der Steubenstraße (1,25 m kurz vor dem Kreisverkehrsplatz). Die Kernfahrstreifen neben Schutzstreifen sind überwiegend 2,35 m und teils 2,25 m breit als sogenannte „Stufenmaße“ gewählt, die eine ausschließliche Befahrbarkeit mit Pkw signalisieren. Die 10 cm größere Breite von 2,35 statt 2,25 m berücksichtigt die in den letzten 15 Jahren breiter gewordenen Pkw, da diese Verbreiterung bisher noch keinen Niederschlag in Regelwerken (RASt⁶, ERA) gefunden hat. Um die vorgenannten Stufenmaße zu erzielen, muss der mittig liegende Linksabbieger 4,00 m breit markiert werden. Zwischen Steubenstraße und Magazinstraße ist die Kernfahrbahn zwischen den Schutzstreifen mit 5,50 m Breite auf den Begegnungsfall Pkw|Sfz⁷ ausgelegt.

Auch das **Linksabbiegen** von Radfahrern zur Steubenstraße wird **direkt** geführt, ebenfalls per Schutzstreifen im Linksabbiegefahrstreifen integriert (2017 umgesetzt).

Hans-Böckler-Schule:

Hinsichtlich der Radverkehrsführung wird der eigentlich dreiarmige Knotenpunkt Steubenstraße als vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet. Der vierte/südliche Arm ist hierbei der Bereich der Fahrradständer am Schuleingang, der dadurch aus allen Richtungen regelkonform erreicht und ebenso verlassen werden kann. Die baulich und mit Markierungen verdeutlichte Anbindung von und nach Westen wie Osten sorgt für eine deutliche, qualitativ hochwertige und sichere Radverkehrsführung.

Betriebsstufen für den Abschnitt „Fronmüllerstraße West“:

1 Zwischenzustand = Anfang 9/2017 im Rahmen Deckenbauprogramm umgesetzt

Mit dem Deckenbauprogramm 2017 konnte die geänderte Fahrbahnmarkierung in den Sommerferien 2017 nur ungefähr innerhalb der Deckenbaugrenzen realisiert werden. Gegenüber dem oben beschriebenen Zielzustand bedeutete dies vor allem an der westlichen Deckenbaugrenze (im Bereich der Einmündung der Jakob-Wassermann-Straße) eine vorläufige Anpassung an den Bestand. Zudem können / konnten auch sämtliche baulichen Arbeiten im Seitenraum noch nicht vorgenommen werden, so dass in diesem Zwischenzustand noch die beiden Abbiegerampen von der Fronmüllerstraße zu den Fahrradständern vor der Schule fehlen, ebenso wie das direkte Linksabbiegen der Radler zur Jakob-Wassermann-Straße. Wegen des noch unvollständig westwärts führenden Schutzstreifens, der in dieser Betriebsstufe auf Höhe der Volksbücherei endet, blieb der westwärts führende Radweg von der Steubenstraße bis zur Schwabacher Straße zunächst vorläufig noch bestehen.

2 Zielzustand = Umsetzung 2020 als Projekt-Bündelung mit LSA 372 / 373

Die zum Zielzustand noch fehlenden Teile, insbesondere die baulichen Teile entlang der erneuerten Fahrbahndecke, sollen 2020 nachgerüstet und der Wechsel der Radverkehrsführung vom Radweg auf Schutzstreifen bis kurz vor den Knoten Schwabacher Straße vollendet werden. Schutzstreifen in der Schwabacher Straße sind als Projekt Nr. V166 im Radverkehrskonzept für ca. 2022 vorgemerkt. Zudem enthält der Zielzustand deutliche Verbesserungen auch für die Fußgänger durch zwei neue LSA-gesicherte Furten über die Fronmüllerstraße und barrierefreie Ausrüstung der Querungsstellen (u. a.: taktile Leitelemente, 0/6-cm-Kanten).

⁶ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

⁷ Schwerfahrzeug, bspw. Bus, Lkw usw.

Lichtsignalanlagen:

Durch die Kombination des Radverkehrsprojekts mit der LSA-Erneuerung entstehen erhebliche Synergieeffekte. Es sollen damit die noch fehlenden Radverkehrsanlagen sowie zwei neue Fußgängerfurten⁸ an den LSA-Knoten der Fronmüllerstraße West ergänzt, und u. a. alle Fußgängerfurten barrierefrei ausgerüstet werden.

Ausblick: Im Zuge des altersbedingten LSA-Austausches (vormals „Baustufe VI“ d. Erneuerung d. Lichtsignalsteuerung) wird der Kreuzungsbereich Fronmüllerstraße / Schwabacher Straße vsl. bis zum Jahr 2022 noch einmal überplant. Hierbei sollen dann die dort noch fehlenden Radverkehrsanlagen in Nord-Süd- und Süd-Nord-Richtung ergänzt (Radverkehrskonzept-Projekt V166 „Schwabacher Straße“) sowie der Schutzstreifen in der Fronmüllerstraße bis zur Haltlinie verlängert werden.

Weitere Optionen:

Ein weiteres mögliches späteres Folgeprojekt besteht in dem barrierefreien Ausbau der Haltepositionen SWW1, SWW2 und NWW der **Haltestelle Dr.-Frank-Straße**. Da diese Haltepositionen derzeit nur im Schüler- und Nachtverkehr angefahren werden und das Busliniennetz der Südstadt einer grundlegenden Untersuchung und Überplanung unterzogen werden soll⁹, die ggf. zu veränderten Linienführungen im hier gegenständlichen Bereich führen könnte, wird hier nur die freizuhaltende Fläche für einen solchen Ausbau als Option dargestellt. Die dort jüngst neu gepflanzten Bäume müssen hierzu mittels begehbare Baumscheiben in den Bussteig integriert werden; vsl. ist dies als Vorleistung erforderlich (alternativ: Verpflanzen der Bäume). Auch für die Haltepositionen NNW und NNO steht ein barrierefreier Ausbau aus¹⁰.

Finanzierung:

Es wird vorgeschlagen, die Maßnahme in fünf Finanzierungs-Lose aufzuteilen:

- Alle neuen Fahrbahnmarkierungen auf den neu hergestellten Flächen des Deckenbauprogramms und der Anpassung an den Bestand wurden aus den Mitteln des **Deckenbauprogramms** finanziert, da dort sonst ja die vormalige Fahrbahnmarkierung wieder aufzubringen gewesen wäre, eine Markierung vergleichbaren Umfangs also. = **LOS 1** = vorhandener Zwischenzustand.
- Für die bauliche Seitenraum-Umgestaltung (Abbiegerampen zur Schule, Tausch Gehwegplatten zur effektiven Radweg-Stilllegung) sollen ebenfalls Mittel aus „**Radfahren in Fürth**“ (VmHH¹¹) verwendet werden. = **LOS 2**.
- Das Entfernen der Fahrbahnmarkierung auf der 183 m westlich über die Grenze des Deckenbauprogramms hinausreichenden Projektstrecke, sowie die dort neu aufzubringende Fahrbahnmarkierung sollen ebenfalls aus den Mitteln für „**Radfahren in Fürth**“ (VmHH) finanziert werden. = **LOS 3**
- Für die Erneuerung der Lichtsignalanlagen (Erneuerung Steuergerät, Kabel, neue und versetzte Signalmaste, Umsetzung Bus- und Feuerwehr-Eingriff, Mittelinsel Bürkleinstraße, taktile Elemente, 0/6-cm-Kanten) , sollen Mittel aus dem Budget für **Lichtsignalanlagen**¹² verwendet werden, um die Maßnahme nicht alleine nur dem Radverkehr anzulasten, da sie auch zu einer Verbesserung für Fußgänger, ÖPNV etc. führt = **LOS 4**

⁸ Voraussichtlich westlich der Bürkleinstraße, östlich der Jakob-Wassermann-Straße und westlich der Steubenstraße.

⁹ Maßnahmenvorschlag NK 30 gemäß Nahverkehrsplan für die Stadt Fürth (Beschluss des Stadtrates vom 21. Februar 2018)

¹⁰ Vgl. Konzept für die Herstellung der Barrierefreiheit an den ÖPNV-Haltestellen in der Stadt Fürth, Teil Busverkehr, 31.10.2016

¹¹ Haushaltsstelle 02.5900.9500.0000

¹² Haushaltsstelle 02.6300.9530.0000

- Die **drei begehbaren Baumscheiben** als bauliche Vorleistung für einen möglichen späteren barrierefreien Ausbau der Halteposition SWW1 sollen aus dem Haltestellen-Budget¹³ finanziert werden. = **LOS 5**

| ↓ Betriebsstufen, Zustände, LOSE | | Kostenschätzung 1. Instruktion 2017 | Kostenschätzung 2. Instruktion 2019–2020 |
|---|--|--|---|
| 1 Zwischen-Zustand | LOS 1: Markierung Deckenbau 2017 | im Deckenbauprogramm 2017 enthalten | bereits erledigt |
| 2 Ziel-Zustand | LOS 2.1: Bauliches für Radverkehr, ohne LOS 2.2 | 25 ... 33 T€ | 173,9 T€ |
| | LOS 2.2: Austausch Gehwegplatten mit Piktogrammen, Abdecken Trennlinie | nicht getrennt beziffert | 26,7 T€ |
| | LOS 3: De-/Markierung Radverkehr, Beschilderung (um 43 m gegenüber Auslaufversion der 1. Instruktion verlängert) | 85 T€ (= 65 T€ + 20 T€) | 32,5 T€ |
| | LOS 4: LSA-Erneuerung, Mittelinsel und barrierefreie Querungsstellen | nicht beziffert | 128,7 T€, aus LSA-Budget |
| | LOS 5: Baumscheiben für Haltestelle (Vorleistung) | kein Planinhalt | 9,5 T€, aus Haltestellen-Budget |
| Summe Radfahren in Fürth (VmHH¹⁴) (LOSE 2.1 + 2.2 + 3) | | 110 ... 118 T€ | 233,1 T€ aus Radverkehrs-Budget |
| <i>zum Vergleich: aktueller „Kontostand“ der Haushaltsstelle Radfahren in Fürth (VmHH)</i> | | | <i>ca. 265 T€ (also ausreichend)</i> |
| Annahme Zuwendungen Radverkehr (30% Zuschuss, 50% zuwendungsfähige Kosten) | | | mind. –35,0 T€ |
| vsl. Ergebnis Radfahren in Fürth (VmHH) (durch Erhöhung Haushaltsansatz im Folgejahr um Höhe der beschiedenen Zuwendung, vorläufig gemäß vorstehender Annahme Zuwendung Radverkehr) | | | max. 198,1 T€ |

Anlagen:

- **Bericht** (dieses Dokument hier)
- **Lageplan**
- **Querschnitt B**
- **Querschnitt C**
- **Ausschnitt Fernwärme**
- **Abwägung 1**
(Abwägung eingegangener Stellungnahmen im 1. Instruktionsverfahren 2017)
- **Abwägung 2**
(Abwägung eingegangener Stellungnahmen im 2. Instruktionsverfahren 2019–2020)

¹³ Haushaltsstelle 02.6300.9560.0000

¹⁴ Vermögenshaushalt