

Mitteilungen

1.) Deckenbauprogramm 2022; Mitteilung zu den Anmerkungen aus dem Instruktionsverfahren für den BWA am 18.05.2022

Zur Projektgenehmigung, behandelt im BWA am 06.04.2022 sowie im zugehörigen Instruktionsverfahren wurde von Hr. Riedel nochmals um Prüfung gebeten, ob die Möglichkeit bestehe, auf den betroffenen Straßen/Straßenabschnitten Tempo-30-Zonen einzurichten und somit auf die Mittelmarkierungen zu verzichten.

Weiterhin bittet er um Prüfung ob Radfahr- oder Radschutzstreifen in der Poppenreuther Str./Brücke möglich wären.

Zu den o. g. Anregungen nimmt TfA unter Abstimmung mit den betreffenden Fachdienststellen wie folgt Stellung:

Jahnstraße:

Die Jahnstraße ist bereits Teil einer Tempo 30-Zone und verfügt schon im Bestand über keine Mittelmarkierung.

Die Problematik dürfte daher für diesen Straßenabschnitt nicht bestehen.

Poppenreuther Brücke:

Aufgrund von Straßenschäden, besteht hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Nach Abschluss der Deckenbauarbeiten ist zu prüfen, ob die Gefährdungssituation weiterbesteht. Sofern dies nicht der Fall ist, wäre hier eine Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung zu veranlassen.

Auf die Markierungen im Allgemeinen und besonders die Mittelmarkierungen kann auf der Poppenreuther Brücke keinesfalls verzichtet werden. Der komplexe Knotenpunkt mit mehreren Fahrspuren pro Fahrtrichtung und mehreren Verflechtungsbereichen, ist seit Jahren Unfallschwerpunkt. Der Verzicht auf Markierungen würde die Situation hier deutlich negativ beeinflussen.

Aufgrund des hohen Anteils an Schwerverkehr auf der Poppenreuther Brücke, erscheinen Radschutzstreifen hier nicht geeignet, die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu erhöhen, zumal der Radverkehr nach der Poppenreuther Brücke in beiden Richtungen ohne Fortführung einer Radverkehrsführung in den fließenden Verkehr entlassen würde. Die Poppenreuther Brücke darf hier nicht isoliert betrachtet werden; ein Radverkehrskonzept für den gesamten Abschnitt der Poppenreuther Straße bis zur Hans-Vogel-Straße wäre erforderlich.

Gründlacher Straße:

Der vom Deckenbau betroffene Abschnitt der Gründlacher Straße befindet sich außerhalb geschlossener Ortschaften. Die Voraussetzung für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone liegen hier nicht vor.

Friedrich-Ebert-Straße:

Der vom Deckenbau betroffene Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße erfüllt nicht die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone, da der Knoten an der Jakob-Henle-Straße durch LSA geregelt wird. Dies wäre in Tempo 30-Zonen nicht zulässig.

2.) Zu TOP 12 des BWA vom 06.04.2022, Mitteilung zu Roteinfärbung und Pflastertausch/Demarkierung

Zur Projektgenehmigung, behandelt im BWA am 06.04.2022 sowie im zugehörigen Instruktionsverfahren wurde von Hr. Riedel nochmals um Prüfung gebeten, ob die Möglichkeit bestehe, Roteinfärbungen der neuen Radwegführung v.a. in Kreuzungs-/Einmündungsbereichen sowie Ein-/Ausfahrten zu ergänzen.

Weiterhin bittet er um „Testung“ inwiefern eine Farbentfernung der entfallenen Markierung auf dem Gehwegpflaster möglich wäre.

Zu den o. g. Anregungen nimmt TfA unter Abstimmung mit den betreffenden Fachdienststellen wie folgt Stellung:

Roteinfärbungen

Nach Prüfung und Erörterung kann der Anregung gefolgt werden:

Die Kreuzungs-/Einmündungsbereiche im beplanten Teilabschnitt (Steubenstraße, Bürkleinstraße, Jakob-Wassermanstraße, usw.) sowie exponierte Ein-/Ausfahrten werden zur Erhöhung der Sicherheit des Rad fahrenden Verkehrs rot eingefärbt.

Pflastertausch/Demarkierung

Nach Prüfung und Erörterung gibt es zum Austausch des betroffenen Pflasters leider keine sinnvolle Alternative, z.B. durch Entfernen der vorhandenen Markierung oder Demarkierung:

1. Mittels fahrbarer Feinst-/Kaltfräse:

Das Entfernen erfolgt hier mittels Minimeiseln, welche auf dem Fräskopf des Gerätes sitzen.

Dieser rotierende Fräskopf kann auf Höhenunterschiede nicht reagieren d. h. selbst im Millimeterbereich würde er das Pflaster stark beschädigen.

Darüber hinaus würde sich ein sehr unschönes Fräsbild ergeben – Bereiche mit Restfarbe sowie stark beschädigte Pflastersteine wären die Folge.

2. Mittels Kleingerätschaften (z.B. handgeführte Belag-Fräsen):

Hier wäre dasselbe Fräsbild wie bei o.g. fahrbaren Fräsen zu erwarten.

3. Mittels Wasserhochdruckstrahl:

Aufgrund der Größe des LKWs wäre dies hier schwierig umzusetzen.

Der notwendige Wasserdruck (ca. 2.000 bar) würde zu Schäden am Pflasterbelag führen. Die Fugen würden vollständig ausgespült, aufgrund des hier verwendeten rotierenden Düsenbalkens würden oberflächige Schnitte im Pflaster entstehen.

4. Mittels Überstreichen (Farbton grau oder schwarz):

Die Applikation würde mittels handgeführter Farbspritzmaschine (sog. „Airless-Maschine“) erfolgen, die vorhandene Weißmarkierung würde so übermarkiert.

Bei Verschleiß und Verwitterung würde (ggf. wiederholt) ein erneuter Auftrag notwendig - die Farbunterschiede wären deutlich sichtbar.

Nach den Erfahrungen des Tiefbauamtes stellt Pflaster leider den schlechtesten Untergrund für Demarkierungsarbeiten dar. Auch nach Einschätzung des für den Unterhalt zuständigen Bauhofes sollte das Pflaster deshalb ausgetauscht werden.

3.) Geplante Maßnahmen mit Zuwendungen des Freistaats
hier: Bernbacher Straße BA IV zwischen Sportplatz und Stadtgrenze
Geh- und Radweg Atzenhof - Ritzmannshof

Bernbacher Straße zwischen Sportplatz und Stadtgrenze

Mit Bezug auf die Projektgenehmigung vom Juli 2021 (BWA 14.07.2021, StR 29.07.2021) wurde im August 2021 ein Zuwendungsantrag nach Art. 2 BayGVFG gestellt.

Die Aufnahme in das Förderprogramm wurde von der Regierung von Mittelfranken bestätigt und die voraussichtlichen Auflagen mitgeteilt (28.04.2022).

Die voraussichtlichen Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf ca. 1.377.000,- €, hiervon sind ca. 1.247.000,- € zuwendungsfähig. Der Kostenanteil für die Errichtung der Verkehrsinsel zur Geschwindigkeitsdämpfung in Höhe von ca. 60.000,- € ist nach Mitteilung der Regierung nicht zuwendungsfähig.

Es ist geplant, die Baumaßnahme im August 2022 zu beginnen, die Arbeiten sind mit einem Zeitraum von vier bis fünf Monaten vorgesehen. Der Abschluss der Maßnahme ist im Frühjahr 2023 geplant.

Geh- und Radweg Atzenhof – Ritzmannshof

Die Projektgenehmigung wurde im Juli 2020 eingeholt (BWA 08.07.2020, StR 22.07.2020) und ein Zuwendungsantrag nach Art. 2 BayGVFG im August 2021 gestellt.

Die Aufnahme in das Förderprogramm wurde von der Regierung von Mittelfranken bestätigt und die voraussichtlichen Auflagen mitgeteilt (21.04.2022).

Die voraussichtlichen Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf ca. 914.000,- €, hiervon sind ca. 782.000,- € zuwendungsfähig. Gem. baufachlicher Stellungnahme der Regierung von Mittelfranken ist nur die Wegmindestbreite von 2,50 m zuwendungsfähig, die Mehrkosten für die zusätzliche Breite in Höhe von ca. 111.000,- € jedoch nicht.

Es ist geplant, die Baumaßnahme in der zweiten Jahreshälfte 2022 zu beginnen, jedoch abhängig von den Ergebnissen der derzeit beauftragten Siebsondierungen zur Erkundung des im Projektbereich vorliegenden vermuteten Bodendenkmals (steinzeitliche Freilandstation).