

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	11.01.2023	öffentlich - Vorberatung
Wirtschafts- und Grundstücksausschuss	11.01.2023	öffentlich - Vorberatung
Stadtrat	18.01.2023	öffentlich - Beschluss

Vorplanungsbeschluss Königstraße und Henri-Dunant-Str.

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	Folgende Referenzvorlage vorhanden: SpA/449/2016
<p>Anlagen: Anlage 1_Plan1_Königstraße_Stadttheater_Friedrichstraße_Index_4 Anlage 2_Plan2_Königstraße_Rathauskreuzung_Kissingerplatz_Index_4 Anlage 3_Plan3_RVA_H_Dunant-Str._Index_2 Anlage 4_Tabelle der eingegangenen Stellungnahmen mit Abwägung Anlage 5_Auditbericht Stufe 1 Anlage 6_Abwägung Auditbericht Anlage 7_Stellungnahme Wirtschaftsbeirat mit Abwägung Anlage 8_Ergebnistabelle Instruktionsgespräch Sparten Anlage 9_Querschnitt A-A Spartenverlegung Baumpflanzungen Anlage 10_Querschnitt B-B Spartenverlegung Baumpflanzungen Anlage 11_Präsentation_Informationsveranstaltung_2022_11_15</p>	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag der Referentin dient zur Kenntnis. Der Bau- und Werkausschuss fasst folgende Beschlüsse:

1. Die Umgestaltung der Königstraße zwischen Rathauskreuzung und dem Knotenpunkt Königstraße / Friedrichstraße nach den Beschlüssen SpA/449/2016 und SpA/484/2017 wird zusammengeführt und als aktualisierte Vorplanung beschlossen (Anlage 1 und 2).
2. Nach Abschluss der Bauarbeiten zum neuen Heinrich-Schliemann-Gymnasium (HSG) wird der Straßenraum im Zuge der Henri-Dunant-Str. neu aufgeteilt. Der vorliegende Lageplan „Radverkehrsanlagen“ (Anlage 3) wird als Vorplanung beschlossen.
3. Für den Lückenschluss für den Fuß- und Radverkehr in Form einer weiteren Treppenanlage von der Unteren Fischerstraße zur Henri-Dunant-Straße wird der Grundsatzbeschluss gefasst, den Baustein U 119 / 4a Treppenanlage mit Schieberampe aus dem Radverkehrskonzept 2015 weiter zu verfolgen, deren Machbarkeit zu prüfen sowie die Kosten zu berechnen.

Sachverhalt:

Planungsgrundlage

Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Maßnahme „Neugestaltung Hallplatz und Franz-Josef-Strauß-Platz“, der Verlegung des Standortes der Feuerwache vom Dr.-Henry-Kissinger-Platz in den Friedhofweg und der schrittweisen Ertüchtigung der Lichtsignalsteuerung für die Einführung der Feuerwehrbevorrechtigung und der Busbeschleunigung sind flankierende Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Straßenraums erforderlich.

Die Vorplanung zur Umgestaltung der Königstraße zwischen der Einmündung Alexanderstraße und dem Dr.-H.-Kissinger-Platz wurde im Jahr 2016 instruiert und mit Beschluss SpA/449/2016 im November 2016 einstimmig beschlossen, kombiniert mit dem Arbeitsauftrag, die Radverkehrsführung bis zum Obstmarkt vorzusehen, sodass eine durchgängige Radverkehrsachse entsteht.

Die Vorplanung zur Umgestaltung der Rathauskreuzung wurde ebenfalls in 2016 instruiert und mit Beschluss SpA/484/2017 im Jahr 2017 einstimmig beschlossen.

Die durchzuführende Bürgerinformation ist im Frühjahr 2018 erfolgt. Inzwischen sind einige Teilprojekte, wie die Neugestaltung des Franz-Josef-Strauß-Platz vor dem Amtsgericht sowie die Neugestaltung des Hallplatzes abgeschlossen.

Zusätzlich wird vor dem Hintergrund des Neubau-Standortes des Heinrich-Schliemann-Gymnasiums auf dem Grundstück neben der Wolfsgrubermühle eine Aufwertung des Straßenquerschnittes der Henri-Dunant-Straße erforderlich. Nach Auslobung des Ideenwettbewerbes „Pegnitzquartier“ ist die ehemals mit instruierte neue Anbindung des Königsplatz nicht mehr Gegenstand des vorliegenden Projektumgriffs, sondern wird im Rahmen des Wettbewerbes Pegnitzquartier behandelt.

Die vorgelegte Planung ist unter einem ganzheitlichen Ansatz erfolgt, der es schafft, allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden. Folgenden Aspekten werden im Besonderen Rechnung getragen:

- Ausreichende Anzahl an Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr im Bereich der Knotenpunkte, sodass ein leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet werden kann
- Verbesserungen für den Fußverkehr durch signaltechnische Maßnahmen, z.B. der Reduzierung der Umlaufzeiten, als auch Verbreiterung der Gehwege an neuralgischen Punkten
- Anordnung von Radverkehrsanlagen zur Unterstützung des Grundsatzbeschlusses zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Fürth (SpA/0939/2021)
- Implementierung einer Busbeschleunigung
- Anordnung der absoluten Feuerwehrbevorrechtigung zur Wahrung der vorgeschriebenen Hilfsfristen
- Anordnung von Bäumen im gesamten Verlauf der Königstraße und der Henri-Dunant-Straße zur Verbesserung des Mikroklimas und Steigerung der Aufenthaltsqualität

Im Zuge der Planungen werden insgesamt 44 neue Baumstandorte geschaffen. Um sowohl für die neuen Baumstandorte, aber auch für die Radverkehrsanlagen ausreichend Fläche bereitzustellen, müssen zum Teil öffentliche Parkplätze entfallen. Im Verlauf der Königstraße im Bereich des Projektumgriffs (Anlage 1 und 2) sind heute ca. 43 öffentliche Parkplätze mit unterschiedlichen zeitlichen Begrenzungen vorhanden. In der Planung sind 24 öffentliche Parkplätze vorgesehen, wobei hiervon 3 Parkplätze als Ladezonen ausgewiesen werden.

Die Planung beruht daher auf im Vorfeld erfolgte Beschlüsse und bereits durchgeführte Instruktionenverfahren und Audits. Alle Stellungnahmen und Abwägungen sind den leiliegenden Anlagen zu entnehmen. Zudem hat im Vorfeld der Behandlung dieser Vorlage in den Gremien eine umfangreiche Vorstellung der Planung für die Stadtratsmitglieder stattgefunden.

Im Folgenden werden die wesentlichen verkehrlichen Aspekte erläutert.

Bereich Hallplatz und Friedrichstraße (Anlage 1)

Die Fußgängerschutzanlage (FSA 165) zwischen Karlsteg und Hallstraße (vormals LSA FT 165) wird um eine zusätzliche Zweirichtungradfurt ergänzt. Gegenüber der Kirche „Unserer Lieben Frau“ werden Straßenelementbreiten und Parkstände großzügiger gegenüber dem bisherigen Planstand ausgeführt und vier weitere Bäume in weitgehender Symmetrie zu den bereits bestehenden vier Bäumen neben der Kirche angeordnet, um eine Aufwertung des Straßenraums zu erreichen.

Infolge der Überplanung des nördlich angrenzenden Querschnitts mit einer höherwertigen Führungsform als Radfahrstreifen wird im Bereich Haus Nr. 119-121 im Haltestellenbereich ein überbreiter Radfahrstreifen eingerichtet und der bisherige Schutzstreifen zugunsten einer angemessenen Haltestellenbreite aufgegeben. Die Vorbeifahrt von Bussen an stehenden Pkw ist möglich und signaltechnisch in Form einer Schleusenschaltung vorgesehen.

Im Ergebnis der Bürgerinformation 2018 wird eine zusätzliche signalgesicherte Querung über die Friedrichstraße südlich der Alexanderstraße angeordnet.

Der Straßenquerschnitt südlich der Einmündung Friedrichstraße wurde nach Auflagen des Sicherheitsaudits überarbeitet; ursprünglich waren schmalere Fahrstreifen und schmalere Schutzstreifen vorgesehen. Der Querschnitt behält jedoch eine sichtbare Umsetzungsgrenze zu dem noch unveränderten, weiter südlich anschließenden Querschnitt von der Schickedanz-Str. kommend.

Aus Gründen der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr ist die Anordnung von Radfahrstreifen oder Bussonderfahrstreifen am Knotenpunkt König- / Friedrichstraße nicht möglich. Die Beibehaltung der heutigen Fahrstreifenaufteilung (getrennter Geradeaus- und Abbiegefahrstreifen) ist erforderlich. In Abstimmung mit der Infra werden die signaltechnischen Voraussetzungen geschaffen, damit die Busse aus dem Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung der Schickedanzstraße weiter geradeaus fahren könnten.

Bereich Rathauskreuzung – Kissingerplatz (Anlage 2)

Schwerpunkt und Anlass der Überarbeitung dieses Abschnitts ist, dass die Führungsformen der Radverkehrsanlagen nicht mehr unnötig zwischen Bordsteinradweg, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen hin und her wechseln sollen und nach Möglichkeit die höherwertige Führungsform von Radfahrstreifen einer Führung lediglich mit Schutzstreifen vorzuziehen ist.

Ausgehend von der damals beschlossenen Fahrstreifenaufteilung (2016 und 2017), die für den MIV und Busverkehr mindestens noch erforderlich bleibt, werden nunmehr durchgängig straßenbündige roteingefärbte Radfahrstreifen auf beiden Seiten der Königstraße vorgesehen.

Die Führung der Radfahrer in und durch die Haltestelle Rathaus wird seitens der Infra weiterhin kritisch gesehen. Unter den gegebenen Umständen besteht jedoch Einverständnis, dass die Situation vor Ort nicht anders lösbar ist, vor allem vor dem Hintergrund des Beschlusses aus dem Jahr 2017 (SpA/484/2017). Eine mögliche Führung der Radfahrer auf Gehwegniveau in Richtung Obstmarkt ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zielführend und wird von der Verwaltung nicht befürwortet. Bei der Planung der Haltestelle Rathaus ist eine Verbreiterung der Kernfahrbahn mit in die Überlegungen einzubeziehen, um gegebenenfalls eine Verbesserung sowohl für Radfahrer als auch für Busse zu ermöglichen. Aus Sicht der Infra ist der Ausbau der Haltestelle Rathaus mit hoher Priorität zu bearbeiten.

Vor dem Jüdischen Museum wird der Radfahrstreifen durchgängig auf Fahrbahnniveau geführt und vier neue Baumstandorte vorgesehen. Das Parken auf dieser Seite wird mit Verweis auf die Tiefgarage „Flair“ -vormals City-Center- nunmehr ersatzlos aufgegeben. Die Leuchtstele vor dem Jüdischen Museum ist um ca. 1m in Richtung Gebäude zu versetzen.

Die Seitenräume auf der Südwestseite werden unter Berücksichtigung von Hauseinfahrten und Außenbestuhlungen der Gastronomie baulich neu gefasst mit Einzelstellplätzen, vorgezogenen Zufahrten mit einer Gesamttiefe von 5,00m und Baumstandorten.

Während der Michaeliskirchweih darf der Radfahrstreifen vom motorisierten Individualverkehr mitbenutzt werden, um zur Tiefgarage Flair zu gelangen. Die Führung der verbleibenden Fahr-

streifen verschiebt sich gegenüber heute um ca. 1,00m in Richtung der Kirchweihfläche, wogegen aber der bisherige Verschwenk in Höhe der ehemaligen Bushaltestelle entfällt. Um den Begegnungsfall zu ermöglichen, ist auch im Bereich der LSA 116 eine Straßenraumbreite von 5,55 m vorgesehen.

Für die Anordnung der neuen Baumstandorte und der hierfür erforderlichen Spartenumverlegungen entstehen Mehrkosten von rd. 40.000 € (Bäume 1-4 Bereich Jüdisches Museum) und ca. 600.000 € (Bäume Nr. 5-17 zwischen Brandenburger Str. und Ausfahrt TG Flair). Kosten für die Baumpflanzung sind in der Berechnung nicht enthalten.

Die instruierte Verlegung der Zufahrt Königsplatz mit Zweirichtungsverkehr zur Entlastung der Helmstraße ist infolge des Wettbewerbs „Pegnitzquartier“ nicht mehr Gegenstand dieser Vorplanung, sondern wird im Zuge der Planungen des Pegnitzquartiers behandelt.

Bereich Henri-Dunant-Str. (Anlage 3)

In der Henri-Dunant-Straße ist grundsätzlich in ausreichender Entfernung zwischen den signalisierten Knotenpunkten auch nur ein Fahrstreifen je Richtung für den MIV erforderlich (im Bereich signalisierter Knotenpunkte müssen Aufstell- und Verflechtungsbereiche für den MIV verbleiben). Für einen leistungsfähigen Verkehrsablauf sind in der Regel die Knotenpunkte maßgebend. Die Leistungsfähigkeit ist unter Berücksichtigung der geplanten Anzahl an Fahrstreifen und der bestehenden Verkehrsbelastung gegeben.

Die Parkplätze der „Gustavstraße“, die in den Abendstunden auf dem rechten Fahrstreifen der Henri-Dunant-Straße angeboten werden, können stadteinwärts dauerhaft eingerichtet werden. Zwischen Gustavstraße und HSG sind insgesamt 16 neue Baumstandorte vorgesehen, zzgl. drei Bäume aus der Außenanlagenplanung des HSG.

Entsprechend der topographischen Gegebenheiten wird für die Radverkehrsführung „bergab“ ein Radschutzstreifen, „bergan“ dagegen ein Radfahrstreifen angeboten, durchgängig zwischen BRK und Rathauskreuzung. Die Engstelle im Gehweg an der Gebäudeecke des Wirtschaftsrahus bleibt aufgrund der nötigen Breiten der Fahrstreifen unverändert erhalten.

In Richtung Ludwigbrücke entfallen die heute bestehenden Parkmöglichkeiten auf dem rechten Fahrstreifen. Der Schutzstreifen mündet in den heute schon bestehenden Schutzstreifen für den Geradeausverkehr. Radverkehr mit Rechtsabbiegewunsch erhält an der Zufahrt zur Schule eine Radfurt mit anschließender Ausleitung in einen beginnenden gemeinsamen-Rad/Gehweg. Das heutige „Gehweg/Radfahrer Frei“ am Nordflügel des Sozialrathauses bleibt erhalten.

Es werden zwei bauliche Querungshilfen für Fußgänger mit einer Breite von 3,00 - 3,50 m eingerichtet, eine vor dem neuen Heinrich-Schliemann-Gymnasium und eine nördlich der Gustavstraße. Gleichzeitig dient die Querung im Bereich der Gustavstraße als Linksabbiegeschutzinsel für Radfahrer, in Richtung Gustavstraße oder in Richtung Helmstraße. Die Durchbindung der Radfahrer in die „Sackgasse“ vor dem Sozialrathaus soll durch veränderte Materialität verdeutlicht werden.

Das heute schon unzulässige Linksabbiegen aus der Gustavstraße Richtung Ludwigbrücke bzw. Linkseinbiegen aus Henri-Dunant-Straße in die Gustavstraße wird baulich unterbunden.

Der nachrichtlich dargestellte Entwurf des HSG-Neubaus sieht eine Gebäudeunterführung zur Mülhstraße, benutzbar für Pkw und leichte Lkw (2-Achser) sowie die Müllabfuhr vor, die auch die Erschließung des Hotelneubaus Wolfsgrubermühle sicherstellt.

Die Fahrstreifenabstraktion für den Durchgangsverkehr zur Innenstadt hinter dem Knotenpunkt Ludwigbrücke wird in Form eines Linksabbiegestreifens zur Erschließungsstraße zur Schule und der Wolfsgrubermühle ausgeführt und genutzt. Die Mittelstreifengestaltung mit einer Grünfläche wird um knapp 40m nach Süden verlängert.

Lückenschlüsse für den Fuß- und Radverkehr werden in Form einer Treppenanlage mit Schieberampen neben dem BRK (zur Unteren Fischerstraße) (Nr. 4a des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2015 Abschnitt U119) und - in Abstimmung mit dem Schulneubauprojekt - auch zur Pegnitztaue (Nr. 4b des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2015, Abschnitt U119) vorgesehen. Der Baustein 4b wird im Zuge der Außenanlagen des HSG hergestellt.

Die im Lageplan nachrichtlich dargestellte neue Unterführung zwischen Unterer Fischerstraße und Mühlstraße ist nicht Gegenstand des Vorplanungsbeschluss, wird jedoch aus verkehrspolitischer Sicht als sinnvoll erachtet. Gerade im Hinblick auf den Neubau des HSG und der verstärkten Frequentierung mit Radfahrern sind weitere Überlegungen anzustellen, um die Unterführung auch für Radfahrer, entsprechend den einschlägigen Regelwerken, nutzbar zu machen.

Entsprechend dem Grundsatzbeschluss SpA/537/2017 ist derzeit keine zusätzliche Bushaltestelle „Ludwigbrücke“ geplant. Sie sind zur Information als wünschenswert weiterhin nachrichtlich dargestellt, jedoch nicht Gegenstand dieser Vorplanung.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten 4.550.000 €		€	
Veranschlagung im Haushalt			
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Budget-Nr.	im Vwvh Vmhh
Hst. 6600 9504 0000 und 6600 9505 0000			
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit:

Bestehen Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit?	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	<input type="checkbox"/> Nein

Beteiligungen

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

Fürth, 01.08.2022

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt Böttcher, Martin, Dipl.-Ing.	Telefon: (0911) 974-3331
--	-----------------------------

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 11.01.2023

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss:

Ergebnis aus der Sitzung: Wirtschafts- und Grundstücksausschuss am 11.01.2023

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: