

## I. Vorlage

<b>Beratungsfolge - Gremium</b> Bau- und Werkausschuss	<b>Termin</b> 15.03.2023	<b>Status</b> öffentlich - Beschluss
---	-----------------------------	---

### Vorplanungsbeschluss Hornschuchpromenade

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	<b>Folgende Referenzvorlage vorhanden:</b> SpA/0962/2021
<b>Anlagen:</b>	

#### **Beschlussvorschlag:**

Der vorgelegten Vorplanung der Verkehrsanlagen zur Umgestaltung der Hornschuchpromenade wird zugestimmt. Bezüglich der Oberflächenbeschaffenheit entscheidet sich der Ausschuss für die Variante:

- A – geschnittenes Pflaster
- B – Asphaltbauweise

Die Verwaltung wird beauftragt die Projektgenehmigung zu erarbeiten.

#### **Sachverhalt:**

Nachdem sich der Abschluss der Innenstadtsanierung immer mehr abzeichnet und die Umwandlung der Konversionsflächen in der Südstadt so gut wie abgeschlossen ist, rückt der Osten und damit das Gebiet zwischen der Fürther Freiheit und der Stadtgrenze nach Nürnberg zunehmend in den Blickpunkt der Stadtentwicklung. Vor allem der Bereich, um Hornschuchpromenade, Königswarterstraße und Willy-Brandt-Anlage ist aufgrund des schlechten Zustands der Fahrbahnoberfläche dringend sanierungsbedürftig. Zudem ist der Schutz der randständigen Bäume in der Willy-Brandt-Anlage aufgrund der Belastungen durch den ruhenden Verkehr im Bereich der Kronentraufzonen nicht dauerhaft gewährleistet. Neben der Einhaltung des Baumschutzes sind die Belange der Feuerwehr maßgeblich für den Gestaltungsrahmen. Die jetzt dargestellte Planung ist das Ergebnis des rechtlichen Rahmens, der Belange der Feuerwehr, des Baumschutzes, der durchgeführten Bürgerbeteiligung für den Themenbereich Verkehr sowie der Variantendiskussion im Bau- und Werkausschuss im November 2021 (SpA/0962/2021).

#### **Ziele**

Um all den genannten Belangen gerecht zu werden, müssen bei einer Umgestaltung die Wurzel- und Traufbereiche der Bäume und die Feuerwehrrettungswege sowie deren Aufstellfläche eingehalten werden. Das kann nur erfolgen, wenn die Querschnittsaufteilung geändert wird. Mit

dem Beschluss zur Umgestaltung der Hornschuchpromenade SpA/551/2017 im Jahr 2018, sind tiefgreifende Umgestaltungen vorgesehen.

Um die genannten Ziele erreichen zu können, ist ein Großteil des im Straßenraum ungeordnet abgestellten ruhenden Verkehrs zu verlagern. Nur so können die nötigen Flächen zur Einhaltung der Belange generiert werden. Für die vorgeschlagene Vorplanung bedeutet dies, dass die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum reduziert werden muss. Die Voraussetzung zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs wurden mit der Fertigstellung des Parkhauses „Jakobinenstraße“ (in der Gebhardtstraße) im Juli 2021 geschaffen.

Nochmals festzuhalten bleibt, dass mit jeglicher Umgestaltung der Hornschuchpromenade die aktuell geltenden Rechtsgrundlagen insbesondere hinsichtlich der Belange der Feuerwehr zu berücksichtigen sind.

### **Fahrbahnaufteilung - Querschnitt**

Bedingt durch die beschriebenen Randbedingungen ergibt sich für die Hornschuchpromenade und die Königswarterstraße der in Abbildung 1 gezeigte Regelquerschnitt. Die Gehwege werden auf eine Breite von mindestens 2,50 m verbreitert, gefolgt von Parkplätzen mit einer Breite von 2,00 m. Die Fahrbahn beträgt 3,50 m. Für Aufstellflächen entlang von Außenwänden muss zusätzlich zur Mindestbreite von 3,50 m auf der gebäudeabgewandten Seite ein mindestens 2,00 m breiter hindernisfreier Geländestreifen vorhanden sein.

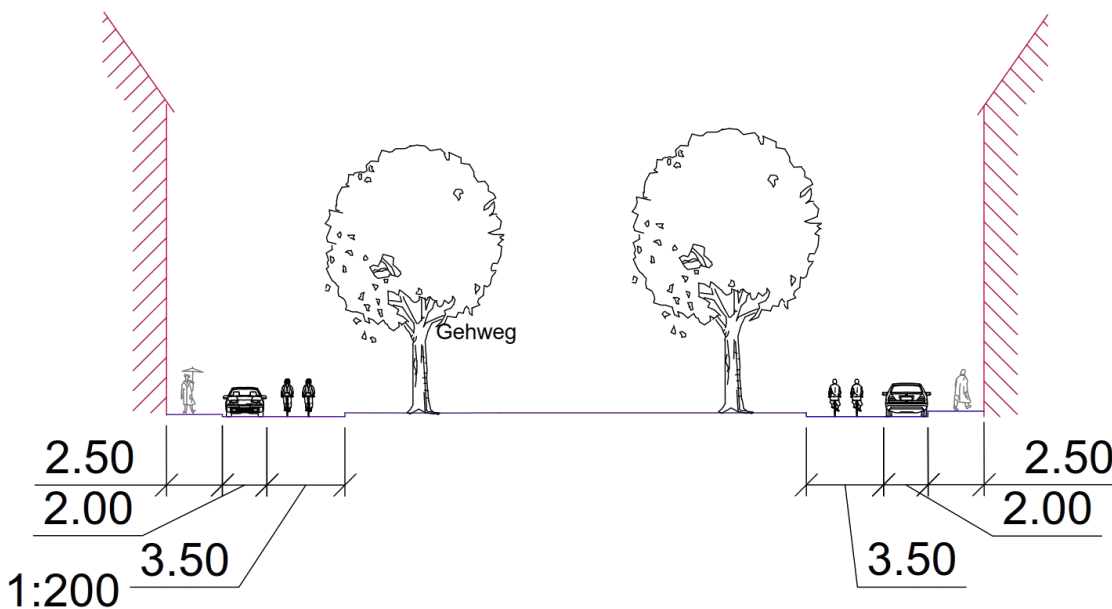


Abbildung 1: Regelquerschnitt

Im Zuge der Gehwegverbindung durch die Hornschuchpromenade von der Kirchenstraße bis zur Jakobinenstraße werden an den signifikanten Querungsstellen für Fußgänger in der Hornschuchpromenade und in der Luisenstraße Aufpflasterungen vorgesehen um den Fußgängerverkehr zu stärken und den motorisierten Individualverkehr zu entschleunigen. In der Luisenstraße wird die Fahrbahn auf 5,50 m verschmälert und die Gehwege im Vorgriff auf die „Grüne Achse“ deutlich verbreitert.

### **Verkehrsregelungen**

Das Einbahnstraßensystem entgegen des Uhrzeigersinns bleibt erhalten. Nach Rücksprache mit dem Straßenverkehrsamt wird die bestehende Anordnung von Tempo 30 auf Tempo 20 aufgrund des hohen Fußgängeranteils und der Steigerung der Aufenthaltsqualität reduziert.

### **Parken**

Die Anordnung der Parkplätze erfolgt, im Vergleich zu heute, nur noch auf der den Gebäuden zugewandten Seite mit Ausnahme derer im nordöstlichen Teil der Hornschuchpromenade. Die Anordnung der Parkplätze im nordöstlichen Teil der Hornschuchpromenade wurde durch den Ausschuss (SpA/0962/2021) beschlossen. Um die Befahrbarkeit der Parkplätze zu gewährleis-

ten wurden Schrägparkplätze angeordnet. Seitens der Verwaltung wird weiterhin dringt empfohlen diese Stellplätze entfallen zu lassen. Nach Rücksprache mit der Regierung von Mittelfranken können die Parkplätze auch förderschädlich sein, da diese den städtebaulichen Mehrwert der Gesamtmaßnahme in Teilen konterkarieren. Eine verbindliche Aussage zur Förderhöhe bzw. Minderung durch die Schrägparkplätze trifft die Regierung von Mittelfranken nach Rücksprache erst mit Antragstellung bzw. dem Förderbescheid.

Im gesamten Untersuchungsgebiet wird Bewohnerparken angeordnet. Werktags dürfen von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr maximal 50 % der Parkflächen und werktags von 18.00 Uhr bis 9.00 Uhr sowie sonn- und feiertags maximal 75 % der Parkflächen entsprechend der VwVStVO zu § 45 StVO für Bewohner reserviert sein. Damit wird weiterhin Kurzzeitparken in der Hornschuchpromenade möglich sein.

### **Radabstellanlagen**

Es werden Radabstellanlagen in regelmäßigen Abständen im Verlauf der Hornschuchpromenade und der Königswarterstraße platziert. Die Planungen liegen im Geltungsbereich III. In diesem Bereich werden gemäß Beschluss SpA/255/2014 einheitlich Systemständer z.B. Typ „Beta der Fa. Orion“ oder vergleichbares in der Farbe DB 703 (anthrazit eisenglimmer) verwendet.

### **Grünanlage**

Die Darstellung des Bereichs der Grünanlage wurde auf Basis der Bürgerbeteiligung durch das Grünflächenamt erstellt und dient nur zur Kenntnis und ist nicht Teil des Vorplanungsbeschlusses. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung werden hierbei so weit wie möglich berücksichtigt. Geringfügige Änderungen können sich im weiteren Planungsprozess noch ergeben. Hierzu erfolgt eine gesonderte Instruktion nach Beschlussfassung zum Themenbereich Verkehr. Danach erfolgt die Projektgenehmigung im BWA / StR auf der Basis der Entwurfsplanung zur endgültigen Umgestaltung und Aufwertung der Grünanlage selbst.

Bedingt durch die Reduktion von Parkplätzen werden ca. 3.000 m<sup>2</sup> zusätzliche Grünfläche gewonnen.

### **Fahrbahnoberfläche**

Bezüglich der Oberflächen in der Hornschuchpromenade und der Königswarterstraße bestehen zwei grundsätzliche Ansätze deren Vor- und Nachteile im Folgenden dargelegt werden:

Entsprechend der vorgesehenen Planungen soll künftig der überwiegende Teil der Fahrbahn eine Breite von ca. 3,50 m aufweisen. Demzufolge wird sich der Verkehr immer in der gleichen Fahrspur bewegen, insbesondere der Schwerverkehr (z.B. Müllabfuhr). Hierdurch wirken dauerhaft Belastungen immer an den gleichen Stellen. Ein Pflasterbelag in ungebundener Bauweise ist deshalb in jedem Fall abzulehnen. Es würden sich innerhalb kürzester Zeit irreparable Verdrückungen einstellen.

Damit verbleibt noch die Wahl zwischen Pflaster in gebundener Bauweise (in Beton verlegt) und Asphalt.

### **Gründe für die gebundene Pflasterbauweise**

Das Denkmalensemble Hornschuchpromenade / Königswarterstraße stellt lt. Denkmalliste „eines der eindrucksvollsten gründerzeitlichen Stadtquartiere Bayerns und Deutschlands“ dar.

Die beiden Prachtstraßen verlaufen entlang der historischen Bahntrasse der Ludwigsbahn und sind von einer geschlossenen 4-5 geschossigen Bebauung mit gründerzeitlichen Prachtbauten und der breiten Grünanlage mit altem Baumbestand geprägt.

Um den historischen Charakter dieser städtebaulich und architektonisch sehr hochwertigen Gebäude zu wahren und zu unterstützen, ist eine entsprechende Gestaltung mit hochwertigen Materialien für den Straßenraum, der das Ensemble wesentlich prägt, erforderlich.

Aus historischen Gründen und zur Unterstützung des Gesamtbildes dieses bedeutenden Ensembles ist für die Fahrbahn daher die Verwendung von Granitgroßpflaster in Reihen vorgesehen. Die Pflasterung aus Großsteinen im Fahrbahnbereich entspricht dem historischen Erscheinungsbild der Prachtstraßen und soll ein harmonisches Gesamtbild des Denkmalensembles

schaffen. Neben den gestalterischen Gründen sprechen auch weitere Punkte für die Verwendung von Natursteinpflaster:

- Im Bereich der Neugestaltungsmaßnahme ist zwischen der Gebhardtstraße und der Jakobi-  
nenstraße die Ausweisung einer Zone 20 vorgesehen. Durch die gepflasterte Oberfläche  
wird eher der Charakter einer Aufenthaltsfläche vermittelt und die Einhaltung der Fahrge-  
schwindigkeit Tempo 20 unterstützt.
- Die üblicherweise helleren Pflasterflächen erwärmen sich weniger stark als Asphaltflächen  
und stellen so eine Maßnahme gegen die Erwärmung des Straßenraums dar.
- Bei einer späteren Neuanlage der Flächen kann das Natursteinmaterial häufig wiederver-  
wendet werden, was dem Ziel der nachhaltigen Verwendung von Baumaterialien entspricht.
- Auch unter Berücksichtigung von höheren Anschaffungskosten, sollte ein Natursteinpflaster  
(statt Betonpflaster) verwendet werden, da es hier weniger zu Verschmutzungen kommt und  
eine gewisse Selbstreinigungskraft festzustellen ist.

Für die Pflasterung der Parkplatzflächen ist die Verwendung von gebrauchtem Kopfsteinpflaster  
vorgesehen, das soweit möglich aus dem örtlichen Bestand wiederverwendet werden soll.

Die Gehwege sollen in einem Plattenbelag ausgeführt werden, an dem seitlich zu den Fassa-  
den ein breiter durchgängiger Kleinstreifen anschließt, der die teilweise vorhandenen Vor-  
und Rücksprünge der Fassaden und Außentreppen ausgleicht.

Das Material des Plattenbelags wird im Rahmen der weiteren Planungen noch festgelegt.

Möglich wäre z.B. ein Belag, der an die noch in wenigen Teilbereichen vorhandenen Klinker-  
platten erinnert.

### Gründe für Asphaltbauweise

Aus wirtschaftlicher Sicht und aus Sicht der Dauerhaftigkeit sowie des künftig durchzuführenden  
Straßenunterhalts ist die Asphaltbauweise zu favorisieren.

Die Kosten sowohl für die Herstellung als auch für die Unterhaltung der Pflasterbauweise sind  
deutlich höher als bei einer Bauweise in Asphalt.

Eine erste überschlägige Kostenschätzung hat ergeben, dass durch die Pflasterung im Ver-  
gleich zur Asphaltbauweise Mehrkosten in Höhe von 1,3 Millionen Euro entstehen (ohne Förde-  
rung).

- Die Asphaltbefestigung kann besser „bearbeitet“ werden und ist daher von längerer Dauer-  
haftigkeit. Wenn die Asphaltdeckschicht verbraucht ist, kann diese Verschleißschicht im De-  
ckenerneuerungsprogramm ersetzt werden. Bei der Pflasterbauweise muss der gesamte  
gebundene Bereich erneuert werden.
- Ein weiterer Nachteil bei der Pflasterbauweise ist die Durchführung von späteren Aufgra-  
bungen. Sobald Sparten erneuert werden müssen und somit die Pflasterfläche geöffnet  
werden muss, wird das Gefüge des Betons gestört und es entsteht ein dauerhafter Mangel  
im Übergangsbereich. Weiterhin ist die Sperrzeit bei Betonflächen durch dessen Abbinde-  
verhalten um ein Vielfaches länger als bei Asphaltflächen. In Anbetracht der sowieso schon  
langen Bauzeit fällt dies jedoch kaum ins Gewicht.
- Der vorher genannte Punkt gilt selbstverständlich auch für den Straßenunterhalt.
- Da Wohnbebauung direkt angrenzend ist, ist auch der Punkt der Geräuschentwicklung bei  
Pflasterbelägen ein Thema und nicht vergleichbar mit der einer Asphaltbefestigung. Bei den  
zukünftigen Tempo 20 ist dieser jedoch als eher gering zu bewerten.
- Die Verkehrsführung für Radfahrer soll künftig über den Fahrbahnquerschnitt erfolgen. Auch  
hier ist hinsichtlich des Fahrkomforts eine Asphaltbefestigung einer Pflasterfläche vorzuzie-  
hen (Unebenheiten, Fugen, etc.). Festzuhalten bleibt jedoch auch, dass der Fahrkomfort bei  
geschnittenem Kopfsteinpflaster komfortabel ist, und nicht vergleichbar ist mit der beste-  
henden Pflasterung in der Hornschuchpromenade. Bereits umgesetzte Bereiche in der In-  
nenstadt zeigen eben genau dies.
- Markierungen auf Pflasterflächen sind von geringer Dauer.

### Sonstiges

In der Königswarterstraße befinden sich auf kompletter Länge alte sanierungsbedürftige Was-  
serleitungen aus dem Jahr 1933. Weiterhin befindet sich in der Königswarterstraße zwischen  
Luisenstraße und Gabelsbergerstraße eine sanierungsbedürftige Gasleitung. Vor einer Neuge-

staltung des Areals sind die sanierungsbedürftigen Leitungen auszuwechseln und auf neuer Trasse zu verlegen.

Die Arbeiten zur Neutrassierung sind sehr umfangreich. Die reine Bauzeit beträgt grob überschlägig ca. 7 Monate. Für die Vorbereitung des Projekts inkl. Planung und Projektierung wird ein Vorlauf von ca. 1 Jahr benötigt.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten 11.960.000 €	jährliche Folgekosten <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja Hst. 6300 9596 0000 Budget-Nr. im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh			
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

**Prüfung der Klimarelevanz:**

<input type="checkbox"/>	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
<input type="checkbox"/> -- Stark negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> - Negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> 0 Keine oder geringe Klimawirkung	<input type="checkbox"/> + Positive Klimawirkung	<input checked="" type="checkbox"/> ++ Stark positive Klimawirkung
<b>Begründung:</b> <input type="checkbox"/>				
<b>Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):</b>				

**Beteiligungen**

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

Fürth, 21.02.2023

gez. Lippert

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 15.03.2023**

Protokollnotiz:

Beschluss:

**Beschluss:**