

– Instruktionsverfahren: 17.10.2024 –
(westliche) Königstraße

Hier:

- Fahrradstraße zwischen Hans-Segitz-Steg und Obstmarkt,
- Einführung Kreisverkehr am Obstmarkt,
- Freigabe Radverkehr im Busbahnhof.

Vorerst (08.11.2024): Empfänger- und Rückmeldungen-Tabelle

Später (20.11.2024): Abwägungsvorschlag zu den eingegangenen Stellungnahmen

Stellungnehmender #fd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #fd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #fd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
Abfallwirtschaft	Abf	Keine Rückmeldung, damit o.E.	
Amt für Brand- und Katastrophenschutz	ABK	o.E.	
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub	ADFC	<p>Wir begrüßen sehr das Bestreben der Stadt Fürth, Fahrradstraßen zu installieren und so dem Radverkehr deutliche Verbesserungen zu bringen - insbesondere auf den Vorrangrouten des verabschiedeten Radverkehrskonzeptes.</p> <p>Wir finden es auch sehr begrüßenswert, dass damit endlich die Durchfahrt durch den Busbahnhof für Fahrradfahrer freigegeben wird. Mangels echter Alternativen, was man an den vielen Radfahrern sieht, die da heute schon durch fahren, ist das längst überfällig.</p> <p>Wir sehen nur einen Kritikpunkt: die Senkrechtaufstellung (Querparker) vor dem Marktplatz bietet ein hohes Konfliktpotential, da die Parkmanöver den Verkehrsfluss behindern und damit zu Unfällen führen. Sie sind daher abzulehnen. Der „Leitfaden für die Praxis, Deutsches Institut für Urbanistik“ (referenziert im Musterblatt Radverkehr Bayern, Stand April 2024) empfiehlt deswegen Längsparken in Fahrradstraßen und die VwV-StVO schreibt sogar deutlich: „Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.“</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Der Platz ist relativ neu gestaltet und Teil eines Bauensembles. Um den Eingriff hier gering zu halten wird von einem Umbau zunächst abgesehen. Eine Sperrung ohne Alternativnutzung wäre schwer vermittelbar. Daher wird hier von dem Grundsätzlichen Verzicht auf Senkrechtparkständen in Fahrradstraßen abgewichen. - Durch Markierung wird ein Sicherheitstrennstreifen von 1,00 m (Regelmaß) hergestellt. Für den Kfz-, besonders den Busverkehr bleibt weiterhin die gesamte Fahrbahnbreite uneingeschränkt nutzbar.
Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung	AWS	<p>Grundsätzlich o.E.</p> <p>Anm.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zufahrtsbeschränkung der Fahrradstraße soll um den Zusatz „Zufahrt zu den Geschäften frei“ ergänzt werden. - Im Interesse der notwendigen Anlieferung der Geschäfte sollte auf der Nord-/Ostseite die bisherige Halteverbotsregelung beibehalten werden, um den Geschäften eine Anlieferung und Ausladen zu ermöglichen - Querungsmöglichkeit auf Höhe Königstraße 65/67 soll weiterhin verdeutlicht werden. Dies entspricht dem Wunsch der Händler in der Altstadt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Ergänzung zur Zufahrtsbeschränkung wird mit SVA abgestimmt und in Ausführungsplanung berücksichtigt. - Halteverbote sollen wie im Bestand angeordnet werden. - Fußgängerüberwege (FGÜ) dürfen nicht unmittelbar vor Haltestellen liegen, da sonst Fußgängern plötzlich hinter einem haltenden Bus auftauchen können und vom Gegenverkehr erst spät gesehen werden. Daher wird an dieser Stelle kein FGÜ markiert. Es wird eine ungesicherte Querungsstelle nach DIN 32984 hergestellt, um den Bereich, der zum Queren vorgesehen ist zu verdeutlichen und Seh- und Gehbeeinträchtigten Personen das Queren zu erleichtern. Zusätzlich besteht in diesem Bereich eine flächige Rotmarkierung, welche zu einer erhöhten Aufmerksamkeit führen soll.
Bauaufsicht/Untere Denkmalschutzbehörde	BaF/UDS	o.E.	
Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V.	BBSB e.V. Mfr.	Keine Rückmeldung, damit o.E.	

Stellungnehmender #fd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #fd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #fd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
Beauftragte:r für die Belange von Menschen mit Behinderung	SzA	<p>Grundsätzlich o.E. Anm.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Königstraße Übergang Bella-Rosenkranz-Straße: Auf den Plänen ist nicht gut erkennbar wie die Führung des Radverkehrs erfolgen soll und in wie weit Fußgänger: innen davon beeinträchtigt werden könnten. - Übergang Waagplatz zum Obstmarkt: Der Gesamte Obstmarkt ist für Menschen mit Behinderung extrem unübersichtlich. Kreisverkehre sind vor allem für Menschen mit einer Sehbehinderung nicht geeignet, weshalb ich mich generell gegen diese ausspreche. Sofern es sich nicht verhindern lässt Kreisverkehre einzurichten, müssen Zebrastreifen angelegt und nach DIN 32984 mit Bodenindikatoren versehen werden, um eine Sichere Möglichkeit der Querung zu schaffen. Als Anhang füge ich Ihnen entsprechendes Material zur barrierefreien Gestaltung von Kreisverkehren bei. - Fahrradweg Ludwig-Erhardt-Straße zum Obstmarkt: Die Situation ist an dieser Stelle nicht gut gelöst, denn es muss zunächst der Radweg gequert werden, um auf den Gehweg in die Ludwig-Erhardt-Straße bzw. Richtung Rathaus zu gelangen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Radverkehr kann über die Nullabsenkung zwischen Königstraße und Bella-Rosenkranz-Straße ein- und ausfahren. Die Gehwegnase dient nicht als Querungsstelle für den Fußverkehr, da in der Gegenüberliegenden Haltestelle keine Querung hergestellt werden kann. - Fußgängerüberwege (FGÜ) dürfen nicht unmittelbar vor Haltestellen liegen, da sonst Fußgängern plötzlich hinter einem haltenden Bus auftauchen können und vom Gegenverkehr erst spät gesehen werden. Daher wird an der Einmündung Königstraße und Busbahnhof kein FGÜ markiert. Es wird eine ungesicherte Querungsstelle nach DIN 32984 hergestellt, um den Bereich, der zum Queren vorgesehen ist zu verdeutlichen und Seh- und Gehbeeinträchtigen Personen das Queren zu erleichtern. Zusätzlich besteht in der Einmündung Königstraße eine flächige Rotmarkierung, welche zu einer erhöhten Aufmerksamkeit führen soll. An der Einmündung Mohrenstraße wird ein FGÜ mit Auffindestreifen und Richtungsfeld nach DIN 32984 hergestellt. Es besteht jeweils ein 3 cm Bord. - Am Radweg zwischen Ludwig-Erhardt-Straße und Obstmarkt wird die Planung so angepasst, dass eine Querung mit Gehwegbelag den Radweg unterbricht. Die Unterbrechung durch Gehwegbelag soll verkehrsberuhigend wirken und den Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr abmildern. - Die exakte Ausgestaltung der Querungsstellen ist nach DIN 32984 anzufertigen und wird im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung festgelegt.
Grünflächenamt	GrfA	o.E.	
Gleichstellungsstelle	GST	o.E.	
	Infra	<p><u>Wasserversorgungsnetz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - In dem betroffenen Bereich der Königstraße befindet sich teilweise eine sehr alte großdimensionierte Wasserleitung DN 300 aus dem Jahr 1929. - Das Material in dieser Dimension ist sehr starkwandig und daher treten an solchen Leitungen kaum Störungen auf. Dies kann auch an dieser Wasserleitung festgestellt werden, die trotz des Leitungsalters noch komplett störungsunauffällig ist. - Daher ist die Wasserleitung auch noch nicht zur Auswechslung vorgesehen. - In den nächsten Jahren muss jedoch aufgrund des Leitungsalters damit gerechnet werden, dass bei einem Anstieg der Rohrbruchhäufigkeit auch größeren Baumaßnahmen in der Königstraße zur Leitungsauswechslung dieser Wasserleitung notwendig werden. - Vor Beginn der Baumaßnahme ist der infra fürth gmbh rechtzeitig die Baubeginnsanzeige zu übermitteln, um vor Baubeginn eine Leitungs- und Armaturenkontrolle durchführen zu können. 	<p>Verkehr Fahrradstraßen allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für den Betrieb ergeben sich in der Fahrradstraße westliche Königstraße keine weiteren Einschränkungen. Alle Bushaltestellen, inklusive Standplätze bleiben erhalten und uneingeschränkt anfahrbar. Die nutzbare Fahrbahnbreite bleibt unverändert. Die Randmarkierung wird abweichend vom Fahrradstraßenstandard in Blockung markiert, damit das Überfahren im Begegnungsfall auch optisch verdeutlicht wird. Insgesamt wird die Geschwindigkeit von 20 km/h auf 30 km/h erhöht, was zu einer tendenziellen Beschleunigung des ÖPNV führt. Eine

Stellungnehmender #fd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #fd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #fd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
		<ul style="list-style-type: none"> - Die allgemeinen Auflagen zu Strom-, Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen sind beim Bau zu berücksichtigen. <p><u>Verkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - die geplante Einrichtung einer Fahrradstraße in der westlichen Königstraße sowie die Öffnung des Busbahnhofes für den Radverkehr, wird seitens der infra fürth verkehr gmbh äußerst kritisch gesehen und beide Maßnahmen aus den nachfolgend genannten Gründen abgelehnt. <p>Fahrradstraße(n) allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Einführung von Fahrradstraßen auf Trassen die auch vom ÖPNV, insbesondere von Linienbussen, befahren werden, führt aus Sicht der infra fürth verkehr gmbh zu einem erheblichen Interessenskonflikt. Die Einschränkungen, die sich daraus für den Busverkehr ergeben würden, führen zwangsläufig zu einer Angebotsverschlechterung für den ÖPNV-Kunden. Aus diesem Grund sollten Fahrradstraßen nur dort eingerichtet werden, wo es zu keinem Interessenskonflikt mit dem ÖPNV kommt. <p>Busbahnhof</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus Sicht der infra fürth verkehr gmbh werden Bus- und Radverkehr auf den begrenzten Flächen im Bereich des Busbahnhofes zu nah aneinander geführt, was zu potenziellen Konfliktpunkten und Sicherheitsrisiken sowie Fahrzeitverzögerungen führt. - Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße bzw. die Freigabe für den Radverkehr und der damit zu erwarteten Steigerung des Radverkehrs in diesem Bereich, ist davon auszugehen, dass sich die Situation maßgebend verschärfen wird. <p>Kreisverkehr Obstmarkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Umgestaltung des Obstmarktes zu einem Kreisverkehr zur Entflechtung der Verkehrsarten befürwortet die infra fürth verkehr gmbh. Insbesondere auch deswegen, weil die Busse nach Einfahrt in den Kreisverkehr vorfahrtsberechtigt sind. - Allerdings gilt anzumerken, dass Radfahrende vom Grünen Markt kommend erfahrungsgemäß nicht immer die Kreisverkehrsführung beachten werden. Dies könnte zu gefährlichen Situationen mit dem Busverkehr führen. Zudem könnte auch die Führung des Radweges von der Ludwig-Erhard-Straße aus kommend zu ähnlich gelagerten Situationen führen. Daher sollte bei der Beschilderung im Bereich des geplanten Kreisverkehrs explizit auf den Busverkehr hingewiesen werden. <p>Lieferverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Lieferverkehr sollte in den Busbahnhof nur innerhalb der Zeitfenster von 5 bis 6 Uhr sowie von 9 bis 11 Uhr einfahren dürfen. Zudem wäre es sinnvoll, die Zufahrt nur über die Rathauskreuzung und die Ausfahrt nur in Richtung Grüner Markt bzw. Mohrenstraße zu gestatten (Fahrtrichtung nur von Ost nach West). Die Einfahrt aus Richtung Grüner Markt sollte für den Lieferverkehr untersagt werden. 	<p>Angebotsverschlechterung lässt sich hieraus nicht erkennen.</p> <p>Busbahnhof</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Freigabe des Radverkehrs im Busbahnhof wurde bereits Beschlossen: BWA: SpA/1008/2022 (RVK) Stadtrat: SpA/1009/2022 (Königstr./Rathauskreuzung) - Die vorliegende Planung ist Konsens aus drei Workshopterminen zwischen der Verkehrsplanung und Infra Fürth verkehr GmbH! Es wurde sich auf eine Fläche ohne markierte Fahrgasse geeinigt, da so die Fahrbahn, je nach Begegnungsfall flexibel verwendet werden kann. Die Zick-Zack-Markierung hat den Zweck die Haltepositionen anzuzeigen und ein durchgehendes Fahren des Radverkehrs am rechten Fahrbahnrand zu unterbinden. Die Piktogramme markieren die Fahrgassenmitte zur besseren Orientierung. - Es wird weiterhin keine Benutzungspflicht im Busbahnhof, sondern lediglich eine Duldung des Radverkehrs durch Freigabe auf dem Bussonderfahrstreifen geben. Die subjektiv sicherere, aber umwegige Verbindung über Ludwig-Erhardt-Straße wird ebenfalls ausgebaut und steht als alternative Führung zur Verfügung. - Mit Einführung von T20 ist die Geschwindigkeit von Rad und Bus angeglichen, sodass es nicht zu einem Ausbremsen kommt. Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wird durch die Geschwindigkeitsangleichung erhöht. - Die derzeit bestehenden Konflikte durch ungeordnetes Radfahren am Obstmarkt und im Busbahnhof werden durch Ordnung und Kanalisierung des Radverkehrs abgemildert. <p>Kreisverkehr Obstmarkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - An der Einmündung der Königstraße ist der Fahrbahnteiler so ausgerichtet, dass er den Verkehr auf die Kreismitte lenkt und damit zu einer ordnungsgemäßen Benutzung des Kreisverkehrs beiträgt. - Die Einmündung des Radverkehrs aus der Ludwig-Erhardt-Straße ist mit abgesenktem Bordstein wartepflichtig. Bei Nichtbeachtung kann hier ggf. durch Ergänzung eines „Vorfahrt gewähren“-Schildes (Z205) nachjustiert werden. - Freigabe des Lieferverkehrs richtet sich nach dem Bestand und kann durch Beschilderung flexibel geändert werden.

Stellungnehmender #Ifd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #Ifd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #Ifd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
Liegenschaftsamt	LA	die betroffenen Flächen (Fl.Nrn. 446/11, 446/54 und 1468/2 Gemarkung Fürth) stehen unter Verwaltung des TfA, insofern bestehen seitens LA keine Einwände. Sollte sich bei der weiteren Planung ergeben, dass Grunderwerb erforderlich wird, bitten wir um möglichst frühzeitige Beteiligung des LA.	
Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz, Umwelt und städtische Forste	OA	Immissionsschutz: - o.E. Bodenschutz und Altlasten: - o.E. Wasserrecht (Allgemein): - o.E. Wasserrecht (wassergefährdende Stoffe): - o.E. Naturschutz: - Der Sicherheitsabstand zu Bäumen muss mind. das Vierfache des Stammumfangs (auf 1 m Höhe gemessen) bzw. 2,50 m bei kleineren Stammumfängen (von unter 63 cm) betragen. Die Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen (R SBB) sind zu beachten. Sämtliche Arbeiten im Umgriff zu erhaltender Bäume sind in Handschachtung auszuführen. - Sollte der Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden können oder die Leitungsverlegung trotz eingehaltenen Sicherheitsabstandes im Wurzelbereich geschützter Bäume stattfinden, ist bei der Stadt Fürth – Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz eine Befreiung von den Verboten der BSchV zu beantragen. - Kronentraufbereiche von geschützten Bäumen dürfen grundsätzlich nicht als Baustelleneinrichtungsfläche oder Baulagerfläche verwendet werden.	Naturschutzbelange sind in der Ausführung zu beachten.
Pflegschaft Geh- und Radwege		Keine Rückmeldung, damit o.E.	
Pflegschaft öffentliche Anlagen		o.E.	
Polizeidirektion	PI	o.E.	
Seniorenbeauftragte:r	SenB	Keine Rückmeldung, damit o.E.	
Seniorenrat	SenR	o.E. Anm.: Die Radweggestaltung zwischen Obstmarkt und Ludwig-Erhard-Straße sollte breiter angelegt werden, da in der Ludwig-Erhard-Straße gegenläufiger Radverkehr stattfindet.	Der angesprochene Radweg ist nur für die Fahrbeziehung von der Ludwig-Erhard-Straße zum Obstmarkt vorgesehen. Die bauliche Gestaltung unterstreicht dies. Die Führung der Gegenrichtung verläuft über die Ausfahrt Mohrenstraße und dann in die Ludwig-Erhard-Straße. Zur komfortableren Einfahrt wird hier die Gehwegnase reduziert. Die Breite bleibt bestehen, da sie für den Einrichtungsverkehr ausreichend ist.
Bauleitplanung, Stadtgestaltung	SpA/BSG	Keine Rückmeldung, damit o.E.	
Stadtentwässerung Fürth	StEF	Die geplanten Fahrradabstellbügel [an der Einmündung Bella-Rosenkranz-Straße] befinden sich im Schutzstreifen [...] des städt. Mischwasserkanals der StEF. Den geplanten Standorten kann nur zugestimmt werden, wenn diese im Fall einer Kanalsanierung oder eines Notfalls auf Kosten den Betreibers etfernt werden. Die StEF weist außerdem darauf hin, dass die städt. Schächte und auch die Sinkkästen für Spülfahrzeuge zur Reinigung der Kanäle und der Sinkkästen jederzeit zugänglich sein	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmender #fd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #fd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #fd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
		müssen. Vorsorglich wird auf das Vorhandensein möglicher privater Grundstücksanschlusskanäle und Sinkkastenleitungen im Aufgrabungsbereich hingewiesen. Die privaten Grundstücksanschlusskanäle entnehmen Sie bitte aus den jeweiligen Entwässerungsakten der Registratur/Archiv Baureferat im Technischen Rathaus in der Hirschenstraße 2, Untergeschoss, Zimmer U 104 (Zugang über Treppenhaus an der Ecke Hirschenstraße / Rosenstraße).	
Straßenverkehrsamt	SVA	o.E. Anm.: Die exakte Ausgestaltung der Beschilderung und Markierung werden sich aus der verkehrsrechtlichen Anordnung ergeben.	
Telekom		<ul style="list-style-type: none"> - Nach derzeitigem Kenntnisstand sind <u>keine</u> Arbeiten der Telekom vorgesehen. - Ein Abstand von 0,5 m zu unseren Telekommunikationsanlagen ist einzuhalten. 	
Tiefbauamt	TfA	<p><u>TfA/StrP:</u> Fahrradstraße Hans-Segitz-Steg bis Obstmarkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - VwV-StVO zu Z244 weist darauf hin, dass auf Senkrecht- oder Schrägparkstände verzichtet werden sollte. Da es sich hierbei um einen relativ neugestalteten Bereich, eingefügt in das Bauensemble „Altstadt Fürth“ (E-5-63-000-9) handelt, sollte jedoch auch u.E. nach von einer Änderung dieser Parkstände abgesehen werden. - Da die Randmarkierung vom Standard abweichend ist wäre eine Festlegung für ähnliche Fälle für künftige Projekt wünschenswert. Die Notwendigkeit der Rotmarkierung z.B. an der Einmündung Rednitzhof und Taubenhof ist u.E. nach nochmals zu überprüfen. - Zur Herstellung des beschriebenen, vorgezogenen Gehwegs an der Bella-Rosenkranz-Straße wäre aufgrund der vorhandenen Neigungen ein größerer Bereich Gehweg aus-/wiedereinzubauen (Bella-Rosenkranz-Straße mit Mittelrinne und Einlauf, Gehweg mit Einseitneigung, außerdem anzupassender Telekomschacht). Zumal eine Querung gegenüberliegend nicht hergestellt werden kann sollten ggf. einfachere Möglichkeiten geprüft werden. <p>Kreisverkehr Obstmarkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Herangeführte Knotenpunktzufahrten sollen auf den Kreismittelpunkt gerichtet sein, um ein Ablenken und damit eine Verkehrsberuhigung zu erwirken. Die Arme (bzw. die Fahrbeziehung) Busbahnhof/westliche Königstraße führen nicht zu einem Umlenken vom Busbahnhof kommender Fahrzeuge (derzeit Buslinie 175, Taxis, zeitweise Lieferverkehr). - Wegen möglichen Konflikten mit Fußverkehr im Gehwegbereich zwischen Obstmarkt und Ludwig-Erhardt-Straße wird eine Führung des Radverkehrs über die Mohrenstraße und den Kreisverkehr für beide Richtungen gegenüber der Führung über den Gehweg bevorzugt. <p>Förderung/Kosten/Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Kosten für die Maßnahme (ohne Deckenbau und Ertüchtigung der Fahrbahn im Bereich des Busbahnhofs) belaufen sich als Kostenvoranschlag auf ca. 135.000,- €. - Wir weisen darauf hin, dass die für derartige Maßnahmen vorgesehene Haushaltsstelle für das Jahr 2025 bereits weitgehend ausgeschöpft ist (Fahrradstraße Leyher Straße, Kreuzung Erlanger Straße/Seeackerstraße, Radverkehr Billiganlage) und Mittel in ausreichender Höhe nicht zur Verfügung stehen. <p><u>TfA/StrV:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - o.E. <p><u>Anliegerleistungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus Sicht der Anliegerleistungen können keine Beiträge erhoben werden; somit grundsätzlich o. E. <p>Anm.:</p>	<p>Zu Fahrradstraße Hans-Segitz-Steg bis Obstmarkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus erwähnten Gründen wird von einer Sperrung bzw. einem Umbau der Senkrechtparkstände abgesehen. Durch Markierung wird ein Sicherheitstrennstreifen nach Regellaß von 1,00 m hergestellt. Für den Kfz-, besonders den Busverkehr bleibt weiterhin die gesamte Fahrbahnbreite uneingeschränkt nutzbar. - In der Ausgestaltung wurde sich an den Fahrradstraßenstandard sowie in abweichenden Fällen an die Musterblätter der AGFK Bayern gehalten. Der Fürther Fahrradstraßenstandard ist hier ggf. nachzuschärfen oder zu erweitern. Sollte sich während der Ausführungsplanung auf andere Gestaltungsgrundsätze geeinigt werden sind diese in die Planung entsprechend aufzunehmen. - Die Ausgestaltung des vorgezogenen Gehwegs kann im Rahmen der Ausführungsplanung angepasst werden. <p>Kreisverkehr Obstmarkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Ablenken im Kreisverkehr ist ohne grundhaften Umbau und unter Einhaltung der Busschleppkurven nicht herstellbar. Die Geschwindigkeit ist an den einführenden Armen auf 30km/h und 20 km/h reduziert, weshalb der verkehrsberuhigende Effekt der Ablenkung nur bedingt zu tragen käme. In Abwägung eines grundhaften Umbaus, um eine Ablenkung zu erzielen und den übrigen Vorteilen des Kreisverkehrs wird sich hier für eine Abweichung vom Regelfall entschieden. - Planung ist Anpassung an Praxis. Kanalisierung des wilden Schleichverkehrs macht die Situation übersichtlicher und damit sicherer. <p>Anliegerleistungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist notwendig, um Kreuzungscharakter zu erzeugen und Einfahrt von Kfz zu verhindern.

Stellungnehmender #lfd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #lfd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #lfd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
		<ul style="list-style-type: none"> - Ob das Ausbauen des Bestandspflasters/Asphaltieren vor dem Erhard-Segitz-Steg notwendig ist, ist fraglich, ebenso die Errichtung eines weichen Pollers. - Insbesondere der Bereich der Hs.Nrn. 7 bis 17, z.T. aber insgesamt wird in den Abendstunden derzeit häufig (rechtswidrig) geparkt. - Im Bereich der Angleichung des Pflasterbelags an die Einmündung der Ludwig-Erhard-Straße ist das nahe gelegene VZ 325.1 (u.a.) StVO ggf. zu versetzen <p><u>TfA/Bh:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund der geplanten umfangreichen Fahrbahnmarkierungen und der Rotbeschichtung, wäre es sinnvoll im Zuge der Maßnahme, die Asphaltdeckschicht im kompletten Bereich von Obstmarkt bis Maxbrücke zu erneuern. - Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass sich der Unterhaltungsaufwand für die Fahrbahnmarkierungen aufgrund der zusätzlichen Markierungen erheblich erhöht und dies bei den Haushaltsstellen der Unterhaltung von Markierungen berücksichtigt werden muss. - Die in der Planung dargestellte „Überfahrbare Pflasterung“ am Obstmarkt wird aufgrund der bekannten zu geringen Dauerhaftigkeit abgelehnt. Auch eine Pflasterung in gebundener Bauweise sollte aufgrund der massiven Scherkräfte ausgehend vom Busverkehr nicht geplant werden. Weiterhin wird auf die negative Geräusentwicklung von Pflasterflächen hingewiesen. - Das TfA/Bh hat mit dem kompletten Fahrbahnbelag entlang der Bushaltestellen zwischen Königstraße 71 bis 79 einen enormen Unterhaltungsaufwand. Mindestens alle 3- 5 Jahre müssen an der Asphaltdeckschicht aufgrund der massiven Spurrinnen Arbeiten wie z.B. Abfräsen der Wulste oder komplette Erneuerung der Deckschicht ausgeführt werden. Die Maßnahme sollte dazu genutzt werden, im genannten Bereich eine dauerhafte Betonfahrbahn herzustellen. - Entlang der Rathausseite sollte die verbleibende Restfahrbahn eine neue Asphaltdeckschicht erhalten. 	<p>TfA/Bh</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorgeschlagene bauliche Ergänzungen i.O., wenn förderfähig - Fahrbahnteiler an Ein-/Ausfahrten gehören zur Regelausführung eines Kreisverkehrs. Diese könnten auch als Markierung aufgebracht werden. Hier werden jedoch eine noch geringere Haltbarkeit und eine geringere Verkehrslenkungswirkung erwartet. Die Pflasterung wird nicht dauerhaft überfahren, sichert jedoch die Schleppkurven für Busse. Dazu sind die Flächen klein gehalten, sodass die Geräusentwicklung vertretbar scheint. Im Zuge der Ausführungsplanung wird sich mit Tfa über eine wirksame und langlebige Lösung besprochen. - Die Haltestelle Rathaus ist im Vorläufigen Haltestellen-Programm, Beschluss des Stadtrats vom 22.12.2021, in der Liste „d“ als „Weitere Bus-Haltestellen für einen barrierefreien Ausbau nach Tabelle 5 des Konzeptes“ eingeordnet. Mit ihrem barrierefreien Ausbau ist demnach bis auf Weiteres mittelfristig, etwa in den 2030er Jahren, zu rechnen. Ein solcher barrierefreier Ausbau müsste die Bordsteinverläufe deutlich verändern. Daher ist es wirtschaftlich nicht sinnvoll, jetzt eine langlebige Betonplatte zu errichten, die mit diesem späteren barrierefreien Ausbau nicht kompatibel ist und voraussichtlich lange vor ihrem Lebensdauerende wieder abgerissen werden müsste.
Versatel, 1&1		o.E.	
Vodafone/Kabel Deutschland		Keine Rückmeldung, damit o.E.	