

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	15.01.2025	öffentlich - Beschluss

Fahrradstraße westliche Königstraße sowie Öffnung des Busbahnhofes für den Radverkehr

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Anlage 1_Fahrradstraße_Westliche Königstraße_Plan1
 Anlage 2_Fahrradstraße_Westliche Königstraße_Plan2
 Anlage 3_Fahrradstraße_Westliche Königstraße_Plan3
 Anlage 4_Fahrradstraße_Westliche Königstraße_Plan4
 Anlage 5_Instruktionszusammenfassung_Fahrradstraße Königstraße
 Anlage 6_Klimaprüfung

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag der Referentin wird zur Kenntnis genommen.

Die Vorplanung zur Herstellung einer Fahrradstraße, Einrichtung eines Kreisverkehrs, sowie Organisation des Bus- und Radverkehrs im Busbahnhof wird beschlossen.

Sachverhalt:

Ausgangslage

Bislang gibt es trotz des hohen Radverkehrsaufkommens (1.266 Rad/Tag) zwischen dem Hans-Segitz-Steg und der Rathauskreuzung keine Radverkehrsanlage sowie keine Freigabe des Radverkehrs für den Busbahnhof. Durch dessen Öffnung sowie die Herstellung einer Fahrradstraße im westlichen Abschnitt der Königstraße kann eine durchgehende Radverkehrsführung auf dem im Radverkehrskonzept als Vorrangroute 1 festgelegten Abschnitt geschaffen werden. Die Planung schließt im Westen an den bestehenden Radweg der Würzburger Straße und im Osten an die beschlossene Planung (SpA/1009/2022) mit Radfahrstreifen in der Königstraße an.

Die vorliegende Vorplanung lässt sich in die folgenden drei Abschnitte gliedern:

1. Fahrradstraße Hans-Segitz-Steg bis Obstmarkt
2. Kreisverkehr Obstmarkt
3. Busbahnhof.

Planung

1. Fahrradstraße Hans-Segitz-Steg bis Obstmarkt

Markierungen

Die Fahrradstraße wird - soweit möglich - nach dem Fürther Fahrradstraßenstandard sowie dem Praxisbeispiel Dambacher Straße hergestellt. Mit der Markierung von durchgezogenen Breitstrichen an den Fahrbahnrändern, und einem Sicherheitsraum von 0,75 m, wäre die verbleibende Fahrgasse allerdings nicht breit genug für den Begegnungsfall Bus/Bus. Daher wird abweichend vom Fahrradstraßenstandard die Randmarkierung gestrichelt (B05/0,5) als überfahrbare Markierung hergestellt. Hierbei wurde sich an den Musterblättern der AGFK Bayern orientiert, welche ebenfalls gestrichelte Breitstrichmarkierungen am Fahrbahnrand empfiehlt.

Einmündungen

Die Einmündungen in diesem Abschnitt der Königstraße sind als Gehwegüberfahrten mit abgesenktem Bordstein ausgeführt und damit bereits untergeordnet. Gemäß des Fahrradstraßenstandards soll an Einmündungen eine B0,5/0,2 Furt markiert werden. Da in Kombination mit der B0,5/0,5 Markierung dabei ein unharmonisches Markierungsbild entstünde, und der Effekt der erhöhten Aufmerksamkeit nicht gegeben wäre, wird in der Königstraße keine B0,5/0,2 Furt an Einmündungen markiert. Stattdessen wird das prägendere Element der Roteinfärbung mit Pikogrammen an Einmündungen eingesetzt.

Die Ausfahrt aus dem gemeinsamen Geh- und Radweg der Bella-Rosenkranz-Straße ist im Bestand durch eine Zick-Zack Linie aus Eisennägeln auf dem Parkstreifen markiert. Da diese eher unscheinbar sind, wird die Ausfahrt gelegentlich zugeparkt. Für eine sicherere Ein- und Ausfahrt soll hier eine Gehwegnase hergestellt werden. Zur Freihaltung der Sichtfelder und zur Nutzung des verbleibenden Platzes zwischen Gehwegnase und benötigtem Parkstreifen, sollten Radabstellanlagen aufgestellt werden. Die Abmessungen der Pkw-Parkplätze sind nach Regelwerk (EAR 23) dimensioniert.

Aufgrund der gegenüberliegenden Bushaltestelle kann hier keine vollwertige Querungsstelle geschaffen werden. Von einer Verschiebung nach Westen hinter den Bushaltestellenbereich wird abgeraten, da sonst der Radverkehr aus und in die Bella-Rosen-Kranz-Straße teilweise auf dem Gehweg und zwischen der Außengastronomie von Haus-Nr. 70 geführt werden müsste.

Beschilderung/Geschwindigkeit

In der westlichen Königstraße besteht derzeit eine Tempo-30-Zone zwischen Uferstraße und Wilhelm-Löhe-Straße, sowie eine Tempo-20-Zone als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich zwischen Wilhelm-Löhe-Straße und Busbahnhof. In Fahrradstraßen gilt standardmäßig für alle Verkehrsteilnehmenden eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Um die Einheitlichkeit der Regelungen in Fahrradstraßen und die damit einhergehende Akzeptanz zu erhalten, wurde sich in Absprache mit dem Straßenverkehrsamt darauf geeinigt, die Tempo-20-Zone aufzuheben. Zudem wird durch diese Änderung keine drastische Erhöhung der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten des MIV erwartet. Die Fahrradstraße unterstreicht die Verkehrsberuhigung durch eine optisch schmalere Fahrgasse und der Beschränkung auf Anlieger- und Busverkehr. Der Straßencharakter des vormaligen verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs wird somit nur unwesentlich verändert. Der ÖPNV wird dadurch tendenziell beschleunigt und für den Radverkehr dürfte der Unterschied kaum wahrnehmbar sein.

Querschnitt

Der Querschnitt folgt den Empfehlungen der Regelwerke bei Linienbusverkehr in Fahrradstraßen (H RSV S.29) und setzt sich wie in Abbildung 1 dargestellt zusammen. Die Fahrgasse zwischen der Breitstrichmarkierung liegt bei 4,80 m. Der Begegnungsfall Kfz/Kfz (4,75 m), sowie das Begegnen von Rad und Bus (4,80 m), ist somit innerhalb der Markierung sicher möglich. Beim Begegnungsfall Kfz/Bus sowie Bus/Bus muss in den Sicherheitstrennstreifen ausgewichen werden.

Da nicht alle Begegnungsfälle innerhalb der Breitstrichmarkierung möglich sind, schafft eine einheitliche Fahrgassenbreite Klarheit darüber, wann ausgewichen werden muss, und wann nicht. Daher soll die Fahrgassenbreite von 4,80 m in der Fahrradstraße einheitlich und unabhängig der Bestandsbreite markiert werden. Insgesamt bedeutet das, dass der Sicherheitstrennstreifen zum Fahrbahnrand variiert. Zu Längsparkstreifen ist stets ein Mindestabstand von 0,75 m und zu Senkrechtparkstreifen 1,00 m vorgesehen.

Ausnahmen ergeben sich (1) im Bereich der Einmündung Hans-Segitz-Steg, (2) bei der durch die Schleppkurven notwendigen Kurvenaufweitung bei Haus-Nr. 19, sowie (3) im Bereich der Parkplätze am Grünen Markt. Um bei (1) eine abrupte Fahrbahnaufweitung im Haltestellenbereich zu vermeiden, wird die Breitstrichmarkierung (0,25 m) ab der Kurve (Haus-Nr. 3), stetig mit dem Fahrbahnrand im Abstand von 0,50 m geführt.

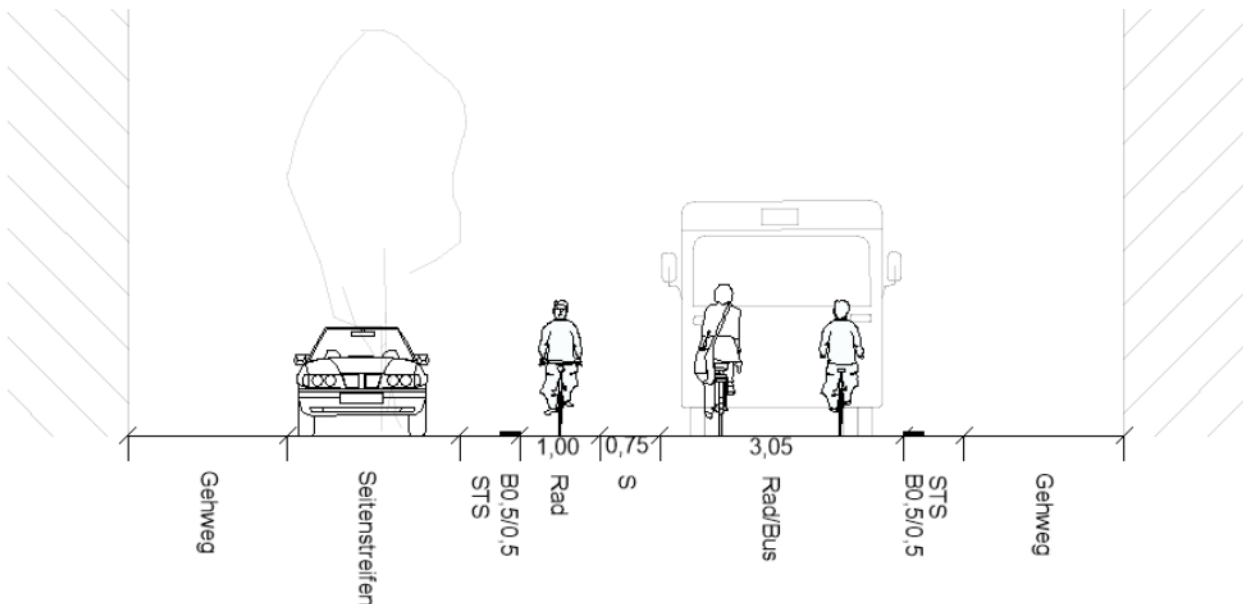


Abbildung 1: Regelquerschnitt Fahrradstraße

2. Kreisverkehr Obstmarkt

Bestand

Im Bestand ist am Obstmarkt zwischen Königstraße und Mohrenstraße jeglicher Verkehr zugelassen. Der überwiegende restliche Teil um die Glaspypyramide ist derzeit ein Bussonderfahrstreifen mit der Freigabe für den Taxi-Verkehr. Die Tempo-20-Zone wird hier aufgehoben. Derzeit wird trotz Verbot die Runde um die Glaspypyramide auch vom MIV zum Wenden oder Einfahren in den Busbahnhof genutzt. Zudem wird die südliche Ecke der Fahrbahn gelegentlich zum Parken missbraucht.

Planung

Anlehnend an seine bauliche Ausgestaltung soll der Obstmarkt als Kreisverkehr beschildert werden. Nicht nur wird dieser entgegen der aktuellen verkehrsrechtlichen Regelung ohnehin bereits von den Verkehrsteilnehmenden als ein solcher aufgefasst, ein Kreisverkehr hat zudem eine Entkoppelungsfunktion der unterschiedlichen Straßenarten, die an ihn anschließen (Fahrradstraße, Bussonderfahrstreifen, Einbahnstraße, Radweg). So können für jeden Arm die zugelassenen Verkehrsarten separat bestimmt werden. Durch die entsprechende Gestaltung der Ein- und Ausfahrten wird die jeweilige Regelung optisch verdeutlicht. Die Fahrbahnteiler an den Ein- und Ausfahrten sind wegen der Busschleppkurven überfahrbar auszuführen. Ein Kreisverkehr ist eine Standardsituation und damit für die meisten Verkehrsteilnehmenden schnell begreifbar, was der Verkehrssicherheit dient.

Über die Ludwig-Erhard-Straße führt eine Radverbindung in die Innenstadt und zum Rathaus. Die Rücknahme der Pflaster Nase soll dort das Einfahren für den Radverkehr in Richtung Rathaus erleichtern. In der Gegenrichtung ist gegenwärtig zu beobachten, dass der Radverkehr sich zwischen Haltebereich, Aufzug und Gastrobereich einen Weg über den Gehweg sucht und dann, teilweise im Gegenverkehr, zur Königstraße in Richtung Grüner Markt fährt. Besonders mit dem Busverkehr entstehen hier gefährliche Situationen. Daher soll der Radverkehr durch einen asphaltierten Weg geordnet in den Kreisverkehr geführt werden. Durch den abgesenkten Bordstein ist dieser, wie bei einem Kreisverkehr üblich, beim Einfahren wartepflichtig. Dieser asphaltierte Radweg wird im Kreuzungsbereich mit dem Fußverkehr durch Gehwegpflasterung unterbrochen. Dadurch soll Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr vorgebeugt werden.

An den Ein- und Ausfahrten sind entsprechend des Merkblatts für Kreisverkehre (FGSV) Querungen für den Fußverkehr in der Regel mit Fußgängerüberwegen (FGÜ) vorzusehen. Nach der Richtlinie für Fußgängerüberwege (R-FGÜ, FGSV) sollen FGÜs nur hinter Bushaltestellen angelegt werden, um ein plötzliches Auftauchen des Fußverkehrs hinter Bussen zu vermeiden. An der Ein- /Ausfahrt von Königstraße und Busbahnhof liegen die Haltestellenbereiche nah an den Einmündungen. Aus diesem Grund wurde sich gegen markierte Fußgängerüberwege entschieden. Es werden ungesicherte Querungsstellen nach DIN 18040-3 und 32984 hergestellt. An der Ausfahrt Mohrenstraße wird ein Fußgängerüberweg hergestellt.

3. Busbahnhof

Bestand

Im Bestand ist der Busbahnhof ein Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für Taxis und Lieferverkehr. Der Lieferverkehr ist lediglich von der Einfahrt aus der Rathauskreuzung zwischen 9 - 11h und 14 - 15h freigegeben. Derzeit gilt im Busbahnhof Tempo 50, auch wenn durch die Haltevorgänge dort selten 50 km/h erreicht werden.

Planung

Die Regelung der Freigabe für Taxis und Lieferverkehr soll beibehalten und um die Freigabe des Radverkehrs ergänzt werden. Als Anpassung an die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Freigabe des Radverkehrs wird die Geschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt. Durch einen durchgezogenen Breitstrich an der Einfahrt vom Obstmarkt sollen die problematischen Durchfahrten des MIV eingedämmt werden. Besonders in Kombination mit den Bus- und Rad-Piktogrammen im Einfahrtsbereich werden auch optisch auf der Fahrbahn die grundsätzlich erlaubten Verkehrsarten hervorgehoben.

Der Busbahnhof bietet in seiner Fahrbahnbreite Platz für zwei Haltebereiche jeweils am Fahrbahnrand und einer Fahrspur für einen Bus in der Mitte. Bei belegten Haltebuchten reicht bereits heute der Platz für die Begegnung von zwei Bussen nicht aus. Zudem können im Bestand keine Radfahrstreifen oder Schutzstreifen regelkonform untergebracht werden. Der Busbahnhof ist als direkte Verbindung allerdings ein wichtiger Abschnitt im Radverkehrsnetz, und wird bereits heute regelwidrig vom Radverkehr genutzt.

In Absprache mit der Infra wurde sich bei Workshopterminen auf eine markierungstechnische Lösung geeinigt. Die bestehende Breitstrichmarkierung wird entfernt, sodass der Raum nicht starr definiert wird. Durch die Wiederholung der Piktogramme werden die Fahrbahnmittle und durch die Zick-Zack Markierung die Haltepositionen angezeigt. Da nicht immer alle Haltepositionen belegt sind kann z. B. beim Ausweichen im Begegnungsfall dieser Platz je nach Bedarf genutzt werden.

An der Ausfahrt zum Obstmarkt ist durch die abknickende Einfahrt ein starkes Ausschwenken aus der Halteposition notwendig. Zum verbesserten Ausfahren und Betriebsablauf ist der Ausfahrbereich zu erweitern. Im Osten muss der Radfahrstreifen der Planung zur Königstraße / Rathauskreuzung (SpA/1009/2022) eingekürzt werden, um eine Regellösung nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV) zum Verflechten herstellen zu können.

Kosten

Fahrradstraßen sind im Allgemeinen über das Sonderprogramm Stadt und Land förderfähig. Es wird sich insbesondere dort um eine Förderung bemüht. Die Förderquote liegt hier bei bis zu 75 % bzw. bei finanzschwachen Kommunen bis 90 % der förderfähigen Kosten.

Umsetzung

Nachdem die Vorplanung beschlossen wird, wird diese dem Tiefbauamt übergeben. Das Tiefbauamt wird sobald als möglich direkt weiter an der Ausführungsplanung arbeiten und einen Förderantrag stellen, so dass eine Umsetzung noch in 2025 erfolgen kann.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten 135.000 €	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja Unterhalt €
Veranschlagung im Haushalt			
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Hst. 590095000000 RiF Budget-Nr.	im <input type="checkbox"/> Vwhh <input checked="" type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag: Mittel z.T. enthalten, fehlende Mittel werden beantragt.			

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
Begründung: 450 m Fahrradstraße				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

Beteiligungen

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

Fürth, 21.11.2024

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt Frühauf, Felix

Telefon: 0911/974-3348

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 15.01.2025

Protokollnotiz:

Beschluss:

Der Vortrag der Referentin wird zur Kenntnis genommen.

Die Vorplanung zur Herstellung einer Fahrradstraße, Einrichtung eines Kreisverkehrs, sowie Organisation des Bus- und Radverkehrs im Busbahnhof wird beschlossen.

Beschluss: einstimmig beschlossen

Ja: 14 Nein: 0 Anwesend: 14