

## I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	16.07.2025	öffentlich - Beschluss

### Fahrradstraße in der Austraße und Flößaustraße; hier: Vorplanungsbeschluss

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
---------------------------------	--

**Anlagen:**

Anlage 1\_2025-05-20\_Fahrradstraße Austraße-Flößaustraße\_Plan1  
 Anlage 2\_2025-05-20\_Fahrradstraße Austraße-Flößaustraße\_Plan2  
 Anlage 3\_2025-05-20\_Fahrradstraße Austraße-Flößaustraße\_Plan3  
 Anlage 4\_2025-05-20\_Instruktionszusammenfassung\_FS Austraße  
 Anlage 5\_2025-05-20\_FS-Austraße Sicherheitsaudit Abwägung  
 Anlage 6\_Klimaprüfung

**Beschlussvorschlag:**

Der Vortrag der Referentin dient der Kenntnis.

Die Vorplanung zur Herstellung einer Fahrradstraße wird beschlossen.

Die Vorplanung mit Radschutzstreifen in der Flößaustraße wird mit Mehrkosten von rund 20.000 € für einen Kabeltausch an der Ladestation beschlossen.

**Sachverhalt:**

### I. Planungsgrundlage

Die vorliegende Planung ist eine Fortführung der Fahrradstraße Dambacher Straße ([TfA/0367/2020](#)) durch die Austraße und Flößaustraße. Hierzu gab es im Bau- und Werkausschuss am 13.11.2024 einen Grundsatzbeschluss mit Planungsauftrag ([SpA/1179/2024](#)). Demnach soll die Austraße zwischen Kaiser- und Flößaustraße als Fahrradstraße geplant und die Vorplanung zur Beschlussfassung vorgelegt werden. In diesem Zusammenhang sind sowohl im Abschnitt Flößaustraße zw. Au- und Schwabacher Straße als auch im südlichen Teil der Austraße über die Jahnstr. bis zur Schwabacher Str. die Möglichkeiten zur Verbesserung der Radinfrastruktur zu überprüfen.

Bereits 2019 wurde die Austraße als Fahrradstraße zusammen mit der inzwischen realisierten Dambacher Straße als Fahrradstraße instruiert (seinerzeit inkl. Jahnstraße bis zur Schwabacher Str.). Als Fahrradstraße wurde jedoch nur die Dambacher Straße beschlossen und gebaut. Nun ist geplant, den nördlichen Abschnitt der Austraße (Kaiser-/Fuchsstr. bis Flößaustr.) und im weiteren Verlauf die Flößaustraße bis zur Neumannsstraße als Fahrradstraße auszuweisen. Dieser Abschnitt benötigt auf Grund des Straßenzustands derzeit keinen Aus- oder Deckenbau. Im weiteren Verlauf nach Süden ist die Fahrbahn von Au- und Jahnstraße in einem schlechten Zustand. Ein Vollausbau wäre hier notwendig.

Die Austraße zwischen Kaiser- und Flößaustraße sowie die Flößaustraße sind gemäß des Radverkehrskonzepts als Zubringerstrecke ausgewiesen. Im Radverkehrsnetz kann über die Flößaustraße langfristig eine Ost-West-Verbindung bis zur Leyher Straße ausgebildet werden.

Da sich der südliche Teil der Austraße sowie die Jahnstraße auf Grund des schlechten Straßenzustandes und der dort herrschenden Parksituation nicht für eine kurzfristige Umwandlung in eine Fahrradstraße eignen und sich die Flößaustraße als Ost-West-Verbindung besser eignet, wird diese Route weiterverfolgt.

## **II. Aktuelle Vorplanung**

Bei der vorliegenden Planung werden insgesamt 14 Kfz-Parkplätze zur Schaffung von Fuß- und Radwegen verwendet. In der Fahrradstraße werden dagegen 15 Fahrradparkplätze neu geschaffen. Diese befinden sich am Fahrbahnrand und tragen damit dazu bei, dass der schmale Gehweg (E-Ladesäule, Verkehrsschild) von abgestellten Fahrrädern und die Sichtfelder freigehalten werden. Insgesamt werden zu Lasten des fließenden Verkehrs und des Radverkehrs in Abwägung mit dem bestehenden Parkdruck 13 Pkw-Parkplätze erhalten. Davon 7 durch die Einrichtung einer Engstelle in der Austraße und 6 durch die Beibehaltung der Senkrechtparkstände in der Flößaustraße zwischen Hs-Nr. 23 und Ecke Neumannstraße.

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

1. Übergang Dambacher Straße/Austraße,
2. Fahrradstraße Austraße/Flößaustraße,
3. Abschnitt Eckart-Plaza.

### **1. Übergang Dambacher Straße/Austraße**

#### Ausgangslage:

In diesem Abschnitt besteht derzeit ein streckenbezogenes Tempo 30 Limit. Es besteht ein Radweg ohne Benutzungspflicht im Seitenraum in Fahrtrichtung Westen zwischen Neumannsstraße und Dambacher Straße. Nach Überquerung der Dambacher Straße ist der Radverkehr auf dem Gehweg mit Zusatzzeichen (VZ1022-10) freigegeben; in Gegenrichtung jedoch nicht. Aus Westen kommend wird der Radverkehr auf einem benutzungspflichtigen getrennten Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Mit Beginn der Bebauung wird der stadteinwärtige Radverkehr über die bestehende Querungsinsel in den Mischverkehr auf die Fahrbahn geleitet. Entlang der Dambacher Straße verläuft eine Fahrradstraße. Weitere Radinfrastruktur besteht nicht.

Die derzeitige Verkehrsbelastung in der Fuchsstraße stellt sich wie folgt dar:

DTV<sub>Rad</sub>: 109 Rad/Tag (ohne Gehwegfahrten)  
DTV<sub>Kfz</sub>: 8.915 Kfz/Tag  
SV-Anteil: 1,0 %

Aus der Fahrradstraße Dambacher Straße fahren rund 150 Rad/Tag aus und rund 120 Rad/Tag ein. Die zulässige Geschwindigkeit in der Fuchsstraße wurde bereits auf 30 km/h reduziert. Dennoch spricht die eher hohe Kfz-Belastung für einen gesicherten Übergang zwischen den beiden Fahrradstraßen.

Planung:

Der Übergang ist mit Radfahrstreifen für den linksabbiegenden Verkehr geplant. Somit kann der Radverkehr die Kfz-Fahrs Spuren einzeln und nacheinander queren. Die bestehende sowie die neu herzustellende Querungsinsel spannen den Raum in Mittellage hierfür auf und schützen vor unbeabsichtigtem Befahren durch Kfz. Beim Queren aus der Austraße in die Dambacher Straße kann, aufgrund der versetzten Einmündungen, nicht direkt auf den Linksabbiegestreifen gefahren werden. Zur Unterstützung und Verdeutlichung des Radverkehrs wird hier ein Radschutzstreifen angelegt.

Zur verbesserten Querung im Fußverkehr, Verkehrsberuhigung und Schutz des Radstreifens in Mittellage wird in der Kaiserstraße eine Querungsinsel hergestellt. Nördlich der Einmündung Austraße besteht ein zu schmaler Gehweg und es ist in der Grünfläche im Bereich der Gehwegparker ein Trampelpfad erkennbar. Zur Verbesserung der Situation soll der Gehweg auf 2,50 m verbreitert werden. Das Gehwegparken wird zur Freihaltung des Sichtfeldes der Querungsinsel in diesem Abschnitt untersagt.

Von Westen kommend wird der Radverkehr an der bestehenden Verkehrsinsel vom Zweirichtungs- in den Einrichtungsverkehr geteilt. Die bestehende Querungsinsel wird für die Querung von Fuß- und Radverkehr ausgebaut. Der Radverkehr wird niveaugleich über die Insel geführt. Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen geführt. Im Schatten der Insel werden Grünflächen mit 3 Bäumen als „Eingangstor“ hergestellt.

Da bereits eine Deckensanierung im Bereich zwischen Dambacher Straße und Neumannstraße angekündigt wurde, soll der Schutzstreifen bis zur Einmündung Neumannstraße fortgeführt werden. Somit kann auch ein Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Fahrzeugen in der Kaiserstraße geschaffen werden.

Das Linksabbiegen in die Austraße aus der Fuchsstraße vom Fahrstreifen neben dem Radstreifen ist weiterhin unter Berücksichtigung des Radverkehrs auf dem Radstreifen erlaubt. Der Radstreifen ist nicht die für Kfz-Nutzung freigegeben.

**2. Fahrradstraße Austraße/Flößaustraße**

Ausgangslage:

Die Austraße und Flößaustraße sind Teil einer Tempo-30-Zone. Die derzeitige Verkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

<u>Nörtl. Abschnitt Austraße</u>	<u>Westl. Abschnitt Flößaustraße</u>
DTV <sub>Rad</sub> *: 678 Rad/Tag	DTV <sub>Rad</sub> *: 381 Rad/Tag
DTV <sub>Kfz</sub> : 1.549 Kfz/Tag	DTV <sub>Kfz</sub> : 1.401 Kfz/Tag
SV-Anteil: 1,23 %	SV-Anteil: 1,28 %

\*DTV<sub>Rad</sub> ohne Gehwegfahrten

Gestaltung:

Die Fahrradstraße wird als Fortführung der Dambacher Straße in Ihrer Gestaltung dieser angepasst, um ein einheitliches Bild sowie einen Wiedererkennungseffekt für die Verkehrsteilnehmenden zu erzielen. Die Fahrgassenränder werden mit durchgezogenem Breitstrich und die Parkplätze mit Schmalstrich markiert. An Ein- und Ausfahrten wird der Breitstrich unterbrochen und zur Freihaltung eine Zick-Zack Markierung aufgebracht.

An der Kreuzung Austraße/Flößaustraße und Flößaustraße/Neumannstraße soll der Fahrradstraße Vorfahrt eingeräumt werden. Die flächige Markierung unterstützt die Erkennbarkeit der Regelung.

Zu Längsparkständen wird entsprechend dem Fürther Fahrradstraßen Standard ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m und zu Schrägparkständen 1,10 m (ERA Tab. 5, FGSV) hergestellt. Um Parkplätze zu erhalten, kommt es zwischen der Austr. 10 und Einmündung Flößaustraße zu einer Engstelle von rund 60 m. Die Randmarkierung wird hier als überfahrbarer unterbrochener

Breitstrich (B0,5/0,5) markiert. Der Begegnungsfall Pkw/Rad ist innerhalb der Breitstrichmarkierung sichergestellt. Der Begegnungsfall Pkw/Pkw ist mit Überfahren des unterbrochenen Breitstrichs sichergestellt.

Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte nach VwV-StVO in Fahrradstraßen grundsätzlich verzichtet werden. Unter Abwägung des hohen Parkdrucks in diesem Gebiet und der ausreichenden Fahrgassenbreite und Sicherheitstrennstreifen werden die verbleibenden Schrägparkstände zunächst nicht entfernt.

### 3. Abschnitt Eckart-Plaza

#### Ausgangslage:

Der Abschnitt ist Teil einer Tempo-30-Zone. Die derzeitige Verkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

DTV <sub>Rad</sub> :	147 Rad/Tag (ohne Gehwegfahrten)
DTV <sub>Kfz</sub> :	4.086 Kfz/Tag
SV-Anteil:	1,57 %

Im überwiegenden Teil der Au- und Flößaustraße lässt sich eine Fahrradstraße mit einfachen Mitteln bewerkstelligen. Problematisch ist der Abschnitt zwischen Neumannstraße und Schwabacher Straße, besonders im Bereich der Parkplatz/Parkhaus Ein- und Ausfahrten, da hier die Kfz-Belastung deutlich höher liegt. Die in Regelwerken empfohlene maximale Anzahl an Kfz in Fahrradstraßen liegt bei 2.500 Kfz/Tag.

#### Planung:

Aus verkehrsplanerischer Sicht soll die Fahrradstraße nicht in dem Bereich mit erhöhtem Kfz-Aufkommen hergestellt werden, da anzunehmen ist, dass der Radverkehr durch den hohen Kfz-Anteil nicht mehr den Vorrang genießen kann, der eigentlich die Grundfunktion einer Fahrradstraße ist. Ein Übergang in Mischverkehr (Bestand) wird kritisch gesehen, da somit eine bewusste Netzlücke zur Schwabacher Straße generiert wird, in der der Radverkehr auf dem konfliktreichen Abschnitt im Mischverkehr geführt wird. Genau an dieser Stelle braucht es jedoch eine gute und sichere Radinfrastruktur. Durch Drehung der Schrägparkstände zu Längsparkständen kann eine ausreichende Fahrbahnbreite für Radinfrastruktur geschaffen werden. Somit können Radschutzstreifen hergestellt werden. Die derzeit abmarkierten Schrägparkstände stehen auf einem ehemaligen baulich angelegten Längsparkerstreifen. Die beschriebene Änderung von Schräg- zu Längsparkern ist daher mit überschaubarem Aufwand umzusetzen. Zur Freihaltung von Sichtfelder an Ein-/ Ausfahrten werden vor Hs-Nr. 23 Fahrradstände aufgestellt und durch eine Grünfläche eingefasst. Insgesamt werden 8 Stellplätze und ein Lastenradstellplatz neu eingerichtet.

Am Kreuzungsbereich zur Schwabacher Straße bestehen zwei Behindertenparkplätze. Zur Herstellung von Radschutzstreifen werden diese weiter nach Westen verlegt. 1 Stellplatz wird in die Parkreihe vor dem Parkhaus Eckart-Plaza integriert. Der weitere Stellplatz wird vor die Hs-nr. 23 verlegt. Dieser Standort ist ebenfalls gut anfahrbar, jedoch weiter entfernt vom Eingang Ämtergebäude Süd. Der Stellplatz im Längsparkstreifen liegt dafür näher am Ämtergebäude. Durch die Sicherheitstrennstreifen zwischen Parken und Radinfrastruktur haben die Behindertenstellplätze künftig einen erweiterten Sicherheitsraum neben dem Parkstand.

#### E-Ladestation:

Kürzlich wurde durch die Infra Fürth eine neue E-Ladesäule in diesem Bereich aufgestellt. Mit Drehung der Parkstände kann im Bereich der Ladesäule, wie in Abb. 1 dargestellt, geparkt werden. Aufgrund der begrenzten Kabellänge an der Schnellladestation ist grundsätzlich nur ein Radius von ca. 4,0 m abgedeckt. Da die Station darüber hinaus seitlich mit einem Anfahrtschutz gesichert werden muss und sich hier entsprechende Revisionstüren befinden, welche zu Wartungs- und Reparaturzwecken geöffnet werden müssen, verkürzt sich der bedienbare Radius auf knapp 3,0 m. Es ist zudem vom Fahrzeug-Modell abhängig, an welcher Position der Lade-Anschluss verbaut ist. Damit ist die Kabellänge nicht für alle Fahrzeuge ausreichend. Der Lade-

säulenstandort ist ein Wunsch-Standort der Fürther Taxibetriebe, welcher an die Infra herange-tragen wurde. Nachdem eine Installation direkt in der Schwabacher Straße bei den Taxi-Ständen nur mit sehr großem Aufwand möglich gewesen wäre, wurde der Standort an die aktu-elle Position verschoben.

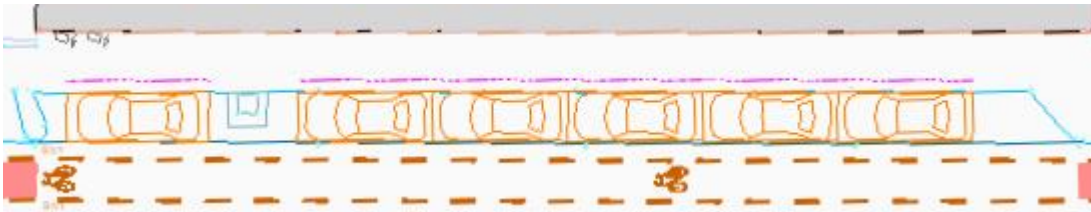


Abb. 1: mögliche Parkstandsaufteilung mit Fahrzeugdimensionen nach EAR 2023 (FGSV)

Für eine weitere Nutzbarkeit der Station bestehen die Optionen:

- Versetzen der Ladestation (ca. 20.000 €)
- Längeres Kabel (7-10 m) installieren (ca. 20.000 €)
- Verzicht auf Radinfrastruktur und behalten der Schrägparkplätze

Für eine Versetzung würden sich die Schrägparkplätze in der Flößaustraße vor Hausnum-mer 21 anbieten. Die Kosten von rund 20.000 € umfassen den Tiefbau für ca. 50 m zum nächs-ten Schrägparkplatz, Kabel bis zur Ladestation, Ladestation mit Fundament versetzen, elektrisch ab- und anschließen und Inbetriebnahme-Prüfung durchführen. Ein Kabeltausch ist ebenfalls mit Kosten von rund 20.000 € verbunden. Es fallen Kosten für die zwei neuen Lade-kabel, die Installation durch den Hersteller, die Inbetriebnahme-Prüfung sowie die Neueichung durch das Eichamt Nürnberg an. Aus Gründen der Effizienz und zur Reduzierung künftigen Aufwands wird ein Kabeltausch empfohlen.

### Einordnung in den Mobilitätsplan 2035+:

Mit Herstellung der Fahrradstraße werden folgende Ziele des Mobilitätsplans umgesetzt.

Schlüsselmaßnahmen:

- Umsetzung des Radverkehrskonzepts

Quick-Win-Maßnahmen:

- Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung des Fahrradparkens
- Öffentlicher Raum und Parkraum

### 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 %.

### Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen				jährliche Folgelasten			
<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	Ca. 150.000 €		<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Unterhalt		
Veranschlagung im Haushalt							
<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Hst.	6300.9502.6000	Budget-Nr.	im	<input type="checkbox"/> Vwhh <input checked="" type="checkbox"/> Vmhh		
wenn nein, Deckungsvorschlag: evtl. Fehlbetrag aus HH-Stelle Radfahren in Fürth: 5900.9500.0000							

**Prüfung der Klimarelevanz:**

<input checked="" 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 type="checkbox"/> ++ Stark positive Klimawirkung
<b>Begründung:</b> Grundsatzbeschluss/Planungsauftrag: SpA/1179/2024				
<b>Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):</b>				

**Beteiligungen**

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

Fürth, 16.04.2025

*gez. Lippert*

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

Stadtplanungsamt  
Frühauf, Felix

Telefon:  
0911/974-3348

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**