



**Umgestaltung der
Henri-Dunant-Straße und der Königsstraße
zwischen der
Kapellenstraße und Friedrichstraße**

Erläuterungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1	Darstellung des Vorhabens	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Lage der Baumaßnahme	3
1.3	Straßenbauliche Beschreibung	4
2	Begründung des Vorhabens.....	5
3	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	6
3.1	Linienführung im Lageplan.....	6
3.2	Linienführung im Höhenplan	7
3.3	Querschnittsgestaltung.....	8
3.3.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung.....	8
3.3.2	Fahrbahnbefestigung.....	10
3.4	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten.....	11
3.5	Leitungen	11
3.6	Baugrund / Erdarbeiten	11
3.7	Entwässerung.....	12
3.8	Straßenausstattung.....	12
4	Planungen Dritter	12
5	Grunderwerb.....	12
6	Kosten	12
7	Verfahren	13
8	Durchführung der Baumaßnahme.....	13

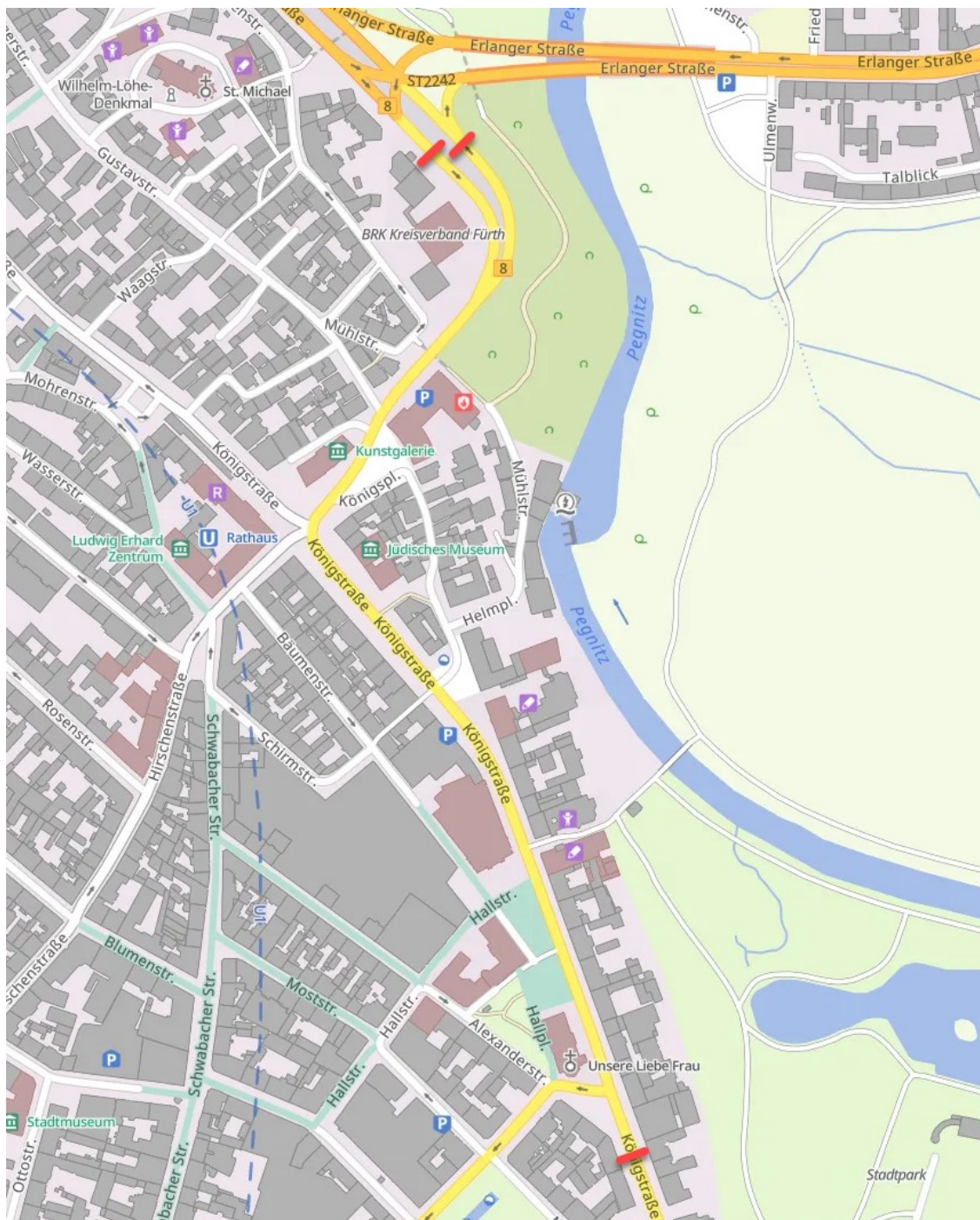
1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Stadt Fürth beabsichtigt die Henri-Dunant-Straße und die Königstraße zwischen der Kapellenstraße im Norden und der Friedrichstraße im Süden umzugestalten. Dabei sollen Radverkehrsanlagen angelegt werden.

1.2 Lage der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme befindet sich in zentraler Lage nordöstlich und südöstlich des Rathauses.



aus Bayernatlas

1.3 Straßenbauliche Beschreibung

Die Henri-Dunant-Straße mit der Straße am Königsplatz und die Königstraße sind Teil der Bundesstraße 8, welche durch Fürth führt. Sie haben einen vierstreifigen Querschnitt. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

Der Straßenraum soll neu gestaltet werden und allen Verkehrsteilnehmern gerecht werden. Die Straßen sollen künftig zur Förderung des Radverkehrs beidseitig Radverkehrsanlagen erhalten. Es sind 38 Baumpflanzungen vorgesehen, welche das Erscheinungsbild deutlich aufwerten, das Mikroklima verbessern und die Aufenthaltsqualität steigern.

Mit der Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen in der Königstraße wird eine durchgängige Radverkehrsachse bis zum Obstmarkt geschaffen. Die zusätzlich erforderlichen Flächen werden durch Reduzierung der Fahrstreifen zwischen den Knotenpunkten und durch Verzicht auf Parkplätze erreicht.

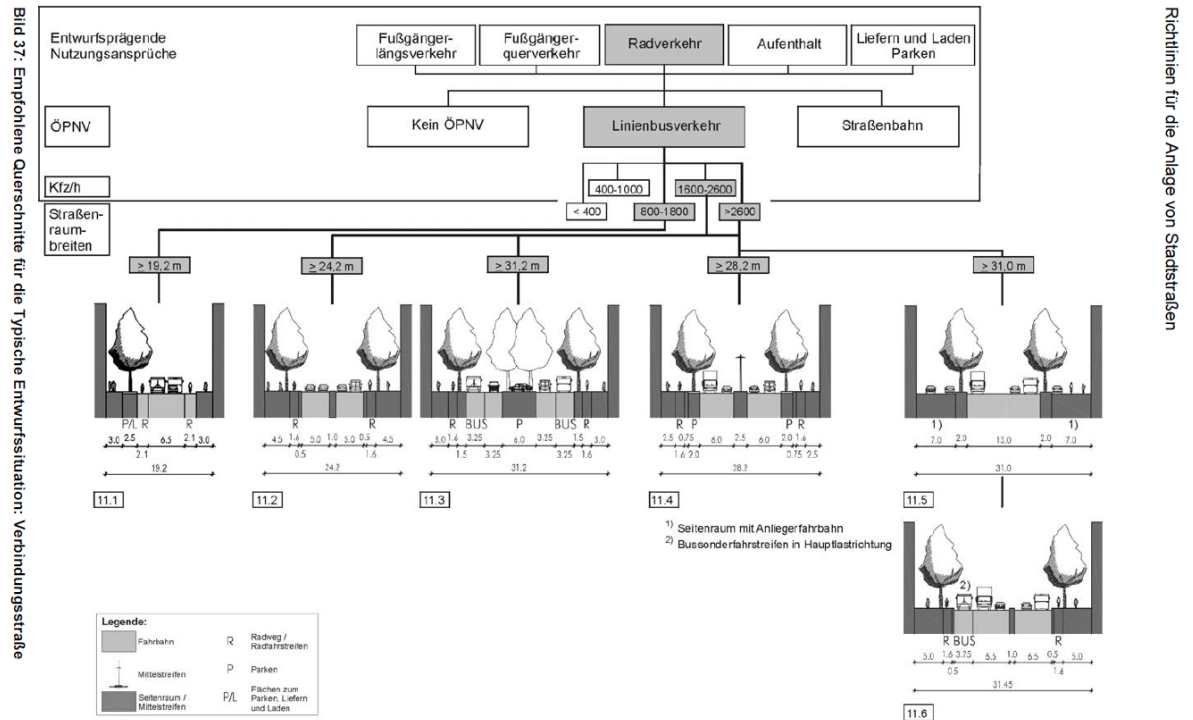
In den Knotenpunkten sind ausreichende Fahrstreifen für den motorisierenden Individualverkehr geplant, um einen leistungsfähigen Verkehrsablauf zu gewährleisten. Der Verkehrsfluss wird durch eine Verbesserung der Signaltechnik sicher gestellt. Dabei tritt durch kürzere Umlaufzeiten auch eine deutliche Verbesserung für Fußgänger an den Querungsstellen auf.

An der Rathauskreuzung (Südseite) wird für den Busverkehr eine gesonderte Busspur angeordnet. Auf ein Linksabbiegen in die Brandenburger Straße (122 Fahrzeuge am Tag) wird verzichtet, um die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu steigern.

Die Länge des Straßenabschnittes beträgt rund 810 m. Dabei entfallen auf die Henri-Dunant-Straße mit Straßenanteil am Königsplatz 305 m und auf die Königstraße mit der Rathauskreuzung 505 m.

2 Begründung des Vorhabens

Die Henri-Dunant-Straße und die Königsstraße sind Hauptverkehrsstraßen. Nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) werden sie als Verbindungsstraßen eingestuft.



Auszug aus der RAST

Bei Verbindungsstraßen spielen Radverkehr und Linienbusverkehr eine maßgebende Rolle – siehe grau hinterlegte Felder. Prägend sind ebenso die Baumreihen, welche in allen Straßenkategorien der Richtlinie enthalten sind. Die Königstraße erfüllt im Bestand diesen Anspruch nicht. Der Straßenraum ist mit der Verwirklichung von Radverkehrswegen neu aufzuteilen.

Die Signalanlagen im beplanten Abschnitt sind meist über 20 Jahre, die Steuertechnik über 10 Jahre alt. Mit Erneuerung der Signalanlagen und der Verbesserung der Signaltechnik kann ein zügiger Verkehrsfluss mit kürzeren Umlaufzeiten verwirklicht werden.

Durch den verbesserten Verkehrsabfluss und einem neuen Fahrbahnbelag wird sich der Lärmpegel reduzieren.

An der Henri-Dunant-Straße wird nordöstlich des Amtes für Soziales, Wohnen und Seniorenangelegenheiten der Neubau des Heinrich-Schliemann-Gymnasiums (HSG) entstehen. Es ist ein Linksabbiegen von Personenkraftfahrzeugen erforderlich. Der Straßenraum ist neu aufzuteilen.

Die Vorplanung dieser Maßnahme wurde im Januar 2023 vom Bau- und Werksausschuss, dem Wirtschafts- und Grundstücksausschuss und dem Stadtrat genehmigt.

3 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

3.1 Linienführung im Lageplan

Henri-Dunant-Straße

Die Straße erhält begrünte Mittelinseln und stadteinwärts einen Radfahrstreifen. Dieser beginnt in Höhe der Zufahrt zum BRK-Gelände. Der Querschnitt berücksichtigt eine mögliche Bushaltestelle. Der Rand der bestehenden beiden Insel wird zurückgesetzt.

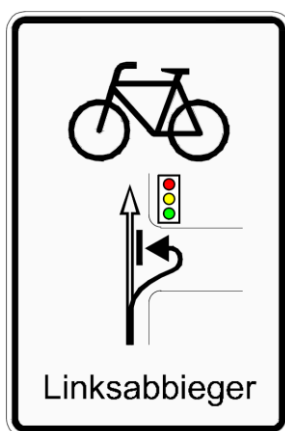
Stadtauswärts bleibt der Querschnitt ab dem HSG unverändert. Es wird lediglich eine Deckenerneuerung vorgesehen. Die vorhandene schmale Insel in der Kurve wird deutlich vergrößert. Damit kann der U-Turn genutzt werden, ohne in den fließenden Verkehr zu geraten. Die Insel ist groß genug, um bepflanzt zu werden.

In Höhe des neuen Gymnasiums und dem Ämtergebäude für den Sozialbereich werden Mittelinsel entstehen, welche bepflanzt werden. Zwischen den Mittelinseln entstehen Aufstellbereiche für die Linksabbieger zu den Tiefgaragen des Gymnasiums bzw. zum Ämtergebäude. Die Mittelinsel am Ämtergebäude wird bis zur Kreuzstraße verlängert und dient als Querung für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Gustavstraße und dem Königsplatz. Für Fahrzeuge aus der Kreuzstraße ist nur noch ein Rechtsabbiegen möglich.

Rathauskreuzung

Die Anzahl der Fahrstreifen in den 4 Ästen deckt sich mit dem Bestand. Die Breiten ergeben sich durch die erforderlichen Schleppkurven. Im Südast – vom Stadttheater kommend – wird die dritte Spur als Busspur ausgewiesen. Auf ein Linksabbiegen in die Brandenburger Straße wird verzichtet.

Im Knotenpunkt kommen Radfahrstreifen hinzu, welche im Zuge der Ampelschaltungen mit gesonderten Radfahrerampeln geführt werden. Das Geradeausfahren erfolgt mit kurzem Vorlauf zum Kfz-Verkehr. Für das Linksabbiegen der Radfahrer ist ein Einordnen in den Ablauf des rechten Astes erforderlich. Hilfreich ist das neue Hinweiszeichen in der nachfolgenden Abbildung.



Königstraße

Querungen für Radfahrer sind ebenso am Dr.-Henry-Kissinger-Platz, am Karlsteg und an der Friedrichstraße vorgesehen.

Auf der Ostseite der Königstraße sind Einzelbäume im Gehweg beim Jüdischen Museum Franken und künftig am Dr. Henry-Kissinger-Platz vorgesehen.

Weitere Bauminselfen werden zwischen den Längsparkplätzen bzw. den Flächen für Außenbereiche der Gastronomie angeordnet. Zwischen der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage wird eine Grünfläche mit einer Baumreihe von 4 Bäumen entstehen.

Die Einfahrt in die Tiefgarage City-Center (Parkhaus FLAIR) erfolgt künftig über eine Linksabbiegespur. Die bisherige Spur entfällt und wird dem Dr. Henry-Kissinger-Platz zugeschlagen.

Entlang dem Stadttheater werden zwei Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr zu Verfügung stehen, es kommen die beiden Radfahrstreifen hinzu.

Zwischen der Hallstraße und dem Karlsteg wird eine breite mit Lichtsignalen geregelte Querung für Fußgänger und Radfahrer entstehen. Die Fußgängerquerung zu Beginn der Bushaltestelle bleibt erhalten.

Der Fahrbahnrand der Bushaltestelle mit der neu gestalteten Fläche vor dem Amtsgericht und der Katholischen Kirche bleibt erhalten und wird nicht verändert. Die Bushaltestelle auf der Ostseite der Königstraße wird gegenüber der Haltestelle auf der Westseite neu entstehen und im Sinne einer Umweltspur ausgebildet.

Der Radverkehr wird beidseitig südlich der Bushaltestelle auf Schutzstreifen geführt. Die Längsstellplätze werden durch Bäume gegliedert.

Die Sichtverhältnisse an den anliegenden Zufahrten (Hinter-/Innenhöfe) sind in Bestand wie Planung eingeschränkt (Innenstadtlage mit begrenzter Flächenverfügbarkeit). Die vorliegende Planung versucht wo immer möglich, freihaltende Elemente (Grünflächen, sonstiges Pflaster) neben Zufahrten anzuordnen und so Beeinträchtigungen und Gefährdungen (neu hinzukommende Radverkehrsanlagen) zu minimieren. Weitere Maßnahmen wie Verkehrsspiegel zur Herstellung der Sicht aus den Zufahrten werden im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Straßenverkehrsamt abgestimmt.

Im Vergleich zur Vorplanung entfällt ein Parkplatz vor Haus-Nr. 123 wegen der Zufahrt der Busse zur neuen Bushaltestelle.

Die Einmündung der Friedrichstraße wird bis zur Alexanderstraße angepasst. Die Ränder orientieren sich an den Schleppkurven. Die Fußgängerquerung wird kürzer und auf beiden Seiten entsteht mehr Platz.

3.2 Linienführung im Höhenplan

Die Gradienten sind gebunden durch die vorhandene Fahrbahn und durch die Bebauung. Die künftige Höhe weicht daher nur minimal vom Bestand ab um am Fahrbahnrand eine ausreichende Längsneigung für die Entwässerung zu erhalten.

3.3 Querschnittsgestaltung

3.3.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Henri-Dunant-Straße

Bauanfang stadtauswärts (Bestand)

3,25 m	Rechtsabbiegestreifen
1,50 m	Radschutzstreifen geradeaus
2,40 m	Fahrstreifen geradeaus
<u>3,25 m</u>	Fahrstreifen PKW geradeaus und U-Turn
11,40 m	Gesamtbreite

Bauanfang stadteinwärts

3,25 m	Fahrstreifen PKW für U-Turn und TG HSG
3,50 m	Fahrstreifen
1,85 m	Radfahrstreifen
<u>3,00 m</u>	Parkstreifen incl. Sicherheitsabstand zum Radfahrstreifen
11,60 m	Gesamtbreite

bei HSG

1,50 m	Radfahrerschutzstreifen
2,40 m	Fahrstreifen
2,75 m	Mittelinsel bzw. TG Ämtergebäude
3,50 m	Fahrstreifen
1,85 m	Radfahrstreifen
0,75 m	Sicherheitsabstand zum Radfahrstreifen
2,00 m	Parkstreifen
<u>2,50 m</u>	Gehweg
17,25 m	Gesamtbreite

an Rathauskreuzung

$\geq 1,50$ m	Radschutzstreifen
$\geq 2,40$ m	1. Fahrstreifen
3,25 m	2. Fahrstreifen
2,50 m	Mittelinsel, Übergang
3,25 m	2. Fahrstreifen
3,50 m	1. Fahrstreifen
3,25 m	Fahrstreifen geradeaus, Rechtsabbieger Bus
1,85 m	Radfahrstreifen
<u>$\geq 2,50$ m</u>	Gehweg
$\geq 24,00$ m	Gesamtbreite

Brandenburger Straße

an Rathauskreuzung

6,65 m	Fahrbahnbreite (Bestand)
--------	--------------------------

Königstraße Nord

an Rathauskreuzung

1,85 m	Radfahrstreifen
3,55 m	Busfahrbahn
3,50 m	Busfahrbahn
<u>1,50 m</u>	Radschutzstreifen
10,40 m	Gesamtbreite

Königstraße Süd

an Rathauskreuzung

3,70 m	Gehweg
1,85 m	Radfahrstreifen
3,50 m	1. Fahrstreifen
3,25 m	2. Fahrstreifen
3,25 m	Busfahrstreifen
2,50 m	Mittelinsel, Übergang
3,00 m	2. Fahrstreifen
3,50 m	1. Fahrstreifen
1,85 m	Radfahrstreifen
0,75 m	Sicherheitsabstand zum Radfahrstreifen
2,00 m	Parkstreifen
<u>2,80 m</u>	Gehweg
31,95 m	Gesamtbreite

bei Stadttheater

2,50 m	Gehweg
1,85 m	Radfahrstreifen
3,25 m	Fahrstreifen
3,25 m	Fahrstreifen
1,85 m	Radfahrstreifen
0,75 m	Sicherheitsabstand zum Radfahrstreifen
2,00 m	Parkstreifen
<u>2,70 m</u>	Gehweg
18,15 m	Gesamtbreite

bei Bushaltestelle

2,80 m	Gehweg
3,00 m	Umweltspur (Bus und Radfahrer)
3,25 m	Fahrstreifen
3,25 m	Fahrstreifen
3,00 m	Umweltspur (Bus und Radfahrer)
<u>2,60 m</u>	Gehweg
17,90 m	Gesamtbreite

Am Bauende Richtung Gustav-Schickedanz-Straße

2,50 m	Gehweg
2,25 m	Parkstreifen
0,50 m	Sicherheitsabstand zum Radschutzstreifen
1,50 m	Radschutzstreifen
2,25 m	Fahrstreifen
3,25 m	Linksabbiegestreifen
2,25 m	Fahrstreifen
1,50 m	Radschutzstreifen
0,50 m	Sicherheitsabstand zum Radschutzstreifen
2,00 m	Parken
<u>2,50 m</u>	Gehweg
21,00 m	Gesamtbreite

3.3.2 Fahrbahnbefestigung

Die vorhandene Fahrbahn hat einen ausreichend und stabilen Oberbau von 70-80 cm. Dieser soll erhalten bleiben und eine neue Decke erhalten.

Durch die neue Querschnittsaufteilung gibt es Bereiche – z.B. an der Rathauskreuzung – wo die Fahrbahn breiter als der Bestand ist. Dort ist am Rand ein Vollausbau erforderlich.

Die Bemessung des Oberbaus erfolgt nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen – RStO 2012 – und dem Baugrundgutachten.

Es wird von einer Belastungsklasse **Bk 10** ausgegangen.

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus

Frostempfindlichkeit:	F2	55,0 cm
Frosteinwirkungszone:	II	+5,0 cm
Klimaunterschiede:	keine besonderen Einflüsse	+0,0 cm
Wasserverhältnisse:	günstig	+0,0 cm
Lage Gradiente:	geländegleich	+0,0 cm
Entwässerung:	über Abläufe, Rohrleitungen	-5,0 cm

Gesamtdicke:	60,0 cm
--------------	---------

Damit ergibt sich folgende Oberbaubefestigung für:

	Fahrbahn	Parken	Gehweg
Asphaltdecke	4,0 cm		
Asphaltbinder	8,0 cm		
Asphalttragschicht	14,0 cm		
Ausgebautes Granitgroßpflaster		16,0 cm	
Gesägtes Granitpflaster			8,0 cm
Sandsplitt		4,0 cm	4,0 cm
Schottertragschicht	15,0 cm		
wasserdurchlässige Asphalttragschicht		12,0 cm	12,0 cm
Frostschuttschicht	≥ 19,0 cm	≥ 18,0 cm	≥ 16,0 cm
Gesamtdicke:	≥ 60,0 cm	≥ 50,0 cm	≥ 40,0 cm

3.4 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Sämtliche Knotenpunkte und Einmündungen erhalten neue Ampelanlagen und eine neue Steuerungstechnik. Mit Erneuerung der Signalanlagen und der Verbesserung der Signaltechnik kann ein zügiger Verkehrsfluss mit kürzeren Umlaufzeiten verwirklicht werden.

Der Hauptknotenpunkt ist die Kreuzung am Rathaus. Die Anzahl der Fahrstreifen in den 4 Ästen deckt sich mit dem Bestand. Im Südast wird die dritte Spur als Busspur ausgewiesen. Auf ein Linksabbiegen in die Brandenburger Straße wird verzichtet. Radfahrstreifen kommen hinzu welche im Zuge der Ampelschaltungen mit gesonderten Radfahrerampeln geführt werden.

Die Einmündung der Friedrichstraße wird angepasst. Der Flächenverbrauch verringert sich zugunsten der Nebenflächen.

Die vorhandenen Zufahrten bleiben erhalten und werden an die neue Linien- und Gradientenführung angepasst.

3.5 Leitungen

Unter der Fahrbahn liegen zwei große Entwässerungskanäle auf rund 5 m Tiefe. In den Randbereichen befinden sich große Leitungspakete der infra fürth und Telekom.

In der Vorplanung wurden die Baumstandorte und Grüninseln mit dem Leitungsbestand abgeglichen und weitgehend berücksichtigt. In Teilbereichen ist eine Verlegung erforderlich.

Im Rahmen der Planung wurden Abstimmungsgespräche durchgeführt. Eine konkrete Leitungskoordinierung erfolgt in der weiteren Planung.

3.6 Baugrund / Erdarbeiten

Im Vorfeld zum Baugrundgutachten wurden 9 Bohrungen bis 1,30 m Tiefe und eine Beprobung der Schichten durchgeführt. Die Asphaltsschichten sind rund 20 cm stark. Darunter liegen Schottertragschichten bis zu einer Stärke von 50 cm. Anschließend folgt eine Sandschicht bis zu einer Tiefe von rund 0,80 m welche auf dem Naturboden, einer Grob- bzw. Mittelsandschicht aufliegt.

Die entnommenen Schwarzdeckenproben wurden als Ausbauasphalt ohne Verunreinigungen klassifiziert. Die darunter liegenden Auffüllungen (Schotter- bzw. Sandtragschichten) wurden als BM/BG-F1 eingestuft. Die Schadstoffbelastungen des natürlich anstehenden Bodens sind höher als die Auffüllungen. Der Naturboden ergab die Materialwertklasse BM/BG-F3.

Insgesamt liegen tragfähige, frostunempfindliche Schichten vor. Grundwasser wurde nicht angetroffen.

3.7 Entwässerung

Die Henri-Dunant-Straße steigt von der Ludwigsbrücke zunächst mit 3,5 % bis zum neuen HSG und anschließend bis zur Rathauskreuzung mit 1,5 % an.

Die Königstraße fällt von der Rathauskreuzung mit 0,4 % bis zur Hallstraße sanft ab und steigt anschließend mit 0,5 % bis zur Friedrichstraße an.

Die Entwässerung erfolgt über Rinnen am Fahrbahnrand in Straßenabläufe, welche an den Mischwasserkanal angeschlossen werden. Darüber hinaus ist geplant, die hierfür geeigneten Grünflächen zum Sammeln und Rückhalten von Regenwasser zu nutzen. Die drei Grünflächen im Bereich Neubau HSG bzw. BRK-Gebäude werden mit Sickermulden versehen. Die Borde werden unterbrochen, so dass geordnet in diese Flächen entwässert werden kann.

3.8 Straßenausstattung

Es werden neue Lichtsignalanlagen gesetzt.

Die Beschilderung und die Markierung erfolgen nach den entsprechenden Richtlinien und Empfehlungen. Die Standorte der Schilder werden im Zuge der Ausführung neu festgelegt.

4 Planungen Dritter

Das Heinrich-Schiemann-Gymnasium wird derzeit an der Henri-Dunant-Straße östlich des Amtes für Soziales, Wohnen und Seniorenangelegenheiten neu errichtet. Im Zuge des Neubaus wird der Gehwegbereich an der Straße mit gebaut.

Der Königsplatz und der Dr.-Henry-Kissinger-Platz werden neu gestaltet. Derzeit wird der Entwurf des Königsplatzes aufgestellt. Die Gestaltung des Dr.-Henry-Kissinger-Platzes liegt noch nicht fest. Sie wird im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbsgebietes Pegnitzquartier festgelegt. Die Zufahrt zur Königstraße wurde festgelegt.

5 Grunderwerb

Für die Durchführung der Baumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

6 Kosten

Die Baukosten für die Umgestaltung der Henri-Dunant-Straße und der Königstraße incl. der Grünanlagen wurden mit 5,6 Mio. Euro (brutto) ermittelt.

Es wird ein Zuwendungsantrag nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) gestellt. Vorgespräche mit der Regierung von Mittelfranken wurden bereits geführt.

7 Verfahren

Baurecht ist durch die Regelungen im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz gegeben.

8 Durchführung der Baumaßnahme

Mit dem Bau soll noch im Herbst 2026 nach der Michaeliskirchweih begonnen werden, das Bauende ist für Herbst 2029 vorgesehen.

Vorgesehen sind verschiedene Bauabschnitte.

Begonnen werden soll zunächst mit den Nebenanlagen (Radfahrstreifen, Parken, Gehweg) auf einer Straßenseite. Dazu gehören die Spartenverlegungen. Danach wird die Straßenseite gewechselt. Zum Schluss erfolgt die Deckenerneuerung der Fahrbahn.

Es soll mit dem östlichen Rand der Königsstraße zwischen der Friedrichstraße und dem Stadttheater begonnen werden. Anschließend folgt der Abschnitt bis zum Dr.-Henry-Kissinger-Platz und danach bis zur Rathauskreuzung.

Da der Straßenbau an der Henri-Dunant-Straße terminlich auch von der Errichtung des Gymnasiums abhängt, können sich in Abhängigkeit von der Gesamtfertigstellung dieses Projekts ggf. Änderungen ergeben.

Die Baumaßnahme wird während der Michaeliskirchweih unterbrochen.

Für Anlieger und Rettungsdienste sind Zufahrten während der Bauzeit zu gewährleisten.

Gez. Kucera