



Ausbau der westl. Königstraße zur Fahrradstraße zwischen Maxbrücke und Busbahnhof Rathaus

E r l ä u t e r u n g s b e r i c h t

Inhaltsverzeichnis

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

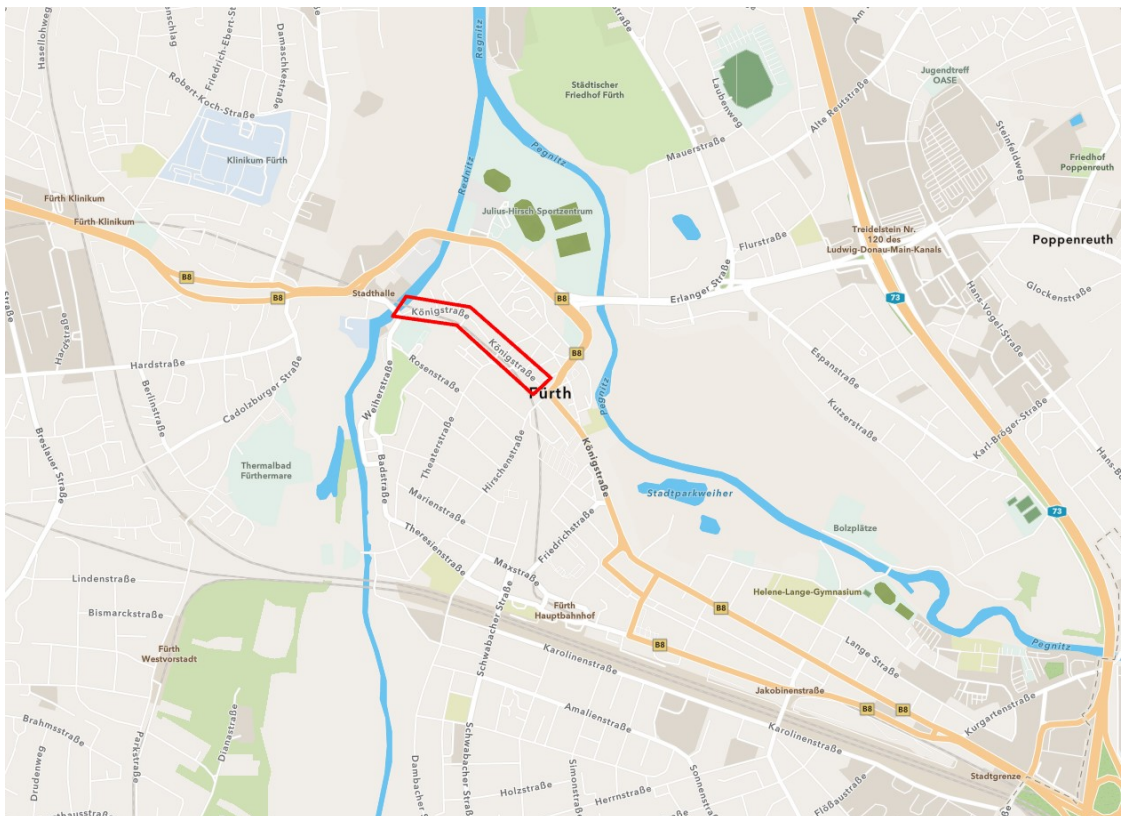
1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Stadt Fürth beabsichtigt die Königstraße zwischen der Einmündung Uferstraße / Maxbrücke und dem Busbahnhof Rathaus als Fahrradstraße auszuweisen. Die geplante Baumaßnahme beinhaltet auch die Umgestaltung des Kreisverkehrs Obstmarkt, sowie eine Neumarkierung der Bushaltestellen.

1.2 Lage der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme befindet sich im westlichen Abschnitt der Königstraße, zwischen dem Busbahnhof Rathaus und der Einmündung Maxbrücke.



1.3 Straßenbauliche Beschreibung

Die westliche Königstraße dient derzeit als Erschließungsstraße im Zentrum des Stadtgebiets Fürth.

Sie befindet sich innerhalb von Tempo 30- bzw. Tempo 20-Zonen (abschnittsweise).

Bei der Baumaßnahme handelt es sich im Wesentlichen um eine Umgestaltung des vorhandenen Straßenraumes mittels Markierung von Radverkehrsanlagen. Die bestehenden Fahrbahnrande und angrenzenden Seitenräume bleiben unverändert erhalten.

Die Fahrradstraße wird entsprechend den Regelwerken (u.a. HRSV, ERA und Fürther Fahrradstraßen Standard) hergestellt.

Die Gesamtlänge des umzugestaltenden Straßenabschnittes beträgt ca. 550 m.

Der Streckenabschnitt zwischen Hans-Segitz-Steg und Wilhelm-Löhe-Straße wird als Fahrradstraße mit Abgrenzung durch eine Breitstrichmarkierung entlang des Fahrbahnrandes mit einem Sicherheitstrennstreifen von min. 0,75 m ausgeführt.

Die Breite der verbleibenden Fahrgasse der Fahrradstraße beträgt in diesem Abschnitt 5,30 - 6,10m. Die angrenzenden Park- und Gehwegbereiche bleiben unverändert wie im Bestand erhalten.

Im Bereich der Engstelle am Gauklerbrunnen wurde zu den Senkrechtparkplätzen ein größerer Sicherheitstrennstreifen von 1,00 m gewählt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wurde die Mindesttrennstreifenbreite von 0,50m gewählt. Die Fahrgassenbreite ergibt sich dadurch mit 4,40 – 4,45m und wird als Engstelle gekennzeichnet. Der Begegnungsfall PKW – Bus kann weiterhin eingehalten werden.

Im Abschnitt zwischen Gauklerbrunnen und dem Kreisverkehr Obstmarkt wird ein durchgehender Sicherheitsabstand von 0,75m am südlichen Fahrbahnrand und eine Fahrgassenbreite von 5,55m (Begegnungsfall Pkw – Bus) gewählt. Am nördlichen Fahrbahnrand verbleibt ein Trennstreifen von ca. 0,70m.

Der Obstmarkt wird im Zuge dieser Maßnahme als Kreisverkehr ausgeführt. Der Kreisverkehr erhält zwei Einmündungen zur Königstraße und eine Einmündung in Richtung Mohrenstraße. Diese Zu- und Ausfahrten werden als gesicherte Fußgängerquerung mit Zebrastreifen und Fahrbahnteiler ausgeführt.

2 Begründung des Vorhabens

Mit der Umgestaltung der westlichen Königstraße wird eine positive Wirkung auf die Verkehrsqualität der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer erzielt. Durch die Schaffung von eigenständigem Verkehrsraum wird für die Radfahrer und Fußgänger ein komfortables und sicheres Fortbewegen ermöglicht. Durch die Freigabe mittels Zusatzzeichen kann eine ausreichende Erschließung der Anwohner und des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet werden.

3 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Die westliche Königstraße dient derzeit als Wohnstraße für die dort ansässigen Anlieger und ist als überwiegend als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) ausgewiesen.

In der Königstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Künftig wird der Bereich zwischen Maxbrücke und dem Busbahnhof als Fahrradstraße ausgebaut.

3.1 Verkehrsregelungen

Die Tempo-30 Zone (Kreisverkehr bis Uferstraße) bleibt wie im Bestand erhalten. Die Fahrradstraße dient der Bündelung des Radverkehrs und richtet dem Radverkehr Priorität ein. In einer Fahrradstraße dürfen grundsätzlich nur Fahrräder und E-Scooter fahren. In der westlichen Königstraße werden Anlieger, Linienverkehr und Zufahrt zu Geschäften mit Zusatzschildern erlaubt.

3.2 Linien- und Gradientenführung

Der Trassen- und Höhenverlauf bleibt wie im Bestand erhalten.

3.3 Querschnittsgestaltung

3.3.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Der vorhandene Straßenquerschnitt bleibt wie im Bestand erhalten und wird mittels Markierung neu aufgeteilt.

Die Fahrradstraße wird mit Abgrenzung durch eine Breitstrichmarkierung entlang des Fahrbahnrandes mit einem Sicherheitstrennstreifen von min. 0,50-0,75m ausgeführt.

Im Bereich von Senkrechtparkplätzen wurde ein größerer Sicherheitstrennstreifen von 1,00m gewählt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die Breite der verbleibenden Fahrgasse der Fahrradstraße beträgt damit 4,30 – 6,00m. Die angrenzenden Park- und Gehwegbereiche bleiben unverändert erhalten.

3.3.2 Fahrbahnbefestigung

Die Fahrbahnbefestigung bleibt im Wesentlichen wie im Bestand erhalten. Lediglich im Bereich der Kreuzung Maxbrücke erfolgt eine Deckenerneuerung. Es ist geplant, die derzeit in der Königstraße (Einfahrt Uferstraße/Maxbrücke) zurückgesetzte Haltlinie nicht wieder aufzubringen, um Konflikte zwischen vom/zum Hans-Segitz-Steg fahrenden Radfahrern und wartenden Kfz zu vermeiden. Die Ausfahrtsmöglichkeit aus der Stadthallenanlieferung ist dann neu zu regeln (Lkw/alle Rechtsfahrgebot, damit nur wenig Mehrverkehr in der Fahrradstraße). Die Entscheidung darüber obliegt insgesamt dem SVA.

3.4 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

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

3.5 Leitungen

Die Versorgungsträger wurden im Rahmen des Instruktionsverfahrens beteiligt.

Umbaumaßnahmen an bestehenden Versorgungsleitungen sind nicht erforderlich.

3.6 Baugrund / Erdarbeiten

Ein Baugrundgutachten ist nicht erforderlich.

3.7 Entwässerung

Die Entwässerung der Straße erfolgt weiterhin wie im Bestand über Straßeneinläufe in das städtische Kanalisationssystem. Im Bereich des Kreisverkehrs werden neue Straßeneinläufe gesetzt und an den Bestandskanal angebunden.

3.8 Straßenausstattung

Blindenleitelemente

Die bestehenden Bushaltestellen werden gemäß geltenden Richtlinien mit Blindenleitelementen ausgestattet.

Die Einmündungen am Kreisverkehr Obstmarkt werden als gesicherte Fußgängerquerung mit Zebrastreifen und Fahrbahnteiler ausgeführt.

Aufgrund der geringen Verkehrsstärke werden keine weiteren Querungsbereiche mit Blindenleitelementen ausgestattet.

Parkplätze

Die anliegenden Parkplätze bleiben wie im Bestand erhalten.

Radabstellanlagen

Es wird eine Radabstellanlage als Anlehnbügel in der Sperrfläche der Hausnummer 40 platziert, um Falschparken zu verhindern und dem Radverkehr Abstellmöglichkeiten anzubieten. Die genaue Ausführung der Anlehnbügel wird in der weiteren Planung festgelegt.

4 Planungen Dritter

Es liegt kein Zusammenhang mit anderen Maßnahmen vor.

5 Grunderwerb

Für die Durchführung der Baumaßnahme ist kein zusätzlicher Grunderwerb erforderlich.

6 Kosten

Die Gesamtkosten für die Umgestaltung der Fahrradstraße westliche Königstraße betragen laut Kostenberechnung 225.000,- € (brutto).

Es wird ein Zuwendungsantrag im Rahmen des Sonderprogramms Stadt und Land nach Erteilung der Projektgenehmigung gestellt.

7 Verfahren

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

8 Durchführung der Baumaßnahme

Der Zuwendungsantrag bei der Regierung von Mittelfranken wird nach Erteilung der Projektgenehmigung gestellt. Nach Erhalt des Bescheides hierfür wird das Ausschreibungsverfahren eröffnet. Der Zeitraum für das Zuwendungsverfahren kann nicht abschließend abgeschätzt werden, bei entsprechendem Fortgang ist jedoch geplant, die Maßnahme noch im vierten Quartal 2025 (nach der Michaeliskirchweih) zu beginnen.