

Radverkehrsanlagen in der Kieslingstraße und Asphaltierung Geh-/ Radweg Am Nordostbahnhof als Parallelführung zur Kieslingstraße

Entscheidungsvorlage

Ausgangssituation

Anlass der Straßenplanung in der Kieslingstraße ist die Verbesserung der Radinfrastruktur. Für Radfahrende in der Kieslingstraße zwischen dem Leipziger Platz und der Schafhofstraße gibt es aktuell kein zufriedenstellendes Angebot. Darüber hinaus besteht abschnittsweise ein Sanierungsbedarf des Fahrbahnbelags.

Planung

Zwischen dem Leipziger Platz und der Dresdener Straße kann an der Südseite für die stadtauswärtige Richtung ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m zzgl. eines Sicherheitstrennstreifens zum vorhandenen Längsparkstreifen von 0,50 m markiert werden. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist dieser nur in einer Richtung umsetzbar. Der Schutzstreifen kann von Linienbussen im Begegnungsfall mit größeren Fahrzeugen überfahren werden. Die stadtauswärtige Richtung wird der stadteinwärtigen gegenüber bei der Schutzstreifen-Einrichtung bevorzugt, da das Gefahrenpotential für Radfahrende hier höher eingestuft wird. Die Gründe dafür liegen beim einmündenden Verkehr aus den zahlreichen Nebenstraßen der südlichen Wohngebiete sowie bei der Tür-Öffnungszone der bestehenden Längsparkplätze.

Im Zuge der Planung muss die Fahrbahnmittelmarkierung nach Norden hin angepasst werden. Das derzeit gestattete Parken auf der Nordseite im Bereich Dresdener Straße bis Saalfelder Straße (halbseitig auf der Fahrbahn und auf der Grünfläche) muss aufgrund des nun geringeren Platzangebotes entfallen. Zwischen Saalfelder Straße und Leipziger Platz soll das Parken im Zuge der Umsetzung komplett auf dem Seitenstreifen beschildert werden. Die Anzahl der Parkplätze auf der Nordseite der Kieslingstraße reduzieren sich im Abschnitt zwischen Leipziger Platz und Dresdener Straße von ca. 82 auf ca. 52 und östlich der Dresdener Straße von ca. 50 auf ca. 33. Somit entfallen am nördlichen Fahrbahnrand 47 von 132 Parkplätzen. Die Längsparkstreifen auf der Südseite bleiben auf gesamter Länge in ihrem Bestand erhalten.

Damit Radfahrende im Zulauf zur Lichtsignalanlage am Leipziger Platz an den wartenden Fahrzeugen vorbei fahren können, wird in Höhe der Fußgängerschutzinsel ein ca. 40 m langer Radstreifen markiert. Dafür muss die Insel versetzt und der Randstein geringfügig angepasst werden.

Um für unsichere Radfahrende eine attraktive Alternative zum Fahren auf der Fahrbahn der Kieslingstraße insbesondere in die stadteinwärtige Richtung bieten zu können, soll die bestehende nicht asphaltierte Lücke des Weges "Am Nordostbahnhof" durch die Kleingartensiedlung ertüchtigt werden. Dieser Weg wird bereits als Parallelroute zur Kieslingstraße von zahlreichen Radfahrenden genutzt. Eine Asphaltierung und eine durchgehende Beleuchtung verbessern die Verkehrssicherheit für Radfahrende auch bei schlechtem Wetter deutlich.

Im Abschnitt zwischen der Dresdener Straße und der Schafhofstraße sollen beidseitig der Fahrbahn Radstreifen markiert werden. Dadurch entsteht in Fahrtrichtung vom Nordostbahnhof bis zur Stadenstraße eine durchgängige Radinfrastruktur. Für die Eichendorffstraße zwischen Stadenstraße und Schafhofstraße wird für die stadteinwärtige Richtung seitens der Verwaltung aktuell die Anlage eines Radstreifens geprüft.

Entlang der Dresdener Straße ist der neu gebaute Gehweg für Radfahrende frei gegeben. Mit dem Einbau einer Schutzinsel in der Kieslingstraße können diese die Straße sicher queren. Damit besteht für Radfahrende vom Thumenberger Weg bis zur Klingenhofstraße (Radvorrangroute) ein lückenloses Angebot.

Der Einmündungsbereich an der Oedenberger Straße soll in seinem Umfang reduziert werden. Durch die Entsiegelung entstehen im Seitenraum ausreichend große Flächen, um fünf Bäume pflanzen zu können.

Nördlich der Kieslingstraße werden zwischen der Dresdener Straße und der Schafhofstraße Bäume gepflanzt und Grünflächen angelegt. Das Oberflächenwasser der nördlichen Fahrbahn wird in diese Flächen eingeleitet und kann dort versickern. Im Bereich der Zufahrten zu den Kleingärten werden Parkflächen für ca. 33 Fahrzeuge ausgewiesen. Aktuell kommt es seitens der Kleingartennutzer immer wieder zu Beschwerden, dass abgestellte Lastkraftwagen die Sicht beim Ausfahren aus den Parkflächen auf die Kieslingstraße behindern. Mit Steinquadern werden die Flächen geordnet und das Abstellen größerer Fahrzeuge zukünftig verhindert.

Durch die Verbreiterung der Verkehrsflächen für die Anlage der Radstreifen müssen ca. 439 m² Fläche neu versiegelt werden. Mit der Neuordnung der Parkplätze entstehen Bereiche für ca. 18 Baumpflanzungen.

Kosten

Die Kosten der Maßnahme "Am Nordostbahnhof" betragen etwa 295.000 Euro mit ca. 2.700 Euro jährlichen Folgekosten. Die Maßnahme soll aus dem Radwege-Etat finanziert werden.

Die Gesamtkosten für die Kieslingstraße liegen bei ca. 4.360.000 Euro. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Für die abschnittsweise erforderliche Deckensanierung zwischen Leipziger Platz und der Dresdener Straße, den Neubau der Fußgängerschutzinsel und die Sanierung der Gehwege und Längsparkbuchten zwischen Dresdener Straße und Oedenberger Straße fallen ca. 490.000 Euro an. Die Sanierung der Lichtsignalanlage (LSA) an der Schafhofstraße kostet ca. 258.000 Euro und der Neubau der Kieslingstraße zwischen Dresdener Straße und Schafhofstraße inkl. dem Umbau der Einmündung Oedenberger Straße inkl. Markierung und Beschilderung sowie die Anlage der Grünflächen kosten ca. 3.612.000 Euro. Die Sanierungen sollen aus dem Sanierungsetat, die Erneuerung der LSA aus dem LSA-Ansatz und der Ausbau der Kieslingstraße/ Oedenberger Straße, sowie die Markierung der Schutzstreifen zwischen dem Leipziger Platz und der Dresdener Straße aus dem Etat für Radwege finanziert werden.

Somit betragen die Gesamtkosten für die Maßnahme Radweg am Nordostbahnhof und Kieslingstraße 4.655.000 Euro. Aufgrund der Höhe der Kosten ist die Maßnahme als Einzelansatz im MIP zu veranschlagen. Für die Maßnahme können bei der Regierung von Mittelfranken ergebnisoffen Zuwendungen nach BayGVFG beantragt werden. Die Folgekosten erhöhen sich um ca. 50.700 Euro pro Jahr.

Die Maßnahme soll ab 2025 umgesetzt werden. Der konkrete Zeitpunkt hängt von den personellen Kapazitäten und der Finanzierung ab. Da die Bearbeitung der Zuschussanträge und die erforderlichen Vorbereitungen für die Umsetzung der Maßnahme einige Zeit in Anspruch nehmen, wird die Maßnahme schon heute zum Beschluss vorgelegt.
