

Entscheidungsvorlage

Fürther Straße, neue Radverkehrsanlagen zw. Plärrer und Maximilianstraße

Ausgangssituation

Die Fürther Straße zwischen Plärrer und der Ringstraße B4R (Maximilianstraße) wurde im Rahmen der Wiederherstellung nach dem in offener Bauweise durchgeführten U-Bahn-Bau neu ausgebaut. Nach den Eröffnungen der U1 bis Bärenschanze 1980 und Eberhardshof 1981 wurde über den Straßenquerschnitt leidenschaftlich diskutiert. Den Ideen einer Sperrung standen Widerstände der ansässigen Geschäftsleute gegenüber. Daraufhin wurde ein Kompromissplan entworfen, der schließlich auch umgesetzt wurde. Er sah in weiten Abschnitten breite Gehwege mit einem durch Belagswechsel (in Pfeilform für die Fahrtrichtung) abgegrenzten Radweg vor. Die Fahrbahn sollte nicht durchgehend vierstreifig sein. Vielmehr wurde der Querschnitt abschnittsweise als so genannte „überbreite Fahrbahn“ ausgeführt.

Der Kompromiss ist über 40 Jahre später nicht mehr sachgerecht und bedarf einer Überarbeitung. Der Kraftfahrzeugverkehr kann auf den „überbreiten Fahrbahnen“ aufgrund der gestiegenen Fahrzeugbreiten meist nicht mehr geordnet fahren und die stark von Fußgängerinnen und Fußgängern genutzten Seitenbereiche mit ihrer urbanen Lebendigkeit sind für die zusätzliche Abwicklung des zwischenzeitlich stark gestiegenen Radverkehrs nicht mehr geeignet. Die Radwege sind zu schmal und werden aufgrund der Trennwirkung der Straße in beiden Richtungen befahren, was zu häufigen Konflikten mit Zufußgehenden, aber auch ein- und ausfahrenden Fahrzeugen an Straßen- und Grundstückszufahrten führt. Die Nutzung durch Außenbestuhlung und Geschäftsauslagen, aber auch durch die Andienung der anliegenden Grundstücke, hat sich intensiviert. Der Druck auf die Seitenbereiche hat zugenommen und Abhilfe ist dringend notwendig. Die Verwaltung musste bereits reagieren und hat in Teilbereichen die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben.

In den letzten Jahren sind leider vermehrt Unfälle mit der Beteiligung von Zufußgehenden und Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern aufgetreten. Dadurch sind die bekannten Missstände wieder vermehrt an die Öffentlichkeit gelangt. Zudem ist die Fürther Straße Teil einer Radvorrangroute – bisher ohne durchgehende Radverkehrsanlagen. Die Verwaltung untersucht die Situation seit einiger Zeit und hat ein Konzept entwickelt, das in eine Planung münden könnte. Aufgrund des Umfangs der nötigen Planungen wird hiermit ein Beschluss begehrt, der die Grundsätze des Konzepts bejaht und die Planungsarbeiten effektiv werden lassen soll.

Zielsetzung

Der Kraftfahrzeugverkehr soll verstetigt werden. Der Wechsel zwischen echter und unechter Vierstreifigkeit ist nicht verkehrssicher. Die Kraftfahrenden müssen der Straßenführung zu viel Aufmerksamkeit widmen. Dies lenkt von anderen potentiellen Gefahren, wie z.B. querenden Fußgängerinnen und Fußgängern innerhalb und außerhalb von Lichtsignalanlagen ab.

Der Radverkehr muss auf die Fahrbahn verlegt werden. Dies schließt illegales Fahren in Gegenrichtung auf den Gehwegen nicht aus, vermindert aber deutlich Behinderungen und Gefährdungen durch die erhebliche Reduzierung des Radverkehrs auf den Gehwegen, da dieser zukünftig viel flüssiger auf der Fahrbahn vorankommen kann.

Planungskonzept

Grundsätzlich soll der Radverkehr auf eigenen Radwegen oder Radstreifen abgewickelt werden. Im Einzelnen ist angedacht:

1. Abschnitt Südliche Fürther Straße zwischen Am Plärrer und Roonstraße:
Anlage eines stadtauswärtigen Radstreifens und Anlage eines südseitigen Zweirichtungsradwegs im Zuge der Neukonzeption des N-ergie-Geländes. Realisierung im Rahmen Plärrerumbau und Festlegung der Grundstücksgrenze und Anlage neuer Grundstückszufahrten südseitig. Fertigstellung bis 2028.

2. Abschnitt Roonstraße bis Maximilianstraße:
Anlage von Radstreifen in beiden Richtungen auf der Fahrbahn. Teilumbau, aber möglichst bestandsnahe Lösung zur Kostenminimierung. Zwangspunkte für die Querschnittswahl sind die vorhandenen Bäume und die teilweise gegenüberliegenden U-Bahn-Bauwerke, deren Verlegung zu aufwändig und kostenintensiv ist.
Eine grundsätzliche Änderung im Straßenraum wird verworfen, weil die Bäume in den sehr breiten Mittelinseln seit ihrer Pflanzung vor 40 Jahren eine stattliche Größe erreicht haben. Baetermin abhängig vom weiteren Verfahren sowie der Beschlusslage, Finanzierung und Kapazitäten in der Ausführung ab 2026. Der im Gesamtsystem leistungsbestimmende Knoten Maximilianstraße wird aus Kostengründen unangetastet bleiben.

Auswirkungen

Zukünftig wird der Kraftfahrzeugverkehr einstreifig geführt. Leistungseinbußen, die zu Überlastungsstaus führen, sind -auch wegen der Effekte aus einheitlicher Verkehrsführung- nicht zu erwarten. An den Lichtsignalanlagen sollen Abbiegespuren bzw. Stauräume soweit möglich erhalten bleiben. Die Lichtsignalanlagen werden gegebenenfalls angepasst. Insgesamt kann so die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden. Im Bereich der Willstraße ist zur Vermeidung von Behinderungen (auch der Buslinie 34) ein Umbau und die Implementierung einer Busbeschleunigung im Rahmen der Planung Willstraße vorgesehen. Die genaue Festlegung der Umbaubereiche soll im Rahmen der Plantrassierung vorgenommen werden.

Für Linksabbieger sind nach Möglichkeit eigene Fahrstreifen vorgesehen. Wo dies nicht möglich ist, wird der Geradeausverkehr hinter den Gegenverkehr abwartenden Abbiegern warten müssen, wie dies an vielen zweistreifigen Straßen der Fall ist. Dies ist nach Auffassung der Verwaltung angesichts des erheblichen Gewinns für die schwachen Verkehrsteilnehmenden vertretbar.

Die Grünbilanz soll durch zusätzliche Baumpflanzungen verbessert werden. Dies erfordert eine aufwändige Spartenuntersuchung und ggf. Probebohrungen. In Höhe der U-Bahnhöfe ist die Spartendichte immens.

Im Zuge der Umplanung werden einige, jedoch nicht alle Parkplätze entfallen müssen. Bei der Planung wird insbesondere der Wirtschaftsverkehr beachtet.

Der Knoten Maximilianstraße / Fürther Straße wird aus Kostengründen nicht berührt. Er ist Bestandteil des Projekts „Maximilianstraße“.

Zu klären ist, was mit den „alten“ Radwegen geschieht. Ein Ausbau und Ersatz der Pflastersteine ist sehr aufwendig. Es wird geprüft ob die teilweise vorhandenen Markierungen entfernt werden können.

Weitere Vorhaben im Bereich Fürther Straße

Der am 09.12.2021 vom Verkehrsausschuss beschlossene Straßenplan Willstraße wird im Einmündungsbereich an die Fürther Straße angeschlossen. Es wird angestrebt, diesen dann auch umzusetzen.

Die Radwege sollen zukünftig über die Ringstraße hinaus bis nach Eberhardshof führen. Kurz vor der U-Bahn-Rampe ist eine Querung zu dem neuen Zweirichtungsweg nach Fürth vorgesehen. Der stadtauswärtige Einrichtungsweg bleibt erhalten. Der südseitige Zweirichtungsweg wird in einem beschlossenen Teilabschnitt im Zuge der Maßnahme „The Q“ realisiert. Eine Weiterführung nach Fürth ist vorgesehen. Dazu müssen die vorhandenen Fragmente verbreitert und miteinander verbunden werden. Eine positive Untersuchung zur Machbarkeit liegt vor. Der bauliche Aufwand ist jedoch höher als im Bereich zwischen Plärrer und Maximilianstraße.

Zur Verknüpfung mit unserer Nachbarstadt wurden bereits erste Gespräche mit der Fürther Stadtverwaltung geführt.

Fazit

Nach über 40 Jahren bedingen die geänderten Verkehrsverhältnisse und die jüngsten Grundsatzbeschlüsse des Stadtrats eine Überarbeitung der Verkehrsführung in der Fürther Straße mit neuen Radverkehrsanlagen. Die vorliegende Konzeption der Verwaltung soll zu einem trassierten Plan ausgearbeitet werden. Die Auswirkungen auf den Fußgängerverkehr und die Verkehrssicherheit sind positiv, die Nachteile für den Kraftfahrzeugverkehr sind gering und punktuell, gleichzeitig tritt eine Verbesserung durch die eindeutig einstreifige Führung mit Abbiegespuren auf.

Die Verwaltung begehrt einen Beschluss, um die Planungsarbeiten wirtschaftlich weiterführen zu können.