

**I. Vorlage**

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	10.04.2013	öffentlich - Beschluss	

**Runder Tisch Verkehr Fürth-Nord: Bericht**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

**Anlagen:**

**Beschlussvorschlag:**

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

**Sachverhalt:**

**Ausgangslage**

Auf Vorschlag der Bürgerversammlung am 16. Juli 2012 in Vach hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 25. Juli 2012 beschlossen, einen Runden Tisch Verkehr Fürth-Nord einzurichten, bei dem interessierte Bürger aus allen betroffenen Stadtteilen im Fürther Norden gemeinsam mit der Verwaltung die heute durch den Verkehr bestehenden und zukünftig erwarteten Probleme benennen, diskutieren und gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten suchen können.

**Mitglieder**

Hr. Klaus Birner, Fr. Margit Heinz, Hr. Günter Kleinlein, Fr. Astrid Patzl, Hr. Gerhard Ritter, Fr. Dr. Christine Rutow, Hr. Günther Schrems, Hr. Dr. Andreas Völk-Malter, Hr. Werner Rau, Hr. Ronald Klein,  
Verwaltung: Hr. Krauße, Hr. Most, Hr. Dr. Bohlinger

**Ablauf**

Ungefähr zehn Teilnehmer aus den Stadtteilen Vach, Mannhof, Stadeln und Flexdorf haben ihr Interesse an der Teilnahme bekundet. Der Runde Tisch Verkehr hat insgesamt viermal getagt. In der ersten Sitzung am 19. September 2012 wurden die Erwartungen an den Runden Tisch Verkehr und das weitere Vorgehen besprochen.

Thema der zweiten Sitzung am 24. Oktober 2012 waren die Ergebnisse der Verkehrsunteruchung Erlangen – Fürth – Herzogenaurach (SSP, März 2012). Zudem wurde

von den Teilnehmern Maßnahmenvorschläge unterbreitet, mit der Bitte an die Verwaltung, die Machbarkeit und Wirksamkeit zu untersuchen.

Am 28. November 2012 wurden bei der dritten Sitzung die Ergebnisse der verschiedenen Machbarkeitsuntersuchungen vorgestellt und diskutiert.

Bei der bislang letzten Sitzung am 06. März wurden die noch offenen Punkte der Maßnahmenvorschläge erörtert und die Forderungen des Runden Tisches Verkehr formuliert.

### **Ergebnisse**

Folgendes kann übereinstimmend festgehalten werden:

- Der Verkehr in den betroffenen Fürther Stadtteilen – insbesondere in den teilweise sehr engen Ortsdurchfahrten – wird als unverträglich hoch wahrgenommen.
- In den Zeiträumen für einigermaßen verlässliche Prognosen ist u. a. auf Grund der Zugsituation in Fürth und den umliegenden Kommunen mit weiter steigendem Verkehr zu rechnen.
- Eine Entlastung durch die Schaffung zusätzlicher Infrastruktur (z. B. Umgehungsstraße) wäre – sofern überhaupt gewünscht – wegen der langen Planungs- und Genehmigungszeiten allenfalls mittelfristig zu erwarten.

Die von den Teilnehmern vorgeschlagenen eher kurz- bis mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen werden hier nachfolgend benannt und die eingeschätzte Machbarkeit und Wirksamkeit kurz wiedergegeben:

#### *Vorschlag Kreisverkehr Stadelner Hauptstraße / Mannhofer Straße:*

Ein kleiner Kreisverkehr mit jeweils einstreifigen Zufahrten, Kreisfahrbahn und Ausfahrten wäre baulich machbar, wenn dieser auf den privaten Ackerflächen im südöstlichen Quadranten errichtet werden könnte. Die Berechnung ergab für die Morgenspitze eine mittlere Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs. Eine Prognose wurde nicht berechnet. Bei einem Kreisverkehr fehlt im Gegensatz zu einer LSA die Steuerungsmöglichkeit. Die Wirksamkeit hinsichtlich Verkehrsverlagerung wird als sehr gering eingeschätzt. Die Reduzierung von besonders störenden Halten und Anfahrvorgängen kann je nach Verkehrsaufkommen (in der Hauptverkehrszeit ggf. eher eine Zunahme, in der Nebenverkehrszeit eher Abnahme) variieren.

#### *Vorschlag Kreisverkehr Stadelner Straße / Vacher Straße:*

Im Zuge der Planungen für den Neubau der Zennbrücke wurden auch die angrenzenden Knotenpunkte untersucht. Ein kleiner Kreisverkehr mit jeweils einstreifigen Zufahrten, Kreisfahrbahn und Ausfahrten ist baulich machbar. Wegen der hohen Verkehrsbelastung ist dieser für den Prognosehorizont 2025 in der Spitzenstunde jedoch an seiner Kapazitätsgrenze. Erst wenn der Verkehr spürbar zurückgehen würde (etwa durch eine Umgehungsstraße), wäre ein Kreisverkehr auch in den Spitzenstunden mit guter Verkehrsqualität befahrbar. Machbar wäre auch ein großer, zweistreifiger Kreisverkehrsplatz, der über eine höhere Leistungsfähigkeit verfügt, aber im Hinblick auf die Führung der Radfahrer und Fußgänger sowie die Verkehrssicherheit kritischer zu beurteilen ist. Das Argument der mangelnden Beeinflussungsmöglichkeit des Verkehrsablaufs gilt auch hier.

#### *Vorschlag Lärmschutz Stadelner Hauptstraße / Mannhofer Straße:*

Ein Lärmschutz mit aktiven Maßnahmen (z. B. durch Lärmschutzwände) ist wegen der sehr beengten Platzverhältnisse kaum realisierbar. Passive Schallschutzeinrichtungen (Fenster) schützen den Außenwohnbereich nicht. Eine Finanzierungsmöglichkeit wird derzeit nicht gesehen.

#### *Vorschlag Eindämmung Mautausweichverkehr:*

Auf der Stadelner Hauptstraße solle es zu Mautausweichverkehr kommen, die durch die Mauterfassung an der Schilderbrücke an der A 73, Höhe Kleingründlach hervorgerufen wurde. Beim SVA ist dieses Thema bisher nicht bekannt. Bei dem für die Mauterhebung zuständigen Bundesamt für den Güterkraftverkehr (BAG) waren keine Auskünfte erhältlich. Auf Grund der Mauterhebung durch GPS und fahrzeugseitigen Erfassungseinrichtungen, dem Umweg und dem Zeitverlust ist bei regulären Verhältnissen davon auszugehen, dass es zu keinem (nennenswerten Mautausweichverkehr kommt. Die Maut beträgt im ungünstigsten Fall 0,288

€/km. Im 5,1 km langen Abschnitt zwischen der AS Ronhof und der AS Eltersdorf läge die Ersparnis bei gerade einmal bei 1,47 €. Der Zeitmehrbedarf für die Umgehungsstrecke und der Mehraufwand für Treibstoff durch die Anfahr- und Bremsvorgänge müssten dem noch entgegen gerechnet werden. Das Thema sollte aber weiter beobachtet und bei stichhaltigen Anhaltspunkten wieder aufgegriffen werden.

### *Vorschlag lärmindernde Fahrbahnbeläge und Kanaldeckel:*

Durch den Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge können nach Auskunft des TfA Pegelminderungen im Stadtstraßenbereich von ca. 3 bis 5 dB(A) erreicht werden. Die Kosten liegen gegenüber den bisher verwendeten Asphaltbelägen höher, die Förderung dieser Zusatzkosten ist bisher noch ungewiss. Ebenso gibt es noch keine gesicherten Erkenntnisse über die Dauerhaftigkeit und die Reparatureignung. Die Frage, welchen Beitrag zur Lärminderung durch Anpassungen an Schachtdeckeln leisten können, muss noch geprüft werden.

### *Vorschlag Streckenverbot 30:*

Im Zuge Vacher Straße wurde untersucht, ob ein Streckenverbot auf 30 km/h angeordnet werden kann, das auch einer gerichtlichen Überprüfung standhalten würde. Wegen der sehr schmalen Gehwege u. a. zur Grundschule in Vach überprüfte das SVA die Möglichkeit einer rechtssicheren Umsetzung eines Streckenverbots mit 30 km/h in Vach.

### *Vorschlag Tonnagebeschränkung:*

Da die Regnitzbrücke in Vach (max. 3,5 t) als auch die Zennbrücke (max. 30 t) auf Grund ihres baulichen Zustands den Durchgangsverkehr mit Fahrzeugen über 3,5 t verhindern, besteht de facto derzeit eine Tonnagebeschränkung. Nach Sanierung beider Brücken, die u. a. auch mit Mitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse aus dem GVFG gefördert werden, ist die Einrichtung einer Tonnagebeschränkung äußerst unwahrscheinlich. Zudem widerspräche diese Beschränkung der Widmung als Kreisstraße. Sofern straßenverkehrsrechtliche Verbote nicht nur vorübergehend angeordnet werden sollen, müssen diese im Einklang mit der Widmung der Straße stehen.

### *Vorschlag Geschwindigkeitsanzeigen:*

Sowohl in der Mannhofer Straße als auch in der Vacher Straße wurden Geschwindigkeitsanzeigen installiert. Die dabei erfassten Daten ergaben nach Auskunft des SVA keine Auffälligkeiten hinsichtlich des Geschwindigkeitsniveaus. So fuhren nach einer Zwischenauswertung in der Vacher Straße unter 5 % der Fahrzeuge schneller als die zulässigen 50 km/h.

### *Vorschlag Umgehungsstraße:*

Von den Teilnehmern wurde die Querung der Regnitz von der BAB A73 (AS Eltersdorf) bis zur Herzogenauracher Straße (sog. „Hüttendorfer Damm“) befürwortet. Auch wurde eine Regnitzquerung an anderer Stelle im Bereich zwischen Stadeln und Solarberg (sog. „Hafenspieß“) angesprochen. Dieser könnte ggf. als Tunnel ausgeführt werden, um eine Lärmbelastung des Talraumes und eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes weitgehend zu vermeiden.

Wie auch schon im Verlauf der Diskussion zeigten sich auch hier abweichende Meinungen zwischen den teilnehmenden Bürgern aus den Stadtteilen westlich und östlich der Regnitz. Mittlerweile hat das Staatliche Bauamt Nürnberg mit Schreiben vom 18.03.2013 der Stadt Fürth auf Anfrage Folgendes hierzu mitgeteilt:

„Die Frage, ob für den Freistaat Bayern eine Teilverwirklichung der Neubaustrecke Königsmühle – Fürth-Hafen, nämlich der sogenannte Hüttendorfer Damm in Frage kommt, ist für den Freistaat Bayern klar zu verneinen.“

Gleichzeitig wurden grundsätzliche Anforderungen an die Stadt im Hinblick auf Ihre langfristige Verkehrsplanung formuliert (Lärminderungsplanung, Luftreinhalteplanung, Nahverkehrs- und Verkehrsentwicklungsplanung sowie Folgeabschätzungen von Gewerbeansiedlungen) und deren Fehlen bemängelt.

**Fazit**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen können eine leichte Dämpfung gewisser Probleme (insbesondere Lärm) hervorrufen, eine wesentliche Entlastung vom Verkehr kann aller Voraussicht nach dadurch jedoch nicht erreicht werden.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen				jährliche Folgekosten		
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt						
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.	im	<input type="checkbox"/> Vwhh	<input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:						

**Beteiligungen**

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

Fürth, 28.03.2013

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

Stadtplanungsamt