

Zu dem Antrag „Umweltspur in der Gebhardtstraße nach Ende des Schienenersatzverkehrs“ vom 02.05.2021 wird seitens der Stadtverwaltung wie folgt Stellung genommen.

Im Zuge der Einstreifigkeit der Gebhardtstraße aufgrund der Umleitungsrouten der Busse der U-Bahnlinie U1 sind weder der Polizei noch der Verwaltung Verkehrsbehinderungen aufgefallen. Ein erhöhtes Unfallgeschehen konnte nach Rücksprache mit der Polizei nicht verzeichnet werden. Die Abbildung 1 zeigt die Tagesganglinie in der Gebhardtstraße während der Einstreifigkeit für den Kfz-Verkehr (rote Kurve) und ohne Baustelle bzw. Umleitung der Linie U1 (blaue Kurve). Die Tagesganglinien sind in ihrem Verlauf nahezu identisch. 2021 sind die Verkehrsbelastungen in der Morgen- und Abendspitzenstunde etwas niedriger als 2016. Dies hängt mit der aktuellen Situation zusammen.

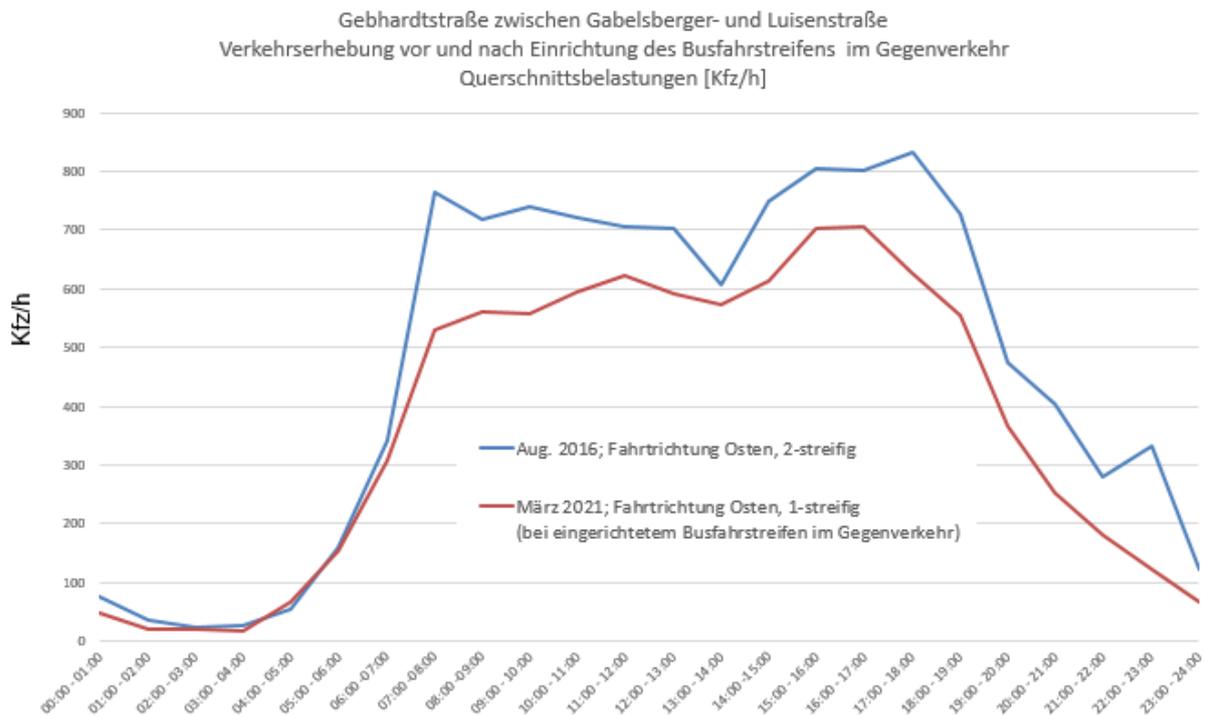


Abbildung 1: Tagesganglinie mit und ohne Busfahrstreifen

Die Förderung des Umweltverbunds so wie der Entfall eines Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr in der Gebhardtstraße wird seitens der Verwaltung ausdrücklich befürwortet. Eine Umgestaltung inklusive des Entzugs eines Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr wird seitens des Stadtplanungsamts und des Straßenverkehrsamts langfristig als sinnvoll und zielführend erachtet. Nach Rücksprache mit dem Straßenverkehrsamt wird jedoch einer grundlosen Entziehung der Verkehrsfläche für den Kfz-Verkehr nicht zugestimmt. Die Verkehrsfläche müsste demnach anderweitig genutzt werden, z.B. als Radfahrstreifen, Busfahrstreifen oder als Umweltspur. Es wird seitens SpA und SvA als nicht ausreichend erachtete Baken auf dem „überflüssigen“ Fahrstreifen zu platzieren.

Aus verkehrsplanerischer Sicht wird folgendes angemerkt:

- Bisher ist nicht abschließend geklärt, ob eine Umweltspur, ein Radfahrstreifen in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs oder ein Radfahrstreifen in Gegenrichtung die sinnvollste Variante ist. Bisher gibt es hierzu keine Untersuchung. Aktuell wird ein Radverkehrskonzept ausgeschrieben, welches auch die Führung des Radverkehrs in Richtung Nürnberg begutachten soll. Es wird empfohlen die Ergebnisse abzuwarten. Die Gebhardtstraße sollte in ein Gesamtkonzept integriert werden. Insellösungen sind

nicht von Vorteil und hemmen in der Regel den Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer.

- Sollte eine jetzt beschlossene Variante nicht der endgültigen Variante entsprechen, könnte es durch die Gelbmarkierung und den Gewöhnungseffekt zu Falschfahrten der Verkehrsteilnehmer kommen.
- Die schwierige Ausgestaltung des Knotenpunkts Jakobinen-/ Gebhardtstraße und dessen verkehrstechnische Überarbeitung in Form der Verkehrsführung und Bemessung der Lichtsignalanlagen (Signalzeitenprogramme, Leistungsfähigkeitsuntersuchung) bilden den Flaschenhals in der Verkehrsführung.
- Bei Umsetzung eines reinen **Busfahrstreifens** ist die Aussparung des Bereichs unmittelbar vor der Kreuzung Gebhardt-/Jakobinenstraße möglich. Verlustzeiten für die Busse entstehen jedoch in der Regel nicht auf der freien Strecke da die Kapazitäten hier in der Regel ausreichen. Verlustzeiten entstehen an den Knotenpunkten. Daher würde sich die Verbesserung für den ÖPNV in Grenzen halten. Die Knotenpunkte müssten zudem mit einer Busbeschleunigung ausgestattet werden um Wartezeiten zu reduzieren.
- Als sicherheitskritisch wird das Beenden einer **Umweltspur** vor dem Knotenpunkt gesehen, da Radfahrer ohne Radverkehrsanlagen in den Knotenpunktbereich einfahren und dann ungesichert und ohne weitere Fortführung den Knotenpunkt queren müssen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass eine Entziehung der Verkehrsfläche ohne Grund seitens des Straßenverkehrsamts nicht zugestimmt wird, ein Busfahrstreifen keine Verbesserungen für den ÖPNV darstellt und eine Umweltspur ohne Anpassung des Knotenpunkts Jakobinen-/ Gebhardtstraße für den Radfahrer sicherheitskritisch ist.

Es wird empfohlen das Radverkehrskonzept abzuwarten die Varianten Umweltspur, Radfahrstreifen in Fahrtrichtung und Radfahrstreifen in entgegengesetzter Fahrtrichtung abzuwägen und danach den Straßenquerschnitt neu aufzuteilen.

Aufgrund der zahlreichen laufenden Projekte und der hohen Auslastung der Verkehrsplanungsabteilung könnte die Vorplanung mit dem verfügbaren Stellenschlüssel wohl erst ab 2023 begonnen werden, abhängig von den Stellenbesetzungsverfahren.

Beim Wettbewerb zur Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof Fürth wird der Sachstand, der dem Bauausschuss mit Vorlage SpA/0875/2020 in der Novembersitzung zur Kenntnis gebracht wurde, bereits berücksichtigt.