

**Vorlage zur Sitzung
des Bauausschusses
am: 15.01.03**

Betreff: Bürgerversammlung West am 18.11.02

hier: Empfehlung der Bürgerversammlung - Westumgehung

I. Sachverhalt:

Der Stadtrat hatte am 14.11.01 verschiedene Beschlüsse zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) gefasst, die bisher von der Verwaltung nicht umgesetzt werden konnten. Gegen die Beschlüsse zur Westumgehung richtet sich die Empfehlung der Bürgerversammlung.

Aus Sicht der Verwaltung ist dazu anzumerken:

1. Notwendigkeit des VEP:
Der VEP ist notwendig, um einerseits eine geordnete verkehrliche Entwicklung zu ermöglichen. In den VEP sind daher alle Maßnahmen aufzunehmen, die innerhalb eines Prognosehorizontes eine „Realisierungschance“ haben oder aber dazu dienen, langfristige Entwicklungen nicht zu blockieren. Der Beschluss des Stadtrates, die Westumgehung in den FNP aufzunehmen, ist daher fachlich richtig und stellt im Hinblick auf bestehende und künftig zu erwartende Verkehrsprobleme eine Notwendigkeit dar.
2. Nahverkehrsplan:
Ein Nahverkehrsplan (NVP) ist nach dem bay. ÖPNV-Gesetz zwingend vorgeschrieben und bedarf als Grundlage eines beschlossenen VEP. Anders können die geforderten Aussagen des NVP nicht dargestellt werden. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der NVP auch die Grundlage für Ausschreibungen im Schienen- und Busverkehr darstellt, die vom Aufgabenträger – der Stadt Fürth – über kurz oder lang (derzeit spätestens 2009) vorgenommen werden muss.
3. Westumgehung:
Die prognostizierte Entwicklung des motorisierten Verkehrs (MIV) zeigte, dass das vorhandene Straßennetz diesen Verkehr nicht mehr aufnehmen kann. Deshalb war es notwendig, zusätzlichen Verkehrsraum planerisch vorzusehen. Aufgrund der räumlichen Situation kam nur eine nördlich der Innenstadt liegende Entlastungsstraße in Betracht, die in vielen Varianten untersucht wurde. Der Vergleich dieser Varianten ergab, dass eine stadtnah gelegene Westumgehung deutliche verkehrliche Vorteile gegenüber einer noch weiter westlich gelegenen weitestgehend durch die Landkreisgemeinden führende Lösung aufweist. Dies hat auch städtebauliche Vorteile gegenüber einer noch näher der Innenstadt gelegenen Variante (sog. „Hafenspieß“). Sie wurde daher Planungsgrundlage.
4. Teilabschnitte:
Die Westumgehung kann ihre Vorteile nur als komplette Umgehungsstraße entwickeln. Natürlich ist eine Realisierung in Teilabschnitten möglich und sinnvoll.
Es kann in diesem Zusammenhang an andere Projekte erinnert werden, die vor einer langen Zeit planerisch gesichert wurden und nur deshalb heute realisiert werden können (z.B. Nordumgehung Poppenreuth).
- 4.1 Umgehung Vach:
Die Möglichkeit, die Westumgehung als komplette Maßnahme zu streichen (also im FNP nicht darzustellen), aber im Teilabschnitt Obermichelbacher Str – A 73 (sog. „Hüttendorfer Damm“) beizubehalten, ist kritisch zu hinterfragen. Hierzu bedarf es

vertiefter verkehrlicher Untersuchungen, es dürfte aber ziemlich sicher sein, dass eine Kosten-Nutzen-Berechnung für den Hüttendorfer Damm ohne Fortsetzung nach Süden keinen positiven Faktor erhält (siehe seinerzeitige Untersuchung dieser Variante von Prof. Zumkeller im Auftrag des gemeinsamen Gewerbeparkes). Hierzu gibt es aber dem Vernehmen nach auch anderslautende Aussagen (gegenüber einer Bürgerinitiative) von Herrn Staatsminister Beckstein.

4.2 Umgehung Burgfarnbach:

Aus Burgfarnbach wurde in der Vergangenheit immer wieder Klage gegen den Durchgangsverkehr geführt.

Im Rahmen des VEP wurden im Zusammenhang mit der Westumgehung verschiedene Lösungen gesucht, so beispielsweise eine „Nordumgehung Burgfarnbach“ mit Anschluss an der Rezatstraße. Die verkehrliche Bewertung zeigte, dass die entstehenden Umwege so groß sind, dass sie von der Mehrzahl der durchfahrenden Autofahrer sicher nicht angenommen wird.

Hinzuweisen ist auf die „Südumgehung Veitsbronn“, die in ihrem ersten Abschnitt nahezu baureif ist und sicher nach ihrer Realisierung nicht dazu beitragen wird, dass der Durchgangsverkehr durch Burgfarnbach reduziert wird – ganz im Gegenteil!. Die Belastung der Bernbacher Straße wird sicher weiter steigen, wenn auch der zweite Bauabschnitt realisiert wird.

5. Weiteres Vorgehen:

Sollte der Stadtrat den Empfehlungen der Bürgerversammlung folgen und die Westumgehung aus dem VEP „herausnehmen“, so muss der VEP neu erarbeitet werden. Hierfür stehen weder der Verwaltung die erforderlichen Mittel noch die Grundlagendaten zur Verfügung. Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Analysedaten (Verkehrs- und Haushaltsbefragung) aus dem Jahr 1996 stammen. Die vom Bauausschuss beschlossene Beteiligung an der SrV 2003 (System repräsentativer Verkehrserhebungen) kann aufgrund ihres Umfanges nicht die benötigten umfassenden Daten erbringen.

6. Ökologisch vertretbare Alternativen:

Im Rahmen des VEP wurde auch untersucht, welche Maßnahmen denkbar sind, um den MIV zu reduzieren.

Grundsätzlich ist dazu der ÖPNV geeignet. Allerdings zeigt sich in der (Haushalts-) Diskussion, dass der auf den wichtigsten Buslinien vorhandene 10 min. Takt in der Normalverkehrszeit (8- 15 Uhr) auf 15 min ausgedünnt werden soll. Damit kann keine Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV bewirkt werden. Eine Verlagerung ist nur möglich, wenn eine konsequente Busbeschleunigung – auch zu Lasten des MIV – durchgeführt wird, d.h. Vorrangschaltungen, Busspuren usw. realisiert werden. Dies erfordert sowohl Investitionsmittel in bauliche Anlagen sowie insbesondere höhere Ausgaben des laufenden Betriebes.

Auch der Radverkehr ist dafür geeignet, allerdings ist dieser saisonabhängig und erfordert erhebliche Investitionen, die bisher auch nicht ansatzweise zu erkennen sind. Auch hier gilt, dass die Förderung des Radverkehrs in engen Verkehrsräumen nur zu Lasten des MIV möglich ist.

Schließlich ist auch noch darauf hinzuweisen, dass ein erheblicher Teil des Verkehrs in Fürth durch die umliegenden Landkreismunicipalitäten erzeugt wird. In diesen Gemeinden kann die Stadt Fürth keinen Busverkehr anbieten; Auf den Ausbau des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) hat die Stadt Fürth keine Einwirkungsmöglichkeiten; der Radverkehr stellt in diesen Relationen keine Alternativen dar.

Zusammenfassung:

Aus Sicht der Stadtverwaltung muss die Westumgehung Bestandteil der Planung bleiben.

Für die gesamte Westumgehung gilt, dass vertiefte Untersuchungen notwendig sind, um die Trasse mit den geringstmöglichen Eingriffen zu finden (wie vom Stadtrat am 14.11.01 beschlossen).

Aus verkehrsplanerischer Sicht kann auf die Darstellung einer Westumgehung auch vor dem Hintergrund der im Rahmen der FNP-Gesamtfortschreibung aufgezeigten gewerblichen Entwicklungspotentiale nicht verzichtet werden. Diese werden zu einer erheblichen Steigerung des LKW-Verkehrs führen. Es erscheint illusorisch, angesichts der auch bundesweit prognostizierten Zunahme des gewerblichen Straßenverkehrs bei der Ausweisung weiterer gewerblicher Siedlungsflächen in Fürth auf dementsprechend geeignete Umgehungsstraßen verzichten zu wollen.

Inwieweit eine ökologisch vertretbare Trassenführung herzustellen ist, lässt sich erst im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVP) prüfen. Gleichwohl erscheint es unumgänglich, eine auf Basis des VEP sicherlich erst in groben Zügen darstellbare Trassenführung der Westumgehung schon jetzt im FNP-Vorentwurf aufzunehmen.

Hierdurch wird sowohl den Bürgern als auch den Trägern Öffentlicher Belange und den Nachbargemeinden Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben und für den daran anschließenden Abwägungsprozess ein weitestgehendes Interessenspektrum aufgezeigt.

Neben den schon jetzt seitens der Bürgerschaft angeführten ökologischen Belangen wird hierbei auch das im FNP-Vorentwurf aufgezeigte wirtschaftliche Entwicklungspotenzial zu bewerten sein.

Letztlich dient die Darstellung der Trassen natürlich auch dem Freihalten und Sichern der Flächen gegenüber anderen möglicherweise konkurrierenden Nutzungen; nur auf diese Weise lässt sich die u.U. eher langfristige Option zur Realisierung überhaupt aufrecht erhalten.

II Beschlussantrag:
Anlage

III Abdruck: SpA/Vpl z.A.: VEP

IV BvA zum BA am 15.01.03

Fürth, den 05.08.2003
Baureferat

Anlage: Beschlussvorschlag