

# Textbaustein Alternativenprüfung Steinach – Herboldshof

## I. Verkehrliche Ziele

Mit der neuen Anschlussstelle verfolgt die Stadt Fürth die folgenden verkehrlichen Ziele:

1. die durch erhebliche überörtliche Verkehre geprägte Verkehrssituation in den östlich der Autobahn gelegenen Wohngebieten zu bewältigen und die genannten **Wohngebiete** durch Umleitung des Durchgangsverkehrs auf die FÜS 4 **zu entlasten**,
2. den vorgesehenen **Gewerbepark** einschließlich des Möbelhauses zu **erschließen** und dabei zugleich **Potenzial** für weitere neue Ansiedelungen zu schaffen und
3. durch diese Maßnahmen **keine neuen Belastungen** von Wohngebieten hervorzurufen, insbesondere keine Verkehrsbelastungen im Bereich **westlich der Anschlussstelle**.

Die Beschränkung des Verkehrsziels auf eine Erschließung in östlicher Richtung entspricht dem **großräumigen Verkehrskonzept** der Stadt für den verfahrensgegenständlichen Bereich. Wie im Erläuterungsbericht ausführlich dargestellt ist, hatte die Stadt im Rahmen ihres Verkehrsentwicklungsplans einerseits eine Verlängerung der FÜs 4 über die Staatsstraße nach Westen zur Südwesttangente – bezeichnet als „**Hafenspieß**“ – und andererseits eine „**Westumgehung**“ zur Verbindung der A 73 mit der B 8 bewertet, die an der Anschlussstelle Eltersdorf der A 73 beginnt, der noch zu bauenden Staatsstraße 2263 folgt und westlich des Ortsteils Vach von dieser nach Süden abzweigt. Nach intensiver Diskussion beschloss der Stadtrat, die Planungen des Hafenspießes nicht weiter zu verfolgen und die Trasse der Westumgehung in den gültigen Flächennutzungsplan aufzunehmen. Sie ist dort als „Trassenführung in Prüfung“ dargestellt.

Entscheidend für diese Wahl der Westumgehung war und ist die Tatsache, dass die Lösung „**Hafenspieß**“ erhebliche **verkehrliche, umweltrelevante und finanzielle Probleme** aufweist, die eine Realisierung unmöglich erscheinen lassen:

- Verkehrlich wäre mit dieser Planung eine **erhebliche Zunahme des motorisierten Individualverkehrs** verbunden. Die im Verkehrsgutachten prognostizierte großräumige Verlagerung überörtlicher Verkehrsströme sowie die Zunahme des regionalen Quell-, Ziel und Durchgangsverkehrs würden die Talbrücke über die Regnitz zwischen den Ortsteilen Vach und Stadeln als zweispurige Straße bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belasten. Dem stünde keine ausreichende Entlastung des bestehenden Netzes gegenüber.
- Aus umweltrelevanter Sicht kann der Talraum der Regnitz nicht durch eine weitere ortsteilnahe Talquerung belastet werden, da diese Talquerung zu einer **erheblichen zusätzlichen Lärmbelastung** der Ortsteile Stadeln und Vach führen würde. Die Talquerung wäre jedoch durch die östlichen (FÜs 4) und westlichen (Vacher Str., Solarberg) Anschlüsse in der Lage an einer der empfindlichsten Stellen des Talraumes fixiert.
- Schließlich scheidet der Hafenspieß auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus, weil er einerseits die **Auflassung des Bahnüberganges** Herboldshof und dessen Ersatz durch eine teure Unterführung und andererseits eine sehr **lange Talbrücke** zur Folge hätte.

Für die verfahrensgegenständliche Anschlussstelle folgt aus dieser Entscheidung, dass durch sie **ausschließlich der östlich der A 73 vorhandene Ziel- und Quellverkehr** aufgenommen werden soll. Eine Westanbindung durch die verfahrensgegenständliche Anschlussstelle ist hingegen verkehrlich weder erforderlich noch hinnehmbar, weil der Verkehr gegen Westen langfristig durch die Umgehung abgewickelt wird und durch die Anschlussstelle kein zusätzlicher Verkehr von den Wohngebieten angezogen werden soll.

## II. Alternativenprüfung

Am Maßstab dieser Ziele sind aus Sicht der Stadt im Rahmen der Alternativenprüfung im Vergleich zu der im Erläuterungsbericht untersuchten Alternative „Ausfahrt Herboldshof“ die folgenden Abwägungsgesichtspunkte maßgeblich:

1. Allein die „Anschlussstelle Steinach“ **entspricht dem** auf die Erschließung des Bereichs östlich der Autobahn beschränkten **verkehrlichen Ziel** der Stadt Fürth. Sie entlastet die östlich der Autobahn gelegenen Wohngebiete – u.a. durch die dann rechtlich mögliche Schließung der Gündlacher Straße – und erschließt den vorgesehenen Gewerbepark optimal ohne zusätzliche Belastung des angrenzenden Straßennetzes. Die mit der Alternative „Ausfahrt Herboldshof“ automatisch verknüpfte Anbindung der Gebiete westlich der Autobahn hingegen scheidet wegen der **unausweichlichen Belastung der im Westen befindlichen Wohngebiete** und der weiteren verkehrlichen, ökologischen und ökonomischen Folgen verkehrspolitisch aus. Letztlich würde diese Alternative die Stadt vor die Notwendigkeit stellen, zur Bewältigung der Auswirkungen der „Anschlussstelle Herboldshof“ das verworfene großräumige Projekt „Hafenspieß“ zu verwirklichen.

In diesem Zusammenhang ist zudem darauf hinzuweisen, dass die durch die Ausfahrt Herboldshof bewirkte Westanbindung im weiteren Straßenverlauf der FÜS 4 im Vergleich in keiner Weise leistungsfähig wäre. Wollte man – entgegen den verkehrlichen Zielen der Stadt Fürth – eine Westanbindung verwirklichen, so wäre dies optimal in „Steinach“ möglich.

Auch in dieser Variante würde der Beschwerdeführer enteignet, so dass eine **Kausalität** der Beschränkung auf eine östliche Anbindung für die Inanspruchnahme seines Eigentums **nicht gegeben** ist.

2. Die „Anschlussstelle Steinach“ ist mit der **geringeren Inanspruchnahme privaten Grundeigentums** verbunden.
3. Durch die Lage nahe an Herboldshof stellt sich die Alternative „Ausfahrt Herboldshof“ im Hinblick auf die **Immissionssituation** – insbesondere im Hinblick auf die Belastung mit Feinstaub und Lärm – als deutlich ungünstiger dar. Zudem führen die im Rahmen der „Anschlussstelle Steinach“ vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen zu einer **Verbesserung der Lärmsituation in Steinach**, die so in Herboldshof nach den Maßstäben der 16. BImSchV nicht eintreten würde.
4. Die Alternative „Ausfahrt Herboldshof“ läge – anders als die „Anschlussstelle Steinach“ – nicht nur teilweise, sondern vollständig im Wasserschutzgebiet und stellt sich daher im Hinblick auf den **Wasserhaushalt** als ungünstiger dar.

5. Die „Anschlussstelle Steinach“ ist weiter unter dem Gesichtspunkt der **Verkehrssicherheit** günstiger als die Alternative „Ausfahrt Herboldshof“. Vergleicht man die für die Sicherheit auf den durchgehenden Fahrspuren der Autobahn relevanten Ausfahrtspuren, so ist festzustellen, dass in Herboldshof von Norden kommend eine zweispurige Fahrbahn vorgesehen war, die nach 160 m auf eine Signalregelung trifft. In Steinach ist eine 1spurige Fahrbahn aus der gleichen Richtung vorgesehen, die nach etwa 330 m auf die 70 m lange Verflechtungsstrecke vor dem ersten Kreisverkehr trifft. Bevorrechtigter Verkehr – im Kreis – ist also erst nach ca. 400 m vorhanden. Im direkten Vergleich spricht somit für die „Anschlussstelle Steinach“

- dass sie ohne Lichtsignalanlagen auskommt,
- deutliche längere Rampen aufweist und
- der Verflechtungsbereich deutlich weiter von den durchgehenden Fahrbahnen der Autobahn entfernt ist.

Darüber hinaus droht bei der Alternative „Ausfahrt Herboldshof“ auf Grund der Unterführung in seltenen Fällen ein gefährlicher **Rückstau** auf die Autobahn.

6. Ungünstiger erweist sich die „Anschlussstelle Steinach“ tatsächlich im Hinblick auf die **Eingriffe in den Naturhaushalt**, da – in dem im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Umfang – ein geschützter Landschaftsbestandteil in Anspruch genommen wird. Der geschützte Landschaftsbestandteil ist allerdings keineswegs unersetzlich, und der Eingriff wird vollständig ausgeglichen, so dass diesem Gesichtspunkt im Rahmen der Abwägung gegenüber den anderen vorgebrachten Kriterien nur ein vergleichsweise **geringes Gewicht** zukommen kann.

Insgesamt ergibt sich aus der Gesamtschau dieser Gesichtspunkte die Vorzugswürdigkeit der gewählten Anschlussstelle Steinach.