

## Instruktionsergebnisse Radverkehrsanlagen Schwabacher Straße

– InSTRUCTIONSverfahren vom 08.05.2019

hier: Instruktionsergebnis

### Abwägung eingegangener Stellungnahmen

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
Amt für Brand- und Katastrophenschutz (ABK)  25.06.2019	<p>Die Friedrichstraße, Maxstraße und die Schwabacher Straße dienen der Berufsfeuerwehr für Teile der Südstadt, Dambach und Weikershof als alternativlose Fahrstrecke im Einsatzfall.</p> <p>Die geplanten Baumaßnahmen zur Errichtung der Radverkehrsanlage in der Schwabacher Straße, mit Reduktion der Fahrbahnanzahl in der Friedrichstraße, Maxstraße und der Schwabacher Straße und teilweiser Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit in südlicher Richtung, werden aus Sicht des ABK als kritisch betrachtet und daher abgelehnt.</p> <p>Durch die Maßnahmen wird, insbesondere während des Berufsverkehrs, die gesetzlich geforderte Hilfsfrist in den südlichen Randbereichen des Stadtgebietes nicht eingehalten werden können.</p> <p>Hierzu verweisen wir auf die VollzBekBayFwG - Artikel 1.2.</p> <p>Hilfsfrist</p> <p>Um ihre Aufgaben im abwehrenden Brandschutz und im technischen Hilfsdienst erfüllen zu können, müssen die Gemeinden ihre Feuerwehren so aufstellen und ausrüsten, dass diese möglichst schnell Menschen retten, Schadenfeuer begrenzen und wirksam bekämpfen sowie technische Hilfe leisten können. Hierfür ist es notwendig, dass grundsätzlich jede an einer Straße gelegene Einsatzstelle von einer gemeindlichen Feuerwehr in höchstens zehn Minuten nach Eingang einer Meldung bei der Alarm auslösenden Stelle erreicht werden kann (Hilfsfrist).</p>	<p><i>Die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite wird nicht verringert, lediglich die Straßenraumaufteilung zugunsten des Radverkehrs und dem ÖPNVs verändert.</i></p> <p><i>Die Signalanlagen sind im Endzustand bei Umsetzung der Radverkehrsanlage zwingend mit einer Feuerwehrbevorrechtigung auszustatten, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden. Im Falle eines Feuerwehreinsatzes wäre der Verkehrsstrom der Feuerwehr absolut bevorrechtigt. Alle anderen Verkehrsströme werden im Vorfeld angehalten, sodass eventueller Rückstau, der die Feuerwehr behindern könnte, vor Eintreffen der Einsatzfahrzeuge abfließen kann.</i></p> <p><i>Zudem könnten, bei einer einstreifigen Führung des Kfz-Verkehrs, die Verkehrsteilneh-</i></p>

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
	<p>Die Auswertung der aktuellen Anfahrtssituation in die südliche Schwabacher Straße zeigt, dass die Hilfsfrist bereits jetzt schon voll ausgeschöpft wird. Hierzu verweisen wir auf einen exemplarischen Einsatzfall am Freitag, den 12.04.2019, um 00:43 Uhr bei der Firma Blattgold Kurz. Trotz geringem Verkehrsaufkommen benötigte der Einsatzleitwagen der Berufsfeuerwehr von Alarmeingang bis zum Erreichen der Einsatzstelle 9 Minuten und 16 Sekunden. Zusätzlich muss die benötigte Verweildauer des Einsatzes in der ILS Nürnberg mit durchschnittlich 0,75 – 1,5 Minuten addiert werden. Die Hilfsfrist wurde nur durch den geringen Verkehr, die damals noch nicht aktive Baustelle in der Bahnunterführung der Schwabacher Straße und der Annahme einer idealen Verweildauer von 0,75 Minuten in der ILS eingehalten.</p> <p>Die geplanten Maßnahmen stellen aus Sicht des Amtes für Brand- und Katastrophenschutz eine Verkehrssituation in der Friedrichstraße, Maxstraße und der Schwabacher Straße her, vergleichbar der aktuellen Situation durch die Baustelle der Bahnunterführung in der Schwabacher Straße. Durch die Baumaßnahme kommt es zu zeitlich begrenzten starken Rückstauungen in der Schwabacher Straße, Maxstraße und der Friedrichstraße. Ein Durchdringen des Staufeldes mit Großfahrzeugen der Feuerwehr erwies sich in der Praxis als sehr schwierig und mit Blick auf die Hilfsfrist als stark zeitraubend. Im Endstadium der Umbaumaßnahmen dürfte sich die Verkehrssituation durch die einspurige Verkehrsführung noch verschlechtern.</p> <p>Die genannten Maßnahmen (Ampelumlaufzeiten und die Eingriffsbevorrechtigung) für die Feuerwehreinheiten werden zwar teilweise zu Verbesserungen führen, aber erreichen keine vollständige Kompensation des Altzustand. Des Weiteren blieb der längere Anfahrtsweg von der neuen Feuerwache (ca. 1,5 Minuten) in den Planungen unberücksichtigt.</p>	<p><i>mer einfacher den ausrückenden Einsatzkräften den nötigen Bewegungsspielraum einräumen, als bei einer zweistreifigen Führung je Richtung. In der Friedrichstraße ist beispielsweise heute bei Rückstau kein Vorbeifahren der Feuerwehr möglich. Bei einer einstreifigen Führung können die Verkehrsteilnehmer den in Fahrtrichtung rechtsliegenden Schutzstreifen mitbenutzen und die Feuerwehr kann auf der linken Fahrbahnseite überholen.</i></p> <p><i>Die Situation im Endzustand unterscheidet sich in verschiedenen Punkten deutlich von der jetzigen Verkehrssituation während des Umbaus des Anprallschutzes. Während der Bauphase ist Geradeausfahren in Richtung der Maxstraße nicht möglich. Damit muss dem linksabbiegenden Verkehr von der Schwabacher Straße in die Theresienstraße mehr Freigabezeit eingeräumt werden. Dadurch verringert sich die Freigabezeit aus Richtung Norden, was wiederum zu Rückstau in der Friedrichstraße führt. Zudem ist die Unterführung in der Schwabacher Straße nur einstreifig je Richtung befahrbar und geht erst kurz vor dem Knotenpunkt Schwabacher Straße / Theresienstraße in 3 Fahrstreifen über, wobei die Abbiegefahrstreifen als sehr kurz zu bewerten sind. Im Endzustand sind aus Richtung Süden zwei vollwertige Fahrstreifen vorhanden, die den nötigen Rückstauraum vorhalten. Zudem liegen die Umlaufzeiten während des Umbaus</i></p>

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
		des Anprallschutzes bei 105 s. Im Endzustand werden Umlaufzeiten von 90 s angestrebt.
<p>Aktionsgemeinschaft Fahrradstadt Fürth (AGFF) und ADFC Fürth</p> <p>3.06.2019</p>	<p>Der ADFC KV Fürth und die AGFF finden, dass die Instruktion ein sehr gelungenes Konzept zu einer nachhaltigen Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Südstadt und Innenstadt darstellt. Von den eingesetzten Mitteln beschränkt sich der Ansatz auf Markierungsarbeiten und nur geringe, bauliche Veränderungen (Raseneinseln, Verkehrsinseln). Damit wird aber ein sehr mutiges und begrüßenswertes Zeichen gesetzt, diese gefährlichen, 2-streifige Richtungsfahrbahnen in der Schwabacher Straße und der Friedrichstraße zu reduzieren und dem Radverkehr damit wenigstens einen Mindestraum zu geben. Der Instruktion wird zugestimmt.</p> <p>Bei dem Konzept "Blockumfahrung statt Linksabbieger" muss noch geprüft werden, welche Straßenzüge damit belastet werden und ob z.B. eine Fahrradstraße genau diesen Blockumfahrvverkehr aufnehmen soll.</p>	<p><i>Der Entfall der Linksabbieger ist zwingende erforderlich, um einen leistungsfähigen Verkehrsablauf in der Schwabacher Straße zu gewährleisten. Linksabbiegen soll in der Schwabacher Straße zukünftig nur noch an LSA mit eigene Linksabbiegefahrstreifen zulässig sein, so dass der geradeausfahrende Verkehr nicht behindert wird.</i></p> <p><i>In der Dambacher Straße müsste ohne zusätzliche Maßnahmen mit einer höheren Verkehrsbelastung gerechnet werden. Hier würde es voraussichtlich zu einem Zuwachs des heute schon vorhandenen Durchgangsverkehrs von der Fuchsstraße kommen. Daher soll im Zuge der Errichtung der Fahrradstraße in der Dambacher Straße durch verkehrslenkende Maßnahmen (z. B: Fahrradstraße, Anlieger frei in eine Richtung, „reine“ Fahrradstraße in Gegenrichtung der Kfz-Durchgangsverkehr aus der Dambacher Straße ferngehalten werden, ohne die Erreichbarkeit für den Quell- und Zielverkehr sowie die Nutzbarkeit für den Fahrrad-Durchgangsverkehr zu beeinträchtigen.</i></p> <p><i>Die Ludwigstraße wird nur in geringem Maße mehr belastet. Eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs ist aufgrund der Entfernung zur Schwabacher Straße und dem daraus re-</i></p>

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
		<i>sultierenden Mehrweg sowie der Einbahnstraßenregelung im südlichen Bereich der Ludwigstraße nicht zu erwarten. Lediglich der Zielverkehr aus Richtung Norden und der Quellverkehr in Richtung Süden der Quartiere zwischen der Schwabacher und der Ludwigstraße verursachen einen geringen Mehrverkehr.</i>
Infra fürth gmbh (Infra) 13.05.2019	Bestandspläne wurden übermittelt	
Infra fürth verkehr gmbh (infra vb) 7.06.2019	<p>Die Einrichtung eines Busfahrstreifens in der Schwabacher Straße in stadteinwärtiger Richtung wird begrüßt. Auch die mögliche Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird in diesem Bereich positiv gesehen.</p> <p>Bei der angedachten gemeinsamen Nutzung des Sonderfahrstreifens zusammen mit dem Radverkehr müssen aufgrund der unterschiedlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten (18,6 km/h Fahrrad zu 20,4 km/h Bus in diesem Abschnitt) die Erfahrungswerte im täglichen Verkehr abwarten werden, um zu sehen ob sich diese Maßnahme letztendlich bewährt.</p>	
Ordnungsamt / Untere Naturschutzbehörde (OA/U) 20.05.2019	o. E.	
Polizeiinspektion Fürth (PI) 27.05.2019	Polizeilicherseits wird der Ausbau von Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet grundsätzlich befürwortet. Zu dem im Instruktionsverfahren vorgestellten Umbau der Schwabacher Straße merken wir folgendes an:	<i>Die Unfallgefahr wird durch den Entfall der Linksabbieger, die den entgegenkommenden Verkehrsstrom durchsetzen müssen, eher reduziert als erhöht, da die Fahrzeuge nur noch</i>

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
	<p>Die Kfz-Verkehrsbelastung auf der Schwabacher Straße ist unbestritten hoch. Durch die Reduktion eines Fahrstreifens ist ein Ausweichverkehr in die umliegenden Quartiere zu erwarten. Diese neuartige Verkehrsbelastung dürfte eine Steigerung der Unfallgefahr in diesen Bereichen nach sich ziehen. Der Wegfall gewohnter Abbiegemöglichkeiten und die damit einhergehenden Blockumfahrungen fördern diese Gefahr vermutlich zusätzlich.</p> <p>Auch ist eine Zunahme des verbotswidrigen Linksabbiegens denkbar, was dann den Verkehrsfluss zusätzlich hemmen würde. Durch den Wegfall vorhandener Stellflächen wird die Möglichkeit des ordnungsgemäßen Parkens weiter reduziert. Um „nur mal schnell“ zu halten, wird der Kraftfahrer nicht mehr in zweiter Reihe, sondern vermutlich auf der Busspur parken. Bis zur Beseitigung einer solchen Verkehrsstörung wird erfahrungsgemäß einige Zeit vergehen. In diesem Zeitraum muss sich der Bus in den Individualverkehr einfädeln.</p> <p>Die Schaffung einer attraktiven Radverkehrsverbindung zwischen der Süd- und Innenstadt ist wohl anders kaum realisierbar. Allerdings ist es schwer vorstellbar, dass alleine durch das bereitgestellte Angebot ein Umdenken in der Bevölkerung und somit ein Umstieg auf Fahrräder oder den ÖPNV stattfinden wird. Viele Bürger werden nicht auf den Komfort des eigenen Kraftfahrzeugs verzichten bzw. sind als Pendler auf dieses sogar angewiesen.</p> <p>Aus den vorliegenden Gründen wird der Wegfall eines Fahrstreifens kritisch gesehen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in dem geplanten Bereich erscheint aus polizeilicher Sicht denkbar.</p>	<p><i>in definierten Bereichen halten und mit einer separaten Freigabezeit bzw. im Vor- oder Nachlauf abbiegen können.</i></p> <p><i>Das regelwidrige Halten am Straßenrand ist durch konsequente Kontrollen zu unterbinden.</i></p> <p><i>Nur durch die Schaffung entsprechender Angebote wird ein Umsteigen auf Rad und Bus attraktiv und ist damit für die Menschen auch nutzbar. Die Möglichkeiten als Pendler auch den ÖV und das Rad einzeln oder kombiniert zu nutzen (Bike+Ride oder Ride+Bike) sowie Kfz und ÖV (Park+Ride) sowie Kfz und Rad (Park+ Bike) zu nutzen, werden zunehmend ausgebaut.</i></p> <p><i>Die Reduzierung auf 30 km/h wird aus Gründen der Verkehrssicherheit, Durchlassfähigkeit, Lärm und Abgasreduzierung sowie Homogenisierung des Geschwindigkeitsverhaltens (Kfz/ÖV/Rad) als sehr sinnvoll erachtet (vgl. hierzu auch Beschluss des Verkehrsausschusses vom 06.05.2019).</i></p>

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
<p>Pflegerin des Stadtbildes Frau von Wittke</p> <p>3.06.2019</p>	<p>Grundlage der Planung ist nach Beschreibung des Konzepts der Grundsatzbeschluss des Bauausschusses vom 13. Februar 2019. Hier wurde beschlossen den Anteil des Radverkehrs an alltäglichen Wegen in der Stadt Fürth zu steigern. Es beinhaltet die Stärkung des Fahrrades als wichtiges und eigenständiges Verkehrsmittel. Allerdings wird im Beschluss auch darauf hingewiesen, dass erst in der Gesamtschau aller Verkehrsmittel im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans grundsätzliche Planungen festgelegt werden können. Dieser Fürther Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet die Radverkehrsförderung als wichtiges Modul. Erst dort können sinnvollerweise alle Festlegungen zu Umfang und Zeitrahmen der im Radverkehr zu erreichenden Ziele getroffen werden.</p> <p>Bemerkungen zur vorgelegten Planung:</p> <p>„Entfall von Linksabbiegern, wenn keine Linksabbiegefahrstreifen vorhanden sind – alternative Blockumfahrung.“</p> <p>Das bedeutet Verlängerung der Fahrstrecken und für Nichteinheimische schwer zu findende Streckenführungen. Nehmen wir dazu das Beispiel, man möchte stadteinwärts in die Johannisstraße links abbiegen. Dazu muss man bereits in der Herrenstraße links abbiegen, um über die „beruhigte“ Dambacher Straße komplett bis zur Karolinenstraße zu fahren. Über die Karolinenstraße erreicht man wieder die Schwabacher Straße, die man stadtauswärts nun befahren kann, um endlich in die Johannisstraße abbiegen zu können. Die Johannisstraße wird so zukünftig nicht nur von den zahlreichen dort lebenden Menschen erreicht, sondern auch die vielseitige Nutzung des Festsaals des Logenhauses mit dessen Parkplatz ist davon betroffen. Der Suchverkehr wird auf das gesamte Viertel</p>	<p><i>Der Entfall der Linksabbieger ist aufgrund der Reduktion auf einen Kfz-Fahrstreifen zwingend erforderlich, um den Geradeausfahrenden Kfz-Verkehr leistungsfähig abwickeln zu können.</i></p> <p><i>Die Signalzeitenpläne der einzelnen Lichtsignalanlagen werden entsprechend den geänderten Anforderungen der Verkehrsbelastung angepasst.</i></p> <p><i>Die Johannisstraße muss zur besseren Erreichbarkeit in beide Fahrtrichtungen geöffnet werden.</i></p>

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
	<p>ausgeweitet. Im schlimmsten Fall fahren die Autos weiter stadteinwärts, um eine Abbiegemöglichkeit zu finden. Diese Situation, möchte ich streckentechnisch nicht weiterdenken. Hoffen wir auf clevere Navis, die allerdings dann auch immer genutzt werden müssen.</p> <p>Ähnlich kompliziert ist die Linksabbiegesituation in die Grüner Straße bzw. Johann-Geismann-Straße. Hier soll eine Blockumfahrung über die Fichten-, Ludwig-, Salz- und Holzstraße in Kauf genommen werden. Eine Verbesserung der Wohnqualität in diesem südlichen alten Quartier sieht anders aus. Von wenigen Betroffenen kann nicht die Rede sein, denn das neu bebaute Baufeld der ehemaligen Brauerei wird lediglich über die Grüner Straße und Johann-Geismann-Straße erschlossen. Damit ergibt sich automatisch durch die Zufahrt in das neue Gebiet eine Stausituation in den gegenüberliegenden Seitenstraßen, die durch die kurzen Umlaufzeiten der Ampeln bei denen lediglich drei Autos und einer sehr langen Grünphase, die erst bei jeder zweiten Möglichkeit ausgelöst wird, einhergeht. Damit ergeben sich weitere erhöhte Wartezeiten und stauende Autos in den Seitenstraßen. Eine Lärmsteigerung ist damit automatisch inbegriffen.</p> <p>Die vorliegende Planung mit den wegfallenden Linksabbiegerstreifen und den sich neu ergebenden Verkehrsströmen lehne ich ab.</p> <p>„Verbesserung der Ein- und Ausfahrtvorgänge durch regelkonforme Parkplätze und eine Reduzierung der Anzahl der Parkplätze.“</p> <p>Eine Verbreiterung der Parkplatzbreite ist zu begrüßen. Die Reduzierung der Anzahl allerdings nicht. Es entfallen in der Theresienstraße und in der Schwabacher Straße von der Maxstraße bis zur Herrenstraße rund 36 Parkplätze. Von den derzeit etwa 67 Parkplätzen entfallen damit rund 53</p>	<p><i>Die Signalzeitenpläne werden auf die neuen Verkehrsverhältnisse angepasst.</i></p> <p><i>Um ausreichend Fläche für alle Verkehrsteilnehmer zur Verfügung zu stellen, müssen die</i></p>

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
	<p>%, die sechs neuen öffentlichen Parkplätze, die geschaffen werden, können die prekäre und angespannte Situation nicht entspannen. Die Parkplatzsituation ist bereits jetzt schon in der Südstadt in diesem Bereich mehr wie angespannt. In den letzten Jahren wurden nach und nach etliche Parkplätze in der Schwabacher Straße weggenommen, die in die Aufstellung miteinfließen müssten.</p> <p>Der Neubau von Wohnraum, die Schaffung von Veranstaltungsräumlichkeiten, wie in den Malzböden, dem Trauersaal der Firma Burger, die Gastronomie in den Malzböden, die Ausweitung der Sprengel der Schüler der Berufsschule 1, die Schüler können teilweise durch die schlechte Anbindung und die weiten Anfahrsstrecken nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule kommen. Der Einzelhandel und die verschiedenen Praxen an der Schwabacher Straße werden durch den Wegfall damit mehr geschwächt, als ihnen Gutes getan wird.</p> <p>Um dem Parkdruck in diesem Gebiet und den angrenzenden Gebieten auch entgegen zu wirken, sollte z. B. das Parken auf dem Gehsteig auf der Kaiserstraße in Höhe REWE genutzt werden. Auch in der Neumannstraße könnte mit einem einfachen Keilaufbau zum westlichen Gehsteig ein Schrägparken an der westlichen Straßenseite ermöglicht und damit weitere Parkplätze geschaffen werden. Möglicherweise ergeben sich so an anderen Stellen ebenfalls einfach umzusetzende weitere Parkplätze.</p> <p>Folgende Fragen stellen sich: Steht durch den Wegfall noch genügend Parkraum im öffentlichen Raum zur Verfügung? Wie sieht es mit dem Anwohnerparken aus und dem Verhältnis der öffentlichen Parkplätze?</p>	<p><i>Parkplätze zwangsweise entfallen. Es entfallen 26 Parkplätze. Die Parkplätze befinden sich im öffentlichen Raum und werden zukünftig als Radverkehrsanlagen genutzt.</i></p> <p><i>Eine detaillierte Parkraumuntersuchung wird im Rahmen des VEP vorbereitet.</i></p> <p><i>Der öffentliche Straßenraum dient in erster Linie dem fließenden Verkehr zu Fuß, mit dem Fahrrad, den öffentlichen und den privaten Kfz sowie dem Wirtschaftsverkehr. Sofern ausreichend Platz vorhanden ist, können für den ruhenden Verkehr (insbesondere zum liefern und Laden, für Kunden und Besucher) Flächen zur kurzzeitigen Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Ein- und Ausparkvorgänge verursachen aber oft erhebliche Störungen für den fließenden Verkehr, so dass diese in die Nebenstraßen verlagert werden sollte.</i></p> <p><i>Der öffentliche Raum ist jedoch nicht dazu da, fehlende, d. h. nicht errichtete oder nicht erworbene private Stellplätze, insbesondere bei Neubauten, zu kompensieren.</i></p>



Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
	<p>Die vorliegende Planung mit dem Wegfall der Parkplätze lehne ich ab.</p> <p>„Entfall von Parken in zweiter Reihe“ Bei Wegfall fast sämtlicher Parkplätze wird es unweigerlich durch den Anlieferverkehr jeglicher Art zum Parken auf der Bus- bzw. den Radfahrstreifen kommen. Wo sonst sollte geparkt bzw. gehalten werden?</p> <p>„Es entsteht eine attraktive Busroute“ – allerdings nur, wenn damit auch eine Entzerrung der Anfahrtszeiten der Busse an den Haltestellen der Schwabacher Str. einhergeht. Eine Buskolonne ist für den Nutzer nicht attraktiv.</p> <p>„Reduzierung der Fahrstreifen“ Die Planung sieht für die Schwabacher Straße als „eine Hauptein- und Hauptausfallstraße“ eine Verringerung der Fahrstreifen von zwei- auf einspurig vor. Bereits jetzt kann man auf Grund der Reduzierung auf eine Fahrspur stadtauswärts am Tucher Areal und der Baustelle an der Karolinenstraße und in der Unterführung stadteinwärts extreme Staubildungen in den Morgen- bzw. Abendstunden jeden Werktag erleben. Die Planung muss hier für einen fließenden Verkehr sorgen.</p> <p>„Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Schwabacher Straße Ecke Theresienstraße“ Nach den beschriebenen Berechnungen ergeben sich Qualitätsstufen des Verkehrsflusses von „ausreichend“ – das ist eine „4 in Noten“ bis hin zu „überlastet“, was einer Note 6 gleichkommt. Damit ergeben sich für die</p>	<p><i>Eine detaillierte Parkraumuntersuchung wird im Rahmen des VEP vorbereite.</i></p> <p><i>Der Anlieferverkehr muss auf den vorhandenen Parkplätzen parken. Sind diese unter Umständen belegt, muss auf die Seitenstraßen ausgewichen werden. Die Anlieferung erfolgt in der Regel tagsüber, sodass die Parkplätze der Anwohner zum Teil frei sind, sodass das ich immer wieder Lücken ergeben. Der längere Anlieferweg muss in Kauf genommen werden. Die Verkehrsregelung ist konsequent zu überwachen.</i></p> <p><i>Die Taktung der Busse ist nicht Teil der Aufgabenstellung und kann nicht im Rahmen der Vorplanung angepasst werden.</i></p>

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
	<p>angrenzenden Wohnquartiere um diese Kreuzung vermehrt Stau, mit allen negativen Begleiterscheinungen. Das kann nicht das Ziel einer zukunftsweisenden Verkehrsplanung sein!! Im Konzept wird davon gesprochen, dass es zu „Verkehrsverlagerungen kommen muss“. Wie das geschehen soll und wo der Verkehr zukünftig fahren wird, welche Quartiere den Verkehr zukünftig aufnehmen werden, ist nicht geklärt. Der Verkehr wird mit diesen Maßnahmen nicht weniger, es kommt lediglich zu Verlagerungen, falls das auf Grund des Ziels möglich ist. Die Frage stellt sich doch, mit welchem Ziel wird die Schwabacher Straße befahren? Aus dieser Erkenntnis können sich dann geeignete Maßnahmen ergeben. Mit diesen negativen Erscheinungen an dieser Kreuzung lehne ich die vorliegende Planung ab.</p> <p>Erhöhung der Attraktivität und der Verbindung der Radverkehrswege kann eine Verbindung über die Dambacher Straße und Ludwigstraße mit einfacher Planung, kurzfristig und schneller umgesetzt werden. Da es zu keinen baulichen Maßnahmen kommen muss. Damit ist eine Umgestaltung der Schwabacher Straße mit allen negativen Auswirkungen und Konfliktpotential nicht notwendig und trotzdem entstehen attraktive Radwegeverbindungen.</p> <p>Bei den Planungen müssen alle Verkehrsteilnehmer betrachtet werden.</p>	<p><i>Der Grund für die Staubildung im Bereich des Tucher-Areals ist nicht die Kapazität des Fahrstreifens, sondern die zusätzliche Verflechtung vor der Baustelle. Verflechtungsvorgänge reduzieren die Kapazität deutlich. Im Endzustand finden aufgrund der Einstreifigkeit keine Verflechtungen mehr statt.</i></p> <p><i>Spürbarer Rückstau tritt nur in der Abendspitzenstunde von Norden aus kommend auf. Dies bedeutet, dass in 22 – 23 Stunden der Verkehrsablauf als flüssig zu beschreiben ist.</i></p> <p><i>Untersuchung mit dem Verkehrsmodell haben ergeben, dass durch die aufgezeigten Maßnahmen auch Verkehr (ca. 400 Kfz/24h) auf die Südwesttangente ausweichen und somit den innenstadtnahen Kernbereich nicht weiter belasten. Zusätzlich wird das Angebot für den ÖPNV als auch für den Radverkehr gestärkt, sodass in Kombination mit anderen, den Umweltverbund stärkenden Maßnahmen eine Änderung des Modal Splits einhergeht.</i></p> <p><i>Die Fahrradstraßen stellen ein Alternativangebot für Radfahrer da. Da die Route der Schwabacher Straße aber dem kürzesten</i></p>

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
		<i>Weg entspricht, sind auch hier Radverkehrsanlagen vorzusehen.</i>
Stadtheimatspflegerin Frau Jungkunz  10.05.2019	Es wird für dringend nötig gehalten eine zusätzliche Bushaltestelle vor den Malzböden einzurichten  Ansonsten o. E.	<i>Eine zusätzliche Haltestelle ist aufgrund der heute schon geringen Haltestellenabstände nicht als sinnvoll zu erachten. (siehe NVP Abwägungstabelle Punkt 1.4.1)</i>
Seniorenrat  27.05.2019	Wir setzen voraus, dass alle geplanten Radverkehrsanlagen, Schutzstreifen, Geh- und Radwege senioren- und behindertengerecht realisiert werden. Vor allem legen wir besonderen Wert darauf, dass bei Fußgängerquerungen die Ampelschaltzeiten den Bedürfnissen von Senioren und Behinderten angemessen angepasst werden.  Ansonsten bestehen von unserer Seite keine Einwände.	<i>Die Signalanlagen werden im Endzustand erneuert und auf alle Belange hin bestmöglich angepasst.</i>
Straßenverkehrsamt (SVA)  07.06.2019	<b><u>Bahnunterführung Schwabacher Straße</u></b>  Die Schwabacher Straße hat auch für den Radverkehr erhebliche Verbindungsfunktion zwischen der Südstadt und der zentralen Innenstadt. Die östlich und westlich der Schwabacher Straße bestehenden Alternativrouten für den Radverkehr (z.B. Ludwigstraße, Dambacher Straße und Uferpromenade) werden zwar ebenfalls gut angenommen, dennoch nutzen	

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
	<p>alltäglich viele Radfahrende die „Hauptachse“ Schwabacher Straße. Die räumliche Enge und der hohe Anteil des MIV werden gerade in der Unterführung zwischen Karolinenstraße und Theresienstraße/An der Post als äußerst unangenehm und abstrakt gefährlich wahrgenommen. Dadurch besteht in hohem Maße der Anreiz für Radfahrende, in den Seitenraum auszuweichen, was gerade auf der Westseite der Bahnunterführung zu erheblichen Gefährdungen des Fußgängerverkehrs führt. Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde besteht deshalb keine Alternative, dem Radverkehr im Bereich der Unterführung Raum zu gewähren.</p> <p>Die vorliegende Planung berücksichtigt die Belange des Radverkehrs sowohl stadtauswärts als auch stadteinwärts. Der großzügigere Querschnitt der östlichen Fahrbahnhälfte trägt der Verkehrsabwicklung in Richtung Westen und Osten Rechnung.</p> <p>Die stark reduzierte westliche Fahrbahnhälfte beschränkt den Verkehrsfluss in Richtung Süden spürbar, wobei der Verzicht auf das Linksabbiegen zur östlichen Karolinenstraße zu akzeptieren ist. Probleme werden in Richtung Süden bei Alarmfahrten der Feuerwehr gesehen. Hier muss eine konsequente Streckenbeeinflussung der Lichtzeichenanlagen sichergestellt sein.</p> <p><b><u>Friedrichstraße</u></b></p> <p>Der einstreifigen Führung in der Friedrichstraße Richtung Süden kann zugestimmt werden, soweit Radschutzstreifen zu beiden Seiten der Fahrbahn eingerichtet werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Schutzstreifen vermutlich häufig zur Durchführung von Ladegeschäften in Anspruch genommen werden. Gerade für die Feuerwehr und den ÖPNV</p>	<p><i>Eine Feuerwehrbeeinflussung ist im Endzustand unbedingt notwendig um Verlustzeiten für die Feuerwehr zu vermeiden und wird bei Umsetzung der Maßnahme implementiert.</i></p> <p><i>Das regelwidrige Halten am Straßenrand ist durch konsequente Kontrollen zu unterbinden.</i></p>

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
	<p>kann sich die Mittenlage der Fahrbahn positiv auswirken, da die bisher beinahe üblichen Fahrstreifenwechsel damit weitgehend entfallen. Wie bei der Äußerung zur Unterführung, halten wir eine Feuerwehrbeeinflussung in diesem Planfall für unabdingbar.</p> <p><b><u>Schwabacher Straße nördlich und südlich der Bahnunterführung</u></b></p> <p>Die geplanten Radverkehrsanlagen sind für die Führung des Radverkehrs aus der zentralen Innenstadt zur Unterführung notwendig. Eine konsequente Radverkehrsanlage schafft sowohl für den MIV als auch für den Radverkehr Klarheit und trägt damit zur Verkehrssicherheit bei. Dies wird auch für die Weiterführung südlich der Bahnlinie so gesehen. Die Eingriffe in den Bestand sind zwar enorm, letztlich benötigt aber der ÖPNV und der Radverkehr Raum, der ohne Neuaufteilung des bestehenden Verkehrsraumes nicht zu gewähren ist. Gerade die Verbindung zwischen der Südstadt und der zentralen Innenstadt ist für schnelle ÖPNV und Radverbindung ideal. Die Schaffung von eigenständigen Verkehrsflächen für ÖPNV-Zwecke und dem Radverkehr ermöglicht erst die Förderung dieser Verkehrsarten. Eine streckenbezogene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit trägt, zusammen mit flankierenden verkehrstechnischen Maßnahmen (Koordination der LZA), einer möglichst gleichmäßigen Fahrgeschwindigkeit Rechnung.</p> <p>In der Gesamtbetrachtung wird seitens der Straßenverkehrsbehörde ein positiver Effekt für das gesamte Gebiet südlich der Maxstraße gesehen.</p>	

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
	Verkehrsrechtlich sind längere Strecken mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h nach wie vor nicht ohne Weiteres zu begründen. Zunächst werden wir deshalb die Streckenbeschränkungen bei den Schulen (GS/MS Schwabacher Straße und Kiderlinstraße) anordnen.	
Telekom 27.05.2019	Bestandspläne wurden übermittelt	
1&1 Versatel 13.05.2019	Bestandspläne wurden übermittelt	
VAG 31.05.2019	Es wird angemerkt, dass aufgrund der Fahrbahnverschwenkungen und der Tatsache, dass Radfahrer auf dem Busfahrstreifen zugelassen werden, abzuwarten bleibt, ob sich die Reisegeschwindigkeit der Busse dadurch erhöht. Die Straßenplanung wird aufgrund dessen als nicht besonders ÖV-freundlich angesehen.	<p><i>Die Fahrbahnverschwenkungen treten erst ab der Fichtenstraße auf. Sollen diese vermieden werden, müssten alle Parkplätze in Fahrtrichtung Norden ab der Fichtenstraße entfallen. Dies erscheint unangemessen. Zudem sind die Verschwenkungen auch im Bestand schon vorhanden.</i></p> <p><i>Die Fahrgeschwindigkeit der Busse wird heute durch die zu schmalen Fahrstreifen und Parkstreifen und die zahlreichen Verflechtungsvorgänge stark eingeschränkt. Durch weniger Fahrstreifenwechselfvorgänge und eine geringere Geschwindigkeit (30 km/h, vgl. Beschluss des Verkehrsausschusses vom 06.05.2019), wird eine Homogenisierung des Verkehrsflusses auf niedrigerem Niveau erreicht und stärkt damit die Konkurrenzfähigkeit des ÖV (siehe auch Stellungnahme der infra fürth verkehr gmbh oben).</i></p>