



Referat für Umwelt, Klimaschutz, Recht und Ordnung

Stadt Fürth - 90744 Fürth

Regierung von Mittelfranken
SG 50
Herrn Dr. Herzog

per E-Mail: poststelle@reg-mfr.bayern.de

Dienstgebäude
Schwabacher Str. 170
Auskunft erteilt
Frau Perkins
Telefon (0911)
974-1498
E-Mail-Adresse
oa@fuerth.de
Buslinien
67, 173, 174, 178
Öffnungszeiten
Montag bis Freitag: Nach Vereinbarung

Zimmer-Nr.
224
Telefax (0911)
974-1463
Internet
www.fuerth.de
Haltestelle
Kaiserstraße

Ihre Zeichen - Ihre Nachricht vom
29.08.2019

Unsere Zeichen – Datum
III/Ko – 27.09.2019

Stellungnahme zum Scheiben der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zur Luftschadstoffbelastung Fürth (Luftreinhaltung) vom 26.08.2019

Anlagen:

- Anlage_1_Radverkehrsanlagen_Schwabacher_Straße
- Anlage_2_Radverkehrsanlagen_Schwabacher_Straße_Zwischenzustand
- Anlage_3_Ludwigbrücke_Endzustand
- Anlage_4_VEP_Aufbau
- Anlage_5_Verkehrsbelastung_Schwabacher_Straße
- Anlage_6_Fahrradstraßen
- Anlage_7_Grundlagenkonzept_New-Mobility_V-3.1_18092019
- Anlage_8_Carsharing Standorte
- Anlage_9_E-Mobilität_Ladesäulen_aktueller Stand und geplante Standorte
- Anlage_10_Schreiben der DUH an die Regierung von Mittelfranken vom 26.03.2018
- Anlage_11_Projektskizze E-Bus_infra fürth gmbh

Sehr geehrter Herr Dr. Herzog,
sehr geehrte Damen und Herren,

zum Schreiben der DUH vom 26.08.2019 an die Regierung von Mittelfranken wird wie folgt Stellung genommen:

Mit Beschluss des Stadtrates vom 25.07.2018 wurde bereits die freiwillige Teilnahme der Stadt Fürth an der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum festgelegt. Ohne im Folgenden die Frage einer evtl. bestehenden rechtlichen Verpflichtung der Stadt Fürth zur Fortschreibung des Luftreinhalteplanes vertiefen zu wollen, sind zu den von der DUH geforderten Maßnahmen nachfolgende Ausführungen veranlasst.

...

Zu 1. Einführung eines Fahrverbotes für Diesel-Kraftfahrzeuge, die die Euro 6/VI-Labor-Grenzwerte für NOx auf der Straße insbesondere bei winterlichen Temperaturen nicht erreichen.

Die Einführung eines Streckenfahrverbotes für Diesel-Kraftfahrzeuge bewirkt aus Sicht der Stadt Fürth allenfalls eine Verlagerung der Verkehrsströme in umliegende Bereiche und erscheint daher nicht geeignet, die verkehrsbedingten Emissionen nachhaltig zu reduzieren. Zudem wurden verschiedene Maßnahmen bereits getroffen bzw. geplant, welche h. E. auf Grund ihrer positiven Wirkungen ein Fahrverbot ohnehin entbehrlich machen.

Zunächst wird auf die bisher durchgeführten Maßnahmen auf den beiden maßgebenden Streckenabschnitten Schwabacher Straße und Erlanger Straße eingegangen, anschließend auf die generellen Bemühungen der Stadt Fürth, die Verkehrsbelastungen sowie die verkehrlich bedingten Luftschadstoffe zu reduzieren. Im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität wird darüber hinaus die Ladesäuleninfrastruktur der infra fürth gmbh vorgestellt. In einem weiteren Punkt werden schließlich die Eingangswerte zur Luftschadstoffberechnung diskutiert.

1. Schwabacher Straße

Zur Steigerung der Attraktivität des Umweltverbunds im Verlauf der Schwabacher Straße und zur Verstärkung des Verkehrsablaufs wurde der Straßenraum im Zuge der Vorplanung zugunsten des Rad- und Busverkehrs neu aufgeteilt. Ziel ist es, eine durchgängige Radverkehrsverbindung von der Südstadt bis in den zentralen Innenstadtbereich zu schaffen. Zudem wurde ein Bussonderfahrstreifen zur ÖPNV-Beschleunigung in Richtung Innenstadt angeordnet.

Die Umgestaltung der Schwabacher Straße wurde im Bau- und Werkausschuss am 17.07.2019 einstimmig beschlossen. In den Lageplänen gemäß Anlage 1 sind die Maßnahmen dargestellt. Diese können wie folgt zusammengefasst werden:

Änderung der Straßenraumaufteilung in der Schwabacher Straße

- Anordnung von Radverkehrsanlagen
- Anordnung von Bussonderfahrstreifen
- Reduktion der Anzahl der Fahrstreifen für den MIV

Veränderung der Verkehrsführung für den MIV

- Entfall von Linksabbiegern, wenn keine Linksabbiegefahrstreifen vorhanden sind – alternativ Blockumfahrung
- Verlängerung des Geradeausfahrstreifens in der Theresienstraße um ca. 18 m zur Schaffung eines ausreichenden Staauraums (Entfall von ca. 3 Parkständen).
- Verbreiterung der Parkstände auf ein regelkonformes Maß von 2,00 m Breite im Verlauf der Schwabacher Straße

Signaltechnische Anpassungen

- Verkehrsabhängige Steuerung mit Busbeschleunigung und Feuerwehranforderung (Steigerung der Leistungsfähigkeit der Signalanlagen)
- Anpassungen der Freigabezeiten an die heutigen Verkehrsbelastungen
- Kürzung der Umlaufzeit von 105 s auf 90 s zur Vermeidung von Überstauungen und zur Reduzierung von Wartezeiten

Verkehrsrechtliche Anpassungen

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h in der Unterführung der Schwabacher Straße und nach Möglichkeit durchgängig in der Schwabacher Straße (Beschluss des Verkehrsausschusses vom 06.05.2019) sowie Anordnung von Tempo 30 in der Friedrichstraße um den Radverkehr in Gegenrichtung fahren zu lassen.

Bedingt durch die beschriebenen und in den Lageplänen dargestellten Maßnahmen hat der Endzustand folgende verkehrliche und umweltrelevante Wirkungen:

- durchgängige Radwegeverbindung zwischen der Südstadt und der Innenstadt mit dem zentralen Einkaufsbereich und dem neu geschaffenen Wochenmarkt (im Endzustand)
- höhere Reisegeschwindigkeiten vor allem für die Busse in Fahrtrichtung Bahnhof aufgrund eines eigenen Fahrstreifens (im Endzustand)
- Reduktion der Kapazität für den MIV durch Entfall eines Geradeausfahrstreifens je Hauptrichtung
- Verbesserung des Verkehrsablaufs durch
 - Verringerung der Interaktionen zwischen den Fahrzeugen
 - deutlich geringere Anzahl an Überholvorgängen
 - Entfall von Parken in zweiter Reihe
- Gewährleistung einer höheren Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Ein- und Ausfahrtvorgänge durch regelkonforme Parkplätze und eine Reduzierung der Anzahl der Parkplätze
- Reduktion der Lärmbelastung
- Reduktion der Luftschadstoffbelastung

Im September 2019 wurde der erste Teilabschnitt zwischen der Maxstraße und der Karolinenstraße als Zwischenzustand entsprechend der Anlage 2 realisiert. Die Abschnitte südlich der Karolinenstraße sollen schnellstmöglich realisiert werden.

2. Erlanger Straße

Zur Verstärkung des Verkehrsflusses und Stärkung des Umweltverbundes wurde 2018 und 2019 der Knotenpunkt Ludwigbrücke / Henri-Dunant-Straße mit ÖPNV-Bevorrechtigung in Form einer Busschleuse, Optimierung der LSA-Programme (mit einer verkehrsabhängigen Steuerung) sowie Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs umgebaut. Der Endzustand des Knotenpunkts ist in der Anlage 3 dargestellt. Die getroffenen Maßnahmen können wie folgt beschrieben werden:

Signaltechnische Maßnahmen

- Implementierung einer verkehrsabhängigen Steuerung mit Busbeschleunigung

Bauliche Maßnahmen

- Anordnung einer Busschleuse von der Ludwigbrücke kommend in Richtung Rathaus
- Einrichtung einer neuen Fußgängerquerung über die Henri-Dunant-Straße.
- Anordnung von Radschutzstreifen bzw. Radfahrstreifen

Für den Knotenpunkt Erlanger / Espan- / Poppenreuther Straße soll perspektivisch sowohl der Radverkehr als auch der ÖPNV durch eigene Fahrstreifen gestärkt werden.

Die Erlanger Straße zwischen der Espanstraße und der Henri-Dunant-Straße ist die zentrale innerstädtische Querung über die Pegnitz. Ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge, die nicht die Euro 6 Norm erfüllen bzw. für Lkw auf dieser Verkehrsachse würde deutliche Umwege erzeugen, nahegelegene Wohngebiete belasten und dem Grundsatz der Verkehrsplanung widersprechen, den Verkehr auf leistungsfähigen Trassen zu bündeln. Eine leistungsfähige alternative Route ist jedoch nur mit der Schaffung von neuer Infrastruktur möglich.

Die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (DIVAN) zeigen, dass bei einer Sperrung der Erlanger Straße für den Lkw-Verkehr eine Zunahme der Verkehrsleistung von ca. 1.200 Fzghm/24h entstehen würde. Damit würde unweigerlich eine Zunahme der fahrzeugseitigen Emissionen eintreten. Dies kann nicht im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik und der Bewohner der Stadt Fürth sein.

Generell haben 26,3% der zugelassenen Pkw laut dem Kraftfahrtbundesamt (Stand 1. Januar 2019) die Euro 6 Norm. Damit dürften nach den Forderungen der DUH 73,7 % aller Dieselfahrzeuge die betroffenen Straßenquerschnitte nicht befahren. Bei einem Anteil von 32,2 % Dieselfahrzeuge am Gesamtverkehrsaufkommen müssten bei einem streckenbezogenen Fahrverbot von Dieselfahrzeugen, die die Euro 6 Grenzwerte nicht einhalten, ca. 25 % der Fahrzeuge auf alternative Routen verlagert werden. Dies ist mit der heute vorhandenen Infrastruktur nicht möglich und würde zu einer Überlastung der Ausweichrouten führen.

Bedingt durch die Vielzahl der verkehrlich bedeutsamen Bauwerke im Stadtgebiet, wie zum Beispiel der Main-Donau-Kanal, die Brücken über die Pegnitz, Rednitz und Regnitz sowie die verschiedenen Bahnunterführungen, sind die Verkehrsflüsse neuralgischen Zwangspunkten unterworfen. Eine Entlastung des innenstadtnahen Bereichs kann nur durch eine großräumige Umfahrung erreicht werden. Im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans wird die Netzgestaltung überprüft. Es sollen Maßnahmen zur Reduktion des innerstädtischen Verkehrs entwickelt werden. Für eine Umgestaltung der Verkehrsführung ist erheblicher Abstimmungs- und Planungsaufwand erforderlich.

Ein streckenbezogenes Fahrverbot für den Dieserverkehr bzw. für den Lkw-Verkehr ist nach allem aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zielführend, sondern kontraproduktiv, um eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung herbeizuführen.

3. Allgemeine Maßnahmen zur Reduktion der Verkehrsbelastung

Die Stadt Fürth fördert die umweltfreundliche Mobilität im Bereich des Lastentransports durch Einsatz von Lastenfahrrädern. Um Anreize für Bürgerinnen und Bürger zu schaffen, Lasten im Alltag emissionsfrei bzw. emissionsarm zu transportieren, wurde mit Stadtratsbeschluss vom 10.04.2019 die Förderung von Lastenrädern für Gewerbetreibende und Private durch die Stadt Fürth beschlossen. Zur Verfügung gestellt wurden je 10.000 €. Aufgrund der hohen Nachfrage wurden die Fördermittel am 22.05.2019 im Finanz- und Verwaltungsausschuss auf insgesamt 70.000 € erhöht.

Zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs soll mit Beginn des Schuljahres 2020/21 im Großraum Nürnberg für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende das 365-Euro-Ticket eingeführt werden.

Ausbau Radverkehr / Radwegenetz

Die Stadt Fürth fördert zudem den individuellen Radverkehr und möchte damit einen positiven Beitrag zum Klimaschutz, zur Lebensqualität und zur Gesundheit leisten. Insgesamt sind in Fürth heute schon 67 km benutzungspflichtige Radwege, 18 km Radinfrastruktur auf der Fahrbahn und 25 km für Radfahrer im Gehwegbereich bzw. in Fußgängerzonen vorhanden. Des Weiteren ist vorgesehen zukünftig weitere ca. 18 km Schutzstreifen anzuordnen.

Zur Verlagerung des motorisierten Verkehrs hin zum Radverkehr sind zahlreiche weitere Radverkehrsprojekte im Stadtgebiet geplant. Hierzu zählen z.B. die Anordnung von Fahrradstraßen. In Anlage 6 sind die geplanten Fahrradstraßen im Stadtgebiet von Fürth dargestellt. Im Bau- und Werk-ausschuss am 13.02.2019 wurde die sukzessive Ausweisung von mindestens 3 bis zu 6 Fahrradstraßen pro Jahr einstimmig beschlossen.

Für den Großraum Nürnberg wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie (Dez. 2017) geprüft, inwieweit Radschnellverbindungen umgesetzt werden können. Hierbei sollten 3-stufig differenzierte Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen innerhalb einer Region, in Abhängigkeit vom Potenzial, angewendet werden:

- Radschnellwege
- Radhauptverbindungen
- Radverbindungen

Für die drei Stufen wurden Qualitätsstandards in Bezug auf die Führungsformen, mögliche Knotenpunkte sowie weitere Ausstattungsmerkmale und Service-Angebote entwickelt.

Von sieben detailliert untersuchten Trassen eignen sich laut Gutachten vier Trassen für eine Umsetzung als Radschnellwege.

- Nürnberg – Erlangen
- Nürnberg – Fürth
- Nürnberg – Oberasbach (nach Zirndorf; inkl. Anbindung Stein)
- Erlangen – Herzogenaurach

Hierzu sind insgesamt noch vertiefende Planungen nötig. Im Bau- und Werkausschuss am 08.05.2019 wurde beschlossen, dass jeweils gemeinsam mit den Nachbarstädten Erlangen und Nürnberg vertiefende Untersuchungen zu möglichen Trassen für Radschnellverbindungen zwischen Erlangen und Fürth bzw. zwischen Nürnberg und Fürth zu veranlassen sind.

Der derzeit rund 2,20 m breite gemeinsame Rad- und Fußweg entlang der Pegnitz zwischen Karlsteg und Röllingersteg ist in Spitzenzeiten überlastet, auf der Trasse konkurrieren Radfahrer mit Fußgängern um den knappen Raum. Daher soll der Weg zwischen Karlsteg und Röllingersteg auf 4,00 m verbreitert werden. Der Ausbau soll noch dieses Jahr erfolgen.

Eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum Radverkehr bzw. hin zum Umweltverbund setzt immer auch eine Verhaltensänderung der Nutzer (Wohnbevölkerung bzw. die Pendler ins Fürther Stadtgebiet) voraus. Eine Verhaltensänderung herbeizuführen ist nur durch Anpassung des Angebots (Push- und Pull-Maßnahmen) und Bereitstellung von Informationen möglich. Dies setzt immer eine koordinierte, zielgerichtete Planung sowie einen gewissen zeitlichen Horizont voraus.

Ein weiterer Mosaikstein zum Erreichen dieses Ziels ist die Förderung von E-Bikes für Mitarbeitende der Stadt Fürth. Je mehr Menschen ihr Auto in der Garage stehen lassen und stattdessen mit dem E-Bike zur Arbeit fahren, umso weniger Emissionen werden ausgestoßen. Die Stadt Fürth gewährt daher ihren Mitarbeitenden seit dem 01.04.2019 einen Zuschuss zum Erwerb eines Elektrofahrrades. Des Weiteren wird die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs bezuschusst (Job-Ticket für Mitarbeitende der Stadt Fürth).

Parkraumkonzept

Im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) wird aktuell die Ausschreibung für eine Parkraumerhebung und ein Parkraumkonzept erarbeitet, welches eine Veränderung der Parkraumbewirtschaftung vorsehen soll. Ziel ist, die Anzahl der öffentlichen Stellplätze zu reduzieren bei gleichzeitiger Verringerung des innerstädtischen Parkdrucks. Im Vordergrund stehen hier vor allem die Innenstadt sowie die Südstadt und das Gebiet Hardhöhe. Zudem soll die Netzkonzeption aller Verkehrsmittel sowie die Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrsmodi überprüft werden. Die diesbezüglichen Bausteine des Verkehrsentwicklungsplans sind in der Anlage 4 aufgeführt.

Carsharing

Des Weiteren wird aktuell das Carsharing-Angebot im Stadtgebiet Fürth grundlegend ausgebaut. Ziel ist es, verschiedene Mobilitätsangebote miteinander zu verknüpfen, um der Fürther Bevölkerung damit ein für die jeweilige Situation passendes multimodales Angebot zur Verfügung zu stellen. Das bedeutet, dass Carsharing-Standorte immer gut zu Fuß und mit dem Rad erreichbar sowie zumindest bei größeren Standorten auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein müssen. Entsprechend sollen alle Carsharing-Standorte mit Fahrradabstellplätzen ausgestattet werden.

Im Sinne der Luftreinhaltung soll das Carsharing-Angebot sukzessive mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen erweitert oder umgerüstet werden. Derzeit wird von den Carsharing-Anbietern der Einsatz von Elektroautos getestet (Kriterien sind z. B. Einsatzbereitschaft, Fahrleistung, Ladedauer und Akzeptanz der Nutzer). Es wird empfohlen, zunächst die Nutzung der Standorte für Carsharing

zu testen und erst dann zu entscheiden, wo Elektroautos angeboten werden sollen. Dadurch kann die relativ teure Ladeinfrastruktur besonders effizient genutzt werden.

Es werden an zentralen Carsharing-Standorten (s. Anlage 8) zunächst 11 Fahrzeuge vorgesehen, wobei hiervon ein E-Fahrzeug am Königsplatz realisiert wird. Später soll ein zweites E-Fahrzeug am Standort Herrnstraße hinzukommen. Die Stadt plant die Inbetriebnahme der Stationen für November 2019. Mittelfristig ist vorgesehen zusätzliche Mobilitätsangebote, wie elektrisch betriebene Lastenfahrräder und Leihfahrräder, anzubieten (Beschluss Bau- und Werkausschuss vom 13.02.2019).

In diesem Zusammenhang wurde im Bau- und Werkausschuss am 18.09.2019 einstimmig beschlossen die book-n-drive mobilitätssysteme GmbH, ein in diesem Segment sehr erfahrenes Unternehmen, damit zu beauftragen, Carsharing in Fürth anzubieten. Die Erfahrungen von book-n-drive mobilitätssysteme GmbH sollen für Fürth und die Metropolregion genutzt werden, um ein engmaschiges und attraktives Carsharing-Angebot aufzubauen.

Nahverkehrsplan ÖPNV

Zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs wurde in den vergangenen Jahren ein Nahverkehrsplan (NVP) für die Stadt aufgestellt. Hauptzweck ist die Gestaltung und Entwicklung des allgemeinen ÖPNV in der Stadt Fürth. Im NVP werden die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots im allgemeinen ÖPNV, die Umweltqualität und die Vorgaben für eine verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen definiert.

Der im Februar 2018 beschlossene NVP sieht als kommunalpolitische Zielsetzung die Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split durch attraktive Fahrgastangebote und Innovationen im Fuhrpark vor. In diesem Kontext wurden unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit die folgenden Maßnahmen beschlossen:

- Ausweitung Nebenverkehrszeit (NVZ) Samstag bis 20:30 Uhr
- Erschließung Mainstraße: Hafen, Golfpark-West und Hardhöhe West (Beschluss des Bau- und Werkausschusses am 18.09.2019 und des Stadtrates am 25.09.2019)
- Erschließung westliche Fürther Innenstadt und südliche Vacher Straße (Beschluss des Stadtrates vom 18.04.2018). Realisierung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019

Der NVP steht unter folgendem Link zum Download bereit:

https://www.fuerth.de/Portaldata/1/Resources/stadtentwicklung/dokumente/verkehr/180427_Nahverkehrsplan.pdf

New Mobility Concept

Das „Grundlagenkonzept New Mobility“ der infra fürth gmbh ist als Anlage 7 beigefügt. Es geht auf zukünftige Entwicklungen in der Verkehrsbranche ein, wird stetig weiterentwickelt bzw. aktualisiert und soll Schritt für Schritt umgesetzt werden.

4. Ladesäuleninfrastruktur Fürth

Zur Förderung der Elektromobilität in der Stadt Fürth wurden bereits und werden auch zukünftig öffentliche Ladesäulen von der infra fürth gmbh installiert.

Aktuell betreibt die infra fürth gmbh im Stadtgebiet 14 Ladesäulen mit je 2 x 22 kW Ladeleistung und 4 Wallboxen mit je 2 x 11 kW in Parkhäusern. Die genaue Standortverteilung kann der Anlage 9 entnommen werden.

Beim 3. Förderaufruf des Bundes für die Errichtung von Ladeinfrastruktur, der am 21.02.2019 endete, wurde ein Förderantrag für weitere 16 Ladesäulen mit je 2 x 22 kW und für 6 Wallboxen mit je 2 x 11 kW eingereicht.

Weiterhin wurde ein Förderantrag für zwei Schnellladesäulen mit je drei Lademöglichkeiten (150 kW (DC-CCS oder CHAdeMo), 22 kW-Dose (AC) oder 43 kW-Kabel (AC), eingereicht. Abhängig vom Bewilligungszeitraum des Zuwendungsbescheides ist mit einer Aufstellung der Ladepunkte Ende 2019/Anfang 2020 zu rechnen. Des Weiteren werden aktuell über ein Instruktionsverfahren drei Standorte für Bike-Ladestation geprüft.

Die aufgezeigten geplanten Ladesäulen sollen wie folgt aufgestellt werden:

- Bernbacher Straße 117 (Burgfarnbach) (2 x 22 kW-Ladesäule)
- Coubertinstraße 9 (TV 1860 Fürth) (2 x 22 kW-Ladesäule)
- Europaallee (Fürth) (Hornbach) (2 x 22 kW-Ladesäule)
- Leyher Straße 85 (Phönix Center) (2 x 22 kW- Ladesäule)
- Hans-Sachs-Straße 36 (Hallenbad Stadeln) (2 x 22 kW- Ladesäule)
- Sacker Hauptstraße (2 x 22 kW- Ladesäule)
- Parkplatz Stadthalle Fürth (1 x Wallbox 2 x 11 kW (Master))

Bei den restlichen geplanten Ladesäulen sind auf Grund des Rücklaufs des Instruktionsverfahrens teilweise noch Standortwechsel o.ä. zu klären. Diese können voraussichtlich auch noch in 2020 größtenteils aufgestellt werden, ggf. jedoch an einem anderen Ort, als aktuell geplant.

Voraussichtlich noch dieses Jahr wird eine Schnellladesäule 50 kW bei der Fa. Pillenstein (U-Bahn-Haltestelle Stadtgrenze) aufgestellt.

Hinzu kommt noch der Standort Herrenstraße (Carsharing), zu dem ein Antrag beim bayerischen Förderprogramm gestellt wurde.

Weiterhin ist vor kurzem der 4. Förderaufruf des Bundes gestartet, bei dem bis Ende Oktober 2019 weitere Ladesäulen beantragt werden können. Auch hier wird die infra fürth gmbh versuchen ca. 6 - 8 weitere Standorte von Normalladesäulen (2 x 22 kW) und 2 Standorte für weitere Schnellladesäulen (50-150 kW) zu ermitteln und bei der Förderung zu beantragen.

5. Verkehrsrelevante Eingangswerte für die Berechnung der Stickstoffdioxid-Belastung

Die verkehrsrelevanten Eingangswerte für die Berechnung der Luftschadstoffbelastung durch das Bayer. Landesamt für Umwelt (Schreiben des LfU vom 03.05.2018, Az.: 23-8710.2-36197/2018) wurden überprüft. Insgesamt sind die für die Berechnung der Stickstoffdioxid-Belastung verwendeten Verkehrszahlen als zu hoch zu bewerten. Für die Berechnung der Stickstoffdioxid-Belastung wurde der werktägliche Verkehr und nicht der durchschnittliche tägliche Verkehr zugrunde gelegt.

Für die Erlanger Straße wurden im Mai 2018 vor dem Neubau des Knotenpunkts Ludwigbrücke / Henri-Dunant-Straße die Verkehrsdaten erfasst. Im Bereich der Erlanger Straße zwischen Espanstraße und Henri-Dunant-Straße wurde anhand der Zählung und mithilfe des „Hochrechnungsverfahrens für Kurzzeitzählungen auf Hauptverkehrsstraßen in Großstädten“ (Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 1007, BMVBS 2008) eine durchschnittliche tägliche Verkehrszahl von 37.135 Kfz/24h berechnet. Der SV-Anteil des durchschnittlichen täglichen Verkehrs beläuft sich auf 3,9 %. Damit liegt die anzusetzende Verkehrszahl um 15 % geringer als die bisher verwendeten Werte.

Auch die Verkehrszahlen in der Schwabacher Straße sind zu hoch angesetzt. Zusätzlich variiert die Verkehrszahl in der Schwabacher Straße im Abschnitt zwischen der Karolinenstraße bis zur Kaiserstraße deutlich, sodass eine pauschalisierte Aussage hierzu für den gesamten Bereich nicht möglich ist. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) differenziert nach Straßenabschnitt für die Schwabacher Straße und ist in der Anlage 5 dargestellt. Es ist ersichtlich, dass vor allem im nördlichen Bereich der Schwabacher Straße die Verkehrszahlen zum Teil deutlich niedriger sind, als die in den Berechnungen des LfU angesetzten Werte.

Hinzu kommt, dass die durch das LfU ermittelte Stickstoffdioxidbelastung durch die bisher durchgeführten Messungen der DUH mit Passivsammlern nicht bestätigt wurde. Die an den betroffenen Straßenabschnitten durchgeführten Messungen können der folgenden Tabelle entnommen werden, wobei der Grenzwert der Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel bei 40 µg/m³ liegt:

	Messzeitraum	Stickstoffdioxidbelastung [µg/m ³]
Erlanger Straße	Juni 2018	36,3
Schwabacher Straße	August 2018	33,6

Auf der Internetseite der DUH wird darauf hingewiesen, dass „die Messwerte, die das Labor Passam AG im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe ermittelt, nicht den Jahresmittelwert abbilden, sondern den Durchschnittswert für den Zeitraum der Messaktion. Die ermittelten Werte geben Hinweise darauf, welche Messorte mit NO₂ belastet sind und ob eine offizielle Langzeitmessung der Luftqualität zu prüfen ist.“

Gleichwohl geben diese Messwerte eine Tendenz wieder, welche auch durch das Ergebnis der weiteren Messung der DUH in der Schwabacher Straße im Februar 2018 (Schreiben der DUH an die Regierung von Mittelfranken vom 26.03.2018 - Anlage 10) mit einem Messwert für NO₂ von ebenfalls 33,6 µg/m³ belegt wird. Die Grenzwerte sowie die Verortung der Messstellen können unter folgender Internetadresse abgerufen werden: <https://www.duh.de/abgasalarm>
Es kann somit festgehalten werden, dass die Grenzwerte der Stickoxidbelastung während des Erhebungszeitraums nicht überschritten wurden, sondern zum Teil deutlich unterhalb der berechneten Stickoxidbelastung liegen.

Die zu hoch angesetzten Eingangswerte und die von der DUH vorgenommenen Messungen geben aus Sicht der Stadt Fürth maßgebliche Anhaltspunkte dafür, dass die durch das LfU berechneten Belastungswerte einer Überprüfung bedürfen. Die Stadt Fürth wird daher an das LfU mit der Bitte herantreten, die vorgenommenen Berechnungen anhand aktualisierter Eingangsparameter zu wiederholen und diese Berechnungen durch Messungen zu belegen.

Zu 2. Nachrüstung aller ÖPNV-Busse auf Euro VI Standard

Aus Sicht der infra fürth gmbh wird zum Thema Nachrüstung aller ÖPNV-Busse folgendes ausgeführt:

Vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) freigegebene NO_x-Minderungssysteme gibt es derzeit ausschließlich für EURO V/ EEV-Fahrzeuge sowie für EURO III-Fahrzeuge der Hersteller MAN, Neoplan und Solaris.

Eine Übersicht der zugelassenen Systeme findet sich hier

https://www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Typgenehmigungen/Typgenehmigungserteilung/ABE_NOX/ABE_NOx_node.html

Wie bekannt, würde bei einem Einbau ohne ABE die Betriebserlaubnis für das nachgerüstete Fahrzeug erlöschen.

Einem Rundschreiben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (Nr. 9/2018) zum Thema ist zu entnehmen, dass mit der Nachrüstung keine generelle Einfahrtsbeschränkung aufgehoben wird, da die Fahrzeuge ihre ursprüngliche Emissionsklasse beibehalten. Dies müsste auf lokaler Ebene explizit geregelt werden.

Zur Förderung der Nachrüstung von NO_x-Minderungssystemen durch das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ stehen nur den Unternehmen Fördermittel zu, die in Kommunen ansässig

oder tätig sind, die nachweislich durch Messungen Grenzwertüberschreitungen aufweisen. Angenommene oder hochgerechnete Werte in anderen Kommunen finden dabei keine Berücksichtigung. Für den Verkehrsbetrieb in Fürth bedeutet das, dass hier keine Fördermittel zu akquirieren sind, solange sich Fürth nicht in der Liste der aufgeführten betroffenen Kommunen befindet. Dies wurde durch den Verkehrsbetrieb hinlänglich geprüft.

Betreffend den Fuhrpark der infra fürth gmbh sind im Bestand nur drei Fahrzeuge des Herstellers MAN aus dem Baujahr 2009, bei welchen die Nachrüstung von NO_x-Minderungssystemen möglich und vom KBA freigegeben ist. Auf Grund des Baujahres und der geringen Anzahl wird eine Nachrüstung nicht als sinnvoll erachtet. Alle anderen EURO V/EEV-Fahrzeuge sind bereits ab Werk mit SCR-Katalysator ausgerüstet.

Weiterhin sind im Fuhrparkbestand noch 12 Busse der Schadstoffklasse EURO III sowie 6 Busse der Schadstoffklasse EURO IV (davon jedoch 5 mit SCR-Katalysator). Die Bestrebungen der infra fürth gmbh sind dahin ausgerichtet, diese Fahrzeuge schnellstmöglich durch saubere EURO VI-Diesel-Hybrid-Busse bzw. Elektrobusse zu ersetzen. Der entsprechende Zeitplan ist der Anlage 11 zu entnehmen.

Des Weiteren ergeht folgende Erklärung bezüglich der Strategie bei Busbeschaffungen zur Umsetzung der Clean Vehicle Richtlinie:

Um die auf der UN-Klimakonferenz in Paris 2015 vereinbarten Klimaschutzziele zu erreichen, wurde im Juni 2019 in der EU die Clean-Vehicle-Direktive verabschiedet. Diese gibt vor, dass Neubeschaffungen öffentlicher Unternehmen ab 30 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie bis Ende 2025 zu 45% und bis Ende 2030 zu 65% „saubere“ Fahrzeuge sein müssen, davon jeweils 50% emissionsfrei. „Saubere“ Busse im Sinne der Richtlinie sind jene, die mit alternativen Kraftstoffen gemäß der „Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ 2014/94/EU angetrieben werden. Dazu zählen:

- Elektrizität
- Wasserstoff
- Biokraftstoffe
- synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe
- Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas, CNG) und flüssig (Flüssigerdgas, LNG)
- Flüssiggas (LPG)

Da unter den aufgeführten Kraftstoffen nur Elektrizität und Wasserstoff emissionsfrei sind, hat sich die infra fürth gmbh dafür entschieden, den Elektroantrieb für ihre Busse vorerst als alternative Antriebsquelle zu forcieren. Auf Grund der Reichweitenproblematik und der Thematik der Nachhaltigkeit von Lithium-Ionen-Batterien wird jedoch die Entwicklung auf dem Gebiet der Brennstoffzellentechnologie interessiert beobachtet, um gegebenenfalls in die Richtung Wasserstoff als Energieträger umzuschwenken.

Bisher ist ein Elektrobus im Bestand des Fuhrparks vorhanden, zum Ende des Jahres 2019 werden zwei weitere E-Busse beschafft. Die Mehrkosten gegenüber einem herkömmlichen Diesibus werden laut vorläufiger Förderzusage zu 40% vom Land Bayern gefördert. Weiterhin ist ein Förderantrag über je 3 Elektro-Standardbusse (Beschaffung 2020) und 3 Elektro-Gelenkbusse (Beschaffung 2021) sowie die dazu notwendige Ladeinfrastruktur beim Bundesministerium für Umwelt und Naturschutz (BMU) eingereicht. Der beigefügten Projektskizze (s. Anlage 11) können detaillierte Angaben zu Einsparungen bei Schadstoffemissionen, zur Kosten-/Wirtschaftlichkeitsberechnung sowie zu den geplanten Beschaffungszahlen bezogen auf die Antriebsarten bis 2030 entnommen werden. Bislang kam hierzu aber keine Aufforderung des BMU zur Einreichung weiterer Projektunterlagen, so dass ein positiver Bescheid zum jetzigen Zeitpunkt in diesem Förderprojekt eher unwahrscheinlich ist.

Die darüber hinaus zu beschaffenden Fahrzeuge werden mit einem Diesel-Hybrid-Antrieb ausgestattet sein, was zu Kraftstoffeinsparungen und somit zu einer Verringerung von Emissionen gegenüber dem konventionellen Dieselantrieb führt.

Zu 3. Nachrüstung aller Kommunalfahrzeuge

Derzeit wird der kommunale Fuhrpark der Stadt Fürth im Zuge der Strategie „Zukunft.Umwelt.Fürth“ umfassend neu konzipiert. Dies geschieht sowohl hinsichtlich einer sukzessiven Umstellung auf alternative Antriebsformen der kommunalen Fahrzeugflotte, als auch im Hinblick auf Effizienz bei der Nutzung der Fahrzeuge. Modelle zum Thema internes und externes Pooling der PKW-Flotte sowie Carsharing-Konzepte sind hierbei im Gespräch. Ein weiterer Fokus liegt auf dem Ausbau des E-Bike und E-Scooter-Angebotes. Zusammen mit einem im Bereich der kommunalen Mobilität erfahrenen Partner wird der Fuhrpark momentan analysiert und im Folgenden sukzessive umgestellt bzw. umgestaltet.

Momentan unterhält die Stadt Fürth im kommunalen Fuhrpark ca. 90 PKW, wovon bereits 15 E-Fahrzeuge und weitere 8 Plug-in-Hybrid Fahrzeuge sind.

Auf Grund einer verwaltungsinternen Vorgabe erfolgen alle Ersatzbeschaffungen von PKW als E-Fahrzeug bzw. mit alternativen emissionsarmen Antriebsformen.

Die Poststelle der Stadt Fürth setzt seit Juni 2019 für die Verteilung der Post auf die verschiedenen Dienststellen ein Elektro-Lastenfahrrad ein.

Bezüglich der Nutzfahrzeuge im kommunalen Fuhrpark wird von den jeweiligen Ämtern kontinuierlich die Möglichkeit einer Umrüstung bzw. Nachrüstung und deren Wirtschaftlichkeit geprüft und sukzessive umgesetzt. Hierzu sind folgende Stellungnahmen der betroffenen Ämter eingegangen:

Fuhrpark Grünflächenamt

Alle Ersatzbeschaffungen bei Dieselfahrzeugen in 2019 erfolgten nach Schadstoffklasse Euro 6. Alle künftigen Ersatzbeschaffungen bei Dieselfahrzeugen erfolgen nach der zum jeweiligen Zeitpunkt aktuellsten Norm (mindestens Euro 6). Ab dem Jahr 2024 hat das Grünflächenamt in seinem 28 Fahrzeuge umfassenden Pool kein Dieselfahrzeug mit einer Schadstoffklasse weniger als Euro 6 und ausschließlich PKW mit E-Antrieb.

Fuhrpark Tiefbauamt

Im Jahr 2019 sind folgende Ersatzbeschaffungen beabsichtigt:
ein LKW mit Ladekran (Euro 6), 4 Kehrmaschinen (ebenfalls Euro 6), 3 Geräteträger teilweise mit Kehr- und Winterdienstausrüstung (Abgasnorm entspricht der neuesten Klasse STAGE V) sowie ein Pritschenwagen mit Elektroantrieb

Bei wenigen älteren LKW (Euro 1-4) ist laut Hersteller eine Umrüstung der Fahrzeuge, um in eine bessere Schadstoffklasse zu kommen, nicht möglich. Auch hier wird dann sukzessive nach Abschreibung der Fahrzeuge die aktuellste Abgasnorm wiederbeschafft bzw. die Möglichkeiten alternativer Antriebsformen, wo möglich, angestrebt.

Fuhrpark Amt für Abfallwirtschaft

Die Müllabfuhr der Stadt Fürth hat einen Fuhrpark von 15 Müllsammelfahrzeugen sowie zwei Lieferfahrzeuge der sog. Sprinterklasse zum Transport der Mülltonnen. Die Sprinter entsprechen bereits der EURO VI-Norm. Von den Müllsammelfahrzeugen sind zehn im Dauereinsatz, bei den restlichen fünf handelt es sich um Ersatzfahrzeuge. Die Hälfte der zehn im Dauereinsatz befindlichen Müllsammelfahrzeuge erfüllt bereits die EURO VI-Norm. Die restlichen fünf entsprechen der EURO

IV bzw. EURO V-Norm. In den kommenden Jahren werden zwei neue Müllsammelfahrzeuge pro Jahr beschafft, so dass bereits im Jahr 2022 alle Müllsammelfahrzeuge mindestens die EURO VI-Norm vorweisen können. Nach Ersatzbeschaffung werden jeweils die ältesten Fahrzeuge aus dem Verkehr genommen.

Es existieren bereits 3 Müllfahrzeuge mit Elektronischer Schüttung. Neu anzuschaffende Fahrzeuge werden ebenfalls nur noch inklusive dieser Technik beschafft. Neben einer Lärmreduzierung wird auch der Dieserverbrauch um 1-2 % reduziert.

Der Lieferwagen des Recyclinghof Atzenhof wird voraussichtlich noch dieses Jahr durch ein Elektrofahrzeug ersetzt.

Das Amt für Abfallwirtschaft hat zusätzlich noch zwei PKW als Dienstfahrzeuge, davon einer mit Dieselantrieb (EURO V). Auch diese werden am Ende des Lebenszyklus gemäß der städtischen Vorgabe durch E-Fahrzeuge ersetzt.

Zu 4. Umwelttaxis

Nachfolgend hierzu die Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

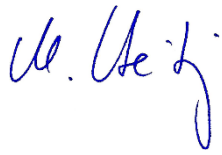
Die geschäftsmäßige und entgeltliche Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr unterliegt der Genehmigungspflicht, wobei das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in § 4 Abs. 4 eine Definition von Kraftfahrzeugen beinhaltet. Dies setzt voraus, dass die Fahrzeuge durch eigene Maschinenkraft bewegt werden, ohne sich auf eine Antriebsart zu konkretisieren. Vielmehr wird in § 4 Abs. 4 Satz 1 PBefG eine Abgrenzung zu schienengebundenen bzw. durch Fahrleitung elektrifizierte Fahrzeuge getroffen. Eine Forderung der Genehmigungsbehörde nur bestimmte Kraftfahrzeuge zum Gelegenheitsverkehr nach § 46 PBefG zuzulassen, lässt sich auf das PBefG nicht stützen. Die Gebühr für die Genehmigung eines Verkehrs mit Taxen beträgt nach der Kostenverordnung für Amtshandlungen im entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen (PBefGKostV) zwischen 100 und 1.465 EUR. Hier wird eine gewisse Anreizmöglichkeit für den Einsatz besonderer Kraftfahrzeuge gesehen, was allerdings bei 80 Genehmigungen für einen Gültigkeitszeitraum von 5 Jahren kaum regulierende Wirkung haben dürfte.

Zu 5. Weitere notwendige bzw. in Fürth mögliche Maßnahmen

Die Stadt Fürth ist laufend bestrebt, den weiteren Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetzes im Stadtgebiet mit Nachdruck voranzutreiben; auch der Fuhrpark der Stadt Fürth wird mit dem Ziel einer umweltfreundlichen Fahrzeugflotte ständig optimiert. Darüber hinaus werden weitere Anstrengungen unternommen, die durch den Fahrzeugverkehr bedingten Immissionen weiter zu reduzieren. Hier werden sich auch die in der Umsetzung des Lärmaktionsplanes der Stadt Fürth verwirklichten Maßnahmen positiv auswirken. Unter Einbeziehung verschiedener gesellschaftlicher Kräfte wird die Stadt Fürth darüber hinaus auch weitere mögliche Maßnahmen identifizieren und auf ihre Umsetzbarkeit prüfen. Dies ist ein laufender Prozess, der im Interesse des vorbeugenden Gesundheitsschutzes mit allem erforderlichen Nachdruck betrieben wird. Das erklärte Ziel ist dabei, alle realisierbaren zur Emissionsreduzierung geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um gerichtliche Auseinandersetzungen zu vermeiden.

Für etwaige Rückfragen können Sie sich gerne an die städtische Projektbeauftragte „Zukunft.Umwelt.Fürth“, Frau Diana Perkins, wenden.

Mit freundlichen Grüßen



Mathias Kreitinger
berufsmäßiger Stadtrat