

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	14.11.2013	öffentlich - Vorberatung	
Stadtrat	20.11.2013	öffentlich - Beschluss	

Neue Mitte Fürth: Busverkehrsführung nach Fertigstellung des neuen Einkaufsschwerpunkts

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Darstellung der Varianten 0,1,2,3,5,21

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Werkausschuss und der Aufsichtsrat der infra fürth verkehr gmbh nehmen in gemeinsamer Sitzung die Ausführungen des Baureferenten zustimmend zur Kenntnis. Die entwickelte Variante 5 berücksichtigt aus Sicht der Mitglieder auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse alle abwägungsrelevanten Belange in diesem kernstädtischen Umfeld. Der Bau- und Werkausschuss und der Aufsichtsrat der infra fürth verkehr gmbh empfehlen die Variante 5 weiterzuverfolgen.

Sachverhalt:

Anlass und Ziel:

Im Zuge der Planungen für den Neuen Einkaufsschwerpunkt Rudolf-Breitscheid-Straße (Neue Mitte Fürth) war es Ziel, attraktive Einkaufsmöglichkeiten zu schaffen, die den Wirtschaftsstandort Fürth stärken und diese zentrale Lage in der Innenstadt städtebaulich aufwerten.

Die bestehende Fußgängerzone sollte um den Bereich Rudolf-Breitscheid-Straße (zwischen Friedrichstraße und Freiheit) und Hallstraße (zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Moststraße) erweitert werden, um einen Bereich mit hoher Einkaufs-, Aufenthalts- und Erlebnisqualität zu schaffen. Gleichzeitig sollte durch die Führung des Busverkehrs wie bisher durch die Rudolf-Breitscheid-Straße und die Hallstraße die Fußgängerzone attraktiv durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Zusätzlich handelt es sich bei dem betrachteten Abschnitt um eine Hauptroute für den Radverkehr (Pegnitztal – Innenstadt – Hauptbahnhof/Oststadt) in beiden Richtungen. Darüber hinaus sind noch die Anforderungen des Anlieferverkehrs, der Anlieger sowie der Verkehrsführung während der Kirchweih zu berücksichtigen.

Erst während der Planerarbeitung, die vom Investor vorgenommen wurde, zeigte sich, dass die genannten Anforderungen bei der künftigen Bebauung und Nutzung nur unter starken Einschränkungen für eine oder mehrere Nutzungsanforderungen möglich gewesen wäre.

Insbesondere im Bereich des Knotenpunkts Rudolf-Breitscheid-Straße/Hallstraße wäre es zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern gekommen, die entweder zu Lasten der Verkehrssicherheit, der Fußgänger, Radfahrer oder des Busverkehrs oder zu Lasten der gestalterischen Qualität gegangen wären.

Es zeigte sich darüber hinaus, dass eine Fußgängerzone unter den oben genannten Voraussetzungen aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht nicht möglich gewesen wäre, zumal auf Grund der Anzahl und Größe der Busse eine Befestigung in Pflasterbauweise nicht dauerhaft möglich wäre.

Untersuchte Varianten:

Vorüberlegungen

Es wurden verschiedene Überlegungen angestellt, die beschriebenen Konflikte zu lösen. Neben den angedeuteten „Kompromissen“ zu Lasten einer Verkehrsteilnehmerart oder der Verkehrssicherheit wurde die Herausnahme von Verkehrsteilnehmern geprüft.

Die auch angedachte Herausnahme des Radverkehrs vom Pegnitztal und Stadttheater kommend wurde wegen der enormen Nachteile für diese platzsparende, umweltfreundliche und umwegeempfindliche Verkehrsart, der fehlenden Alternativrouten und der damit auch nicht einhergehenden vollständigen Lösung der Probleme insbesondere in gestalterischer Sicht nicht weiterverfolgt.

Daraufhin wurde die Herausnahme der Buslinien (5 Linien in Richtung Hauptbahnhof, bis zu 20 Fahrten pro Stunde mit Standardbussen, Gelenkbussen und Buszügen) untersucht. Von Seiten der infra/vb als dem von der Stadt Fürth mit der Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs betrautem Verkehrsunternehmen wurde angeregt, andere Busführungen zu untersuchen, da die vorhandene Bustrasse in Höhe der Fürther Freiheit durch zahlreiche Veranstaltungen im Jahr für die uneingeschränkte Nutzung oft nicht zur Verfügung stand. Vom Stadtplanungsamt der Stadt Fürth als Vertreter des Aufgabenträgers für den ÖPNV wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben, dass die geometrische und verkehrstechnische Machbarkeit einer Führung von Bussen durch die Friedrichstraße untersuchen sollte. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass eine Führung grundsätzlich machbar ist, aber zum Teil nicht unerhebliche Konsequenzen im Straßenraum nach sich zieht (siehe weiter unten bei Beschreibung der Vorteile und Nachteile der Varianten).

Durch die Bauarbeiten für den neuen Einkaufsschwerpunkt war es zudem erforderlich, den Busverkehr während der Bauzeit aus dem unmittelbaren Bauumfeld herauszunehmen. Zudem wurden auch Flächen (Warteflächen für Lkw) für die Baustellenlogistik benötigt. Die gemeinsamen Überlegungen von Baureferat, Straßenverkehrsbehörde und Verkehrsunternehmen führten zu dem Ergebnis, den Busverkehr während der Bauzeit die Gustav-Schickedanz-Straße bis zur Königstraße in beiden Richtungen befahren zu lassen. Hierzu waren Anpassungen im Straßenraum und an den Lichtsignalanlagen erforderlich. Die Umleitung kann auch nach Abschluss der Bauarbeiten für die Neue Mitte während Großveranstaltungen auf der Fürther Freiheit genutzt werden. Nachteilig ist jedoch die ungünstige Erschließung der Innenstadt.

Im Folgenden werden die wichtigsten Varianten beschrieben und soweit es im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit möglich war, bewertet. Darüber hinaus wurden zahlreiche weitere Varianten betrachtet, die auf Grund von Ausschlusskriterien oder größeren Problemen nicht in die engere Betrachtung einbezogen wurden.

- Variante 0:
Führung des Busverkehrs wie vor Beginn der Bauarbeiten für die Neue Mitte Fürth
- Variante 1:
Führung des Busverkehrs in beiden Richtungen über Maxstraße und Friedrichstraße bis zur Königstraße (Verkehrsuntersuchung SSP)
- Variante 2:
Führung des Busverkehrs bis zur Freiheit wie in V 0, danach in beiden Richtungen durch die Friedrichstraße Süd (Kombination aus V 0 und V 1)
- Variante 3:
Führung des Busverkehrs in beiden Richtungen über die Gustav-Schickedanz-Straße zur Königstraße (wie baustellenbedingte Umleitung)

- Variante 5:
Führung des Busverkehrs in Richtung Hauptbahnhof wie in V 0, in Richtung Rathaus ab Fürther Freiheit über die Friedrichstraße zur Königstraße (wie in V 1)
- Variante 21:
Führung des Busverkehrs in Richtung Hauptbahnhof wie in Variante 1, In Richtung Hauptbahnhof wie in Variante 3

Bewertung der Varianten:

Vorgehensweise:

Eine detaillierte Untersuchung mit quantitativer Ermittlung der Auswirkungen war bisher nicht möglich. Daher werden die wesentlichen entscheidungserheblichen Aspekte im Vergleich zur bisher bestehenden Busverkehrsführung verbal-argumentativ dargestellt, so dass sich Vorteile und Nachteile der Varianten untereinander relativ einfachen erkennen lassen.

Die Bewertung erfolgt relativ zur Variante V 0, d. h. es werden die in den einzelnen Varianten geänderten Aspekte im Vergleich zur früheren Busverkehrsführung bewertet.

Die Bewertung erfolgt in maximal 7 Stufen:

- +++ sehr wesentliche Verbesserung
- ++ wesentliche Verbesserung
- + Verbesserung
- 0 Neutral
- Verschlechterung
- – wesentliche Verschlechterung
- – – sehr wesentliche Verschlechterung

Bewertungsaspekte oder Netzabschnitte, bei denen die Varianten gleich eingeschätzt wurden, sind der Übersichtlichkeit halber weggelassen.

Wichtiger Hinweis: Es ist nicht möglich, die einzelnen verbal-argumentativen Einschätzungen in Zahlen umzuwandeln und diese dann aufzuaddieren. Es fehlen neben den Gewichten der einzelnen Aspekte untereinander auch die Gewichtungen von Teilaspekten sowie generell die bei dieser Bewertungsmethodik fehlende Skalierbarkeit. (Beispiel: eine sehr schlechte Erschließung der Innenstadt durch den Bus kann nicht durch die sehr gute Nutzbarkeit für Veranstaltungen aufgewogen werden).

Bewertungsaspekte:

Für die Bewertung sind folgende Aspekte untersucht worden:

- Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität
- Beeinträchtigung von Anwohnern
- Verkehrssicherheit
- Netzgestaltung und Erschließungsqualität
- Qualität des Verkehrsablaufs für den Fußgänger, Radfahrer, den Busverkehr, den motorisierten Individualverkehr sowie Möglichkeiten für den ruhenden Verkehr und den Lieferverkehr
- Möglichkeiten für Veranstaltungen und Sondernutzungen
- Aufwand für die Umgestaltung an Straßenabschnitten und Knotenpunkten

Bewertung:

Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität (Möglichkeiten zur Umgestaltung in eine Fußgängerzone oder zur Integration in die Platzgestaltung):

Abschnitt	V1	V2	V3	V5	V21
Rudolf-Breitscheid-Straße West u. Hallstraße (FuZo)	+	0	+	+	+
Rudolf-Breitscheid-Straße Mitte (Fürther Freiheit)	+	+	+	0	+

Beeinträchtigungen der Straßenraumnutzer und Anlieger durch fließenden Verkehr

Abschnitt	V1	V2	V3	V5	V21
Rudolf-Breitscheid-Straße West und Hallstraße	+	0	+	+	+
Rudolf-Breitscheid-Straße Mitte (Fürther Freiheit)	+	+	+	0	+
Friedrichstraße Süd	--	--	0	0	-
Friedrichstraße Mitte und Nord	-	0	+	-	0
Gustav-Schickedanz-Straße Süd und Mitte	+	+	0	0	0
Gustav-Schickedanz-Straße Nord	+	+	--	0	0

Verkehrssicherheit

(Konflikte durch unzureichende Flächenverfügbarkeit bei Haltestellen oder beim Abbiegen)

	V1	V2	V3	V5	V21
Konflikt Fußgänger/Radfahrer/Bus Rudolf-Breitscheid-Straße /Hallstraße	+	0	+	+	+
Konflikt Fußgänger/Radfahrer/Bus Rudolf-Breitscheid-Straße /Friedrichstraße	+	0	+	0	+
Konflikt Fußgänger/Radfahrer/Bus Gustav-Schickedanz-Straße	+	+	-	0	-
Konflikt mit wartenden Fahrgäste/Fußgänger/Radfahrer Hst. Stadttheater Rtg. Rathaus	--	0	--	-	--

Netzgestaltung und Erschließungsqualität

	V1	V2	V3	V5	V21
Erschließung Fußgängerzone durch Bus	-	0	---	-	--
Erschließung Oststadt durch Bus	--	--	0	0	-
Öffnung für den Radverkehr Friedrichstraße in Gegenrichtung	+	+	0	0	0
Öffnung für den MIV Friedrichstraße in Gegenrichtung*	+	+	0	0	0
* unabhängig von der Wünschbarkeit und den Folgewirkungen					

Qualität des Verkehrsablaufs für nicht motorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer)

Abschnitt	V1	V2	V3	V5	V21
Rudolf-Breitscheid-Straße West und Hallstraße	+	0	+	+	+
Rudolf-Breitscheid-Straße Mitte (Fürther Freiheit)	+	+	+	0	+
Friedrichstraße Süd	-	-	0	0	-
Friedrichstraße Mitte und Nord	-	0	+	-	0
Gustav-Schickedanz-Straße Süd und Mitte	+	+	0	0	0
Gustav-Schickedanz-Straße Nord	+	+	-	0	0

Qualität des Verkehrsablaufs für den motorisierten Verkehr (ÖV und MIV)

	V1	V2	V3	V5	V21
Zu querende Knotenpunkte (potenzielle Störungen ÖV)	--	--	++	+	+
Abbiegvorgänge (Fahrkomfort u. Geschwindigkeit ÖV)	--	---	+++	-	0
Beeinträchtigung des ÖV durch Park- und Lieferverkehr oder des MIV durch Entfall von Park- und Lieferflächen	---	--	-	--	-
Beeinträchtigung durch Mischverkehr MIV/ÖV	---	--	--	-	--

Möglichkeiten für Veranstaltungen und Sondernutzungen

	V1	V2	V3	V5	V21
Veranstaltungen im Bereich Fürther Freiheit	++	++	+	0	+
Sondernutzungsmöglichkeiten im Straßenraum	++	+	0	+	0

Aufwand für die Umgestaltung an Straßenabschnitten und Knotenpunkten

	V1	V2	V3*	V5	V21
Umbau Fahrbahnen	-	--	-	-	-
Umbau Knotenpunkte	--	--	--	--	--
Anpassung LSA	--	--	--	--	--
Anpassung im Seitenraum	---	-	-	--	-
* Bei V3 wegen Baustellenumleitung schon durchgeführt					

Fazit und Ausblick

Es konnte keine Variante ermittelt werden, die in allen relevanten Belangen überlegen ist. Einige Varianten weisen erhebliche Nachteile in wesentlichen Aspekten auf, die auch durch große Vorteile in anderen Aspekten nicht aufgewogen werden können. Betrachtet man die aus Sicht des Baureferates für dieses Vorhaben wesentlichsten Aspekte, nämlich die Schaffung eines attraktiven Einkaufsschwerpunkts, die Erschließungswirkung und die Verkehrssicherheit, so ergibt sich folgendes Bild:

Die Schaffung einer vollwertigen Fußgängerzone im Bereich des neuen Einkaufsschwerpunkts ist nur mit den Varianten 1, 3, 5 und 21 möglich (mit V 0 und V 2 nicht).

Hinsichtlich einer zumindest akzeptablen ÖPNV-Erschließung der Innenstadt und der Oststadt bleiben nur die Varianten V 2 und V 5 übrig (V 1, V 3 und V 21 entfallen).

Im Bereich Verkehrssicherheit weist nur die Variante 5 keine wesentliche Verschlechterung auf.

Demnach erfüllt derzeit nur die Variante 5 alle wesentlichen Aspekte zumindest zufriedenstellend, erlaubt eine weitgehende Flexibilität und wird daher zur Weiterverfolgung vorgeschlagen. Die Vorleistungen für die Variante 3 können im Bedarfsfall bei erforderlichen Umleitungen weiter genutzt werden.

Durch die vorgeschlagene Querschnittsaufteilung für die Fußgängerzone wäre es zudem möglich, die Fußgänger und die Radfahrer weitgehend konfliktfrei zu führen, während der Fürther Kirchweih die Erschließung des zukünftigen Parkhauses an der Moststraße ohne Eingriff in den Querschnitt zu gewährleisten.

Um eine „Rückfallebene“ für den Fall zu haben, dass sich die Variante 5 wider Erwarten aus heute nicht absehbaren Gründen nicht bewährt, sollen der Querschnitt und der Oberbau der neuen Fußgängerzone so ausgelegt werden, dass ein relativ einfacher Austausch gegen eine für Busverkehr geeignete Befestigung möglich ist (V 0).

Die Frage des Standortes des Wochenmarkts sowie die Zahl der Veranstaltungen auf der Freiheit, die den Busverkehr behindern oder sogar verdrängen sind noch zu klären. Im weiteren Verlauf sind für die weiterzuverfolgende(n) Variante(n) eine Vorplanung mit Kostenschätzung zu erstellen und anschließend Instruktion mit städtischen Dienststellen, Pflegern, Verbänden und Betroffenen weiter auszuarbeiten. Die weiteren Planungen sind den städtischen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.

Künftig sollten für Entscheidungen, die wesentliche Linienänderungen im öffentlichen Personennahverkehr nach sich ziehen – auch im Hinblick auf die Wirkungen auf die Fahrgastnachfrage, die Verkehrsmittelwahl, die Bau- und Betriebskosten sowie Fragen der Barrierefreiheit – in angemessener Tiefe untersucht und geplant werden. Hierzu wäre aus Sicht des Aufgabenträgers wie auch des Verkehrsunternehmens ein Nahverkehrsplan für die Stadt Fürth erforderlich.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten				
☐ nein	☐ ja	Gesamtkosten	€	☐ nein	☐ ja	€
Veranschlagung im Haushalt						
☐ nein	☐ ja	Hst.	Budget-Nr.	im	☐ Vwhh	☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:						

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 08.11.2013

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt
