

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	17.09.2015	öffentlich - Beschluss

Friedrichstraße: Verkehrsführung

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

1 Antrag des Seniorenrates der Stadt Fürth vom 06.08.2015

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Der Bau- und Werkausschuss sowie der Wirtschafts- und Grundstücksausschuss beschließen, die Verkehrsführung in der Friedrichstraße wie bisher (Einbahnstraße in Richtung Süden) beizubehalten und den Busverkehr vom Rathaus in Richtung Hauptbahnhof wie in der Sitzung des BWA vom 17.06.2015 beschlossen über die Friedrichstraße und Maxstraße zu führen.

Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 06.08.2015 hat der Seniorenrat der Stadt Fürth den einstimmig beschlossenen Antrag zur Busverkehrsführung mitgeteilt (siehe Anlage). Damit wird eine Busverkehrsführung in der Friedrichstraße in beiden Richtungen mit einer zentralen Haltestelle in der Friedrichstraße in Höhe der neuen Mitte gefordert, um die Erreichbarkeit insbesondere auch für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen zu verbessern.

In der Sitzung des Wirtschafts- und Grundstücksausschusses vom 20.07.2015 wurde der Wunsch des Wirtschaftsbeirates vorgetragen, den aktuellen Sachstand zur Verkehrsführung in der Friedrichstraße zu erfahren.

Das Stadtplanungsamt hat verschiedene Dienststellen gebeten, Einschätzungen zu den nachfolgend näher beschriebenen Varianten der Verkehrsführung in der Friedrichstraße abzugeben. Diese Einschätzungen sind nachfolgend wiedergegeben. Diese Hinweise können ggf. für weitergehende Untersuchungen herangezogen werden, mit denen die Auswirkungen hinsichtlich Gestaltung, Leistungsfähigkeit und Kosten dann quantitativ in weiteren Schritten ermittelt und bewertet werden könnten.

Durch den Beschluss des Bau- und Werkausschusses vom 17.06.2015 und des Stadtrats vom 24.06.2015 soll der Busverkehr nicht wie bisher in beiden Richtungen über die Gustav-Schickedanz-Straße, sondern zukünftig vom Rathaus in Richtung Hbf. über die Friedrichstraße und die Maxstraße verkehren. Hierzu sind Umbaumaßnahmen in der Maxstraße, am Knoten

Maxstraße/ Friedrichstraße sowie ggf. auch am Knoten Schwabacher Straße/Maxstraße erforderlich. Ebenso müssen die Signalanlagen und Signalprogramme angepasst werden.

Folgende Fälle sollten unterschieden werden:

1. Führung des Verkehrs in Einbahnrichtung nach Süden. Der Bus biegt vom linken Fahrstreifen (ggf. Busspur) nach links in die Maxstraße ab.
2. Führung des Verkehrs in zwei Richtungen: Freigabe für den Bus- und Radverkehr in Nordrichtung. Der Bus in Südrichtung müsste dann wie der übrige Verkehr vom rechten Fahrstreifen abbiegen. Voraussichtlich Entfall der Längsparkstände an der Ostseite.
3. Führung des Verkehrs in zwei Richtungen: Freigabe für den Bus- und Radverkehr sowie den MIV und Wirtschaftsverkehr in Nordrichtung (MIV und Wirtschaftsverkehr bis Fürther Freiheit). Der Bus in Südrichtung müsste dann wie der übrige Verkehr vom rechten Fahrstreifen abbiegen. Voraussichtlich kein Entfall der Längsparkstände an der Ostseite.

Amt für Brand- und Katastrophenschutz (ABK):

„zunächst vielen Dank, dass Sie uns die Möglichkeit zu einem Beitrag aus der Sicht der Feuerwehr und des abwehrenden Brandschutzes einräumen. Wir nehmen dieses Angebot war, auch wenn wir aus den Erfahrungen der Vergangenheit wissen, dass die Einwände der Feuerwehr wenig bewirken werden.

Seit dem Umdrehen der Fahrtrichtung der Hirschenstraße bestand und besteht für die Feuerwehr nur noch eine Möglichkeit, zeitnah und innerhalb der gesetzlichen Hilfsfrist entsprechend dem BayFwG in Verbindung mit der VollzBekBayFwG die Objekte in der Südstadt zu erreichen. Seit dem Umbau der Friedrichstraße hat sich hier die Situation weiter verschlechtert.

Da auch für den IV nur noch diese eine Straße nach Süden vorhanden ist, ist die Zahl der Fahrzeuge nach unserer Einschätzung hier deutlich höher geworden. Der Bus des ÖPNV, der zwischen Alexanderstraße und Moststraße auf der rechten Fahrbahn hielt und damit eine Fahrspur vollständig blockierte, war aus der Sicht der Feuerwehr eine weitere Verschlechterung.

Mittlerweile kann die gesamte Friedrichstraße nicht mehr als zweispurige Straße mit zwei Fahrbahnen für eine Richtung bezeichnet werden. Den ganzen Tag hindurch ist durchgängig praktisch nur eine Fahrspur benutzbar. Lieferfahrzeuge und Falschparker in zweiter Reihe zwingen jeden Autofahrer zu einem ständigen Wechsel der Fahrspuren. Ein Befahren dieser Strecke mit einem Großfahrzeug unter Blaulicht und Martinshorn ist eine nicht vorstellbare Belastung für den Fahrer und der Mannschaft im Fahrzeug. Überwachungsdruck seitens SVA oder Polizei ist bei den „Behinderern“ wohl nicht wahrnehmbar. Zeitweise stehen sogar mit Erlaubnis Baustelleneinrichtungen auf einer Fahrbahn, was das Verhalten der Falschparker in zweiter Reihe eher unterstützt.

Aus der Sicht der Feuerwehr und anderer Hilfsdienste bestehen für diese Hauptanfahrtsachse nach Süden von der Feuerwache aus folgende Anforderungen:

- *Die Friedrichstraße muss durchgängig und ohne geplante wie auch tolerierte Hindernisse befahrbar sein.*
- *Hindernisse wie Falschparker, Lieferverkehr, Baustelleneinrichtungen, stehende Busse des ÖPNV sind in Hauptanfahrtsachsen planmäßig auszuschließen.*

Hinweis: Die Hilfsfrist für die Feuerwehr beträgt ab dem Eingang der Hilfeanforderung durch den Anrufer bei der Leitstelle Nürnberg (!!!) 10 Minuten. D.h. nach spätestens 10 Minuten muss die Feuerwehr das Zielobjekt erreicht haben. Jede Verzögerung durch

Stillstand oder 90Grad-Abbiegevorgang eines Löschfahrzeuges kommt einer Verlängerung der Alarmanfahrt um etwa 200m gleich. Alleine die Verzögerungen in der Friedrichstraße durch vorstehend genannte Umstände können erfahrungsgemäß eine rechnerische Verlängerung der Fahrstrecke um 0,5 – 1km, entspricht bis zu 1,5min Verzögerung bei Durchschnittsgeschwindigkeit 40km/h mit Sondersignal im Innenstadtbereich, ergeben.). Am Ende dieser Hauptanfahrtsachse befindet sich an der Stadtgrenze die Firma Kurz mit einem nicht unerheblichen Gefahrenpotential.

- Die Friedrichstraße sollte nicht vom ÖPNV befahren werden, um Alarmfahrten der Feuerwehr nicht zusätzlich zu behindern.
- Zweispurige Verkehrsführung nach Süden (Einbahnregelung) erscheint unverzichtbar.“

Infra fürth verkehr gmbh:

Variante 1:

„Diese Variante deckt sich mit dem Beschluss des Bauausschusses vom 17.06.2015. Bei einem Abbiegen von der linken Spur muss auf das Ausschwenkverhalten der Busse im Heckbereich geachtet werden. Insbesondere Gelenkzüge und Busse mit gelenkten letzten Achsen haben hier eine deutlich andere Fahrgeometrie als normale Solobusse, was ein Überstreifen in die zweite Richtungsfahrbahn erwarten lässt. Hierauf sollte beim Umbau des Bereichs Friedrichstraße/Maxstraße geachtet werden. Ggf. ist hier eine Busschleuse mit Busvorrangsignal vorzusehen, die den übrigen Verkehr nicht nur zurückhält, sondern ggf. bereits außerhalb des Gefahrenbereichs aufstaut.

In einem großzügig bemessenen Bereich vor der Einmündung Friedrichstraße/Maxstraße ist auf der Fahrbahn haltender Lieferverkehr auszuschließen, um eine sichere Betriebsabwicklung zu gewährleisten. Im Kreuzungsbereich wird es Buskreuzungsverkehr aus Richtung Maxstraße in Richtung Schwabacher Straße und aus Richtung Friedrichstraße in Richtung Hauptbahnhof geben. Diese Beziehungen sind signaltechnisch untereinander abzustimmen und zu jeder Zeit gegenüber dem MIV zu bevorzugen.“

Variante 2:

„Für die infra fürth verkehr gmbh stellt diese Variante nach wie vor die Ideallösung dar, da über eine in beide Fahrtrichtungen parallele Linienführung ein optimaler Kundennutzen mit einer zentrale gelegenen Haltestelle in der Friedrichstraße, vorzugsweise im Bereich der Einmündung Breitscheidstraße, erreicht werden könnte. Entsprechende straßenbau- und signaltechnische Umbauten sind insbesondere an den Einmündungsbereichen Friedrichstraße/Maxstraße (Achtung: Bus zu Bus Begegnungs- und Kreuzungsverkehr!) notwendig, wie bereits unter 1. beschrieben mit entsprechender Bevorrechtigung gegenüber dem MIV.

Idealerweise sollten die Längsparkstände in der Friedrichstraße bei dieser Variante aufgegeben und für die Anlage von Lieferzonen genutzt werden. Eine Belegung von Fahrspuren durch Lieferverkehr ist in dieser Variante über die gesamte Länge des Betrachtungsabschnittes nicht mehr möglich und würde auch einer, wie von der infra fürth verkehr gmbh angedacht, Bevorrechtigung ausrückender Löschzüge der Feuerwehr, die in Südrichtung die Busspur über eine eigene Signalschaltung räumen könnten, im Wege stehen. Zudem sollte der Bereich zwischen der Straße an der Post, dem Bahnhofsplatz und der Maxstraße bis zur Einmündung Friedrichstraße nur noch Anliegern und dem Busverkehr vorbehalten sein.“

Variante 3:

„Dieses Szenario schließt die infra fürth verkehr gmbh bezüglich der Umsetzbarkeit

und Unvereinbarkeit mit dem Busverkehr aus. Zusätzliche Problemfelder werden im neu entstehenden Parkplatzsuchverkehr und einer Unvereinbarkeit mit den Belangen der Feuerwehr gesehen. Auch hier wäre es zwingend notwendig, die unter 2. bereits benannten straßenbau- und signaltechnischen Umbauten vorzunehmen und die Längsparkplätze in Lieferzonen umzuwandeln. Ebenso sollte der Bereich zwischen der Straße an der Post, dem Bahnhofsplatz und der Maxstraße bis zur Einmündung Friedrichstraße nur noch Anliegern und dem Busverkehr vorbehalten sein.“

Polizeiinspektion Fürth:

„Aus polizeilicher Sicht ist eine Führung des Verkehrs in zwei Richtungen in der Friedrichstraße nicht durchführbar. Vor allen Dingen durch den Lieferverkehr ist die Friedrichstraße in der Regel nur unter ständigen Spurwechsel zu befahren. Bei einer Führung in zwei Richtungen, was den Lieferverkehr aus Erfahrung mit Sicherheit nicht am Parken abschrecken würde, wäre die Friedrichstraße vermutlich immer wieder blockiert, was dann vor allen Dingen ein Problem für die Rettungsdienste wäre, nachdem die Friedrichstraße als Anfahrtsroute für die Südstadt benötigt wird. Aus unserer Sicht ist die einzige Alternative die von Ihnen unter Punkt 1 genannte Variante“.

Straßenverkehrsamt:

Variante 1:

„Die Lösung dürfte in der Summe die geringsten Probleme aufweisen, da für den MIV und den ÖPNV zwei nach Süden gerichtete Fahrstreifen bestehen. Aufgrund des bestehenden Lieferverkehrs wird sich eine Busspur kaum durchsetzen lassen. Das Abbiegen von der Friedrichstraße in die Maxstraße erfordert den Umbau der Einmündung.“

Variante 2:

„Im Hinblick auf die Feuerwehrroute zur Südstadt wäre die Lösung noch vertretbar, soweit in Richtung Norden nur Busse und Radfahrer verkehren. Für den Lieferverkehr müsste eine Lösung im Seitenraum entlang der Westseite gefunden werden.“

Variante 3:

„Diese Lösung ist u.E. nicht realisierbar, ohne massive Beeinträchtigungen für die Zufahrt in die Südstadt zu riskieren. Wir lehnen diese Variante deshalb ab.“

Tiefbauamt:

„Da es durch die beabsichtigte Änderung des „Busverkehrs“ im Umfeld der Neuen Mitte zu wesentlichen baulichen Änderungen kommt, ist eine Stellungnahme ohne Planunterlagen leider nicht möglich. Wir bitten deshalb um deren zeitnahe Übermittlung.“

Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung:

Variante 1:

Behinderungen des Busverkehrs durch ein- und ausparkende Fahrzeuge sowie Lieferverkehr (auch in zweiter Reihe) sind heute schon zu beobachten und auch künftig zu erwarten. Dies betrifft den Kfz-Verkehr, Einsatzfahrzeuge und künftig auch den Bus.

Der Einfluss auf die Verkehrsqualität durch die zusätzliche Führung der Busse wird als nur gering erachtet. Maßgebend sind die Knotenpunkte, die hierfür noch verkehrstechnisch untersucht und im Falle des Knotenpunkts Friedrichstraße/Maxstraße baulich und verkehrstechnisch angepasst werden müssen. Das regelwidrige Liefern und Laden unter Inanspruchnahme jeweils eines Fahrstreifens sollte nicht hingenommen werden. Hierzu sind im Seitenraum temporär nutzbare Flächen vorhanden.

Variante 2:

Eine Führung von Bus- und Radverkehr in Nordrichtung eröffnet sowohl für den öffentlichen Verkehr wie auch für den Radverkehr neue Fahrmöglichkeiten. Die grundsätzliche Umsetzbarkeit für den Busverkehr wurde durch eine von der Stadt Fürth beauftragte Verkehrsuntersuchung (SSP 10/2013) bestätigt. Auf der Südostseite der Friedrichstraße müssten die Parkstände entfallen, der freiwerdende Raum könnte für Sondernutzungen wie z. B. Außenbestuhlungen genutzt werden. Ersatz ist in den Parkhäusern Friedrichstraße und Moststraße sowie auf der Freiheit vorhanden. Auch hier ist die Lieferverkehrsproblematik durch Schaffung zeitlich begrenzt nutzbarer Flächen in den Seitenräumen und durch Überwachung zu entschärfen. Im Bedarfsfall könnte die Busspur für Einsatzfahrzeuge genutzt werden. Hierzu wäre im Alarmfall ein Zurückhalten der Busse in der Maxstraße an der Lichtsignalanlage erforderlich. Problematischer werden die Auswirkungen auf die Erschließung der östlichen Innenstadt gesehen. Einigermaßen verlässliche und quantifizierbare Angaben sind nur unter Anwendung eines Verkehrsmodells möglich, dessen Fortschreibung gerade im Zuge der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans und des Nahverkehrsplans ausgeschrieben wurde. Vor einer weiteren weitreichenden Entscheidung sollten daher entsprechende Untersuchungen durchgeführt werden.

Variante 3:

Eine Öffnung der Friedrichstraße auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) würde die heute und auch zukünftigen Probleme weiter verschärfen. Eine Befahrbarkeit der Friedrichstraße für Einsatzfahrzeuge würde deutlich erschwert, eine Freihaltung oder Räumung wäre gegenüber der Variante 2 aufwendiger. Die Knotenpunkte an der Maxstraße und an der Schwabacher Straße müssten umgebaut werden. Ob diese Knoten auch in den Spitzenzeiten noch leistungsfähig sind, ist bisher nicht untersucht worden. Auf der Südostseite der Friedrichstraße müssten keine Parkstände entfallen. Es ist zu erwarten, dass mit einer Öffnung für den MIV bis zur Freiheit in der Folge Erweiterungswünsche (z. B. bis zum Parkhaus Moststraße, bis zur Königstraße) vorgebracht werden, die zusätzlich zum Quell- und Zielverkehr den Stellplätzen (265 Parkhaus Friedrichstraße, 60 Parkplatz Freiheit) starken zusätzlichen Durchgangsverkehr in die Friedrichstraße hereinziehen würde. Einigermaßen verlässliche und quantifizierbare Angaben wären auch hier nur unter Anwendung eines Verkehrsmodells möglich, dessen Fortschreibung im Zuge der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans ausgeschrieben wurde. Kernfrage ist h. E. jedoch, ob es überhaupt gewünscht ist, weiteren motorisierten Individualverkehr auf direktem Wege in die Innenstadt zu führen.“

Zusammenfassung:

Variante 1 (Einbahnstraßenregelung wie bisher, zusätzlich Bus in Südrichtung) wird von allen Dienststellen (außer ABK) für machbar gehalten.

Variante 2 (Gegenverkehr mit Bus und Rad) wird von ABK und Polizei abgelehnt, SVA und SpA-Vpl sowie infra/vb halten diese für machbar bzw. wünschenswert.

Die Variante 3 (Gegenverkehr mit MIV) wird von allen befragten Dienststellen abgelehnt.

Schlussfolgerung:

Vor dem Hintergrund der ohnehin schon jetzt nicht optimalen Anfahrtssituation für Einsatzkräfte in Richtung Südstadt, der zu erwartenden Wirkungen auf den Verkehrsablauf und die gesamte innerstädtische Verkehrsführung sowie die damit verbundenen Umbauaufwand sollte von einer zusätzlichen Einschränkung durch einen Gegenverkehr in der Friedrichstraße zwischen Maxstraße und Freiheit abgesehen werden. Dies betrifft insbesondere die Variante 3.

Bei der Variante 2 (Gegenverkehr mit Bus und Rad) sind die Auswirkungen auf Einsatzkräfte, auf den Verkehrsablauf und der erforderliche Umbauaufwand geringer. Wegen der nicht hinreichend abschätzbare Auswirkungen auf die ÖPNV-Erschließung der östlichen Innenstadt müsste diese Variante zunächst ggf. näher untersucht werden.

Bei der Variante 1, die der Beschlusslage des Bau- und Werkausschusses vom 17.06.2015 sowie der des Stadtrats vom 24.06.2015 entspricht, sind die Auswirkungen auf die Einsatzkräfte, den Verkehrsablauf und der Umbauaufwand vergleichsweise am geringsten. Es wird daher empfohlen, diese Variante als Grundlage der weiteren Planungen beizubehalten.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja		€
Veranschlagung im Haushalt			
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.
		im	<input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

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

Fürth, 09.09.2015

 Unterschrift der Referentin bzw.
 des Referenten

Stadtplanungsamt

