

Abwägung der TöB-Stellungnahmen zum Vorabzug LAP Fürth vom 08.07.2020

Im Folgenden werden die Stellungnahmen der einzelnen Träger öffentlicher Belange aufgeführt. Die fachtechnischen Abwägungen werden farblich hinterlegt.

Stadtplanungsamt

Der Vorabzug des Lärmaktionsplans 2020 richtet wichtige Hinweise und Maßnahmenvorschläge an die Verkehrsplanung und Stadtplanung, die im Folgenden kommentiert werden. Dabei wird zwischen den verkehrlichen Belangen im allgemeinen Textteil und den Maßnahmensteckbriefen zu den Lärmschwerpunkten im Anhang unterschieden.

Allgemeiner Teil:

S.24 Verkehrsentwicklungsplan (in Bearbeitung)

Hier haben sich einige Änderungen in der Erarbeitung ergeben, die entsprechend im Text anzupassen sind:

Erstellung eines Verkehrsmodells → *korrigieren*: Unterstützung bei der Erstellung eines regionalen Verkehrsmodells

Nach der Neukalibrierung des Verkehrsmodells stehen nun die nächsten Schritte an → *korrigieren*: Folgende Schritte stehen bis 2023 an.

Weitere Umsetzung des Beteiligungskonzepts, insbesondere Gründung eines Beratungskreises Verkehrsentwicklungsplan (BK VEP) → *bereits abgeschlossen (entsprechend zu abgeschlossenen Schritten verschieben)*

Erstellung des Verkehrsmodells für den Prognose-Zeitpunkt → rausnehmen

Abschätzung der Auswirkungen diese Handlungskonzepte bzw. Maßnahmen anhand des

Prognose-Verkehrsmodells → *korrigieren*: Abschätzung der Auswirkungen dieser Handlungskonzepte bzw. Maßnahmen

→ *wird beachtet*

S.25 Radverkehrskonzept (seit 2015)

Im Zuge der VEP Erstellung wird ein Radverkehrskonzept erstellt, das neben weichen Maßnahmen insbesondere die systematische auf Strukturdaten basierte Herleitung eines hierarchisierten Zielnetzes enthält. Das beschlossene Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm (März 2015) wird in die Konzepterstellung integriert.

→ *wird beachtet*

S.26 Stadtentwicklung

Statt: „Zur Stadtentwicklung besteht in Fürth kein geschlossenes Konzept.“

Besser: „Im Kontext der Stadtentwicklungsplanung in Fürth besteht kein in sich geschlossenes Konzept zum Thema Lärminderung im Stadtgebiet. Dennoch ist der Lärmschutz ein wichtiger Aspekt nahezu aller räumlicher Planungen, und die Stadt verfolgt zahlreiche wichtige Ansätze, ...“

→ *wird beachtet*

Des Weiteren sollte der 2. Gliederungspunkt folgendermaßen ergänzt werden:

- „...sowie Verkehrsberuhigung bzw. Umwandlung in Fußgängerzonen bei neugestalteten Plätzen und Straßen.“

→ wird beachtet

Maßnahmensteckbriefe Lärmschwerpunkte

Allgemein:

In mehreren Steckbriefen wird angebracht, dass die Markierung von Schutzstreifen empfohlen wird. Es fehlt jedoch eine Aussage um wie viel die Lärmbelastung reduziert werden kann. Nach Ansicht des SpA würde es ausreichen dies an einem Beispiel aufzuzeigen. Dies gilt ebenso für das Schwerverkehrs-Durchfahrtsverbot. Da die Verkehrszahlen dem Gutachter zur Verfügung stehen sollte dies möglich sein.

→ Die Wirkung der Anordnung von Radverkehrsanlagen liegt in der Absetzung der Kfz-Fahrbahn begründet, kann jedoch nicht pauschal quantifiziert werden. Die Wirkung von Schwerverkehrs-Durchfahrtsverboten hängt von der jeweiligen Reduzierung der Verkehrsmenge ab und kann deshalb ebenfalls nicht pauschal ausgewiesen werden.

Die in den Steckbriefen aufgelisteten Kosten sollten näher beziffert werden. Ansonsten ist zu überlegen ob die Zeile „Kosten“ entfällt da diese wenig aussagekräftig ist.

→ Die Kostenklassen dienen der groben Abgrenzung zwischen den Maßnahmen. Eine genaue Bezifferung der Kosten ist nicht Bestandteil des LAP.

Des Weiteren fehlt eine Einstufung der Maßnahmen nach Priorität (anhand von definierten Kriterien wie Wirkung und Kosten) sowie Zeithorizonte zur Umsetzung einzelner Maßnahmen. Um eine sukzessive Umsetzung der Maßnahmen voranzubringen ist dies neben der Zuteilung von Zuständigkeiten maßgebend und sollte im weiteren Verlauf von OA in Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen erfolgen.

→ Die LAP-Maßnahmen sind in ihrer Priorität grundsätzlich als gleichwertig zu betrachten. Sinnvolle Abfolgen werden explizit beschrieben (bspw. Prüfung lärmarmer Fahrbahnbelag, wenn Prüfung T-30 negativ). Dadurch wird der Verwaltung ein geeigneter Handlungsspielraum bei der Abarbeitung der Maßnahmen und Prüfaufträge ermöglicht. Schnell umsetzbare Maßnahmen sollten nicht von langwierigeren Maßnahmen höherer Priorität negativ beeinflusst werden.

1) **Vacher Straße (FÜs 1); Am Altengraben – Obermichelbacher Straße**

Die Markierung von Schutzstreifen ist im Radverkehrskonzept im Teil „Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm 2009 – 2020“, Stand 2015, als Untersuchungsabsicht (U505) gekennzeichnet. Aufgrund der Fahrbahnbreite von ca. 6.00 m ist die Anordnung von Schutzstreifen nur mit einem Ausbau der Straße möglich. Auch bei einem Umbau wäre noch zu prüfen, ob bei beidseitiger Bebauung und unter Einhaltung einer regelkonformen Breite der Gehwege genügend Straßenraum für Schutzstreifen zur Verfügung steht.

Die Prüfung von Verkehrsverlagerungen einer möglichen Westumfahrung wird innerhalb der VEP Erstellung im Zuge des Bausteins MIV Netzplanung untersucht.

→ wird beachtet

2) **Stadelner Hauptstraße (St 2242); Mannhofer Straße – südliches Bebauungsende (Mannhof)**

Die Prüfung von Verkehrsverlagerungen möglicher Umgehungsstraßen (S 2.2 & S 2.4) wird innerhalb der VEP Erstellung im Zuge des Bausteins MIV Netzplanung untersucht. Ansonsten ohne Einwände

→ wird beachtet

3) **Fischerberg (FÜs 5); Stadelner Hauptstraße – westliches Bebauungsende**

Die Prüfung von Verkehrsverlagerungen möglicher Umgehungsstraßen (S 3.1 & S 3.2) wird innerhalb der VEP Erstellung im Zuge des Bausteins MIV Netzplanung untersucht. Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Straße Fischerberg für Fußgänger und Radfahrer im Verlauf des RegnitzRadwegs soll eine Mittelinsel angeordnet werden. In diesem Bereich ist heute schon Tempo 30 angeordnet. Seitens des Stadtplanungsamts wird vorgeschlagen den Bereich der Straße Fischerberg zwischen RegnitzRadweg und Stadelner Hauptstraße sowohl am Tag als auch in der Nacht mit Tempo 30 auszuweisen. Dies könnte zunächst als Verkehrsversuch für ein Jahr angeordnet und mit Geschwindigkeitsmessungen begleitet werden. Die Stellungnahme des SVA ist zu beachten.

→ wird beachtet

Bedingt durch die geplante Bebauung des ehemaligen Faurecia Areals wird die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Stadelner Hauptstraße / Fischerberg / Herboldshofer Straße aller gegebenen Voraussicht nach weiter zunehmen und somit auch die Lärmbelastung. Der Knotenpunkt hat die Kapazitätsgrenze heute schon überschritten und wird weiter belastet. Neben den Überlegungen von großräumigen Verkehrsverlagerungen ist eine Kapazitätserhöhung des Knotenpunktes Stadelner Hauptstraße / Fischerberg / Herboldshofer Straße notwendig um Rückstau und Lärm zu vermeiden. Aufgrund der ungünstigen Geometrie des Knotenpunktes, wäre die nach aktuellem Kenntnisstand effektivste Methode dazu eine Entzerrung des Knotenpunkts in zwei dreiarmlige Knotenpunkte. Die Herboldshofer Straße müsste in diesem Fall über das Flurstück 165 geführt werden und im Bereich der Karl-Hauptmann-Straße in die Stadelner Hauptstraße einmünden. Der Kirchweihplatz zur Stadelner Kirchweih könnte im Zuge der Maßnahme entsprechend eine Aufwertung erfahren. Für den Zeitraum der Kirchweih ist eine Sperrung möglich, so dass es zu keinerlei Auswirkungen auf die Kirchweih kommen würde.

→ wird zur Kenntnis genommen

4) **Würzburger Straße (FÜs 2); Bernbacher Straße – östliches Bebauungsende**

Die Würzburger Straße in Burgfarnbach wird in den kommenden Jahren saniert. Die Vorplanungen hierzu wurden vom Bau- und Werkausschuss beschlossen (SpA/0823/2020). Ergeben die schalltechnischen Berechnungen, dass der Einbau von lärmminderndem Asphalt sinnvoll ist, ist dies in der Ausführungsplanung zu beachten.

Die Prüfung der Nordumgehung Burgfarnbach wird innerhalb der VEP Erstellung im Zuge des Bausteins MIV Netzplanung untersucht.

→ wird zur Kenntnis genommen

5) **Soldnerstraße (Würzburger Straße bis Voltastraße)**

Die Netzfunktion und die Möglichkeiten zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden innerhalb der VEP Erstellung im Zuge des Bausteins MIV Netzplanung untersucht.

→ wird zur Kenntnis genommen

6) **Hochstraße/ Würzburger Straße (B 8); Pfeiferstraße – Cadolzheimer Straße**

S 6.3 Radfahrstreifen in Richtung Osten sind ab der Stiftungsstraße vorhanden und werden ab der Billiganlage weitergeführt. Im Bereich der Billiganlage ist ein Umweltfahrstreifen vorhanden.

Bei Anordnung von Tempo 30 nachts in Richtung Osten müssten verstärkt Verkehrsüberwachungen stattfinden, da aufgrund des Gefälles höhere Geschwindigkeiten zu erwarten sind. Möglicherweise können stationäre Geschwindigkeitsmessgeräte angedacht werden.

Die Anordnung von Tempo 30 nachts in Richtung Westen sollte nach Ansicht des SpA beibehalten bleiben.

→ wird beachtet

7) **Kapellenstraße / Würzburger Straße** (Dieter-Bonhoeffer-Brücke bis Flutbrücke)
o.E.

→ wird zur Kenntnis genommen

8) **Kapellenstraße** (Erlanger Straße bis Friedhofweg)
Umgesetzt. Radverkehrsanlage auf der Südseite aufgrund einer bestehenden Lärmschutzwand teilweise unterbrochen (zwischen Friedhofweg und Kapellenstraße)

→ wird beachtet

9) **Poppenreuther Straße/ Erlanger Straße (St 2242); Laubenweg – Ulmenstraße**
S 9.1 Zeithorizont: mittelfristig
Eventuell fallen Maßnahmen im Rahmen der Klage der DUH an.
Ansonsten ohne Einwände

→ wird beachtet

10) **Hirschenstraße; Maxstraße – Rosenstraße**
o.E.

→ wird zur Kenntnis genommen

11) **Badstraße / Theresienstraße** (Denglerstraße bis Schwabacher Straße)
Durchgängigkeit von Tempo 30 (nachts) von Schwabacher Straße bis Rosenstraße um keine unnötigen Beschleunigungsvorgänge bis zur geplanten LSA Uferstraße / Rosenstraße zu erhalten.

→ Die Erweiterung des Schwerpunktes ist aus Gründen der Lärminderung nur bis zum Ende des bebauten Abschnittes der Weiherstraße möglich. Im Rahmen der Prüfung kann hier seitens des SpA mit entsprechender Begründung (bspw. Verkehrssicherheit etc.) eingewirkt werden.

12) **Nürnberger Straße** (Stadtgrenze bis Gustav-Schickedanz-Straße)
S 12.4: Prüfung auf Einrichtung einer Umweltspur und damit einhergehender Reduzierung der MIV Fahrstreifen von 2 auf 1 erfolgt unabhängig von der Lärmschwerpunktproblematik im Zuge des Stadtratsbeschlusses vom 22.07.2020 (SpA/0849/2020) zum Tagesordnungspunkt Einrichtung von Pop-Up-Radwegen.

→ Da die Prüfung bereits abseits des LAP beschlossen wurde, besteht kein Bedarf eines zusätzlichen Prüfauftrages. Ein Hinweis wird ergänzt.

13) **Hans-Böckler-Straße** (Stadtgrenze bis Karl-Bröger-Straße)
o.E.

→ wird zur Kenntnis genommen

14) **Schwabacher Straße; Südwesttangente – Bahnunterführung**

S14.1 Die Fahrbahn im Bereich zwischen der Maxstraße und der Herrnstraße wird zugunsten des Umweltverbundes mit einem Umweltfahrstreifen und einem Radfahrstreifen neu aufgeteilt. Auf die Vorlage im Bau- und Werkausschuss wird verwiesen (SpA/724/2019).

Die angesetzten Verkehrsbelastungen vor allem im Bereich südlich der Flößaustraße sind deutlich zu hoch angesetzt.

Lage Schwabacher Straße	Kartierte Werte		Zählung 2015	
	Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h
Flößau- bis Fronmüllerstraße	31.200	940	23.800	930
Fronmüller Straße bis Südwesttangente	52.100	1.350	30.000	1.200

Tabelle 1: Vergleich der Verkehrsbelastungen in der Schwabacher Straße (Kartierte Werte – Zählung)

→ wird beachtet

15) **Herrnstraße** (Ritterstraße bis Ludwigstraße)

S 15.1 Vorplanungen mit beidseitigem Schutzstreifen befinden sich in Abstimmung.

S 15.2 Die kartierten DTV-Werte liegen deutlich über den aktuellen Zählwerten:

Lage	Kartierte Werte		Zählung 2017	
	Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h
Östlich Stresemannplatz	15.700	600	9.600	300
Östlich Schwabacher Straße	12.800	700	8.300	180

Tabelle 2: Vergleich der Verkehrsbelastungen in der Herrnstraße (Kartierte Werte – Zählung)

Da insbesondere die SV-Werte deutlich geringer sind, als die für die Berechnung verwendeten kartierten Werte, fehlt die Grundlage für eine SV-Durchfahrtsverbot. Ein Durchfahrtsverbot würde ohne weitere Maßnahmen zudem zu einer Zunahme des SV-Durchgangsverkehrs in den Parallelstraßen im direkten Umfeld führen (Kaiserstraße, Flößaustraße). Weitere Prüfungen durch SpA sind daher nicht vorgesehen, die Maßnahme wird abgelehnt.

→ wird beachtet

16) **Ritterstraße/ Waldstraße; Bahnunterführung – Flößaustraße**

o.E.

→ wird zur Kenntnis genommen

17) **Königsstraße** (Gustav-Schickedanz-Straße bis Königsplatz)

o.E.

→ wird zur Kenntnis genommen

18) **Kaiserstraße** (Dambacher Straße bis Schwabacher Straße)

o.E.

→ wird zur Kenntnis genommen

Grünflächenamt

Seitens GrfA wird die Schaffung weitere Baumstandorte entlang der Verkehrsachsen im Zuge von Straßenausbaumaßnahmen befürwortet.

→ Sofern mit der Pflanzung von Bäumen das Abrücken des Kfz-Verkehrs vom Immissionsort verbunden wird, kann dies auch aus Sicht der Lärmaktionsplanung befürwortet werden. Da die Pflanzung von Straßenbäumen allein jedoch keinen nachweisbaren lärmindernden Effekt hat, wird dies nicht als Maßnahme im LAP geführt.

Straßenverkehrsamt

Schwerpunkt 3, Fischerberg:

Maßnahme S 3.3 sollte einen Prüfauftrag umgewandelt werden. Aufgrund des Gefälles / der Steigung am Fischerberg in Kombination mit der LSA an der Stadelner Hauptstraße ist der Erfolg der Maßnahme sehr fragwürdig. Hinzu kommt, dass an der Radwegquerung am Fischerberg bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h besteht. Eine weitere auf die Nachtzeit bezogene Beschränkung für einen kurzen Streckenabschnitt im Bereich des Fischerbergs würde wohl wenig Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern finden. Außerdem käme es durch das Beschleunigen zwischen den Beschränkungen zu zusätzlichem Verkehrslärm.

Eine durchgehende Beschränkung für den ganzen Fischerberg wäre rechtlich kaum haltbar.

Insofern sollte die Maßnahme noch ausführlich von allen zu beteiligenden Ämtern geprüft werden.

→ wird beachtet

Schwerpunkt 11, Badstraße/Theresienstraße

Maßnahme S 11.1: Hier wurde in der Entwurfsbesprechung diskutiert, ob die Geschwindigkeitsbegrenzung bis zum Bebauungsende in der Weiherstraße bzw. bis zum Knoten Königsstr. / Uferstr. verlängert werden sollte. Eine abschließende Prüfung hierzu ist in der Kürze der Zeit nicht möglich, sodass die aktuelle Formulierung im Entwurf des LAP beibehalten werden sollte.

→ Der Lärmschwerpunkt wird, wie in der Besprechung festgelegt, bis zum Bebauungsende auf der Weiherstraße erweitert. Maßnahme wird als Prüfauftrag formuliert und die Beschreibung mit einem weiteren Anstrich versehen: „- der genaue Umfang wird nach abschließender Prüfung durch das Straßenverkehrsamt festgelegt“

Schwerpunkt 15, Herrnstraße

Maßnahme S 15.2: Ein Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr in der Herrnstraße ist aus Sicht des SvA nicht realisierbar. Eine Verweisung des Schwerverkehrs in die Fronmüllerstraße würde nicht akzeptiert werden. Der Schwerverkehr würde auf die nächstmögliche Umfahrung, die Flößaustraße ausweichen, wodurch dort ein Lärmschwerpunkt entstünde, insbesondere aufgrund des schlechten Zustands der Straße. Die dann erforderliche Sperrung der Flößaustraße für den Schwerverkehr wäre ebenfalls weder vermittel- noch vollziehbar. Hinzu kommt, dass die Herrnstraße eine breite, gut ausgebaute Straße ist, die den Schwerverkehr gut aufnehmen kann.

Es sollten daher beim Umbau der Herrnstraße lärmindernde Aspekte in den Vordergrund gerückt werden.

→ wird beachtet (s. auch Stellungnahme SpA)

Amt für Brand- und Katastrophenschutz

Bei dem Schwerpunkt 14 „Schwabacher Straße“ lässt sich unter der Maßnahme „14.1 Prüfung der Fahrbahnaufteilung (abschnittsweise)“ unter dem Punkt „Wirkung“ herauslesen, dass eine Reduzierung der Fahrbahnbreite eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit mit sich bringen wird. Wir möchten nochmals explizit darauf hinweisen, dass ABK in der Schwabacher Straße einer Reduzierung der Fahrbahnbreiten in keinsten Weise zustimmen wird, da diese als wichtige Nord-Süd-Verbindung die Hauptanfahrtsstrecke bei Feuerwehreinsätzen ist.

→ Beschreibung des Lärmschwerpunktes wird unter Besonderheiten um folgenden Satz ergänzt:
„Abschnitt ist eine Hauptanfahrtsstrecke bei Feuerwehreinsätzen“
Beschreibung der Maßnahme enthält zusätzlichen Anstrich: „- Bedeutung als Hauptanfahrtsstrecke bei Feuerwehreinsätzen ist zu beachten (bei befahrbaren Sonder-/ Radfahrstreifen ist das Ausweichen bspw. i.d.R. problemlos möglich)“

Beim Schwerpunkt 16 „Ritter-/Waldstraße“ lässt sich unter der Maßnahme „16.1 Prüfung der Fahrbahnaufteilung“ ebenfalls unter dem Punkt „Wirkung“ herauslesen, dass eine Reduzierung der Fahrbahnbreite eine Wirkung auf die gefahrene Geschwindigkeit haben wird. Hierbei wird gesehen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung gerade im Berufsverkehr zu Verkehrsstauungen führen kann. Die Folge davon wäre eine behinderte Anfahrt der Feuerwehr bei Einsätzen bzw. eine Verlagerung des Verkehrs auf die ohnehin schon stark frequentierte Schwabacher Straße, was letztendlich auch wieder Auswirkungen auf die Anfahrt der Feuerwehr haben könnte. Von daher spricht sich ABK zunächst gegen eine Reduzierung der Fahrbahnbreite aus.

→ Beschreibung des Lärmschwerpunktes wird unter Besonderheiten um folgenden Satz ergänzt:
„Abschnitt ist eine Hauptanfahrtsstrecke bei Feuerwehreinsätzen“
Beschreibung der Maßnahme enthält zusätzlichen Anstrich: „- Bedeutung als Hauptanfahrtsstrecke bei Feuerwehreinsätzen ist zu beachten (bei befahrbaren Sonder-/ Radfahrstreifen ist das Ausweichen bspw. i.d.R. problemlos möglich)“

infra Fürth Verkehr GmbH

1. Schwerpunkt 11 Badstraße/Theresienstraße: Bedeutung des Busverkehrs: keine Bitte in gering ändern, hier fährt die Linie 189

→ wird beachtet

2. Schwerpunkt 17 Königsstraße: Bedeutung des Busverkehrs: mittel Bitte in hoch ändern, alles Buslinien zwischen Hauptbahnhof und Rathaus verkehren hier

→ wird beachtet

Polizeiinspektion Fürth

Anmerken möchte ich jedoch, dass eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nur dann sinnvoll ist, wenn die dort gefahrenen Geschwindigkeiten auch regelmäßig überwacht werden. Neben der Polizei misst auf Anforderung durch das Straßenverkehrsamt auf Tempo-30-Strecken vorrangig der Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung.

→ wird zur Kenntnis genommen

Die Tuning- und Poser-Szenen, von denen letztere nicht unerheblich zur Lärmbelastung beiträgt, werden von uns entsprechend polizeilich betreut. Neben der Überwachung im regulären Streifendienst, finden auch regelmäßig entsprechende Verkehrseinsätze statt.

→ wird beachtet