

Stadt Fürth • 90744 Fürth 61

Regierung von Mittelfranken
Promenade 27
91522 Ansbach

Amt / Dienststelle
Stadtplanungsamt / Abteilung Verkehrsplanung

Dienstgebäude

Hirschenstraße 2

Auskunft erteilt

Lorenz Hartung

Telefon (0911)

974- 33 35

e-Mail

lorenz.hartung@fuerth.de

ÖPNV-Linien

125, 173-175, 177-179, U 1

172 Richtung Burgfarrnbach

Öffnungszeiten

Montag – Freitag

Montag – Donnerstag

und nach Vereinbarung

Fürth, Datum

21.04.2021~~15.04.2021~~

Zimmer-Nr.

302 (Etag. 3.1)

Telefax (0911)

974-3302

Internet)

www.fuerth.de

Haltestelle

Hst. Rathaus

Hst. Rosenstraße

8:30 – 12:00 Uhr

13.30 – 15:30 Uhr

Ihre Zeichen / Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen / Unsere Nachricht vom

V-61-SpA/Vpl-LH

Planfeststellungsverfahren OU Niederndorf-Neuses

hier: Stellungnahme und Einwendungen Stadt Fürth

Sehr geehrte Damen und Herren,

für das Planfeststellungsverfahren der Ortsumfahrung Niederndorf-Neues reicht die Stadt Fürth folgende Stellungnahme mit Einwendungen ein:

1. Qualität Straßenaufbau

Die Mehrbelastung der Obermichelbacher Straße sowie der Vacher Straße (im angebauten, südlichen Ortskern) für den Prognosefall 2035 ist mit 200 SV/1500 Kfz bzw. 140 SV/1000 Kfz in 24 Stunden (werktags) ist erheblich, negative Auswirkungen auf den Straßenzustand (Unterhalt) und die Lebensdauer sind zu erwarten.

Vacher Straße

Im jetzigen Zustand ist der Straßenaufbau der Vacher Straße weder den derzeitigen Belastungen noch den zusätzlichen Belastungen gewachsen.

Verkehrszählungen ergaben für die Vacher Straße zwischen Obermichelbacher Straße und Stadelner Straße eine Belastung von 9300 Kfz/24h, davon 340 SV/24h. Eine Zunahme des Verkehrs im Planfall 7 (auf den Bezugsfall) in etwa von 1500 Kfz/24h, davon 180 SV/24h, bedeutet eine Zunahme des Schwerverkehrs mit Faktor 1,5. Die Aufteilung des Straßenraums entspricht schon jetzt nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Die Fahrbahnbreite ist überwiegend unter 6,5 Meter, Gehsteige 1,50 Meter, teils schmaler, Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Als Grundanforderungen für die Vacher Straße wären 6,50 Meter Fahrbahn und 3,30 Meter Gehweg anzusetzen.

Der bauliche Zustand der Vacher Str. insbesondere in den Bereichen Vacher Markt - Obermichelbacher Str., Schönblick – Flexdorfer Str. und Mühlthalstr. – Bahnbrücke ist schlecht und

der Verkehrszunahme nicht gewachsen. Die Fahrbahn muss zwingend ausgebaut werden, der Straßenraum ist neu aufzuteilen, stellenweise wird Grund erworben notwendig werden.

Auch der Straßenaufbau der weiteren Bereiche z.B. Charles-Lindbergh-Str. - Mühlthalstr. und Friedrich-Ebert-Str. – Würzburger Str. sollte diesbezüglich geprüft werden. Der Straßenausbau der genannten schlechten Bereiche hat dringend vorab zu erfolgen.

Pfaffenhecke und Obermichelbacher Straße

Die Asphaltdeckschicht auf kompletter Wegstrecke der Pfaffenhecke sowie der Teilbereich der Obermichelbacher Str. zwischen Pfaffenhecke und Stadtgrenze ist verbraucht.

Im Zuge der Maßnahme sollte daher in diesen Abschnitten die Deckschicht erneuert werden.

Herzogenauracher Straße

Im Radverkehrskonzept der Stadt Fürth (Stand 2015) wird die Herzogenauracher Straße mit Untersuchungsabsicht U520 „Radfahren in der Herzogenauracher Straße mit Zweigstellen und Verbindungen nach Herzogenaurach, Hüttendorf und Mannhof (StBAN, SE, SH)“ geführt. Der im Planfeststellungsverfahren beschriebene Ausbau sieht einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Südseite der Herzogenauracher Straße mit Regelbreite 2,5 Meter vor. Dieser Weg sollte an den bestehenden Radweg am Main-Donau-Kanal angeschlossen werden.

2. Knotenpunkte

KP 8a: Herzogenauracher Str. / Pfaffenhecke

Die geplante Längsneigung von 0,5 % ist sehr gering, so dass gerade im Kreis ggf. weite Fließwege auf der Fahrbahn zu erwarten sind. Zugleich liegt die Längsneigung der Pfaffenhecke beim Auftreffen auf den Kreisverkehr mit 4,0 % im Bereich der Höchstlängsneigung gem. RAL. Aus unserer Sicht sollte die Längsneigung min. 0,7 % betragen. Die Auswirkungen (ggf. höhere Böschungen) sind zu untersuchen.

Die Abmessungen des Kreises erscheinen mit $D = 35,00$ m und $B_k = 6,50$ m (ohne Innenring, Maße grafisch abgegriffen) angemessen.

Zur Geschwindigkeitsreduzierung sollte ein Innenring baulich ausgebildet werden.

Sollte der Radweg mit Unterordnung geplant werden, empfiehlt sich ein Bogen mit Mittelpunkt im Kreisverkehr, damit Radfahrende nicht aus dem Rücken überholt werden, sondern nahende Fahrzeuge mit Seitenblick gut erkannt werden können und im 90°-Winkel auf die Fahrbahn treffen. Beschilderung und Bodenmarkierung sind im Lageplan nicht zu erkennen und wären zu ergänzen.

Sollte der Radweg dagegen mit Bevorrechtigung geplant werden, wäre die Querung näher an den Kreisverkehr zu legen und auf der Fahrbahn muss durch Beschilderung auf die Bevorrechtigung hingewiesen werden.

Die Auswirkungen der geringen Längsneigung (ggf. höhere Böschungen) sind zu untersuchen, ein baulich ausgebildeter Innenring zu prüfen und der gemeinsame Geh- und Radweg entsprechend der Vorfahrtsregelung anzupassen.

KP 8b: Obermichelbacher Str. / Pfaffenhecke

Das Rechtsabbiegen erfolgt gem. Typ RA3 der Tabelle 29 der RAL. Die Länge der Rechtsabbiegespur erscheint deutlich zu gering. RAL Pkt. 6.4.6 ist zu beachten. Ungeachtet eines möglichen Rückstaus (HBS) ergibt sich eine Gesamtlänge von min. 70 m (IA + IV + IZ). Fahrbahnbreiten sind ebenfalls nach RAL bzw. Schleppkurvennachweis zu wählen.

Als Zufahrtstyp wurde KE3 gem. RAL Pkt. 6.4.7 Tabelle 31 gewählt. Dies ist grundsätzlich zulässig – eine Überprüfung hinsichtlich der tatsächlichen Verkehrsmengen (Einbieger) ist jedoch nicht ersichtlich.

Die Eckausrundung des Rechtsabbiegers hat gem. RAL Pkt. 6.4.6 25 m zu betragen. Die Kantenlängen der Dreiecksinseln haben zwischen 5,00 und 20,00 m zu betragen, RAL Pkt. 6.4.9. Die Dreiecksinsel erscheint insgesamt recht klein.

Die T-förmige Einmündung erscheint in ihren Abmessungen insgesamt recht knapp dimensioniert.

Alternativ zum vorgesehenen T-Knoten mit Lichtsignalanlage wäre ein zweiter Kreisverkehr denkbar um Folgekosten und Wartezeiten durch die LSA zu vermeiden.

Es sollte die Möglichkeit eines zweiten Kreisverkehrs muss geprüft werden. Für den vorgelegten T-Knoten wäre ein detaillierter Nachweis der Einhaltung der einschlägigen Richtlinien (insbes. der RAL) bzw. eine entsprechende Dimensionierung erforderlich oder der Knotenpunkt entsprechend der RAL anzupassen.

KP 8c (neu): Obermichelbacher Str. / Vacher Str.

Aus der Abbildung 8.5 (Belastungsdifferenzen Planfall 7 - Bezugsfall, DTVw 2035 in Kfz/24h und SV/24h (Übersicht)) des Schlussberichts der Verkehrsuntersuchung

Ortsumfahrung Niederndorf-Neuses ist ersichtlich, dass die Verkehrsbelastung der Obermichelbacher Straße um ca. 2.000 Kfz/24h zunimmt. Damit wird der Knotenpunkt Vacher Straße / Obermichelbacher Straße deutlich stärker belastet. Die Zunahme des Verkehrs schlägt sich vor allem im rechtseinbieger der Obermichelbacher Straße in Richtung Süden als auch im linksabbieger der Vacher Straße in Richtung Westen nieder. Ein nachvollziehbarer Leistungsfähigkeitsnachweis sowie plausible Verkehrsbelastungen für den Planfall 7 an dem besagten Knotenpunkt wurden bisher noch nicht vorgelegt. Es ist zwingend zu prüfen, ob im Bereich der Vacher Straße durch die erhöhte Anzahl an Fahrzeugen ein Linksabbiegefahrstreifen für einen störungsfreien Verkehrsablauf zu den Hauptverkehrszeiten hergestellt werden muss. Seitens der Stadtverwaltung wird aufgrund der heute vorhandenen geometrische Randbedingungen eine Überbelastung des Knotenpunkts befürchtet. Der Knotenpunkt ist mit in das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen und die Nachweise der Leistungsfähigkeit sind vorzulegen.

Die bisher durchgeführten Untersuchungen aus dem Gutachten: „Leistungsfähigkeitsbetrachtungen LSA Vacherstr./ Obermichelbacher Straße“ von SSP Consult vom Oktober 2017 sind unzureichend. Die unterstellten Verkehrszahlen sind in der Analyse viel zu niedrig angesetzt und in der Verkehrsaufteilung unzutreffend. Die zum Vergleich herangezogenen Verkehrszahlen wurden von der Stadt Fürth am 03.07.2014 über 24h ermittelt und führen zu dem folgenden Ergebnis:

- In der Morgenspitzenstunde beträgt die Differenz zwischen der Analyse 2015 aus dem Gutachten und der tatsächlich ermittelten Verkehrsbelastung am gesamten Knotenpunkt ca. 260 Fahrzeuge/h
- In der Abendspitzenstunde beträgt die Differenz sogar über 400 Kfz/h. Die realen Verkehrsbelastungen werden deutlich unterschätzt.
- Bei der Aufteilung sind generell etwas weniger Linksabbieger in südlicher Zufahrt vorhanden
- Die Übereckbeziehung West-Nord ist in dem Gutachten von SSP viel zu niedrig angesetzt. (bis Faktor 20!)

Damit sind die ermittelten Prognosezahlen für das Jahr 2035 auch fehlerhaft. Die ermittelten Leistungsfähigkeiten fallen in Realität deutlich schlechter aus als dargestellt.

Bei der Signalprogrammbewertung ist in dem Gutachten von SSP die Unterscheidung, ob Fußgänger angefordert haben oder nicht, zunächst fachlich völlig korrekt berücksichtigt und beschrieben worden (hier als „von-bis“ Ergebnis ohne anteilig gewichtetes Mittel aus beiden Fällen), in der Nachweisführung letztlich aber nur erst die „halbe Miete“.

Nicht realistisch ist im vorliegenden Fall die pauschale Erhöhung des Freigabebedarfs der südlichen Zufahrt um die komplette „Behinderungszeit“ einer zuvor vollständig abfließenden bevorrechtigten nördlichen Zufahrt. Für eine saubere Nachweisführung wäre die möglichst realitätsnahe Ermittlung der „Misch-Sättigungsverkehrsstärke“ der südlichen Zufahrt unter Beachtung aller 3 beteiligten Ströme bzw. deren Anteile ‚Geradeaus‘, ‚Links‘ von Süden und ‚Geradeaus und Rechts von Norden‘ notwendig. Beispiel: Wenn gerade kein Linksabbieger warten muss, fährt der Geradeausverkehr in Richtung Norden unbehindert, in allen anderen Fällen zeitweise(!) nicht. Die Behinderung kann auch erst in der Mitte oder gegen Ende der betreffenden Freigabezeit auftreten.

Es ist zwingend zu prüfen, ob im Bereich der Vacher Straße durch die erhöhte Anzahl an Fahrzeugen ein Linksabbiegefahrstreifen für einen störungsfreien Verkehrsablauf zu den Hauptverkehrszeiten hergestellt werden muss. Der Knotenpunkt ist mit in das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen und die Nachweise der Leistungsfähigkeit sind vorzulegen.

KP8d (neu): Stadelner Hauptstr. / Fischerberg

Der Knoten ist heute bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Mit einer Verkehrszunahme im Planfall von etwa 700 kfz/24h, davon 90 SV/24h, als Abbieger wird der Knotenpunkt voraussichtlich überlastet. Die Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer wird erhöht.

Der Knotenpunkt ist mit in das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen und die Nachweise der Leistungsfähigkeit sind vorzulegen

3. Ausbauqualität

Von einem Verlangen der Stadt Fürth (Erhöhung der Ausbauqualität bezogen auf den Bestand) ist nach aktuellem Kenntnisstand nicht auszugehen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Ausführung gem. den einschlägigen Richtlinien, v. a. der RAST 06 bzw. des Merkblattes über die Anlage von Kreisverkehrsplätzen, der RAL sowie der RStO 12 erfolgt. Belastungsklassen der die Stadt Fürth betreffenden Knotenpunkte konnten der „Unterlage 14.1 - Ermittlung der Belastungsklasse und Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus“ nicht entnommen werden.

4. Straßenbegleitgrün

Angeregt wird die Pflanzung von Bäumen und Heckenstrukturen im Bereich der Weggabelung, des Kreisverkehrs und entlang der Pfaffenhecke. Damit kann das Landschaftsbild in der weitgehend freigeräumten Agrarlandschaft verbessert und gleichzeitig ein Beitrag zur Ausgleichsbilanzierung geleistet werden. Entsprechender Grunderwerb wäre notwendig.

5. Immissionsschutz

Aus Sicht des Immissionsschutzes wird auf den geltenden Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Fürth (Stadtratsbeschluss vom 22.02.2017) und auf den fortgeschriebenen Lärmaktionsplan-Entwurf 2020, der voraussichtlich in der Stadtratssitzung am 21.04.2021 zum Beschluss vorgelegt werden soll, hingewiesen.

Durch die im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens (siehe UL_01_01 Seite 42; Planfall 7) prognostizierte Verkehrsverlagerung von der Stadelner Hauptstraße nördlich der Mannhofer Straße auf die Vacher Straße südlich der Obermichelbacher Straße und in Folge auf die Stadelner Hauptstraße südlich Fischerberg sind die im LAP ermittelten Lärmschwerpunkte 1, 2 und 3 betroffen.

Demnach würden insbesondere die Betroffenen im Lärmschwerpunkt 1 (Vacher Straße südl. Obermichelbacher Str.) einer noch höheren Lärmbelastung ausgesetzt, sodass dies der Aufgabe des LAP, die Lärmbelastung an den jeweiligen Schwerpunkten schrittweise zu reduzieren, aus h.S. widersprechen würde.

Im LAP (siehe Anlage 4 Seite 1 -7 LAP 2020) wurden Maßnahmen für die hier relevanten Lärmschwerpunkte 1, 2 und 3 ausgearbeitet. Dazu gehören u.a. die „Prüfung der Westumfahrung Fürth“ und „Prüfung Nordumgehung Stadeln“, die im Rahmen des in Erstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans (VEP) geprüft und bewertet werden sollen.

Die Maßnahmen aus dem LAP 2017 (bzw. 2020) sollen unter Hinzuziehung eines Gutachters im vorliegenden Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.

6. Naturschutz

1) Durch die auf städtischem Grundstück Fl.Nr. 295 Gem. Vach geplanten Maßnahmen müsste eine naturnahe Hecke (B112 / WH00BK) entfernt werden. Es ist nicht ersichtlich, warum die Eingriffe nicht auf der nördlichen Straßenseite (Fl.Nr. 189 Gem. Vach) erfolgen, auf der keine Hecken entfernt werden müssen. Entsprechendes gilt für die östliche Seite der

Maßnahme, wonach auf der Fl.Nr. 189 Gem. Vach eine biotopkartierte naturnahe Hecke gerodet werden muss, obwohl gegenüber auf südlicher Seite (selbes Flurstück) keine derartigen Strukturen vorhanden sind und somit ein geringerer Eingriff möglich wäre. Beide Verschiebungen der Maßnahmen sind nach § 15 Abs. 1 BNatSchG zumutbare Alternativen, die den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ermöglichen. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine Begründung vorzulegen, warum die Maßnahmen auf den ursprünglich geplanten Grundstücken und mit Heckenentfernungen einhergehen müssen.

Mit der Veräußerung des städtischen Grundstücks Fl.Nr. 295 Gem. Vach besteht kein Einverständnis, eine Verschiebung der Maßnahmen innerhalb Fl.Nr. 189 Gem. Vach ist zu prüfen.

2) Entgegen der Aussagen des LBP liegt Fl.Nr. 323/1 Gem. Vach. im Landschaftsschutzgebiet der Stadt Fürth. Eine Rodung von 131 m² stellt ein Verbot gem. § 4 LSchV dar und bedarf einer Erlaubnis gem. § 5 LSchV. Diese Erlaubnis wird nicht in Aussicht gestellt, da der Eingriff auch gegenüber auf der Fl.Nr. 319 u. 294 Gem. Vach erfolgen kann. Damit ist der Eingriff nach § 15 Abs. 1 BNatSchG aufgrund einer zumutbaren Alternative vermeidbar und der mit dem Eingriff verfolgten Zweck kann am gleichen Ort mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ermöglicht werden.

Es besteht ausdrücklich kein Einverständnis mit der Rodung von 131 m² Wald auf Fl.Nr. 323/1 Gem. Vach. Es ist eine Begründung vorzulegen, warum die Maßnahmen auf den ursprünglich geplanten Grundstücken erfolgen müssen.

3) Aus dem Umfang der Unterlagen, die h. E. für die Nachvollziehbarkeit nach den Maßnahmen in den einzelnen Kommunen hätten aufgeteilt werden müssen, ist nicht ersichtlich, wie viel Kompensationsbedarf durch die Maßnahmen im Stadtgebiet Fürth entstehen (und auch nicht wie und wo diese ausgeglichen werden).

Die entsprechende Wertpunktberechnung nach BayKompV ist unter Beachtung der restlichen natur-schutzfachlichen Forderungen einzureichen.

4) *Die Grünflächen der Maßnahmen sind hochwertiger zu begrünen als nur mit Landschaftsrasen (19.2 G). Dies ist in der o.g. geforderten Gegenüberstellung des Ausgleichs in Wertpunkten nach BayKompV mit anzugeben.*

5) Für jegliche Ausgleichs- und Ansaatmaßnahmen (bspw. Landschaftsrasen, 19.2 G) müssen - wie gesetzlich vorgeschrieben - ausschließlich gebietsheimische Pflanzenarten aus dem Ursprungsgebiet (UG) 12 „Fränkisches Hügelland“ verwendet werden (vgl. § 40 BNatSchG).

7. Artenschutz

Im wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Fürth sind die von den Artenschutzmaßnahmen betroffenen Bereiche als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt; als landschaftsplanerische Zielsetzung ist nördlich der Obermichelbacher Straße eine Flurdurchgrünung zur Strukturanreicherung vorgesehen.

Zur Funktionserfüllung als CEF-Maßnahme für die relevanten Arten sollen gemäß LBP die o. g. Blühstreifen in einem Abstand von mindestens 100m zu vertikalen (Gehölz)Strukturen angelegt werden. Fraglich ist daher, ob die CEF-Maßnahmen ihre Funktion dauerhaft erfüllen können, wenn der fragliche Landschaftsbereich mit Gehölzstrukturen wie z. B. Feldhecken

und Baumalleen angereichert wird. Gleichfalls muss gewährleistet werden, dass eine Umsetzung der landschaftsplanerischen Zielvorstellungen der Stadt Fürth auch künftig möglich ist und ggf. nicht durch kommunale Fremdplanungen gehindert werden.

Zur Vermeidung des Eingriffes in die Waldfläche ist eine Verschiebung der Straßen(aus)baumaßnahme nach Norden zu prüfen.

8. Veräußerung städtischer Grundstücke

Eine Notwendigkeit zur Veräußerung von Flächen als Zufahrtswege zu den CEF-Flächen ist nicht ersichtlich;

Im Interesse der Stadt Fürth wird einem Verkauf von städtischen Flächen als Zufahrtsweg zu CEF-Flächen nicht zugestimmt.

Mit der Veräußerung des städtischen Grundstücks Fl.Nr. 295 Gem. Vach besteht kein Einverständnis, da durch die darauf geplanten Maßnahmen eine naturnahe Hecke (B112 / WH00BK) entfernt werden müsste.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

~~gez. Schubert~~

~~Jonas Schubert, M. Sc.~~Dr. Thomas Jung

~~Amtsleiter~~Oberbürgermeister