

Stellungnahme des Wirtschaftsbeirats zur Verkehrsplanung Königstraße und Henri-Dunant-Str.

An den Stadtrat Fürth

der Wirtschaftsbeirat wurde aufgefordert, eine Stellungnahme zu den vorliegenden Verkehrsplanungen der Königstraße sowie der Henri-Dunant-Str. abzugeben.

Diesem Auftrag kommen wir gerne nach, stellen diese Straßen doch bedeutende Verkehrswege der Stadt dar mit Einfluss auf die Attraktivität der Innenstadt (u.a. Erreichbarkeit) und damit auch für deren wirtschaftlichen Entwicklung.

Nach Durchsicht der 3 vorgelegten Planabschnitte, die im Gesamtzusammenhang die Verkehrsführung von der Kreuzung Königstraße-Friedrichstraße bis zum Rot-Kreuz-Haus in der Henri-Dunant-Str. beinhaltet, ergeben sich für uns u.a. folgende kritische Anmerkungen, von denen wir die wesentlichen wie folgt stichpunktartig zusammenfassen:

- Die Verkehrsführung zeichnet sich durch viele Spurwechsel für Bus und Rad aus, verbunden mit hohem Unfallrisiko; Teilweise sind Radwege zwischen den Fahrspuren angelegt, wodurch eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsbehinderungen angelegt sind.
- Eine Beschleunigung des Busverkehrs ist nicht ersichtlich, da die Busse ebenfalls durch die diversen Fahrbahnreduzierung von 2 auf 1 Spur behindert werden. Sollte man eine Beschleunigung z.B. über eine „Umweltspur“ erreichen wollen (insbesondere in Richtung Rathaus), fehlt dieser Ansatz.
- Auf Fahrbahnreduzierungen von 2 auf 1 spurig folgen Fahrbahnerweiterungen von 1 auf 2 spurig und wieder zurück zur Einspurigkeit, mit hohem Unfall- und Staupotenzial (siehe z.B. rechtsabbiegegen Königstraße in Henri-Dunant-Str., und gleich danach Einfahrt ins Sozialparkhaus; vergleichbar ebenso umgekehrt in die andere Fahrtrichtung)
- Das Abbiegen in die beiden betroffenen Parkhäuser ist einspurig, führt zudem über eine Radspur, und ist daher stauträchtig und zudem mit hohem Unfallpotenzial versehen
- Die Führung des Radverkehrs über die Kreuzung in die Königstraße (zum Busbahnhof Rathaus, schwarzes Kreuz) sollte aufgrund des verstärkten Busverkehrs und des damit in Verbindung stehenden Fußgängerverkehrs aus Sicherheitsaspekten überdacht werden
- Das Linksabbiegen von der Königstraße in die Brandenburgerstraße wurde geopfert; will/muss man aber dort einfahren, ist ein umständlicher Umweg über die Henri-Dunant-Str. und U-Turn auf Höhe Rot-Kreuz -Haus notwendig -> umweltschonend?
- Die Radwegeführung bei Kreuzung Königstraße – Friedrichstraße scheint sehr kompliziert und gefahrenträchtig zu sein (z.B. Linksabbieger-Radfahrs pur von Nürnberger Str. in die Friedrichstraße (wie und wo ordnet man sich da vorher ein?), dann Kfz-Spur, dann wieder Radspur).
- Parkraum wird deutlich reduziert, ohne ersichtlich ortsnah einen Ersatz zu schaffen (z.B. bei Ecke Friedrichstraße, Königstraße (Baumbepflanzung), Henri-Dunant-Str. (wichtig für Gastronomie Gustavstraße, nahezu alle Parkplätze, die ab 19:00 Uhr genutzt werden können, entfallen!!)
- Die Begrünung mit Bäumen z.B. in Henri-Dunant-Str. führt zu Sichteinschränkungen, ist aber auch für den Busverkehr ggf. hinderlich
- Wir befürchten, dass aufgrund der Baumbepflanzung Flächen im Außenbereich für die Gastronomie reduziert werden (Königstraße zwischen Rathaus und Flair-Parkhauseinfahrt).
- Angesichts der vorliegenden Planung ergibt sich die Frage, wie die Belieferung der angrenzenden Läden etc. sichergestellt ist (Wirtschaftsverkehr)
- Im Falle von ungeplanten, aber auch vorhersehbaren Verkehrsstörungen (z.B. Unfall, Müllabfuhr, Lieferverkehr, etc.) erwarten wir erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses auf dieser Hauptverkehrsader; heute besteht grundsätzlich eine Ausweichmöglichkeit über die 2 Spur

Aufgrund der obigen Anmerkungen empfehlen wir dem Stadtrat was folgt:

- Es sollte nochmal ernsthaft geprüft werden, welche Verbesserungen sich aus den Planungen tatsächlich gegenüber dem heutigen Status Quo ergeben. Maßstab sind unseres Erachtens insbesondere Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Erreichbarkeit der Innenstadt, Erhalt von Parkraum, Erhalt Flächen im Außenbereich für Gastronomie. Der Ausbau des Radwegenetzes ist für uns auch wichtig, aber subsidiär zu obigen Kriterien. Der Ausbau des Radwegenetzes sollte möglichst abseits der Hauptverkehrswege realisiert werden (siehe auch unser Positionspapier zum VEP)
- Im vorliegenden Plan werden hauptsächlich der MIV stark beeinträchtigt, ohne dass der Busverkehr, der ja perspektivisch ausgebaut werden soll, davon spürbar profitiert. Die Radwege werden zwar dominant ausgebaut, aber aus unserer Sicht wird dies erkaufte durch eine erhebliche Steigerung der Unfallgefahr, die wir, wenn wir entscheiden müssten, nicht verantworten könnten.
- Die oben von uns kritisch angemerkten Kommentare sollten zu einer grundsätzlichen Planüberarbeitung führen; Insbesondere sollten unsere Sicherheitsbedenken berücksichtigt werden, um das Prädikat von Fürth als sicherste Großstadt nicht zu gefährden. Aus unserer Sicht könnten mit geringeren Veränderungen am Status Quo bessere Ergebnisse erzielt werden.
- Die Stellungnahmen der einschlägigen Stellen sollten eingeholt werden (wenn nicht bereits geschehen) und dringend neben der unsrigen mit berücksichtigt werden; hier meinen wir insbesondere die Stellungnahmen der Polizei, der Feuerwehr und Rettungsdienste wie auch der INFRA. Daneben selbstverständlich auch der IHK und des Wirtschaftsreferats.
- Bevor unumkehrbare Baumaßnahmen getätigt werden, sollte die final geplante Verkehrsführung mittels Markierungen auf Tauglichkeit erprobt werden;
- angesichts der Krise und zukünftig knapper Kassen sollte die zeitliche Umsetzung der Maßnahme überprüft und u.E. nach hinten verschoben werden. Damit bekäme man ausreichend Zeit, die Planungen zu überarbeiten
- Da neben der Umgestaltung der angesprochenen Verkehrswege auch die Baumaßnahme Schliemann-Gymnasium bevorsteht, sollte eine zeitliche Taktung der Baumaßnahmen so vorgenommen werden, dass sich die Baustellensituation(en) nicht zu einer längerfristigen faktischen Unerreichbarkeit der Innenstadt über diese Verkehrsader auswächst. Negative Wirkungen auf die Wirtschaft im Innenstadtbereich wären damit vorprogrammiert.
- Die vorliegende Radwegeplanung sollte grundsätzlich überarbeitet werden. U.E. könnte überlegt werden, den Radweg abseits der Königstraße zu führen (z.B. über die Bäumenstraße, hinter kath. Kirche und am Amtsgericht vorbei; oder auch über den Henri-Kissinger-Platz in Richtung Wolfsgruber-Areal mit späterer Unterführung unter die Henri-Dunant-Str.); damit würde die Königstraße insbesondere an neuralgischen Stellen entlastet werden, es ergäben sich ggf. neue Möglichkeiten für den Busverkehr (Umweltspur) und weniger Staugefahr für den MIV
- Eine Beteiligung der Bürger und der betroffenen Gastronomie, Einzelhandel, Läden, Freiberufler etc. (wie auch bei der Hornschuchpromenade) sollte dringend nachgeholt werden. Man spricht viel von Partizipation, aber bei so einem entscheidenden Projekt würde man das unverständlicherweise unterlassen.
- Die Einbindung dieser Maßnahme in einen ganzheitlichen Verkehrsentwicklungsplan vermissen wir weiterhin. Wir sind uns der Ressourcenengpässe in der Verkehrsplanung bewusst, dennoch sollte eine so weitreichende Maßnahme nicht ohne diesen Gesamtzusammenhang umgesetzt werden.

Wir hoffen, dem Stadtrat unsere Sicht der Dinge nähergebracht zu haben und würden uns freuen, wenn diese bei der Entscheidungsfindung Berücksichtigung finden. Einem Feedback und einem weiteren Austausch sehen wir erwartungsvoll entgegen.

Mit freundlichen Grüßen
Georg Höfler