

Eingegangene Stellungnahmen

Stand 2020 und 2022 zusammengeführt

#lfd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
1a	SpA/PI-B	Kenntnis genommen und Abstimmungen im Zuge Wettbewerb Pegnitzquartier	
2	SpA-Sf	Es wird gebeten, für das „Kettengäßchen“ ein Teilprojekt für die Belagserneuerung und ein Beleuchtungskonzept vorzusehen	Der Hinweis wird berücksichtigt.
3a	TfA-StrN	Die nahezu spitz zulaufende, gepflasterte Mittelinsel in der Königstraße vor der Einmündung Friedrichstraße kann bautechnisch nicht so schmal hergestellt werden. Soweit aufgrund von Schleppkurven keine größere Insel möglich ist, sollte diese deshalb nur markiert werden.	Die Insel (Rundbord 3cm mit Mosaikpflaster) ist aus gestalterischen Gründen einer reinen Markierung vorzuziehen. Ihr nördliches Ende wurde auf einen industriell lieferbaren Radius R= 0,5 vergrößert. Damit sind alle Breiten >= 1,00m bautechnisch herstellbar.
3b		Im übermittelten Lageplan ist nicht dargestellt, in welcher Form die Barrierefreiheit an der Bushaltestelle Stadttheater (Nordseite) umgesetzt werden soll (Haltestellen-Standard, Längen, beabsichtigte Bordhöhen etc.).	Die Haltestelle ist mit 16er KSB auszuführen, da ein 22er KSB eine zu hohe Überdeckung des Sandsteinsockels der Bebauung bedeuten würde.
3c		Die beiden Haltestellen Stadttheater (Nord-/Südseite) unterscheiden sich außerdem hinsichtlich ihrer Markierung: Auf der Südseite ist ein Breitstrich 1,5/1,5 vorgesehen, daneben lediglich Rad-Piktogramme. Auf der Nordseite ist ein Breitstrich mit nebenliegenden Schutzstreifen geplant. Wünschenswert wäre u.E. nach eine einheitliche(re) Ausführung.	Die Planung wurde in diesem Bereich insgesamt geändert.
3d		Aus Richtung Osten ist für Radfahrer eine Linksabbieger-Tasche in die Hallstraße vorhanden. Aus Richtung Westen nicht (da der Platzbereich nicht befahren wird). Ggf. wäre eine Kennzeichnung der indirekten Querung wünschenswert. Neben der Tasche auf der Nordseite (vor Hs.Nr. 117) beträgt die Gehwegbreite nur noch ca. 1,45 m. Ggf. lassen sich hier die Fahrbahnränder noch verziehen, dass mehr Raum für Fußgänger verbleibt.	Die Verziehung zur Aufstellung Richtung Hallstraße wurde nochmals vergrößert.
3e		An der Auffahrt für Richtung Karlsteg links abbiegende Radfahrer auf den Gehweg (neben dem Stadttheater) sollte für Radfahrer ersichtlich sein, dass mit Fußgängern zu rechnen ist und insbesondere der Bereich neben der Mauer/Rampe am Theater keine reine Radverkehrsfläche ist (Begegnen, relativ beengte Verhältnisse) ist	Der Hinweis wird an SVA zur Berücksichtigung bei der Beschilderung weitergegeben.

#Ifd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
3f		Ungeachtet der Bedeutung von Grünflächen sollten die „Abstandsflächen“ für Fußgänger zur Verbesserung der Sichtbeziehung an der Ausfahrt TG Flair ggf. anders realisiert werden. Derartig kleine Grünflächen sind wenig wertvoll und schwer zu pflegen, außerdem werden sie leider häufig verschmutzt. Maßgebend ist die Stellungnahme des GrfA.	Es wurden statt der Grünflächen Ziergeländer vorgesehen.
3g		Der Ausbau des sog. „Kettengässchens“ (Zugang Königstraße 108) wird begrüßt. Der Belag ist verbraucht, hier wäre mittelfristig ohnehin ein Tätigwerden des TfA/Bh notwendig.	
3h		Vor dem „Kettengässchen“ soll durch Radfahrer indirekt gequert werden. Die Radfahrer befinden sich damit unmittelbar im Aufstellbereich der Fußgänger an der Lichtsignalanlage. Die Plandarstellung legt nahe, dass ein Absteigen nicht gefordert sein soll. U.E. nach sollte die Situation hinsichtlich der Fußgänger-Sicherheit detailliert betrachtet und einer Abwägung insbesondere unter diesem Aspekt erfolgen.	Die verkehrsrechtliche Einstufung der genannten Bereiche zum Überqueren der Königstraße in Richtung Kissingerplatz obliegt SVA, dem der Hinweis weitergegeben wird.
3i		Hinsichtlich der Planung im Bereich Jüdisches Museum/Rathauskreuzung wird auf unsere Stellungnahme vom 18.09.2020 verwiesen (Planung in Teilen unverändert), bspw. auch auf die Standortwahl der Stele vor dem Jüdischen Museum (Abstimmung mit dem Museum etc.).	Die Abstimmung mit dem jüdischen Museum wurde seitens TfA bereits angestoßen.
3j		Hinsichtlich der Planung im Bereich Henri-Dunant-Straße wird ebenfalls auf unsere o.g. Stellungnahme verwiesen. Bspw. ist sicherzustellen, dass geplante Bäume auf Mittelinseln sich nicht negativ auf Sichtbeziehungen auswirken. Die Gestaltung der Mittelinsel vor der Gustavstraße mit getrennten Bereichen für die Radfahrer (zwei Stück) sowie für Fußgänger wird nach wie vor baulich kritisch gesehen (technisch kaum herstellbar), außerdem u. E. nach verkehrlich nur wenig sinnvoll bzw. nicht notwendig. Eine gemeinsame Aufstellung erscheint hier möglich.	Die Mittelinsel ist wie dargestellt technisch einfach herstellbar mit industriell lieferbaren Bordradien, Asphaltbelag bzw. Plattenbeläge mit taktilen Leitelementen für die Fußgängerbereiche. Es werden Bäume mit geringem Stammdurchmesser angeordnet. Bedarfsfeststellungen obliegen grundsätzlich dem SpA.
3k		Auf die aus Sicht des TfA nicht gegebene Notwendigkeit einer weiteren Treppenanlage im Hof des BRK in unmittelbarer Nähe zur vorhandenen Treppe gegenüber Mühlstraße 3 wurde in o.g. Stellungnahme bereits hingewiesen. Gleiches gilt mindestens für den Neubau der Fuß-/Radwegunterführung von der südlichen zur nördlichen Mühlstraße bzw. Untere Fischerstraße. Hierbei würde es sich um ein baulich wie verkehrlich äußerst aufwendiges Vorhaben handeln.	Die Realisierung der weiteren Treppenanlage ist im Zusammenhang mit der Erschließung des HSG zu sehen. Der Neubau der Unterführung Mühlstraße ist ein eigenständiges Projekt und nicht Gegenstand der Vorplanung H.-Dunant-Str.
3l		Die Bruttokosten belaufen sich für beide Bauabschnitte auf 4,55 Mio €; inkl. der Spartenverlegungen für die Bäume 1-17	Die Kosten sind in der MIP eingestellt.

#Ifd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
4a	Infra-VB	<p>(2020) Es gibt es verschiedene Punkte im größeren Rahmen dieses Instruktionsverfahren, welche wir aus Sicht des Busverkehrs sehr kritisch sehen. Im Besonderen geht es dabei um den Bereich und die Anfahrt des Busbahnhof Rathaus.</p> <p>Dieser erfährt durch seine begrenzte Größe und die daraus resultierende Anordnung der Haltepunkte (Nordseite für Busse in Richtung Poppenreuther Straße und Südseite für Busse in Richtung Bahnhof) und der Wendeschleife Obstmarkt bereits jetzt einen regen Verkehr mit durchfahrenden Omnibussen. Ebenso kommt es dort aufgrund von Verspätungen von Fahrten und Linien immer wieder zu unterschiedlichen Verweildauern der Fahrzeuge an den Haltepunkten, was dazu führt, dass die Busse nicht der Reihe nach wieder abfahren, sondern zum Teil ausscheren und aneinander vorbeifahren müssen. Diese unvermeidlichen Situationen sorgen an sich bereits für eine sehr anspruchsvolle und teilweise auch unübersichtliche Verkehrslage, welche durch die stattfindenden Straßenquerungen von Fußgängern und die Befahrung von Lieferverkehr noch verkompliziert wird.</p> <p>Ein darüber hinaus verstärktes Verkehrsaufkommen in diesem Bereich, wie etwa durch die Öffnung der Königstraße für den Fahrradverkehr, lässt zum einen weitere Verzögerungen unserer Busse erwarten, obwohl dieser Bereich doch eigentlich gerade beschleunigt werden soll, zum anderen befürchten wir dadurch eine Häufung von Vorfällen in Anzahl und Schwere, welche signifikant über die bereits bestehenden verkehrlichen Konflikte durch aktuell noch verkehrswidrig fahrende Fahrradfahrer hinausgehen werden. Hierbei ist zu befürchten, dass es sich dann wohl auch nicht mehr auf Zwischenfälle, welche sich hauptsächlich auf Blessuren von Fahrgästen in den Fahrzeugen, hervorgerufen durch Notbremsungen unserer Fahrer, beschränken wird, sondern es auf Dauer unweigerlich auch zu Vorfällen mit Personenschaden im Außenbereich kommen könnte.</p>	<p>Es besteht soweit Einvernehmen, dass die Situation vor Ort nicht anders lösbar ist, vor allem vor dem Hintergrund des Beschlusses aus dem Jahr 2017 (SpA/484/2017) mit dem Auftrag an die Verwaltung, die durchgängige Führung des Radverkehrs bis Obstmarkt und Grüner Markt einzurichten.</p> <p>Eine Führung der Radfahrer Richtung Obstmarkt auf Gehwegniveau, also durch den Wartebereich der Haltestelle hindurch, ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zielführend und wird von der Verwaltung abgelehnt.</p> <p>Bei der weiteren Planung der Haltestelle Rathaus ist eine Verbreiterung der Kernfahrbahn mit in die Überlegungen mit einzubeziehen, um gegebenenfalls eine Verbesserung sowohl für Radfahrer als auch für Busse zu ermöglichen. Dies könnte beispielsweise in Form einer Verschmälerung der nördlichen Wartefläche von ca. 6,0 auf ca. 5,0m erfolgen.</p> <p>Aus Sicht der Infra ist der Ausbau der Haltestelle Rathaus mit hoher Priorität zu bearbeiten.</p>
4b		<p>(2020) Aus den Zeichnungen entnehmen wir außerdem, dass es an der Aufstellfläche vor der Ampel Königsplatz/Königstraße, in Höhe des Wirtschafts Rathauses, einen Radfahrstreifen rechts von der gemeinsamen Geradeaus- und Rechtsabbiegespur geben soll. Wir sehen das aus zweierlei Gesichtspunkten als sehr kritisch an. Erstens biegen unsere Busse an dieser Stelle ausschließlich nach rechts ab und würden somit zwangsläufig immer in die Gefahrensituation der Begegnung mit geradeaus fahrenden Radfahrern kommen. Wir bitten daher darum, diese besondere Gefahrensituation durch entsprechende Planungen entsprechend zu minimieren, möglicherweise mittels einer im Rahmen der Beschleunigung gesteuerten Abbiegeampel für den Busverkehr. Zweitens halten wir es aus Sicherheitsgründen an dieser Stelle für dringend geboten, den Radfahrstreifen an dieser Stelle als ausgewiesenen Radweg auf dem Bürgersteig zu führen und damit baulich getrennt von der gemeinsamen Geradeaus-</p>	<p>Die Einrichtung einer getrennten Abbiegeampel (Grünpfeil zweifeldig Grün-Gelb) mit getrennter Schaltung zum geradeausfahrenden Radverkehr ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen und wird im Rahmen der Ausführungsplanung der Lichtzeichenanlage geprüft. Ebenso kann dem stehenden Radfahrer immer ein Vorlauf gegenüber dem Kfz-Grün gewährt werden (siehe LSA 175 Kulturforum) Die bauliche Anordnung von Radfahrstreifen und angrenzenden Kfz-Fahrstreifen stellt eine Standard-situation dar, an die sich alle Verkehrsteilnehmergruppen gewöhnen können</p>

#Ifd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
		und Rechtsabbiegespur. Wir sehen sonst durch den geringen Abstand zwischen unseren Bussen und den Radfahrern an dieser Ampel eine latente Unfallgefahr, außerdem fühlen sich bekanntermaßen viele Senioren, Familien mit Kindern und defensive Radfahrer auf der Straße dann besonders unsicher, wenn große und schwere Fahrzeuge dicht an ihnen vorbeirauschen.	
4c		(2022) Nach Verlassen der Haltestelle Stadttheater in Richtung Hauptbahnhof muss der Bus den Radweg [den Radschutzstreifen, Anm. Vpl] kreuzen und in die Geradeausspur einfädeln. Dies sehen wir als kritisch und schlagen deshalb den Verzicht auf die Rechtsabbiegerspur und deren Nutzung als Busspur mit Vorrang-/Schleusensignal am Ende vor. Der MIV nutzt dann sowohl für den geradeausführenden als auch rechtsführenden Verkehr die Geradeausspur. Diese Führung würde aus unserer Sicht das Konfliktpotenzial mit dem Fahrradverkehr reduzieren, sowie für eine Beschleunigung des Busverkehrs sorgen.	Aus Gründen der Leistungsfähigkeit ist die Anordnung eines reinen Geradeaus-/Rechtsabbiegerfahrstreifens zugunsten einer Busspur nicht möglich, würde zu Rückstau führen und die gesamte vorgesehene signaltechnische Beschleunigung im Zuge der Königstraße konterkarieren. Es können jedoch kompensierend signaltechnische Voraussetzungen geschaffen werden, damit die Busse bei Bedarf auch aus dem Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung der Schickedanzstraße gesichert zum parallelen Geradeausverkehr fahren könnten.
4d		(2022) Aufgrund des vorangestellten Haltebalkens des Fahrradweges in Richtung Rathaus an der Haltestelle Stadttheater und der sich verengenden Fahrbahn sehen wir hier beim Einfädeln des Busses auf die Fahrspur großes Konfliktpotenzial. Zum einen kreuzt der Bus den Radverkehr, zum anderen könnte es zu einem Unfall kommen, wenn das Heck des Busses möglicherweise wartende Radfahrer am vorangestellten Haltebalken des Radweges streift. Wir empfehlen eine Zurücksetzung der Haltebalken von Fahrradverkehr und MIV, eine gemeinsame Signalisierung von Rad- und MIV-Verkehr sowie ein Vorrangsignal für die Ausfahrt aus der Bushaltestelle. Diese Führung würde aus unserer Sicht das Konfliktpotenzial mit dem Fahrradverkehr reduzieren sowie für eine Beschleunigung des Busverkehrs sorgen.	Die Planung wurde zwischenzeitlich nochmals verändert, so dass Bus und Radverkehr nur noch gemeinsam geführt werden. Im Fall einer Abfahrt am Freigabebeginn erfolgt die signaltechnische Sicherung gegenüber dem parallelen Kfz-Verkehr.
4e		(2022) Aufgrund der wegfallenden Rechtsabbiegespur von der Henri-Dunant-Straße in die Königsstraße bitten wir um das Anbringen des Zeichens „Linienverkehr frei“, um den Bussen das Rechtsabbiegen weiterhin regelkonform zu ermöglichen	Der Hinweis wird an SVA weitergeben, es entspricht aber weiterhin der heutigen Beschilderung
4f		(2022) Brandenburger Straße; Kirchweihumleitung in die Königsstraße; wir benötigen auch hier weiterhin das Verkehrszeichen „Linienverkehr frei“.	Der Hinweis wird an SVA weitergeben, es entspricht aber weiterhin der heutigen Beschilderung
4g		(2022) Aufgrund der Fahrspurbreite von 3,5 m in Kombination mit dem Radweg und der Bepflanzung der Mittelinsel mit Bäumen sehen wir mögliche Platzprobleme für die Durchfahrt mit Bussen. Durch in den Straßenraum ragende Äste könnte es zu Beschädigungen an unseren Fahrzeugen kommen, zumal ein Ausweichen auf den Radweg in Richtung Rathaus nach der Straßenverkehrsordnung ausgeschlossen ist.	

#lfd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
		Wir bitten daher um eine Bepflanzung mit schlank wachsenden Bäumen, bzw. eine regelmäßige Kontrolle und Rückschnitt der Bäume.	GrfA wird hier ausschließlich stadtklimafeste, schmalkronige Baumarten einsetzen und entsprechend pflegen
5a	Infra-TKD	<p>Die vorhandenen Strom-, Gas- und Wasserversorgungs- inkl. den Hausanschlussleitungen sind den beiliegenden Plänen zu entnehmen und entsprechend zu berücksichtigen. Bei der im Lageplan grün dargestellten Leitung handelt es sich um eine Gashochdruckleitung, die besonders zu beachten ist. Seitens der infra fürth gmbh sind an den bestehenden Strom-, Gas- und Wasserleitungen keine Arbeiten vorgesehen. In der Königstraße sind unmittelbar vor Umsetzung der geplanten Maßnahmen mehrere alte Wasser- und Gashausanschlussleitungen auszuwechseln. Aufgrund der hohen Auslastung unserer Jahresvertragsfirma benötigen wir eine Vorlaufzeit von ca. 6 Monaten.</p> <p>Vor Baubeginn sind die Straßenkappen zwischen Ihrer ausführenden Baufirma und der infra fürth gmbh zu überprüfen, um gegebenenfalls defekte Straßenkappen auszutauschen</p> <p>[Hinweise zu Baumstandorten]</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und hinsichtlich der Ausführung an TfA weitergegeben.</p> <p>Kollisionen von Baumstandorten mit Sparten sind in der Anlage 8 zusammengefasst.</p> <p>Die erforderlichen Maßnahmen wurden im April 2022 gesondert abgestimmt und können ebenfalls der Anlage 8 entnommen werden</p>
5b		<p>Straßenbeleuchtungsnetz</p> <p>Abschnitt Henri-Dunant-Straße zur Königstraße: Ferner wird es erforderlich, den Abspannmast (Nr. 1a/b) auf Höhe Mühlstraße zur geplanten Baumscheibe sowie den Abspannmast (Nr. 6a/b) zur neuen Zufahrt Heinrich-Schliemann-Gymnasium in ihrer Lage anzupassen. Die Kosten für die Versetzung bzw. Erneuerung zur Maßnahme belaufen sich auf ca. 15.000,- € brutto.</p> <p>Abschnitt Königstraße zur Henri-Dunant-Straße: Die Straßenbeleuchtungsmasten in den Mittelinseln der Königstraße (Nr. 34) und in der Henri-Dunant-Straße (Nr. 1) sowie die drei Beleuchtungsmasten (Nr. 29, 30, 33) im derzeitigen Fußweg Nähe Parkplatz "Schwarzes Kreuz" sind zu versetzen und die zugehörigen Leitungen zu verlegen.</p> <p>Ferner sind die Standorte der Straßenbeleuchtungsmasten (Nr. 31 und 32) in Bezug auf den Abstand zur Querung der Königstraße und der Tangierung des Radwegstreifens zu prüfen. Des Weiteren ist in der neu geplanten Querung auf Höhe Hausnr. 110 in der Mittelinsel ein zusätzlicher Lichtpunkt zur Kompensation der Überspannungsbeleuchtung erforderlich. Die Kosten für die Versetzung bzw. Erneuerung belaufen sich auf ca. 36.000,- € brutto.</p>	

#lfd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
5c		<p>Allgemeine Auflagen zu Strom-, Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen. Eine Überbauung unserer Leitungen ist unzulässig, Beschädigungen an unseren Leitungen sind sicher auszuschließen. Kosten für eventuell notwendige Änderungen an den bestehenden Leitungstrassen oder Schutzmaßnahmen gehen zu Lasten des Verursachers.</p> <p>Einzuhaltende Abstände zu unseren Strom-, Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lichter Mindestabstand bei Parallelverlegung 1,0 m - Lichter Mindestabstand bei kreuzender Verlegung 0,4 m - Lichter Mindestabstand von Fundamenten 1,5 m - Lichter Mindestabstand zur Gashochdruckleitung 1,5 m - Lichter Abstand bei Baumpflanzungen gem. Baumschutzverordnung 2,5 m (oder Wurzelschutz) <p>Zusätzliche Vorgaben zu unseren Stromversorgungsleitungen: Bei seitlichen Näherungen oder Parallelführungen mit anderen Rohrleitungen oder Kabeln darf ein horizontaler Abstand von 0,40 m grundsätzlich nicht unterschritten werden. Der vertikale Abstand von 0,40 m zu den Stromkabeln muss auch bei Leitungskreuzungen eingehalten werden. Der horizontale Abstand von 1,00 m zu Hochspannungsleitungen darf nicht unterschritten werden. Zur Vermeidung von Schäden bei einer Lichtbogenbildung im Fehlerfall ist bei allen Leitungen bei der Unterschreitung des Mindestabstandes von 0,40 m zu Stromkabeln durch den Einbau geeigneter Bauteile, wie z.B. Kabelschutzplatten, die elektrische Trennung zu sichern.</p> <p>Die erforderlichen Maßnahmen sind grundsätzlich mit der infra fürth gmbh abzustimmen. Vor Beginn der Arbeiten ist eine Einweisung durch die infra fürth gmbh erforderlich. Grabenlose / nicht konventionelle Bauweisen, z.B. der Einsatz von Bodenverdrängungsraketen und von Spülbohrtechniken usw., im Bereich der Gas-, Wasser- und Stromversorgungsleitungen, sind unzulässig, hier ist offen mittels Handschachtung zu arbeiten. Die bauausführende Firma hat sich unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme über die genaue Lage der Gas-, Wasser-, Strom- und Fernwärmeleitungen der infra fürth gmbh zu informieren. Das Merkblatt für Bauarbeiten im Bereich von Gas-, Wasser-, Strom und Fernwärmeversorgungsleitungen der infra fürth gmbh ist zu beachten.</p>	
6	Marktamt	<p>Aus der Planung ist ersichtlich, dass hauptsächlich die Budenreihe im Bereich Königsstraße 97 bis 114 betroffen ist sowie – wegen der neuen Baumreihe – die Stände beim Jüdischen Museum. Im Bereich Königstraße 97-114 ist in jedem Fall eine Umplanung bzw. Anpassung der Stände A113 – A117 erforderlich. Dies erscheint uns auch als kirchweihverträglich umsetzbar, zumal im Bereich der bisherigen Querung</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Anschlussplanung des Helmplatzes und die Bebauung des Wolfgruber-Areals ist nicht Teil des Projekts.</p>

#lfd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
		<p>der Feuerwehr neue Fläche entstehen und auch Ausweichflächen im Bereich des neugeplanten Dr.-Henry-Kissinger-Platz vorhanden sein dürften. Für den Bereich des Jüdischen Museums bedeutet die neue Baumreihe eine nochmalige Einschränkung des dortigen, langjährigen Gastrobetriebes (A5) – dieser musste im Zuge der Neubautätigkeit sowie der Möblierung in den letzten Jahren ohnehin schon schmerzhaft Beeinträchtigungen hinnehmen Abschließend darf vorab darauf hingewiesen werden, dass die weitere Anschlussplanung hinsichtlich Umgestaltung Helmpplatz und Bebauung Wolfsgruber-Areal die zukünftige Nutzung des Landschaftsschutzgebietes südlich der Ludwigsbrücke als Wohnwagenplatz unmöglich macht.</p> <p>Nach jetzigem Kenntnisstand besteht mit Bebauung des Wolfsgruber-Areals keinerlei Zufahrtmöglichkeit mehr (die Durchfahung der Ludwigsbrücke aus Norden ist zu gering). Hier sind rechtzeitig vorher Ausweichflächen für die Wohnwagen (ca. 50 Stck.) vorzusehen.</p>	
7	SvA	o. E.	
8a	Innenstadtbeauftragte	Die weitere Begrünung von Innenstadtstraßen wird begrüßt. Die geplante Baumaßnahme liegt im Bereich des zentralen Parkrings Innenstadt. Eine Umsetzung sollte aufgrund der durch die Corona-Pandemie bereits jetzt vorhandenen massiven existenzbedrohenden Belastungen insbesondere für den inhabergeführten Einzelhandel sowie die in der Königstraße ausschließlich inhabergeführte Gastronomie zurückgestellt werden (mindestens bis 2023/2025).	Mit dem Baubeginn ist frühestens 2025 zu rechnen.
8b		Die aktuellen Pläne hätten für die angesiedelten Gewerbetreibenden sowie Anwohner während und nach der Baumaßnahme überwiegend Nachteile und sind schwer vermittelbar. Aus diesen Gründen wird eine vorgeschaltete Beteiligung der Anlieger empfohlen.	Die anliegenden Gewerbebetriebe und Anwohner werden im Rahmen der weiteren Planungen über die Baustellenverkehrsführung informiert.
8c		Der aktuelle Bauplan unterstützt die Idee einer „autofreien Innenstadt“. Vor einer Umsetzung sollte die bei der Diskussion zur Fürther Freiheit angekündigte Parkraumanalyse durchgeführt und deren Ergebnisse geprüft werden. In der letzten Zeit sind im Umfeld der angedachten Baumaßnahme eine hohe Anzahl von Parkplätzen entfallen. Ein alternatives Konzept in Zusammenarbeit mit dem ÖPNV sollte zunächst erarbeitet und umgesetzt werden. Das seit langem angekündigte dynamische Parkleitsystem sollte zudem vorab realisiert werden.	Die Parkraumanalyse wird im Januar 2023 beschlossen. Die Unterlagen liegen vor. In dem Bereich sind ausreichend Parkplätze in der Tiefgarage Flair vorhanden. Ein Parkleitsystem ist nicht Teil des Projekts.
8d		Vorhandene Problemstellungen, die in der aktuellen städtischen Unternehmensbefragung genannt wurden, bereits bevor die Krise die Unternehmen erfasste, waren vermehrt „zu wenige Parkplätze“, was es zu berücksichtigen gilt. Vor der Krise fuhren	Es sind ausreichend Parkplätze in der Tiefgarage Flair vorhanden.

#Ifd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
		68% der Arbeitnehmer mit dem MIV zur Arbeit und gingen im direkten Anschluss ihren Freizeitaktivitäten nach. Dieser überwiegende Anteil muss zuerst dazu gebracht werden, die individuelle Mobilität durch umfassende Konzepte umzustellen.	
8e		Es wird außerdem empfohlen aufgrund der mittlerweile veränderten Bedingungen, das Verhalten von Besuchern und Anwohnern neu untersuchen zu lassen und aktuelle verkehrliche Erhebungen durchzuführen	
8f		Bei der Umgestaltung der Helmstraße wurden die Anwohnerparkplätze auf die nördliche Seite der Königstraße verlegt. Diese sollen nun gänzlich entfallen mit Verweis auf ein Parkhaus, in dem bis zur Umsetzung voraussichtlich keine Dauerstellplätze mehr angemietet werden können.	
8g		Die Parkmöglichkeiten ab 19 Uhr im Bereich der Henri-Dunant-Straße und evtl. auch in der Königstraße sollten zum Erhalt – vor allem des „Kulturguts Gustavstraße“ nochmals ernsthaft überprüft werden	
8h		Es wird zudem empfohlen zu prüfen, auf die vorgesehene Busspur zu verzichten, zugunsten von Parkplätzen und/oder evtl. befestigten und sicheren Radwegen	Der aktuelle Entwurf vereint Radfahrstreifen in beiden Richtungen, Parkplätze auf einer Seite sowie die gebotene Umsetzung der Busbeschleunigung an der Rathauskreuzung. Es wird auf den einstimmigen Beschluss des BWA (SpA/484/2017) verwiesen.
8i		Die Planung im Bereich Königstraße sollte so verändert werden, dass auch während des Umbaus ggf. Außengastronomie ermöglicht wird, um die ansässigen Betriebe nicht zusätzlich durch Einbußen zu strapazieren und gefährden. Die im südlichen Teil angesiedelten Imbissbetriebe benötigen die Möglichkeit einer Haltezone, was die aktuelle Parksituation vor Ort beweist. Ohne diese werden die nach der Pandemie überhaupt noch vorhandenen Betriebe endgültig schließen müssen. Die Betriebe sollten in einer vorgeschalteten Beteiligung eingebunden und befragt werden. Eine Planung wie erfolgreich in der Friedrichstraße umgesetzt sollte hier nochmals ernsthaft erwogen werden (flexible Gestaltung Parken oder Nutzung als Außengastronomie). Zudem ist darauf zu achten, dass die Anzahl der gastronomischen Außenplätze auch nach einem Umbau mindestens erhalten bleiben kann.	Die Baustellenplanung obliegt dem TfA und wird im Rahmen der weiteren Planung konkretisiert. Die Hinweise werden aufgenommen und nach Möglichkeit berücksichtigt.
9	Kabel Deutschland	Leitungsauskunft liegt vor	
10	Telekom	Leitungsauskunft liegt vor	Kollisionen von Baumstandorten mit Sparten und Maßnahmen sind in der Anlage 8 zusammengefasst.
11	Versatel	o. E.	

#lfd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
12	ACE Kreis Fürth-Erlangen	Grds. o. E. Wir bitten aber darum, zu prüfen ob der Radschutzstreifen von der Königstr. am Sozialrathaus vorbei in der Henry-Dunant-Str. bis zur Einmündung in den kombinierten Geh- und Radweg für Rechtsabbieger [Höhe HSG; Anm. Vpl] nicht auch als Radfahrstreifen (Rot markiert) gestaltet werden kann.	Diese Variante wurde ebenfalls untersucht, musste aber verworfen werden, da andernfalls die Parkplätze auch vor der Gustavstraße entfallen müssten und weniger Platz für den umzugestaltenden Königsplatz verbleiben würde
13	ABK	o. E.	
14	StEF	In den beiliegende Kanallageplänen wurden zum betroffenen Bereich der Instruktion die städt. MW-Kanäle, die SW-Schiene samt Schächten und Sonderbauwerken eingetragen. Die verschiedenen Dimensionen der Kanäle entnehmen Sie bitte aus den Kanallageplänen. Des Weiteren befinden sich in der Königstraße zw. Rathauskreuzung und Dr.-Henry-Kissinger Platz auf beiden Seiten alte Sandsteinkanäle DN 400/600 deren Lagen und Höhen der StEF nicht bekannt sind.	Kollisionen von Baumstandorten mit Sparten sind in der Anlage 8 zusammengefasst. Die erforderlichen Maßnahmen wurden im April 2022 gesondert abgestimmt und können ebenfalls der Anlage 8 entnommen werden
14a		Die Stadtentwässerung Fürth weist ausdrücklich darauf hin, dass die städt. Schächte, Sonderbauwerke und auch die Sinkkästen für Spülfahrzeuge zur Reinigung der Kanäle und Sinkkästen jederzeit zugänglich sein müssen. Ein Abstand von mind. 0,50 m ab Außenkante Sehachtdeckel zu den geplanten Parkflächen muss unbedingt eingehalten werden. Des Weiteren weist die StEF darauf hin, dass zu Unterhalts -/ Sanierungsarbeiten eine Fläche mit einem mind. Abstand von 2,50 m ab Kanalachse bis ON 350 bzw. 3,00 m ab Kanalaußenwand ab ON 400 nicht überbaut oder mit Bäumen bzw. Sträuchern bepflanzt werden darf. Die Schutzstreifen (im Plan rot markiert) wurden in die Kanallagepläne eingetragen.	
14b		Baumpflanzungen Bereich Königstraße, Dr.-Henry-Kissinger-Platz und Henri-Dunant-Straße Den im Lageplan markierten (grüner Kreis 3 bis 14) geplanten Baumpflanzungen kann nicht zugestimmt werden. Die Schutzstreifen wurden eingetragen.	s. Anlage 8 Spalte StEF
14c		Bereich Königstraße und Henri-Dunant-Straße Den im Lageplan markierten (grüner Kreis 1, 2, 3 und 15) geplanten Randsteinen kann so nicht zugestimmt werden. Im Randsteinbereich (Hoch-/Tiefbord) befinden sich Sehachtdeckel der Stadtentwässerung. Somit mit Einwand. Die StEF weist darauf hin, dass zwischen geplanten Bäumen und den privaten Hausanschlusskanälen ebenfalls ein Abstand von 2,50 m ab Kanalachse bzw. Kanalaußenwand in Abhängigkeit der Dimensionen (s.o.) eingehalten werden muss. Die Hausanschlusskanäle der Anwesen im Bereich der gepl. Baumaßnahme entnehmen Sie bitte aus den jeweiligen Entwässerungsakten der Registratur.	

#lfd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
		Die Stadtentwässerung Fürth weist abschließend darauf hin, dass vor der gepl. Neugestaltung ein Koordinierungsgespräch mit den Leitungsträgern erfolgen sollte. Ansonsten ohne Einwand.	
15	GrfA	<p>Für die Dimensionierung des Wurzelraumes sind die Ausführungsstandards für Baumpflanzungen der Stadt Fürth" maßgeblich. Der durchwurzelbare Raum muss mindestens 16m³ betragen und ist ggf_ unterirdisch zu erweitern und der Luftaustausch in der überbauten Fläche durch Belüftungsdochte zu gewährleisten. Die Leitungsfreiheit der Baumstandorte und des gesamten unterirdischen Wurzelraumes ist Voraussetzung für die Umsetzbarkeit. Geplante Leitungen sollen ausschließlich außerhalb der Baumstandorte verlegt werden. Evtl. vorhandene Telekom- und Stromleitungen müssen beim Ausbau mit entsprechenden Schutzrohren versehen oder besser umverlegt werden (jeweils 2,5m beiderseits des Baumstandorts), ebenso die Hausanschlüsse. Das direkte Überpflanzen der Leitungen ist trotz Schutzmaßnahmen nur bei einer Tiefe > 1,5m möglich. Kanäle sind grundsätzlich nicht überpflanzbar. Eine flacher liegende, zentral durch den Wurzelraum führende Leitung macht die Pflanzung unmöglich. Ansonsten ist auch bei einer Verrohrung ein Mindestabstand von 1 m zwischen Baum und Leitung notwendig. Maßgeblich ist dabei die Vereinbarung über Wurzelschutzmaßnahmen zwischen der Infra- und dem Grf A vom 13.06.2005 (liegt SpA vor). Schutzmaßnahmen (Platten, Leerrohre) zzgl. der nötigen Schutzabstände verkleinern den zur Verfügung stehenden Wurzelraum. Schutzmaßnahmen müssen in Abstimmung mit GrfA bereits bei der Planung präzisiert werden. Wir bitten um entsprechenden Rücklauf des Instruktionsverfahren. Konflikte zwischen der Leitungsplanung und den Baumstandorten sollten kommuniziert werden.</p> <p>Für die hochfrequentierten städtischen Baumstandorte kommen keine offenen, sondern nur begehbare Baumscheiben in Frage. GrfA empfiehlt aus wirtschaftlichen Gründen eindeutig das System Arconda von der Fa. Tschümperlin. Hinsichtlich Wartung, Unterhalt und Grünpflege schneidet dieses System am besten ab. Der Pflanz- bzw. Nachpflanzvorgang ist deutlich vereinfacht. Positivbeispiele: Friedrichstraße, Königstraße vor dem Rathaus, Wasserstraße.</p> <p>Die Baumverankerung kann durch eine Unterflurverankerung erfolgen. Im Bereich der Parkstände ist ein Anfahrschutz (Beispiel Friedrichstraße) zwingend vorzusehen.</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Auf die Ergebnisse des Abstimmungsgesprächs Sparten (Anlage 8) wird verwiesen
16	Abf	keine Stellungnahme	
17	OA		
17a	1) Immissionschutz	o. E.	

#Ifd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
17b	2) Bodenschutz und Altlasten	o. E.	
17c	3) Wasserrecht (allgemein)	o. E.	
17d	4) Wasserrecht (wassergefährdende Stoffe)	o. E.	
17e	5) Naturschutz	Zustimmung unter Auflagen: 1) Der Sicherheitsabstand zu Bäumen muss mind. das Vierfache des Stammumfangs (auf 1 m Höhe gemessen) bzw. 2,50m bei kleinen Stammumfängen (von unter 63cm) betragen. Die Richtlinien zum Schutz von Bäumen bei Baumaßnahmen (RAS-LP4 und DIN 18920) sind zu beachten. Sämtliche Arbeiten im Umgriff zu erhaltender Bäume sind in Handschachtung auszuführen 2) Sollte der Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden können oder die Leistungsverlegung trotz eingehaltenen Sicherheitsabstandes im Wurzelbereich geschützter Bäume stattfinden, ist bei der Stadt Fürth – Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz – eine Befreiung von den Verboten der BSchV zu beantragen. 3) Gemäß § 39 BNatSchG ist es verboten, Bäume, Hecken, lebende Zäune, Gebüsch und andere Gehölze in der Zeit vom 01.März bis zum 30.September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen	Die Hinweise/Auflagen werden zur Kenntnis genommen und hinsichtlich der Ausführung an TfA weitergegeben.
17f	6) Klimaschutz	o. E.	
18	LA	keine Stellungnahme	
19	Behindertenrat	keine Stellungnahme	
20	Behinderten-Beauftragte	keine Stellungnahme	
21	Gleichstellungsstelle GST	keine Stellungnahme	
22	Seniorenrat	Wir begrüßen die Änderungen, die eine wesentliche Verbesserung des Radverkehrs bedeutet und zusätzlich durch die saubere Trennung zwischen MIV, Fahrrad und Fußgänger zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer beiträgt und das Miteinander im Verkehr positiv beeinflusst. Auch die neuen Übergänge mit Mittelinseln sind gerade auch für die ältere Bevölkerung begrüßenswert. Wir gehen auch davon aus, dass durch die zukünftige LSA-	

#lfd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
		Steuerung zwischen Ludwigsbrücke und Stadttheater ein reibungsloser Busverkehr stattfinden kann, der stets Vorrang vor dem MIV bekommt. Trotzdem hätten wir noch einige Vorschläge, die Sie bitte prüfen und wenn möglich realisieren:	
22a		Auf den Radwegen sollten zusätzliche Richtungspfeile angebracht, und zwar dort wo es notwendig erscheint, um eine klare Verkehrsführung zu signalisieren. Hier ist im speziellen die Radwegführung aus der Königstr. (auf Höhe der Kupferpfanne) in Richtung Brandenburger Str. bzw.in Richtung Königstr. zu nennen.	Der Hinweis wird im Rahmen der Entwurfsplanung mit SVA und TfA abgestimmt.
22b		Falls es noch möglich ist, sollte man auf Schutzstreifen zwischen zwei Fahrbahnen (hier Henri-Dunant-Str. in Richtung Kapellenstr. und Ludwigsbrücke) verzichten. Vielleicht gibt es doch noch eine andere sicherere Lösung.	Der angesprochene Schutzstreifen wurde im Zuge des Umbaus Knoten Ludwigbrücke angelegt und ist nicht Gegenstand dieser Planung.
22c		Der Fuß- und Radweg-Übergang vom Sozialrathaus zur Gustavstr. könnte durch zusätzliche Richtungspfeile genauer gekennzeichnet werden (vor allem das Linksabbiegen aus der Henri-Dunant-Str. Richtung Königsplatz)	Der Hinweis wird im Rahmen der Entwurfsplanung mit SVA und TfA abgestimmt.
22d		Der MIV wird in der Henri-Dunant-Str. bis zur Abzweigung zum Königsplatz einspurig geführt. Dies könnte man über die Rathauskreuzung in die Königsstr. bis zum Stadttheater beibehalten. Die LSA-Steuerung kann da sicher für einen reibungslosen Verkehr sorgen und die Busse könnten vom Rathaus auf einer eigenen Busspur zum Stadttheater (Haltestelle ist bereits auf der rechten Spur) fahren. Das wäre zwar ein mutiger Schritt, aber doch überlegenswert.	Die Aufweitung auf zwei Spuren ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit unerlässlich. Eine eigene Busspur in Richtung Stadttheater ist vom Platz nicht möglich und mit Maßnahmen der signaltechnischen Beschleunigung auch nicht erforderlich.
22e	Senioren-Beauftragte	keine Stellungnahme	
23	ADFC AGFF	Wir begrüßen sehr, dass hier im Bereich der Henri-Dunant-Straße in Richtung stadteinwärts Radstreifen, statt nur Radschutzstreifen verwirklicht werden. Dies wollen wir hier gerne als Standard sehen, sofern ausreichend Platz vorhanden ist.	
23a		In der Henri-Dunant-Straße soll stadtauswärts – wenn wir das richtig verstehen – der fahrradfahrende Rechtsabbieger Richtung Ludwigsbrücke auf den kombinierten Geh- und Radweg geleitet werden. Dazu ist es wichtig, dass hier erstens eine gute Ausschilderung vorgesehen wird (z.B. Ausschilderung Richtung Ludwigsbrücke bzw. Kapellenstraße / Billiganlage) und zweitens die Ausschilderung als Gehweg / Radfahrer frei stattfindet. Denn nur so ist klar, dass die Radfahrer hier zwei gleichberechtigte Wahlmöglichkeiten haben.	Der Hinweis wird an SVA weitergegeben.

#Ifd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
23b		Aus der Hirschenstraße kommend sollte klar sein, dass die Radfahrer nicht den Radweg links verwenden. Hilfreich wäre daher eine Aufstellfläche vor den Autos für die Radfahrer, so dass diese von der Hirschenstraße kommend auch in Richtung Königsstraße / Henri-Dunant-Straße abbiegen bzw. gradlinig weiterfahren können.	Ein vorgezogener Aufstellstreifen in der Brandenburger Str. würde für das Linkseinbiegen in den zukünftig freigegebenen Busbahnhofbereich erforderlich sein, ist derzeit jedoch wegen der nur markierungsseitigen Umsetzbarkeit und des vorhandenen Großpflasters nicht geplant. Das Geradeausfahren zur H.-Dunant-Str. erfolgt ohne gesonderte Markierung wie heute auch.
23c		In der Königstraße in Richtung Nürnberg wird eine rechtsliegende Linksabbiegertasche für den Radverkehr angedeutet. Uns ist hier nicht klar, wie der weitere Verlauf genau aussieht, da in der Zeichnung nur ein Bereich ca. 100 Meter vor der Einmündung des Karlssteg-Weges markiert ist. Hilfreich wäre, diesen auch bis zu der Furt weiter zu markieren und natürlich diesen auch mit entsprechenden wegweisenden Schildern zusätzlich zu behinweisen.	Der Hinweis wird an SVA weitergegeben. Eine Markierung ist aufgrund der vorhandenen Breite von 2,65 m nicht möglich, da es sich um einen gemeinsamen Geh- und Radweg handelt.
23d		Eine ähnliche Konstruktion würden wir auch noch auf Höhe des Dr. Henry-Kissinger-Platzes empfehlen, da auch hier mit erhöhtem Querungsverkehr von Radfahrern zu rechnen sein wird, die dann auf die neu zu schaffende innerstädtische „Oase“ münden wollen. Zudem könnte auch hier in Zukunft mit einer neuen Brücke eine weitere Anbindung des Pegnitztalradweges entstehen.	Der Hinweis wurde in der Planung aufgenommen und entsprechend berücksichtigt.
24	Stadtheimspflege	im Zusammenhang mit dem immateriellen Kulturerbe Fürther Kärwa bitten wir um Beantwortung der Frage, welche Auswirkungen die Verschiebung der Fahrspuren zur Tiefgarage City Center während der Kärwa an dieser Stelle haben. Dort befindet sich ja jetzt schon ein Engpass zwischen den Ständen	Die Planung wurde unter Zugrundelegung des aktuellen Stellflächenplans (2019) mit dem Marktamt intensiv im Mai 2020 abgestimmt und es besteht Einvernehmen, s. Zeile 6.
25	Pflegsch. Fuß und Radwege	1. Instruktionsgespräch vom 11.08.22 und 2. Stellungnahme vom 16.10.22	
25a	1	Die Fußgänger- und Radfahrerquerung auf Höhe Gustavstraße-Sozialrathaus sollte m.E. wegen der eingeschränkten Sichtbeziehungen außerhalb der Arkaden und somit vor der 1. Säule des Sozialrathauses liegen	Die Querung wurde nach Südwesten verschoben.
25b	1	Die Ein- und Ausfahrt der TG Sozialrathaus sollte wegen dem zukünftig hohen Aufkommen an Schüler:innen durch Vergrößerung der Gehwegfläche optimiert werden	Die Planung wurde dahingehend angepasst.
25c	1	Die Ein- und Ausfahrt aus dem Königsplatz sollte zukünftig für alle Fahrzeugarten möglich sein, somit könnte die Durchfahrt durch die enge Helmstraße für den MIV gesperrt werden	Der Königsplatz wurde aus der Planung herausgelöst und ist Gegenstand des Wettbewerb Pegnitzquartier.
25d	1	Die Führung des Radverkehrs über den Gehweg am Rathauseck Königstraße/Brandenburger Straße wird mit allem Nachdruck abgelehnt, dies würde zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung und Gefährdung des Fußverkehrs führen, der Radverkehr ist wie in allen anderen Bereichen auf der Fahrbahn zu führen.	Die Planung wurde angepasst. Die ursprüngliche Planung mit Vorfahrt achten für Radfahrer hinter der Parkbucht vermied, dass die parallel geführten Radfahrer an der Straßenverengung zur Branden-

#lfd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
			burger Str. auf die gleichzeitig fahrenden Geradeausfahrer treffen; somit haben beide Varianten ihre Vor- und Nachteile.
25e	1	Es ist zu prüfen ob die Geradeaus- Rechtsabbiegespur vor dem Wirtschaftsrahus aus Fahrtrichtung von der Ludwigsbrücke kommend in eine Umweltspur umgewandelt werden könnte, die rechte Linksabbiegespur des MIV würde somit zur Geradeaus-/Linksabbiegespur, der Radfahrstreifen Richtung Stadttheater könnte zwischen dieser und der Umweltspur liegen. Zudem sollte für den MIV keine Rechtsabbiegespur in Richtung Busbahnhof Rathaus angeboten werden, besser wäre eine Umweltspur mit "Lieferverkehr frei". Es sollte versucht werden möglichst wenig vom vorhandenen Platz im Bereich Wirtschaftsrahus/ Schwarzes Kreuz in Flächen für den fließenden Verkehr umzuwandeln um den Platzcharakter möglichst zu erhalten	Die Platzwegnahme ist den zusätzlichen Radverkehrsanlagen geschuldet. Eine innenliegende Radspur wird wegen des Platzbedarfs der abbiegenden Busse bewusst vermieden, zudem könnte dieser dann auch nicht mit einer „Geradeaus und Links-Spur“ zusammen freigegeben werden. Die gezeigte Spureinteilung dient einer besseren Phaseneinteilung und auch geringeren Wartezeiten für die Fußgänger, z. B. über die Brandenburger Str.
25f	1	Schraffierte Sperrflächen sind nach Möglichkeit in die angrenzenden Grünflächen zu integrieren.	Die Planung wurde dahingehend angepasst.
25g	1	Auf Höhe Stadttheater wird eine Richtungsfahrbahn mit einem Radfahrstreifen vorgeschlagen. Die zweite Richtungsfahrbahn könnte auf Höhe der TG Flair enden (nicht mehr benötigte Verkehrsflächen könnten begrünt werden), mittig zwischen den Richtungsfahrbahnen könnte eine wechselseitige Linksabbiegespur in Richtung TG Flair bzw. Pegnitzquartier entstehen. Für den Radverkehr sollte aus Fahrtrichtung Rathaus kommend eine Linksabbiegemöglichkeit Richtung Pegnitzquartier geschaffen werden.	Die Planung wurde nach gleichlautender Auflage aus dem Sicherheitsaudit an dieser Stelle grundlegend angepasst.
25h	1	das Buskap vor dem Amtgericht sollte wie auf der gegenüberliegenden Seite in eine kurze Busspur umgewandelt werden, dies würde die Entflechtung der verschiedenen Verkehre räumlich entzerren und die Gefährdung der Radfahrer:innen im Vorlauf der LSA minimieren	Die im Vorlauf zur Königstraße hergestellte Fahrbahnrandhaltestelle an der beginnenden Rechtsabbiegespur zur Friedrichstraße wird von der vorliegenden Planung nicht funktional tangiert. Lediglich der MIV aus Richtung Stadttheater wird künftig zunächst direkt auf die Geradeausspur geleitet, was dem Radverkehr einen ähnlich funktionalen Raum wie gegenüber bietet.
25i	2	Kritisch wird nach wie vor die Radverkehrsführung von der Henri-Dunant-Straße in die Königstraße mit zusätzlicher LSA und Halt auf Höhe der Einmündung der Brandenburger Straße gesehen! Es ist leider zu befürchten, dass es vermehrt zu Rotlichtverstößen kommt und die Radfahrer:innen zusammen mit dem Autoverkehr die Fahrt fortsetzen und das LSA-Signal missachten. Mir sind die signaltechnischen Erfordernisse für diese Lösung sehr wohl bewusst, trotzdem ist die Verkehrsführung für den Radverkehr nicht optimal.	Die vorgestellten Lösungen sind für indirektes Linksabbiegen erforderlich und auch straßenverkehrsrechtliche Standards.

#Ifd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
25j	2	Die Parkplätze vor den Anwesen der Königstraße 92 - 102 sollten wie in der Friedrichstraße (Friedrichstraßen-Boulevard) nicht baulich, sondern nur optisch hervorgehoben werden (gleicher Belag wie Gehweg, Einfassung der Parkplätze mit anderem Belag z.B. Granitsteine). Somit wäre es möglich die Bereiche vor den Gastrobetrieben maximal flexibel zu gestalten und die Außenbewirtschaftungsflächen entsprechend an den Bedarf anzupassen. Insbesondere für die Fußgänger:innen wäre diese Lösung von Vorteil, denn bei einer Gehwegbreite von ca. 3,00 Meter stellt die umfangreiche Außenbestuhlung eine erhebliche Einschränkung der Nutzbarkeit dar.	Eine Ausführung mit durchgängigem Belag birgt die Gefahr eines verstärkten Falschparkens (z.B. Schrägparken) zulasten der Gehwegbereiche und der Außengastronomie. Eine erhebliche Einschränkung der Nutzbarkeit gegenüber heute wird jedoch nicht gesehen, da die Breite des Seitenraums vor Nr. 96 auf 5,00m und bei Nr. 104-106 auf 5,75m verbreitert und damit gegenüber heute deutlich verbessert wird.
25k	2	Auf Grund der Beschlüsse der Stadt Nürnberg vom Juli 2022 ergeben sich völlig neue Rahmenbedingungen: die Stadt Nürnberg plant die Vorrangroute für den Radverkehr von Nürnberg nach Fürth durchgängig über die Fürther Straße bis zur "Pillenstein-Kreuzung" zu führen! Hieraus ergibt sich auch für das Stadtgebiet Fürth eine gewisse "Vorfestlegung" für die künftige Trassenführung auf der Achse der Nürnberger Straße und/oder Gebhardtstraße. Daher ist es m.E. aktuell nicht möglich die Planungen für den Radverkehr ab dem Stadttheater Richtung Nürnberg bzw. von Nürnberg kommend abschließend zu beurteilen! Hierzu muss umfassend die Diskussion über den Übergang von Radfahrstreifen zu Radschutzstreifen, den Gehwegbreiten, dem Beschluss den Radverkehr bis zur Engelhardstraße/Stadtpark zu ermöglichen, sowie über Umweltpuren in der Nürnberger Straße und Gebhardtstraße u.ä. geführt werden! Zudem ist eine Verlegung der B8 auf die Südwesttangente geplant, auch dies beeinflusst die zukünftige Aufteilung des Straßenraums ab dem Stadttheater bzw. ab der Kreuzung Friedrichstraße und muss daher in seiner Gesamtheit betrachtet werden.	Die Fahrstreifenaufteilung an der Kreuzung König-/Friedrichstraße orientiert sich an den Erfordernissen der Leistungsfähigkeit bei heutiger Verkehrsnachfrage, ohne den Radverkehr zu verschlechtern. Weitergehende Querschnittsaufteilungen in Richtung Nürnberger Str. sind Gegenstand anderer Projekte. Die vorgelegten Planungen der Königstraße sind kompatibel mit den Planungen der Radverkehrsanlagen der Stadt Nürnberg.
25l	2	Unabhängig von den o.g. Aussagen, wird die Zufahrt zum Karlsteg mit einer Bordsteinhöhe von durchgängig 6 cm sehr kritisch gesehen (Bereich zwischen Königstraße 113 und 115). Dies gilt zum einen für Fußgänger:innen mit Kinderwagen oder Rollator zum anderen für Radfahrer:innen für die die 2-Richtungs-Radfahrt sehr umwegig ist, es wird daher eine Doppelquerung mit entsprechenden Bodenleitelementen für Blinde vorgeschlagen, mit Verzicht auf die 2-Richtungs-Radfahrt.	Wie in den Plänen vermerkt, ist jede der beiden Fußgängerquerungen mit einer Nullabsenkung versehen; darüber hinaus zusätzliche Stellen mit Radfahrer-Ein- und Ausfahrten. Speziell die (gesicherte) Ausfahrt aus der Hallstraße war von den Radverkehrsvertretern gefordert worden.
25m	2	Ich bitte bzgl. der Haltestelle im Bereich Königstraße 119 bis 121 Detailpläne mit Schnitten und Höhenprofilen zur Verfügung zu stellen, lt. den Plänen handelt es sich um ein KS 16, für den vollständig barrierefreien Zugang zur zweiten Tür wäre jedoch ein KS 22 erforderlich. Im voraus bereits vielen Dank.	Die genaue Höhenentwicklung wird im Zuge der Entwurfsplanung festgelegt. Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass das Dachprofil der Straße stärker ausgebildet werden muss (mind. 3%) und der Sandsteinsockel des Gebäudes um weitere 6cm angedeckt wird. Von einem 22er KSB ist daher abzuraten, da dieser die vorgenannte Problematik

#Ifd. Nr.	Stellung-nehmender	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
			weiter verschärft und die vorgesehene Gehwegbreite für die Nutzung der Klapprampe ausreicht.
26	Pflegsch. öff. Anlagen	k. Stellungnahme	
27	JgA	<p>Durch die beabsichtigten baulichen Überquerungshilfen in der Henri-Dunant-Straße entspricht die Planung zwar formal den Kriterien zur Kinderfreundlichkeit, stößt aber bei der in Höhe der Gustavstraße in Richtung Königsplatz/Sozialrathaus/Helmstraße geplanten Überquerungshilfe wegen des anschließend in Richtung Helmstraße und damit vor dem Eingangsbereich des Sozialrathaus beabsichtigten Geh- und Radweg auf erhebliche Bedenken. Während die 1994 bei der Fertigstellung des Verwaltungsgebäudes für den Sozialbereich gewählte Gestaltung des Eingangsbereichs mit einem großen, ausschließlich für Fußgänger zugelassenen Vorplatz die Kriterien der Kinderfreundlichkeit nicht nur formal, sondern auch de facto erfüllte, wäre dies bei einem an die Überquerungshilfe in Höhe der Gustavstraße anschließenden und in Richtung Heimstraße führenden Geh- und Radweg vor dem Eingangsbereich des Verwaltungsgebäudes de facto nicht mehr der Fall, da Gefährdungen für die zahlreichen Kinder, Jugendlichen und Familien, die an Werktagen das Amt für Kinder, Jugendliche und Familien und die anderen Ämter frequentieren, durch Radfahrer vor allem bei Verlassen des Gebäudes nicht ausgeschlossen sind und sich Radfahrer dabei sogar noch in einer besseren Rechtsposition befänden als bei der gegenwärtigen Widmung als ausschließlicher Gehweg.</p> <p>Sofern an dem beabsichtigten Geh- und Radweg vor dem Sozialrathaus aus Gründen der vom Stadtrat im Grundsatz, aber nicht im Einzelfall beschlossenen Systematisierung des Radverkehrsnetzes festgehalten werden sollte, bitten wir, die Planung des Geh- und Radweges dahingehend zu optimieren, dass sich der Radwegeteil etwa fünf Meter vom Eingangsbereich des Sozialrathauses entfernt befindet und für Radfahrer kenntlich gemacht wird, damit die Kriterien zur Kinderfreundlichkeit auch de facto eingehalten und Gefährdungen für die zahlreichen Kinder, Jugendlichen und Familien, die an Werktagen das Amt für Kinder, Jugendliche und Familien und die anderen Ämter frequentieren, durch Radfahrer beim Verlassen des Gebäudes weitgehend ausgeschlossen werden sowie bei Missachtung der Verkehrsregelung durch einzelne Radfahrer eine eindeutige Rechtsposition für gefährdete oder sogar verletzte Fußgänger geschaffen wird.</p>	<p>Die instruierte Teilumgestaltung des Königsplatz ist aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Aufnahme in das Wettbewerbsgebiet „Königsplatz“ nicht mehr Gegenstand der Vorplanung.</p> <p>Die tatsächliche Ausgestaltung des Bereiches ist vom umgesetzten Entwurf abhängig, der noch nicht feststeht.</p> <p>Zuvor war die Planung in Richtung des geforderten Abstandes von 5m vom Eingangsbereich geändert worden. Die Vorgabe der prinzipiellen Anbindung des Radverkehrs an dieser Stelle und mit diesem Abstand war Wettbewerbsaufgabe.</p> <p>Der Einwand wird im Zuge der Umgestaltung des Königsplatz zusammen mit SVA und TfA weiterbehandelt.</p>
28	Polizeiinspektion Fürth	o. E.	