

Instruktionsergebnisse Neubau LSA Ft 286

– 2- InSTRUCTIONSverfahren vom 08.03.2024 / 22.05.2024 / 04.09.2024

hier: Instruktionsergebnis

Abwägung eingegangener Stellungnahmen

Stellungnahmen der Dienststellen (Datum)	Stellungnahme oder Einwand	Abwägungsvorschlag des Baureferats (Entwurf durch das Stadtplanungsamt)
Amt für Brand- und Katastrophenschutz (ABK)	keine Stellungnahme	
Amt für Abfallwirtschaft Hr. Rückl 08.03.2024	o. E.	
Aktionsgemeinschaft Fahrradstadt Fürth (AGFF) und ADFC Fürth Fr. Barber 26.03.2024	Als ADFC KV Fürth und AGFF begrüßen wir diese Instruktion als deutliche Verbesserung gegenüber der alten Instruktion und insbesondere zur Überwindung der Trennung der Radverkehrsverbindungen durch den Main-Donau-Kanal. Sehr gut gefallen uns die breiten RFS bergauf, da sie deutlich zur Sicherheit von Radfahrern, die sich dort hoch kämpfen, beitragen. Dass es bergab aus Platzgründen nur RSS gibt ist unschön, aber unter den gegebenen Umständen zu verschmerzen. Eventuell könnte der Beginn der Roteinfärbung etwas weiter auf den RSS vorgezogen werden, damit rechtsabbiegende Fahrzeuge eher sehen, dass sie da einen RFS überqueren?	<i>Die Planung der RVA wurde infolge des Entfalls der Dreiecksinseln ein weiteres Mal überarbeitet</i>
	Die im Plan als optional angegebene 75m Roteinfärbung des RFS unterhalb des Main-Donau-Kanal Trogs würden wir sehr begrüßen, durch den Verschwenk der Fahrbahn nach links besteht sonst die Gefahr, das Autos schnell beschleunigend einfach geradeaus auf den RFS geraten.	<i>Die Roteinfärbung (stadtauswärts) ist vorgesehen</i>
	Allerdings ist weder im Plan noch im Text angegeben, wie weit der RFS genau nach Süden weiter geht und wie die Zusammenführung von RFS und Fahrspur genau aussieht. Wir hoffen, dass er bis zur nächsten Ampel weitergeht, am besten dann dort mit einer Aufstellfläche für Radfahrer.	<i>Die Plandarstellung wurde erweitert und wird mit der Planung SpA/0908/2021 weitergeführt.</i>

Innenstadtbeauftragte (ISB)	keine Stellungnahme	
AWS	keine Stellungnahme	
BaF-UDS Fr. Träger 15.03.2024	o. E.	
Infra fürth gmbh (Infra TKD) 11.03.2024	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.	
	<p>Das Vorhaben liegt in der engeren und weiteren Schutzzone A des Wasserschutzgebietes Rednitztal der infra fürth und unterliegt somit den Nutzungsbeschränkungen und Verboten nach § 3 der Verordnung der Stadt Fürth VWSR vom 06.12.1999, sowie den einschlägigen wasserrechtlichen Vorschriften (WHG, BayWG, AwSV) in der jeweils gültigen Fassung. Nach § 3 Absatz 1 Ziffer 6.1 ist es in der engeren Schutzzone verboten, bauliche Anlagen zu errichten oder zu erweitern.</p> <p>Eine frühzeitige Beteiligung des Ordnungsamtes Fürth (Wasserrecht) ist u.E. grundsätzlich erforderlich. Es ist zu klären, ob es einer Ausnahmegenehmigung gem. §4 VWSR bedarf. Grundsätzlich ist bei der weiteren Planung die entsprechende Wasserschutzgebietsverordnung (VWSR) vom 06. Dezember 1999 zu beachten und unbedingt einzuhalten.</p> <p>Bei der Erstellung bzw. Wiederherstellung von Verkehrsflächen ist die RiStWag, allgemein sind des Weiteren das WHG, BayWG, die AwSV und entsprechende DWA-Merkblätter in der jeweils gültigen Fassung zu beachten und einzuhalten. Bei evtl. Auffüllungen dürfen keine Materialien verwendet werden, die wassergefährdende Stoffe in den Untergrund abgeben können. Die verwendeten Materialien dürfen die Qualität des Grundwassers nicht nachhaltig beeinflussen. Die Verwendung von Recyclingmaterial ist im Wasserschutzgebiet nicht zulässig.</p> <p>Die infra fürth, Bereich Wasserwerke, ist im Verfahren weiterhin zu beteiligen.</p>	<i>Die Hinweise werden berücksichtigt und z.w.V. an die Ausführungsplanung übergeben.</i>

	<p>Beleuchtung Auf der Nordseite ist es technisch und lichttechnisch möglich die vorhandenen Lichtpunkte in der Mittelinsel durch eine adäquate Überspannungsanlage wie eingezeichnet zu ersetzen. Die genauen Abstände wären noch durch eine lichttechnische Berechnung zu verifizieren. Lediglich der letzte nördliche Lichtpunkt in der Mittelinsel vor der Brücke ist lichttechnisch unverzichtbar und muss zum Ausbau dort Berücksichtigung finden. Auf der südlichen Seite befinden wir uns im Druckbereich des RMD, wonach ein Eingriff im Bereich der Stützmauer nicht zulässig ist. Aus diesem Grund wurde auch zur damaligen Zeit die Beleuchtungsanlage im Mittelstreifen errichtet. Hier ist ein Standort in der Mittelinsel vorzusehen. Die Kosten für den Umbau der Straßenbeleuchtung belaufen sich auf ca. 40.000,- € netto und sind zur Maßnahme vom TfA einzurechnen. Zur weiteren Planung wird es in diesem Zusammenhang notwendig, dass eine detailliertere Koordination zur Integration der Straßenbeleuchtungsanlage und der hierfür erforderlichen Kabel- und Tiefbauarbeiten weitergeführt wird.</p>	<p><i>Die Hinweise werden berücksichtigt und z.w.V. an die Ausführungsplanung übergeben.</i></p>
<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. Einzuhaltende Abstände zu unseren Strom-, Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen: - Lichter Mindestabstand bei Parallelverlegung 1,0 m - Lichter Mindestabstand bei kreuzender Verlegung 0,4 m - Lichter Mindestabstand von Fundamenten 1,5 m - Lichter Abstand bei Baumpflanzungen gem. Baumschutzverordnung 2,5 m 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.</p> <p>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.</p> <p>Das Merkblatt für Bauarbeiten im Bereich von Gas-, Wasser-, Strom und Fernwärmeversorgungsleitungen der infra fürth gmbh ist zu beachten.</p>	
<p>Infra fürth verkehr gmbh (infra vb) Hr. Urban 25.03.2024</p>	<p>o. E. Sofern die Maßnahme die Umleitung des Linienverkehrs erfordert, bitten wir um Information mindestens 6 Wochen vor Umsetzungsbeginn, um entsprechend dem Umleitungskonzept Fahr- und Dienstpläne erstellen zu können.</p>	
<p>Liegenschaftsamt</p>	<p>keine Stellungnahme</p>	
<p>Ordnungsamt / Untere Naturschutzbehörde (OA/U) Fr. Kohl 02.04.2024</p>	<p>Immissionsschutz: o. E.</p> <p>Bodenschutz und Altlasten: o. E.</p> <p>Wasserrecht (Allgemein): Der Neubau der Lichtsignalanlage Ft 286 Schwabacher Str. / Südwesttangente erfolgt in der weiteren Schutzzone A des Wasserschutzgebietes Rednitztal. Die Nutzungsbeschränkungen und Verbote nach § 3 der Verordnung der Stadt Fürth über das Wasserschutzgebiet der infra fürth gmbh für die öffentliche Wasserversorgung der Stadt Fürth (Wasserschutzgebietsverordnung Rednitztal infra fürth – VWSR) vom 06.12.1999 sind zu beachten.</p> <p>Wasserrecht (wassergefährdende Stoffe): o. E.</p> <p>Naturschutz: Zustimmung unter Hinweisen:</p>	<p><i>Die Hinweise werden berücksichtigt und z.w.V. an die Ausführungsplanung übergeben.</i></p>

	<p>1) Gemäß § 39 BNatSchG ist es verboten Bäume, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen.</p> <p>2) Kronentraufbereiche und Grünflächen sollen grundsätzlich nicht als Baustelleneinrichtungsfläche oder Baulagerfläche verwendet werden.</p>	
Grünflächenamt Hr. Schneider 12.03.2024	o. E.	
JgA	Keine Stellungnahme	
Polizeiinspektion Fürth (PI) Hr. Daßler 08.03.2024	o. E.	
Pflegschaft Rad- und Fußwege Herr Riedel 27.03.2024	<p>Die Maßnahme wird unterstützt, besonders die RFS in den Steigungsstrecken und verschatteten Bereichen und die Verbesserungen für den Fußverkehr.</p> <p>Auf Grund des verfügbaren Straßenquerschnitts ist ein RSS bergab stadteinwärts vertretbar, wünschenswert wäre zwar ein RFS aber die Kosten für den hierfür erforderlichen Komplettumbau rechtfertigen dies leider nicht. Auf Grund der besonderen Situation unterhalb des Trogs des RMD sollte ausnahmsweise eine Roteinfärbung des RSS stadteinwärts erfolgen, ebenso wie optional vorgeschlagen die Roteinfärbung des RFS stadtauswärts unterhalb des Trogs des RMD.</p> <p>Zudem sollte die Möglichkeit genutzt werden, den Mittelstreifen bis vor die LSA 287 zu verschmälern um hier eine durchgängige in sich konsistente Radverkehrsinfrastruktur in dem gesamten Bereich zu schaffen.</p>	<i>Die Vorschläge werden aufgegriffen, jedoch keine Roteinfärbung des Schutzstreifens stadteinwärts vorgenommen.</i>
StEF Hr. Veth 28.05.2024	<p>Die StEF hat den Vorgang des SpA/Vpl vom 22.05.2024 zur Kenntnis genommen. In den beiliegenden Kanallageplan der Stadtentwässerung Fürth wurden im Bereich der geplanten Anpassung der Lichtsignalanlage in der Schwabacher Straße (Bereich Schwabacher Brücke) der städt. Mischwasserkanal samt den Schächten eingetragen. Die Dimensionen sind dem beiliegenden Kanallageplan zu entnehmen. Des Weiteren weist die StEF darauf hin, dass die städt. Kanäle zu Unterhalts-/ Sanierungsarbeiten eine Fläche mit einem mind. Abstand von 2,50 m ab Kanalachse (bis DN 300) bzw.</p>	<i>Die Hinweise und Plananlagen werden berücksichtigt und z.w.V. an die Ausführungsplanung übergeben.</i>

	3,00 m ab Kanalauswand (ab DN 350) nicht überbaut oder mit Bäumen bzw. Sträuchern bepflanzt werden dar	
	Im beiliegenden Kanallageplan ist ersichtlich, dass sich der geplante Randstein auf dem Schachtdeckel 33060011 befindet. Der Randstein muss in diesem Bereich an den Schacht angearbeitet werden. Die StEF weist außerdem darauf hin, dass die städt. Schächte und auch die Sinkkästen für Spülfahrzeuge zur Reinigung der Kanäle und der Sinkkästen jederzeit zugänglich sein müssen. Auf das Vorhandensein möglicher privater Grundstücksanschlusskanäle und Sinkkastenleitungen im Bereich der geplanten Teilanpassung der Lichtsignalanlage wird hingewiesen.	
Seniorenrat Hr. Koch 20.06.2024	Wir haben keine seniorenrelevanten Einwände gegen die Planung, da wir davon ausgehen, dass alles senioren- und behindertengerecht gestaltet wird, insbesondere die Fußgängerquerungen und die damit verbundenen Ampelschaltzeiten.	
SpA/PI-B	keine Stellungnahme	
SzA/Behindertenbeauftragte/Fübs; Fr. Kirchner sowie BBSB; Fr. Engl 26.06.2024 07.01.2025	<p>Die Schaffung von barrierefreien differenzierten gesicherten Querungen nach DIN 18040-3 und DIN 32984 sind zu begrüßen. Sofern es der Platz zulässt bitte ich darum, die Richtungsfelder auf den Gehwegen in der Breite [auf 90cm] zu vergrößern. (Die angegebenen Maße in der Norm sind nur Mindestmaße.)</p> <p>2. Die auf der Insel verlegten Sperr- und Richtungsfelder bei der Autobahneinfahrt Richtung Nürnberg sind nicht DIN-konform ausgeführt. Nach DIN 32984 Kapitel 5.3.5 und 5.3.2 soll der Querbereich für Rollstuhlnutzende auf der kreuzungszugewandten Seite und der Bereich für Langstocknutzende auf der kreuzungsabgewandten Seite liegen. Die Ausführung der Sperr- und Richtungsfelder auf den Inseln müssen mit der gleichen Struktur wie auf dem Gehweg angezeigt und daher entsprechend korrigiert werden.</p> <p>3. Die Querungsrichtungen auf der Dreiecksinsel sind mit einem Abzweigfeld (Noppe 90x90) und mit einem Auffindestreifen (Noppe 30 CM) anzuzeigen, damit die Querung als gesichert erkannt werden kann. (S. 34, Bild 16 b), DIN 32984 April 2023</p> <p>[Ergänzung vom 07.01.2025] Ich finde die neue Führung in Ordnung, ist mit dem Wegfall der Dreiecksinsel einfacher für die Orientierung.</p>	<p><i>Die Leitsysteme werden im Zuge der Ausführungsplanung nochmals mit der FÜBS abgestimmt werden.</i></p> <p><i>Durch den Entfall der Dreiecksinseln erübrigt sich der erwähnte Änderungsbedarf.</i></p>

	<p>4. Auf der Nordwestseite sollten für beide Querungen getrennte Auffindestreifen vorgesehen werden.</p> <p>5. Überquerungsstellen sollen rechtwinkling zum Bord verlaufen.</p>	<p><i>Die Querung kann nicht in allen Fällen strikt rechtwinklig zum Bordstein angeordnet werden, z. B. wenn in diesem Bereich unvermeidliche Kurvenradien im Randsteinverlauf vorhanden sind.</i></p>
<p>SvA Hr. Dienstbier 24.05.2024</p>	<p>Das Straßenverkehrsamt begrüßt die vorliegende Planung insbesondere hinsichtlich der Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr.</p> <p>Allerdings bitten wir die gemäß Einführungserlass des BayStMI vom 24.06.2020 verfügbaren Markierungen zur Vermeidung von Falschfahrten an Anschlussstellen von Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen - wie der SWT - mit in die Planung aufzunehmen. Diese Markierungen sind grundsätzlich verpflichtend. Im Rahmen einer Verkehrsschau aus dem Jahr 2021 wurde zunächst auf die o. g. Markierung verzichtet, unter dem Gesichtspunkt, dass ein Neubau der FT 286 ansteht und in dessen Zuge die Markierungen anzuordnen sind.</p>	<p><i>Die Planung wurde diesbezüglich ergänzt.</i></p>
<p>Telekom Fr. Kunik 23.05.2024</p>	<p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.</p> <p>Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Die vorhandenen Telekommunikationsanlagen sind aus der Anlage ersichtlich. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand sind keine Arbeiten vorgesehen. Ein Abstand von 0,5 m zu unseren Telekommunikationsanlagen ist einzuhalten. Sollte dies nicht möglich sein, so bitten wir um erneute Kontaktaufnahme</p> <p>Bei der Durchführung Ihrer Maßnahme ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an den vorhandenen Telekommunikationsanlagen vermieden werden. Deshalb ist es erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Baubeginn in die genaue Lage der Anlagen einweisen lassen. Diese Einweisungen erhalten Sie per Telefax: (03 91) [REDACTED] [REDACTED] oder unter der E-Mail Planauskunft.Sued@telekom.de.</p>	<p><i>Die Hinweise und Plananlagen werden berücksichtigt und z.w.V. an die Ausführungsplanung übergeben.</i></p>

	Sie haben auch die Möglichkeit unseren kostenlosen Internetservice zu nutzen, Informationen dazu finden Sie unter https://trassenauskunft-kabel.telekom.de	
Tiefbauamt/StrN 14.10.2024/ 07.02.2025	Im Lageplan ist keine Bestandsvermessung dargestellt. Als Grundlage für die Vorplanung sollte grundsätzlich eine Bestandsvermessung zu Grunde gelegt werden. Die bestehenden Sparten sind im Lageplan darzustellen und auf Konflikte mit der Planung zu überprüfen.	<i>Im Rahmen der Vorplanung wurden die Sparten eingeholt, es ergeben sich keine Kollisionspunkte, aus Gründen der Übersichtlichkeit bleiben die Sparten wie üblich ausgeblendet.</i>
	Bei der Neugestaltung des Königsplatzes sollten die Belange der sehbehinderten Menschen mitberücksichtigt werden. Eine Abstimmung mit den Sehbehindertenbeauftragten ist im Zuge der Vorplanung durchzuführen.	<i>Die Abstimmung mit FÜBS ist erfolgt</i>
	<p>Der geplante Gehweg im Bereich der Unterführung ist mit einer Breite von 3,20 m überbreit geplant. Ein überbreiter Gehweg in diesem Bereich sehen wir aus folgenden Gründen für nicht erforderlich an:</p> <p>1) Die Regelbreite für Gehwege nach RAS 06 beträgt 2,50 m. Mehrbreiten werden grundsätzlich von der Regierung nicht gefördert.-Die Mehrbreite von 0,70 m pro Seite würden eine 1,40 m längere Brücke erfordern, dies ist mit enormen Mehrkosten verbunden (geschätzt > 500.000 Euro)</p> <p>2) Die anschließenden Gehwege im Norden und Süden haben eine Breite von 2,35 - 2,50 m. Eine Aufweitung des Gehweges nur für den Bereich der Unterführung sehen wir nicht als sinnvoll an. Ansonsten müssten wir in der nahen Zukunft auch die anschließenden Gehwegbereiche im Norden und Süden mitverbreitern. Dies ist jedoch aufgrund der bestehenden angrenzenden Trogbauwerke mit sehr hohen Kosten verbunden und die Ausführung deshalb als nicht realistisch anzusehen.</p> <p>3) Das geringe Fußgängeraufkommen in diesem Bereich spricht auch für keine Notwendigkeit einer Verbreiterung des Gehweges.</p> <p>4) Im Bestand wird der Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ auch von Radfahrer benutzt. Künftig wird der Radfahrer vom Gehweg komplett rausgenommen und wird den Radfahrstreifen/Schutzstreifen auf der Fahrbahn benutzen. Die Breite von 2,50 m ist für den Fußgänger ausreichend.</p>	<p><i>Siehe gesonderte Anlage zur Thematik notwendige Gehwegbreite im Unterführungsbereich</i></p> <p><i>Ein Abstimmungsgespräch mit der Reg. v. Mittelfranken hat ergeben, dass seitens der Regierung zugestimmt werden kann, wenn dies hinsichtlich wirtschaftlicher, technischer und zukunftsgerichteter Aspekte im Zuwendungsantrag erläutert wird.</i></p>

	<p>In dem Lageplan ist die Fahrbahnbegrenzung zwischen dem Geradeaus- und Abbiegestreifen mit einer Breite von 0,25 m zusätzlich zu dem Fahrstreifenbreiten vorgesehen. Dies ist gem. RMS-2 und der Querschnittsaufteilung nach RAS 06 nicht regelkonform. Unterbrochene Fahrbahnbegrenzungen zwischen den Geradeaus- und Abbiegestreifen erfordern keine zusätzlichen Breiten, sondern werden innerhalb der Abbiegestreifen aufgebracht (siehe RMS-2, Abschnitt 2.1). Die zusätzliche Breite von je 0,25 m pro Fahrtrichtung bedeutet eine 50 cm längere Brücke.</p>	<p><i>Breitstrichmarkierungen müssen grundsätzlich -im Gegensatz zu axial vermaßten, d.h. 6cm jedem Fahrstreifen zugehörigen Schmalstrichen von 12cm Breite- in wahrer Breite vermaßt sein und werden von der Markierungsfirma bei der Umsetzung auch so abgetragen.</i></p> <p><i>In der Gesamtbetrachtung ergibt sich somit eine Spurbreite von insgesamt 3,50m, die für die Bewegungsspielräume zur SWT abbiegenden Schwerverkehrs erforderlich ist. Aus dem notwendigen Platzbedarf ergeben sich somit keine einzusparenden Querschnittsanteile.</i></p>
	<p>TfA weist darauf hin, dass der vorgesehene Schutzstreifen, in Verbindung mit den geplanten Fahrstreifenbreiten, nicht dem Schutzziel des Radverkehrs entspricht. In der Vorplanung ist am Fahrbahnrand ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m vorgesehen. Die Restbreite des Fahrstreifens verbleibt mit 2,25 m. Alle Fahrzeuge größer als ein PKW sind gezwungen, den Schutzstreifen durchgehend zu benutzen. Gemäß ERA dürfen Schutzstreifen von Kraftfahrzeugen jedoch nur im Bedarfsfall überfahren werden (z.B. bei Überholvorgängen).</p> <p>Beim Überholen eines Radfahrers, mit mindestens 1,50 m Abstand, wird das Fahrzeug auf die Nebenspur ausweichen müssen. Bei den vorliegenden hohen Verkehrszahlen wird dies zu Behinderungen des fließenden Verkehrs führen. Es ist zu überprüfen, ob die Einsatzkriterien für die Anlage von Schutzstreifen eingehalten werden.</p>	<p><i>Die Mitbenutzung von Schutzstreifen durch Fahrzeugarten größer als Pkw entspricht der vorgesehenen Betriebsweise eines Schutzstreifens laut Richtlinienlage.</i></p> <p><i>Der Schwerverkehrsanteil liegt in diesem Bereich bei 880 Kfz(SV)/d.</i></p>
	<p>Die Ausbildung des Knotenpunktes mit der kurzen Aufstelllänge zum Abbiegen sehen wir aufgrund der Konflikte zwischen dem Kfz- und Radverkehr als kritisch an. Die abbiegenden Fahrzeuge, die an der Haltelinie stehen, ragen in den Radfahrstreifen und in die Geradeausfahrspur aus. Dies wird zu unkontrollierten und gefährlichen Überholvorgängen führen.</p>	<p><i>Die zunächst bestandsnah gestaltete Planung mit Dreiecksinseln wurde zu beiden Seiten des Knotens dementsprechend angepasst und die beiden Dreiecksinseln entfernt.</i></p>

	<p>Die Verschmälerung des Mittelstreifens auf eine Breite von 0,75 m bzw. 1,00 m hat zur Folge, dass die Beleuchtungsmaste in den lichten Raum des Verkehrsraums eingreifen (0,50 cm Sicherheitsraum). Nach RAST06 ist der lichte Raum des Straßenquerschnittes von festen Hindernissen freizuhalten. Die Umsetzung einer möglichen Beleuchtung ist vorab mit der infra abzustimmen.</p>	<p><i>Die Abstimmung mit Infra-Stadtbeleuchtung ist erfolgt und es werden die dargestellten Überspannungen und Versetzungen von Masten vorgenommen. Die Anpassungskosten belaufen sich auf ca. 40.000,-€.</i></p>
	<p>TfA wurde um Kostenschätzung gebeten. Ergebnis des überschlägigen Kostenanschlags:</p> <p>Neubau LSA 286 mit Radverkehrsanlagen im dargestellten Umgriff, Anpassung Straßenbeleuchtung, mobile LSA und Verkehrssicherung: 4.150.000,-€</p>	
TfA/Bh	<p>Von unserer Seite grundsätzlich o. E. zum Vorhaben, es wird darauf hingewiesen, dass sich der Unterhaltungsaufwand für die Fahrbahnmarkierungen aufgrund der zusätzlichen Markierungen erheblich erhöht und dies bei den Haushaltsstellen der Unterhaltung von Markierungen berücksichtigt werden muss.</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen</i></p>
TfA/StrV/Anliegerleistungen	<p>Aus Sicht der Anliegerleistungen können keine Beiträge erhoben werden; somit grundsätzlich o. E. Allerdings noch folgende grundsätzliche Anmerkungen zur Planung: Ist die Fußgängerquerung bei Burger King unbedingt erforderlich? Den Radfahrstreifen/Schutzstreifen sehen wir als nicht erforderlich an, da nahezu alle Radfahrer sowohl in Richtung Nürnberg, als auch nach Fürth den bereits bestehenden Wirtschaftsweg des RMD-Kanal befahren. Zudem ist parallel zur Schwabacher Straße ein „gefahrloser“ Radweg „Am Stübleacker/Buckweg“ vorhanden.</p> <p>Eine Verschmälerung der Grünfläche kann nicht befürwortet werden - im bestehenden Grünstreifen befinden sich die Straßenbeleuchtung, ein Hinweisschild und eine elektrische STROER-Werbetafel, die versetzt bzw. umgebaut werden müssten. Wer trägt die Umbaukosten?</p>	<p><i>Die Verschmälerung der Mittelinsel ist für eine Anordnung der Radverkehrsanlagen unabänderlich. Für die STROER-Werbetafel muss ein neuer Standort gefunden werden. Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p>
TfA/StrV/SoNutz	<p>Aus Sicht der Sondernutzungen ohne Einwände</p>	
1&1 Versatel 28.05.2024	<p>Vielen Dank für die Mitteilung über Ihre geplante Baumaßnahme zum o. g. Bauvorhaben. Die von Ihnen gewünschte Leitungsauskunft entnehmen Sie bitte dem beigefügten Planauszug. Aus dem Planauszug sind die von 1&1 Versatel Deutschland GmbH im angefragten Planungsgebiet betriebenen Telekommunikationslinien und –anlagen ersichtlich. Die</p>	<p><i>Die Hinweise und Plananlagen werden berücksichtigt und z.w.V. an die Ausführungsplanung übergeben.</i></p>

	<p>Leitungsauskunft ist innerhalb der 1&1 Versatel Gruppe zentral organisiert. Sofern die Auskunft auch Kabelanlagen anderer 1&1 Versatel Gesellschaften beinhaltet, ist die 1&1 Versatel Deutschland GmbH von der jeweiligen Gesellschaft zur Auskunftserteilung bevollmächtigt worden. Mit dem Schreiben erhalten Sie unsere „Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur“ zur Kenntnis und Beachtung. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne unter 030-██████████ zur Verfügung</p>	
--	---	--