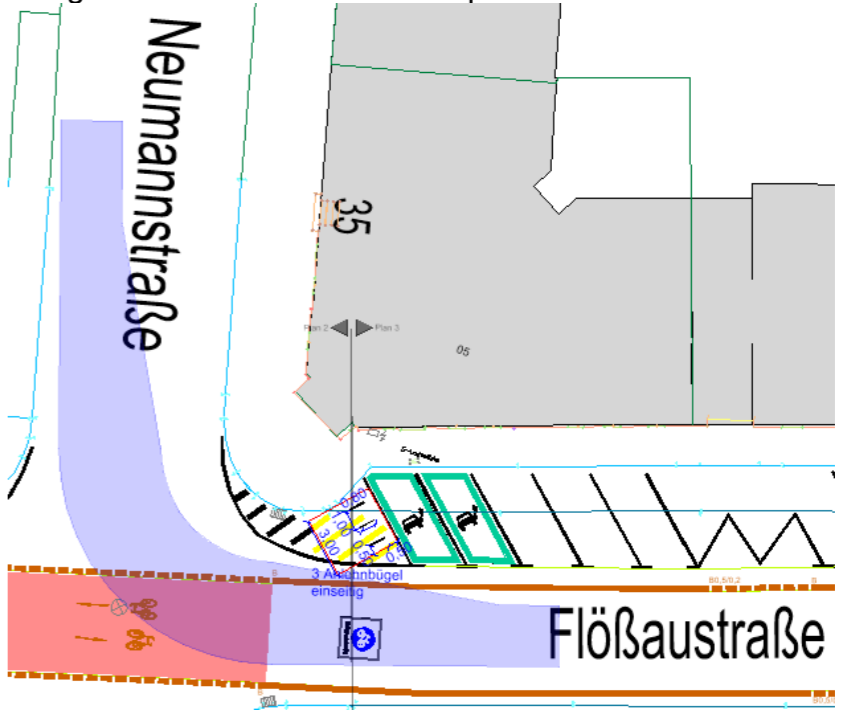


– Instruktionsverfahren: 21.03.2025 –  
 Austraße  
 Hier:  
 - Übergang Dambacher Straße in Austraße,  
 - Fahrradstraße Austraße und Flößaustraße.

Vorerst (08.04.2025): Empfänger- und Rückmeldungen-Tabelle  
 Später (20.05.2025): Abwägungsvorschlag zu den eingegangenen Stellungnahmen

Stellungnehmender #fd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #fd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #fd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
Abfallwirtschaft	Abf	Keine Rückmeldung, daher o.E.	
Amt für Brand- und Katastrophenschutz	ABK	<p>seitens ABK gibt es nachfolgende Einwände:</p> <p><u>Plan 1 Fuchsstraße:</u>          vor den Gebäuden 4 und 6 ist eine regelkonforme Aufstellfläche nur möglich, wenn die Fußgängerinsel überfahrbar bzw. niveaugleich und ohne Einbauten ausgeführt wird.</p> <p><u>Plan 2 Flößaustraße:</u>          o. E.</p> <p><u>Plan 3 Neumannstraße:</u>          von Anlehnbügeln nahe des Schleppkurvenbereiches von Neumannstraße und Austraße ist abzusehen, wenn die Gefahr besteht, dass darin abgestellte Räder in den Schleppkurvenbereich ragen;</p> <p>Bei den Planungen sind die Normativen der BayTB A 2.2.1.1. Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr, als Mindeststandard übertragen auf die öffentliche Verkehrsfläche als Grundlage anzuwenden.</p>	<p><u>Zu Plan 1:</u>          - Die Einsatzgrenzen eines FGÜ, als Alternative, werden überprüft, mit dem Straßenverkehrsamt besprochen und im weiteren Planungsablauf entsprechend angepasst.</p> <p><u>Zu Plan 3:</u>          - Die Feuerweherschleppkurve (blau) ist befahrbar, auch ohne den Rangierbereich (roter Rahmen) der Radständer zu überfahren. Üblicherweise wird dieser ohnehin nur zum Rangieren an den Radständer genutzt und wird nicht von abgestellten Fahrrädern beansprucht.</p> 
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub	ADFC	<p>Da der Teil der Austraße/Flößaustraße Teil der Zubringerroute zwischen den Vorrangrouten 5, 2, 6 und 8 ist und laut Zählung mehr Radfahrende über Austraße/Flößaustraße als Austraße/Jahnstraße fahren, macht die Führung der Fahrradstraße hier entlang Sinn.</p> <p>Dass die Schwerbehindertenparkplätze von der Kreuzung Flößaustraße/Schwabacher Str. vor die Hausnummer 23 an den Beginn der Fahrradstraße verlegt werden ist sehr zu begrüßen. An der jetzigen Stelle sind sie eine Gefahr für Radfahrende, die von Osten kommend die Schwabacher Str. überqueren. Da die Geradeausspur versetzt ist, überholen Autofahrende die Radfahrenden auf der Kreuzung und schneiden sie dann nach der</p>	<p>- Der Kreuzungsbereich wurde überarbeitet. Die Rotmarkierung zum Beginn/Ende der Fahrradstraße wird über den Einfahrtsbereich des Reweparkplatzes gezogen. Somit besteht keine Lücke mehr und der Gefahrenbereich ist rot markiert.</p> <p>- Der Baumstandort wurde mit GrfA besprochen und in die Planung mit aufgenommen.</p>

Stellungnehmender #fd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #fd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #fd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
		<p>Kreuzung bzw. lassen ihnen keinen Platz um ebenfalls nach links zu fahren. Da glücklicherweise nur sehr selten tagsüber Fahrzeuge dort parken, weichen heute schon sehr viele Radfahrende auf die Schwerbehindertenparkplätze aus.</p> <p>Da nur wenige Senkrechtparker in der Flößaustraße verbleiben und diese nicht wie Querparker so stark die Straße beim Ein-/Ausparken blockieren kann dies akzeptiert werden. Vor allem da ansonsten die Straße wohl zu breit wird. Zu bevorzugen wäre an dieser Stelle dennoch (langfristig) eine Verengung mit z.B. Grünflächen.</p> <p>Allerdings dürfte die breite Lücke zwischen Fahrradstraße und Radschutzstreifen Richtung Osten die Autofahrenden an dieser Stelle dazu verleiten, in Richtung der Ampel an der Schwabacher Straße auf dem RSS weiterzufahren. Vor allem bei dem zu erwartenden Gegenverkehr zum REWE Parkplatz.</p> <p>Problematischer ist die Kreuzung Dambacher Str/Kaiserstraße/Fuchsstraße/Austraße. Die Fahrradtaschen in der Fahrbahnmitte sind unter den Umständen eine gangbare Lösung. Mit aus der Kaiserstraße von Osten kommenden Fahrzeugen dürfte es auch keine Probleme geben, ganz anders sieht es aber mit von Westen kommenden Autos auf der Fuchsstraße aus: Wegen dem Radschutzstreifen werden die schon recht weit links fahren, dann macht die Straße hier für sie auch noch für sie eine Linkskurve. Die Gefahr ist sehr groß, dass die Autofahrenden hier nach dem Übergang auch weiterhin die Kurve schneiden um noch schnell einen Radfahrenden zu überholen und damit die abbiegenden Radfahrenden in der Mitte zwischen den Autos „eingequetscht“ werden und sich unsicher fühlen. Eine Lösung könnten hier Fahrbahnteiler aus aufgeklebten Flachbordsteinen zwischen Fußgängerüberweg in der Fuchsstraße und der rot markierten Abbiegertasche sein, damit Autofahrende erst gar nicht auf die Idee kommen zu weit links zu fahren.</p>	
Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung	AWS	Keine Rückmeldung, daher o.E.	
Bauaufsicht/Untere Denkmalschutzbehörde	BaF/UDS	Keine Rückmeldung, daher o.E.	
Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V.	BBSB e.V. Mfr.	Keine Rückmeldung, daher o.E.	
Beauftragte:r für die Belange von Menschen mit Behinderung	SZA	<p>vielen Dank für die Einbindung in das Bauvorhaben zu dem ich folgende Einwände habe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ungesicherte Querung Kaiserstraße: Die Schaffung der ungesicherten Querung in der Kaiserstraße ist grundsätzlich begrüßenswert, da die nächste Möglichkeit zur Überquerung erst bei der Schwabacher Straße gegeben ist. Für Menschen mit Behinderung ergeben sich jedoch gerade an dieser Stelle Schwierigkeiten und aus meiner Sicht Gefährdungen der Verkehrssicherheit. Die Kaiserstraße ist leicht abschüssig, weshalb mit erhöhter Geschwindigkeit durch den Radverkehr zu rechnen ist. Ein sicheres queren der Radspur wird zudem erschwert, da durch die E-Mobilität, die Einschätzung der Verkehrssituation sehr schwierig ist. Die Ausführung als ungesicherte Querung, bei der mehrere Fahrbahnen und auch der Radweg gequert werden müssen, halte ich daher für sehr bedenklich. Ich bitte zu prüfen, ob nicht ein Zebrastreifen eingerichtet werden kann. Falls dies nicht möglich ist, sollte die ungesicherte Querung nach DIN 32984 ausgeführt werden. In den vorgelegten Planungen ergeben sich hier Abweichungen: Bei Mittelinseln muss die gleiche Struktur wie auf dem Gehweg fortgeführt werden. Auch auf der Mittelinsel muss erkennbar sein,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Einsatzgrenzen eines FGÜ werden überprüft, mit dem Straßenverkehrsamt besprochen und im weiteren Planungsablauf entsprechend angepasst.</li> <li>- Zur barrierefreien Ausgestaltung wird ein Termin mit TfA, BBSB e.V. und der Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung vereinbart und die Ausgestaltung im weiteren Planungsablauf entsprechend angepasst.</li> </ul>

Stellungnehmender #fd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #fd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #fd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
		<p>dass es sich um eine ungesicherte Querung handelt (siehe Kapitel 5.3.5). Dass ein Radweg zu queren ist, muss mit einem Trennstreifen angezeigt werden (siehe hierzu Kapitel 5.3.9).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlegung der Behindertenparkplätze: Durch die Neupositionierung der Parkplätze wird sowohl die Anfahrbarkeit als auch das Ein- und Aussteigen verbessert, was die Verkehrssicherheit somit erhöht. Der längere Weg zum Ämtergebäude Süd ist daher aus meiner Sicht tolerierbar. Zudem befinden sich beim Hintereingang zum Ämtergebäude Süd zwei Behindertenparkplätze.</li> </ul> <p>Falls sich, wie in Punkt 1 gefordert, kein Zebrastreifen einrichten lässt, bitte ich um einen gemeinsamen Abstimmungstermin mit mir, dem Stadtplanungsamt, dem Tiefbauamt und dem BBSB, um die besondere Situation zu besprechen und die Ausgestaltung der ungesicherten Querung korrekt planen zu können.</p>	
Grünflächenamt	GrfA	<p>Seitens GrfA bestehen gegen die Planungen keine Bedenken.</p> <p>Nachdem sich in der Austraße und in der Flößaustraße mehrere Baumstandorte und eine Staudenfläche befinden (siehe Anlage) bitten wir um Beachtung folgender Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Bereich Ihrer geplanten Maßnahmen gibt es Grünflächen und Baumbestand.</li> <li>- Baumstandorte und sonstige Grünflächen dürfen nicht als Baustelleneinrichtungsfläche oder Baulagerfläche verwendet werden.</li> <li>- Bei Arbeiten im Bereich von Bäumen und Gehölzbeständen ist R SBB (Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen, Ausgabe 2023, FGSV Verlag GmbH, Wesselinger Straße 15-17, 50999 Köln) zu beachten.</li> <li>- Evtl. Aufgrabungen innerhalb der Kronentraufen müssen in Handschachtung, geschlossener Bauweise (Start- und Zielgruben außerhalb der Kronentraufen) oder mittels Saugbagger durch eine Baumpflege-Fachfirma ausgeführt werden. Es gilt die ZTV-Baumpflege (Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege; Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V., Bonn; Ausgabe 2017).</li> </ul>	- Die Anmerkungen sind im Zuge der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten.
Gleichstellungsstelle	GST	o.E.	
	Infra	<p>Die vorhandenen Strom-, Gas- und Wasserversorgungs- inkl. den Hausanschlussleitungen sind den beiliegenden Plänen zu entnehmen und entsprechend zu berücksichtigen. Seitens der infra fürth gmbh sind an den bestehenden Strom- und Gasleitungen keine Arbeiten vorgesehen.</p> <p><u>Wasserversorgungsnetz</u> Im Instruktionsbereich befinden sich alte Wasserleitungen aus den 1920er Jahren. Es handelt sich um Rohre, die innensaniert wurden und bei denen bisher keine Störungsanfälligkeit festzustellen ist. Es ist daher davon auszugehen, dass trotz des hohen Leitungsalters diese Wasserleitungen noch über viele Jahre weiter betrieben werden können. Eine Auswechslung dieser Wasserleitungen ist daher nicht vorgesehen. Bei der Anordnung von Parkflächen ist darauf zu achten, dass durch die parkenden Fahrzeuge keine Armaturen der infra fürth überparkt werden. Vor Beginn des Fahrradstraßenausbaus, ist der infra fürth gmbh rechtzeitig die Baubeginnsanzeige zu übermitteln, um vor Baubeginn eine Leitungs- und Armaturenkontrolle durchführen zu können.</p>	<p>Wasserversorgungsnetz: - Die Anmerkungen sind im Zuge der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten.</p> <p>Wasserschutzzone: - Die Anmerkungen sind im Zuge der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten.</p> <p>Allgemeine Auflagen zu Strom-, Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen - Die Anmerkungen sind im Zuge der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten.</p> <p>Nachtrag: - Die Entscheidung, ob verlängerte Kabel gekauft (Kosten im fünfstelligen Bereich) und damit Radinfrastruktur geschaffen werden kann, oder, ob die Schrägparker erhalten werden und damit der Schutzstreifen auf der</p>

Stellungnehmender #Ifd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #Ifd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #Ifd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
		<p><u>Wasserschutzzone</u> Die Vorhaben im Planungsbereich liegen in der weiteren Schutzzone A (WIIIA) des Wasserschutzgebietes Rednitztal. Die Schutzgebietsverordnung (VWSR) vom 06. Dezember 1999 i.d.F. der Änderungsverordnung vom 14.09.2015 ist unbedingt einzuhalten. Bei der Erstellung 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. Versickerungsanlagen sind nicht zulässig. 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. Die verwendeten Materialien sind zu dokumentieren. Wegen der Lage im Wasserschutzgebiet ist das Ordnungsamt der Stadt Fürth zu beteiligen.</p> <p><u>Allgemeine Auflagen zu Strom-, Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen</u> 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, z.B. Verkehrszeichen 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. 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>	<p>Nordseite in der Flößbaustraße nicht hergestellt werden kann wird zur Diskussion in den Ausschuss gegeben.</p>

Stellungnehmender #afd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #afd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #afd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
		<p><u>Nachtrag:</u>  Wie bereits mit Ihnen telefonisch besprochen, sehen wir die Umwandlung der Parkplätze an unserer Schnellladestation hin zu Längsparkplätzen kritisch.  Aufgrund der begrenzten Kabellänge an der Schnellladestation ist grundsätzlich nur ein Radius von ca. 4,0 m abgedeckt (siehe beiliegende Beschreibung des Herstellers zum Kabelmanagement).  Da die Station darüber hinaus seitlich mit einem Anfahrtschutz gesichert werden müsste und sich hier entsprechende Revisionstüren befinden, welche zu Wartungs-/Reparaturzwecken geöffnet werden müssen, verkürzt sich der bedienbare Radius auf knapp 3,0 m.  Hinzu kommt, dass nach unserem Kenntnisstand bei Längsparkplätzen das Parken verkehrrechtlich nur in Fahrtrichtung zulässig ist.  Leider ist es auch vom Fahrzeug-Modell abhängig, an welcher Position der Lade-Anschluss verbaut ist. Die stark verkürzte Kabelnutzung in Verbindung mit der Parkmöglichkeit nur in Fahrtrichtung schränkt die Nutzbarkeit der Schnellladestation stark ein.  Darüber hinaus wollten wir auch darauf hinweisen, dass dies ein Wunsch-Standort der Fürther Taxibetriebe war, welcher an uns herangetragen wurde.  Nachdem die Installation direkt in der Schwabacher Straße bei den Taxi-Ständen nur mit sehr großem Aufwand möglich gewesen wäre, wurde der Standort an die aktuelle Position verschoben.  Aus unserer Sicht wären nun die einzigen Alternativ-Optionen „Standort versetzen“ oder „Ladestation mit längerem 7,5m Kabel ersetzen“ mit Kosten im fünfstelligen Bereich verbunden (Tief-bau, Installation, Neubeschaffung, etc.).</p>	
Liegenschaftsamt	LA	Keine Rückmeldung, daher o.E.	
Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz, Umwelt und städtische Forste	OA	<p>Immissionsschutz:  - o.E.  Bodenschutz und Altlasten:  - o.E.  Wasserrecht (Allgemein):  Die geplanten Maßnahmen erfolgen im Wasserschutzgebiet Rednitztal (engere Schutzzone und weitere Schutzzone A):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In der weiteren Schutzzone A sind die geplanten Maßnahmen ohne Ausnahme (§ 4 VWSR) zulässig, wenn die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen und Verkehrswegen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002 (RiStWag) beachtet werden.</li> <li>- Die neu herzustellende Querungsinsel in der Fuchsstraße dient der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit an bestehenden Verkehrseinrichtungen. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen sind bei Beachtung der RiStWag in der engeren Schutzzone nicht verboten (§ 3 Abs. 1 Nr. 5.1 VWSR) und bedürfen somit keiner Ausnahme.</li> <li>- Im Übrigen sind 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 zu beachten.</li> </ul> <p>Wasserrecht (wassergefährdende Stoffe):  - o.E.  Naturschutz:  - o.E.  Klimaschutz:  - o.E.</p>	<p>Wasserrecht (Allgemein):  - Die Anmerkungen sind im Zuge der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten.</p>

Stellungnehmender #fd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #fd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #fd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
Pflegschaft Geh- und Radwege		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Verlängerung der bestehenden Fahrradstraße in die Austraße und Flößaustraße wird unterstützt und ausdrücklich begrüßt.</li> <li>- Im Bereich der Kreuzung Dambacher Straße - Kaiserstraße - Fuchsstraße – Austraße besteht die Gefahr, dass der MIV auf der Fuchsstraße/Kaiserstraße in Fahrtrichtung Osten auf Grunde der Kurvenlage widerrechtlich die mittig liegenden Linksabbiegetaschen überfährt, hier sollten vorbeugende bauliche Maßnahmen getroffen werden, z.B. durch entsprechende Barken o.ä. Städtebaulich sehr gut wäre hier eine (teilweise) Entsiegelung der Straßenfläche zwischen den mittig liegenden rot eingefärbten Linksabbiegetaschen und der westlich davon liegenden Mittelinsel am Ende/Beginn des Zweirichtungs-Radweges in der Fuchsstraße. Hier könnte man m.E. ähnlich wie in der Schwabacher Straße geplant, Bäume zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen pflanzen, diese würden eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzeugen und zur Einhaltung von T 30 beitragen. Vielleicht wäre eine Baumpflanzung auch im Bereich der Sperrfläche zwischen den beiden Linksabbiegetaschen und am östlichen Ende der östlichen Mittelinsel auf Höhe der Kaiserstraße 4 denkbar. Dadurch könnte eine "durchgehende" Baumreihe zwischen der östlichen und westlichen Mittelinsel entstehen.</li> <li>- Ungünstig erscheint in der Flößaustraße in Fahrtrichtung Osten die Lücke zwischen dem Ende der Fahrradstraße und dem Beginn des Radschutzstreifens (RSS). Insbesondere in diesem Bereich zwischen der Ein-/Ausfahrt zum REWE-Parkplatz und der Ein-/Ausfahrt zum Parkplatz der NEXT Business Lofts erscheint diese Lücke in der Radinfrastruktur kritisch. Vielleicht kann durch eine andere Anordnung der Parkstände die Lücke zwischen dem Ende Fahrradstraße und dem Beginn des RSS doch noch geschlossen werden, ansonsten wäre es vielleicht trotz des höheren Verkehrsaufkommens sinnvoll die Fahrradstraße in der Flößaustraße bis zur Kreuzung Schwabacher Straße zu verlängern.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der benannte Bereich muss zur Sicherstellung von Schleppkurven überfahrbar bleiben. Bauliche Elemente könnten hier nicht platziert werden.</li> <li>- Der Baumstandort wurde mit GrfA besprochen und in die Planung mit aufgenommen.</li> <li>- Der Kreuzungsbereich wurde überarbeitet. Die Rotmarkierung zum Beginn/Ende der Fahrradstraße wird über den Einfahrtsbereich des Reweparkplatzes gezogen. Somit besteht keine Lücke mehr und der Gefahrenbereich ist rot markiert.</li> </ul>
Pflegschaft öffentliche Anlagen		<p>Bei der neuen Radverkehrsquerung über die Fuchsstraße/Kaiserstraße entstehen Flächen, die nicht für den Verkehr benötigt werden, Können im Rahmen der Baumaßnahme Teile der unbefahrenen „Mittelfläche“ entsiegelt und begrünt- vielleicht sogar mit Bäumen, ähnlich dem geplanten alleeartigen in der Schwacher Straße - werden? Diese Begrünung könnte ein Art Einfahrtstor vom Wiesengrund in die Stadt darstellen.</p> <p>Herausfordernd finde ich auch zu verhindern, dass der Autoverkehr die mittigen Radverkehrsflächen z.B. für zu schnelles Fahren und/oder Kurvenschneiden nutzt. Auch hier kann ich mir eine Bepflanzung vor allem an Beginn und Ender der „Mittelflächen“ mit Bäumen gut vorstellen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Baumstandort wurde mit GrfA und TfA besprochen und in die Planung mit aufgenommen.</li> </ul>
Polizeidirektion	PI	<p>Die Planung hinsichtlich des Übergangs von der Dambacher Straße zur Austraße sowie die der Fahrradstraße in der Austraße bewerte ich als unproblematisch.</p> <p>Wie bereits in meiner Stellungnahme vom 10.10.2024 ausgeführt, sehe ich in der Flößaustraße im Abschnitt zwischen der Schwabacher Straße und der Neumannstraße ebenso die Problemstellung des Mischverkehrs.</p> <p>Laut Planung soll durch Drehung der Schrägparkstände zur Längsparkständen eine ausreichende Fahrbahnbreite erreicht werden. Durch den damit geschaffenen Platz könnten Radschutzstreifen verwirklicht werden, womit m. E. auch eine sichere Radinfrastruktur gewährleistet werden kann.</p> <p>Leider entfallen durch die Maßnahme 13 Kfz-Parkplätze. Gerade in diesem Quartier herrscht bereits jetzt ein hoher Parkdruck. Zu den parkplatzsuchenden Anwohnern summieren sich</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch die Drehung der Schräg zu Längsparkständen entfallen lediglich 7 Parkplätze.</li> </ul>

Stellungnehmender #fd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #fd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #fd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
		u.a. Besucher des Ämtergebäudes oder nahegelegener Arztpraxen. Das vorhandene öffentliche Parkhaus allein, wird dem Parkdruck vermutlich nicht gerecht werden.  Trotzdem bestehen aus polizeilicher Sicht gegen eine Umsetzung der Planung keine Einwände.	
Seniorenbeauftragte:r	SenB	Keine Rückmeldung, daher o.E.	
Seniorenrat	SenR	Wir haben keine seniorenrelevanten Einwände gegen die Planung, da wir davon ausgehen, dass alles senioren- und behindertengerecht gestaltet wird.  Gäbe es alternativ auch die Möglichkeit, die Fahrradstraße über die Jahnstraße zur Schwabacher Str. zu führen.	- Da der südliche Teil der Austraße sowie die Jahnstraße sich auf Grund des schlechten Straßenzustandes und der dort herrschenden Parksituation nicht für eine kurzfristige Umwandlung in eine Fahrradstraße eignen und sich die Flößaustraße als Ost-West-Verbindung besser eignet wird diese Route weiterverfolgt.
Bauleitplanung, Stadtgestaltung	SpA/BSG	Die geplante Fahrradstraße befindet sich in Geltungsbereichen des Baulinienplans Nr. 218, der Bebauungspläne Nr. 260, Nr. 260a und Nr. 336. Die Flächen sind als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Die geplante Fahrradstraße ist bauplanungsrechtlich zulässig. Aus stadtplanerischer Sicht stimmt BsG der Planung zu.	
Stadtentwässerung Fürth	StEF	Die StEF hat die Anfrage des SpA/Vpl vom 20.03.2025 zur Kenntnis genommen. In die beiliegenden Kanallagepläne der Stadtentwässerung Fürth wurden im Bereich der geplanten Herstellung einer Fahrradstraße in der Austraße und Flößaustraße die städt. Mischwasserkanäle samt den Schächten eingetragen. Die Dimensionen sind den beiliegenden Kanallageplänen zu entnehmen.  Die StEF weist ausdrücklich darauf hin, dass zu Unterhalts- und Sanierungsarbeiten eine Fläche mit einem Mindestabstand von 2,50 m ab Kanalachse (bis einschl. DN 350) und 3,00 m ab Kanalaußenwand (ab DN 400) zu dem städt. Kanal eingehalten werden muss und nicht überbaut oder mit Sträuchern -/Bäumen bepflanzt werden darf.  <u>Fahrradanlehnbügel (Nr. 1 grüner Kreis)</u> Die geplanten Fahrradabstellbügel befinden sich im Schutzstreifen (im Plan rot schraffiert) des städt. Mischwasserkanals der StEF. Den geplanten Standorten kann nur zugestimmt werden, wenn diese im Fall einer Kanalsanierung oder eines Notfalls auf Kosten den Betreibers entfernt werden. Der Schutzstreifen wurde rot schraffiert in den Kanallageplan der StEF eingetragen. 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. Vorsorglich wird auf das Vorhandensein möglicher privater Grundstücksanschlusskanäle und Sinkkastenleitungen im Aufgrabungsbereich hingewiesen. Die privaten Grundstücksanschlusskanäle entnehmen Sie bitte aus den jeweiligen Entwässerungsakten der Registratur/Archiv Baureferat im Technischen Rathaus in der Hirschenstraße 2, Untergeschoss, Zimmer U 104 (Zugang über Treppenhaus an der Ecke Hirschenstraße / Rosenstraße).	- Die Anmerkungen sind im Zuge der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten
Straßenverkehrsamt	SVA	Die Fortführung der Fahrradstraße Dambacher Straße über die Fuchsstraße, durch die Austraße und weiterführenden Radinfrastrukturverbesserungen in der Flößaustraße wird begrüßt.  Nichtsdestotrotz ist auf folgende Punkte einzugehen: <u>Zu Plan 1:</u> Mit den Überlegungen zum Übergang von der Dambacher Straße in die Austraße besteht aus verkehrsrechtlicher Sicht Einverständnis. Auch wenn zunächst die Überlegung zur Einrichtung einer Einbahnstraße in der Austraße mit Fahrtrichtung Norden auf Grund der größeren Eingriffe in das Verkehrssystem nicht weiterverfolgt wird, würde dieser Gedankengang aus	Zu Plan 2: - Die Beschilderung kann entsprechend bei der Anordnung durch SVA geändert werden.  Zu Plan 3: - Ein einseitiges Angebot im Radverkehr ist unüblich und wird ggf. bei Gefällestrrecken aufgrund der unterschiedlichen Fahrverhalten angewendet. Im Abschnitt der Flößaustraße ist kein unterschiedliches Fahrverhalten zu erwarten. Damit besteht eine gleiche Ausgangssituation.

Stellungnehmender #afd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #afd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #afd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
		<p>verkehrsrechtlicher Sicht nicht zuletzt wegen der Umwegigkeit grundsätzlich abgelehnt. In der Südstadt herrscht allgemein ein sehr hoher Parkdruck. Zudem ist in diesem Bereich ein Bewohnerparkgebiet, weshalb der Entfall von 6 Parkplätzen in diesem Bereich sehr kritisch gesehen und nicht befürwortet wird.</p> <p><u>Zu Plan 2:</u> Die Regelung der Vorfahrt durch VZ. 306 an der Einmündung der Austraße in die Flößaustraße und Flößaustraße / Neumannstraße wird äußerst kritisch beurteilt. Es ist davon ausgehen, dass der MIV aus der Schwabacher Straße mit erhöhter Geschwindigkeit den Kreuzungsbereich Flößaustraße / Neumannstraße passiert und sich mit weiter erhöhter Geschwindigkeit Richtung Austraße bewegt und so Unfallgefahr mit den Radfahrern entstehen könnten. Die VZ 306 in der Flößaustraße auf Höhe Neumannstraße sollten durch VZ 301 ersetzt werden. Aus der Neumannstraße sind beide Richtungen mit VZ 205 zu beschildern.</p> <p><u>Zu Plan 3:</u> Auf Grund der Fahrbahnbreite und der bereits bestehenden Tempo-30 Zone wird im Bereich der Flößaustraße zwischen der Schwabacher Straße und Einfahrt zum REWE Parkplatz auf der nördlichen Seite kein Bedarf zur Schaffung einer Radinfrastruktur gesehen. Demnach ist auch die Änderung der Schrägparker in Längsparker nicht von Nöten. Gegen den Radschutzstreifen auf der südlichen Seite bestehen keine Einwände. Die Verlegung der zwei allgemeinen Behindertenparkplätze von der Einmündung Flößaustraße Richtung Flößaustraße 23 ist nicht sinnvoll, da diese zu weit vom Ämtergebäude Süd sind und von der benötigten Personengruppe nicht wahrgenommen werden würden.</p>	<p>Aufgrund der stark frequentierten Ein- und Ausfahrten sowie der Schrägparkstände (überwiegend auf der Nordseite) besteht für den Radverkehr in diesem Bereich ein höheres Gefahrenpotenzial, als in anderen Tempo-30 Zonen, womit die Herstellung von Schutzstreifen rechtfertigt wird.</p> <p>- Die Verlegung der Behindertenparkplätze erfolgt in Abstimmung mit der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung.</p>
Telekom		<p>Die vorhandenen Telekommunikationsanlagen sind aus der Anlage ersichtlich. Wir hatten eigene Maßnahmen in diesem Gebiet. Die Planberichtigung dazu konnte noch nicht in unserem System eingebracht werden. Wir bitten Sie deshalb, um erneute Instruktion, wenn Ihre Baumaßnahme bevorsteht.</p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Neuverlegungen mehr geplant. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass vorhandene Anlagen im Zuge Ihrer Baumaßnahmen angepasst oder umverlegt werden müssen.</p> <p>Ein Abstand von 0,5 m zu unseren Telekommunikationsanlagen ist einzuhalten. Sollte dies nicht möglich sein, so bitten wir um erneute Kontaktaufnahme.</p> <p>Um feststellen zu können, inwiefern unsere Anlagen betroffen sind, bitten wir Sie detaillierte Straßenbaupläne möglichst im Maßstab 1:500 oder 1:1000 zu übersenden und uns die vorgesehenen Tiefen (Höhen/Querschnitte) für den Straßenunterbau mitzuteilen. Bitte beteiligen Sie uns bei Koordinierungsgesprächen.</p> <p>Bitte setzen Sie sich zur Abstimmung der Baumaßnahme frühzeitig mindestens 3 Monate vor dem Beginn der Erschließungsmaßnahme mit uns unter der Telefonnummer (0911)150-7682, Herr Robin Franz, in Verbindung.</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.</p> <p>Diese Einweisungen erhalten Sie unter der E-Mail <a href="mailto:Planauskunft.Sued@telekom.de">mailto:Planauskunft.Sued@telekom.de</a>. Sie haben auch die Möglichkeit unseren kostenlosen Internetservice zu nutzen, Informationen dazu finden Sie unter <a href="https://trassenauskunft.kabel.telekom.de">https://trassenauskunft.kabel.telekom.de</a>.</p>	<p>- Die Anmerkungen sind im Zuge der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten</p>

Stellungnehmender #fd. Nr., ggf. Datum		Stellungnahme oder Einwand #fd. Nr., ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats #fd. Nr., Entwurf durch SpA-Vpl (Hinweis- bzw. Forderungs-Nr.)
		Bei Nichteinhaltung dieser Vorgaben bitten wir Sie uns rechtzeitig zu verständigen, damit geeignete Schutzmaßnahmen koordiniert vorgenommen werden können. Die Ihnen in der Anlage zugesandten Unterlagen sind nur für Ihre Planung zu verwenden und dürfen nicht an Dritte weitergegeben werden.	
Tiefbauamt	TfA	<p>TfA/StrN-P: Die wesentlichen Fragen und Kritikpunkte wurden am 07.04. bei TfA/StrP mit SpA/Vpl bereits besprochen und geklärt. Folgenden Anmerkungen möchten wir über den o.g. Gesprächstermin hinaus nochmals anbringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Anwendung von Schutzstreifen auf längeren Abschnitten ohne tatsächliche Überholmöglichkeit wird von TfA generell kritisch gesehen (hier außerdem: hohe Verkehrsbelastung auf der Fuchsstraße).</li> <li>- Die Anordnung von Abbiegespuren für Radfahrer (Radfahrstreifen RFS in Mittellage), jedoch nicht für Kfz wird u.E. nach dazu führen, dass der RFS regelwidrig auch von Kfz zum Aufstellen genutzt wird. Radfahrer auf dem RFS könnten hierbei gefährdet werden.</li> <li>- Die Verziehung der Einengung am Nordende der Austraße ist zu kurz und sollte verlängert werden (Entfall eines/mehrerer Längsparkplätze).</li> <li>- Im verengten Bereich der Austraße ist kein Kfz-Begegnungsfall möglich, hier müssen Kfz Entgegenkommende abwarten (Sichtverbindung, Abschnittslänge, Ausweichen). Alternativ wäre eine Einbahnregelung bzw. ggf. unterbrochene Fahrspurmarkierungen denkbar. Letzteres (Blockung) würde jedoch ein Ausweichen in den Sicherheitsstreifen zu den Längsparkern bedingen.</li> <li>- Die Sichtweiten von Ausfahrten sind gerade im Hinblick auf den künftigen Radverkehr zu überprüfen (Parker). Z.T. erscheinen die freigehaltenen Bereiche zu schmal.</li> <li>- Die Mittelinsel mit ungesicherter Querungsmöglichkeit für Blinde/Sehbehinderte wird bei den gegebenen Verkehrsstärken kritisch gesehen. Der im Plan 1 der Instruktion dargestellte (zweite) Wartebereich auf dem Radweg entspricht u.E. nach nicht der DIN 32984 und stellt keine sichere Blindenführung dar.</li> <li>- Der Übergang von der Fahrradstraße zur Tempo 30-Zone in der Flößaustraße sollte durch eine Aufweitung der Fahrradstraße (mit entsprechend breiter werdender Rotmarkierung) anstelle von einem heranführenden Schutzstreifen gelöst werden.</li> </ul> <p>TfA/Bh: - o.E.</p>	<p>TfA/StrN-P:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Maße der Fahrspuren neben Schutzstreifen sind entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV gewählt (vgl. Kap. 3.2).</li> <li>- Rotmarkierung und Radpiktogramme werden in der Regel als Bereiche des Radverkehrs im Stadtgebiet erkannt. Zudem ist die Spurbreite schmaler als eine übliche Linksabbiegespur. Die Situation wird beobachtet.</li> <li>- Die Verziehung orientiert sich an der notwendigen Schleppkurve. Hier kann im Zuge der Ausführungsplanung nachgesteuert werden.</li> <li>- Die Engstelle ist analog zur Fahrradstraße in der Königstraße mit einer B0,5/0,5 Markierung geplant. Innerhalb ist der Begegnungsfall Kfz/Rad möglich und mit Überfahren des unterbrochenen Breitstrichs ist auch der Begegnungsfall Kfz/Kfz möglich.</li> <li>- Die Ausfahrtsbereiche wurden entsprechend der Sichtweiten angepasst und im Plan dargestellt. Die schmalere Fahrspur der Fahrradstraße ist den Sichtweiten zuträglich.</li> <li>- Die Einsatzgrenzen eines FGÜ werden überprüft, mit dem Straßenverkehrsamt besprochen und im weiteren Planungsablauf entsprechend angepasst.</li> <li>- Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Radschutzstreifen wurde entsprechend angepasst.</li> </ul>
Versatel, 1&1		o.E., Leitungspläne wurden abgerufen.	
Vodafone/Kabel Deutschland		Keine Rückmeldung, daher o.E.	