

Westumfahrung Neunkirchen am Brand  
Wunsch (und) Wirklichkeit

<p><b>Das Votum 17:3 des Gemeinderates ist eine Zustimmung zur Vorplanung.</b></p>	<p>Dem ist so nicht. Dieses Votum bezog sich lediglich auf den Notwendigkeitswunsch und auch darauf, dass der Regionale Planungsverband zwecks Tausches zum Hochstufen gebeten werden solle. Die vom Staatlichen Bauamt vorgelegte Vorplanung wurde mit 12:6 Stimmen unter Vorbehalt noch einzubringender Änderungen bewertet - was noch offen ist und auch noch auszuhandeln wäre.</p>
<p><b>Der Wunsch ist alt, auch bereits im Regionalplan enthalten, ebenso im Flächennutzungsplan Neunkirchens</b></p>	<p>Eine echte Begründung für die Notwendigkeit der Umfahrung wurde nie vorgelegt. Derartiges befindet sich auch nicht in den Unterlagen der letzten Jahre, womit der Markt Neunkirchen den Planungsverband immer wieder zum Realisieren einer solchen Straße aufforderte. Dass der Markt eine derartige Umfahrung in den Flächennutzungsplan aufnahm, ändert nichts an der Tatsache, dass es für diesen Wunsch keine stichhaltige Begründung gibt.</p>
<p><b>Durchfahrt Neunkirchens wegen der höhenbegrenzenden Tore eingeschränkt</b></p>	<p>Die Tore geben eine Höhenbegrenzung vom 3,2 m vor. Davon betroffen sind in erster Linie höhere LKW. Selbst normale Linienbusse sind Jahrzehnte durch diese Passagen nach Hetzles gefahren, als sich der Bushalt noch am Klosterhof (Rathaus Neunkirchen) befand. Und auch heute wird diese Route gelegentlich noch immer benutzt. Auch LKW, die bekannten Schotter-Muldenkipper, passen durch das Forchheimer Tor.</p>
<p><b>500 LKW fahren täglich durch den Innerort, die Erleinhofer und Friedhofstraße sind damit belastet</b></p>	<p>Dies zu bewerten gibt es drei Zählungen.  <b>1. Offizielle Straßenverkehrszählung (SVZ) 2005 (bundesweit)</b>  <b>2. Zählung der Bürgerinitiative MUNK e.V vom 28.10.2008</b> nach den Regel für Verkehrserhebungen, abgestimmt mit dem Staatlichen Bauamt Bamberg; herunterladbar im Internet  <b>3. Zählung des Staatlichen Bauamts mit Quell-Zielverkehrsermittlung März 2010</b></p> <hr/> <p><b>1. SV-Zählung 2005, ist die Basis der Straßen-Vorplanung des Bauamts und ergibt:</b>  463 Kfz/täglich über 2,8 Tonnen auf Achse Neunkirchen-Forchheim (Forchheimer Straße; für die Friedhofstr. keine direkte Angabe). Sattelzüge / LKW mit Anhänger 119. Für Sattelzüge / LKW mit Anhänger entspricht dies 1,9% des Gesamtverkehrsaufkommens.  Ein größerer Anteil davon passt durch die Tore.  Beim Gesamtverkehrsaufkommen dominiert der PKW mit 5.592 Fahrzeugen (90,1%).  Eine Quell-Zielverkehrs-Aussage ist nicht gemacht ist.</p> <hr/> <p><b>2. Zählung BI MUNK ergibt:</b>  Gezählt wurde an der Kreuzung am Forchheimer Tor. Von 5:00 – 22:00 Uhr; die Nachtstunden wurden mittels gültigem Rechenverfahren ergänzt. Während der Zählzeit fuhr in der - Forchheimer Straße  5.905 Kfz total, davon  280 LKW kleiner gleich 7,5 t  188 LKW (incl. Sattelzüge) über 7,5 t</p> <hr/> <p><b>3. Zählung Staatl. Bauamt März 2010 ergibt:</b>  Aus der Kennzeichenzählung 2010 ermittelt das Gutachten per Rechnung eine Belastung der Innerortsumfahrung mit 6.620 Kfz pro Tag (dort war keine Zählstelle). Die Aufteilung der Zählung weist allerdings nicht LKW, sondern Fahrzeuge länger 7 Meter aus (Erläuterung des Gutachters INOVAPlan) –</p>

Westumfahrung Neunkirchen am Brand

Wunsch

(und)

Wirklichkeit

	<p>weitergehendes Unterscheidungsmerkmal liegt hier nicht vor. Demnach waren ca. 500 Kfz über 7 m Länge auf der Innerortsumfahrung unterwegs, Sattelzüge, aber auch Lieferwagen und kleinere Fahrzeuge mit Anhänger sind hier inbegriffen.</p> <p>Damit kann weiterhin nur von der Aufteilung der SVZ 2005 für den Sattelzug/LKW mit Anhänger ausgegangen werden. 1,9% von 6.620 Kfz sind 125 Sattelzüge/LKW.</p> <p>Diese Zählung enthält erstmals eine offizielle Aufteilung nach Quell-Zielverkehr gegenüber dem Durchgangsverkehr (in (1) nicht enthalten).</p>
<p><b>Der Schwerlastverkehr ist stetig gestiegen, deshalb musste die Innerortsumfahrung für LKW über 7,5 t gesperrt werden</b></p>	<p>Der Schwerlastverkehr ist nicht gestiegen, das zeigt die Zählung nach (2). Eine Begründung der Sperre der Innerortsumgehung ist hieraus nicht abzuleiten.</p> <p>Mögliche Sicherungsmaßnahmen am bestehenden Straßenzug hat der Markt in den letzten Jahrzehnten nicht durchgeführt.</p>
<p><b>Da es nach der Sperre für LKW durch Neunkirchen keine LKW-Passagemöglichkeit mehr gibt, hat die Umfahrung einen hohen wirtschaftlichen Nutzen, was sich im Nutzen-Kosten-Index nicht wiederfindet.</b></p>	<p>Das LKW-Aufkommen ist eher als gering einzustufen (s.o.), so dass selbst eine leicht kürzere Fahrzeit über eine West-Umfahrung gegenüber der von Neunkirchen veranlassten, weiträumigeren LKW-Umleitung zur wirtschaftlichen Nutzenbewertung wenig beiträgt.</p> <p>Überdies wurde die Sperrung durch eine Klage eines Hetzleser Fuhrunternehmens aufgehoben. Weitergehend ist für Neunkirchen nicht mit einem Null-Stand an LKW als Basis auszugehen, da der Quell-Ziel-LKW-Verkehr verbleibt.</p>
<p><b>Die weiträumige LKW-Umfahrung hat Weingarts, Kunreuth und Igensdorf mit zusätzlichen LKW stark belastet.</b></p>	<p>Eine begleitende Verkehrszählung der Bürgerinitiative MUNK (nach den Regeln für Verkehrserhebungen) während der Wirksamkeit der LKW-Sperre hat ergeben, dass bezüglich des Nord-Südverkehrs in Höhe des Abzweigs Ermreuth im Oberen Schwabachtal gerade mal 16 schwere LKW höher 3,2 m mehr als zuvor unterwegs waren.</p> <p>Von einer starken LKW-Verkehrsbelastung und daraus folgernd starke Gefährdung von Anwohnern längs der längeren Strecke kann nicht die Rede sein. Dies deckt sich auch mit der generellen Belastungscharakteristik, wie bei der Obersten Baubehörde bekannt und von dieser bestätigt.</p>
<p><b>„Man“ geht von einer Wachstumsprognose von 20 – 25 % bis zum Jahr 2025 aus.</b></p>	<p>Im Gutachten 2010 (Zählung 3) wurde die Wachstumsprognose für den LKW-Verkehr noch nicht gesenkt. Für die Gesamtverkehrsprognose ist aber eine Anpassung an die demographische Entwicklung eingebracht. Bei der Verkehrsachse Neunkirchen-Forchheim ist bereits eine 5%ige Abnahme durch die Zählung März 2010 belegt. Ferner ist zur Regionalversorgung eine Allgemeintendenz hin zu mehr kleineren LKW / Lieferwagen bei weniger Sattelzügen / LKW mit Hängern bekannt, was der Gutachter im Gespräch bestätigte.</p>
<p><b>Eine Umfahrung erleichtert der Nachbargemeinde Hetzles das Ansiedeln von Speditionen</b></p>	<p>Das ist derart vereinfachend nicht zutreffend. Erst wenn eine weitere Gemeindeverbindungsstraße vom nördlichen, geplanten Kreisverkehr der Umfahrung für Sattelzüge ausgebaut wäre (derzeit Begrenzung 1,5 t, auch Brückenbau), wäre Hetzles einfacher für den 40-Tonner erreichbar. Das Fachwerk-Dorf Hetzles liegt aber einerseits ganz am Rande der Metropolregion und andererseits in einem ausgeprägten FFH-Gebiet. Gerade hier die Notwendigkeit</p>

Westumfahrung Neunkirchen am Brand  
Wunsch (und) Wirklichkeit

	eines wirtschaftlichen Aufschwungs durch verstärktes Ansiedeln von Speditionen zu propagieren, widerspricht den Naturschutzziele dieses Bereichs.
<b>Entlastung für Anlieger und LKW-Fahrer an Engstelle</b>	Wegen des hohen Quell-Zielverkehrs-Anteils (über 50%) verbleibt ein hoher belastender Anteil in Fall einer Umfahrungsrealisierung. Verbesserungen für Anwohner sind mit anderen Maßnahmen auch zu erreichen. Die Bürgerinitiative MUNK hat dies ausführlich beschrieben. Das Aufheben unnötiger Halte zählt hier ebenso dazu, wie Flüsterasphalt - auch bei dieser 30iger Straße für Durchgangsverkehr wirksam) und das Garantieren verlangter Geschwindigkeitsbegrenzungen (Kontrollen).
<b>Friedhofstraße ist generell ungeeignet, LKW-Verkehr zu führen.</b>	Die bisherige Umleitungsstrecke besitzt eine Engstelle von weniger als 40 m Länge bei einer Breite von zum Teil nur 5,44 m. LKW-Begegnungsverkehr ist nach den Regelwerken für das Auslegen von Stadtstraßen (RASt 06) ab einer Breite von 5,5 m mit Geschwindigkeitseinschränkung zulässig (dort 30 km/h, wird aber nicht überwacht). Zum einen wäre dort eine Verbreiterung um 6 cm und mehr möglich, zum anderen befindet sich an dieser Stelle der Staubereich der Kreuzung vor dem Forchheimer Tor für die ausfahrenden Kfz Richtung Forchheim / Hetzles. Damit kommen gerade in der Engstelle auch LKW zum Stehen. Diese bedeuten dann für den LKW-Gegenverkehr eine schwierigere Vorbeifahrtsituation.  Ein Auflösen des Staus ist aber leicht durch das Ändern der Vorfahrtberechtigung möglich (Beschreibung möglicher Maßnahmen BI MUNK). Die Umsetzung dieser Möglichkeit wird vom Markt seit Jahrzehnten blockiert.  Auch der Einmündungsbereich der engen Friedhofstraße im Kreuzungsbereich kann aufgeweitet werden. Eine vom Markt in Auftrag gegebene Untersuchung eines Planungsbüros zeigt dies eindeutig. Die Möglichkeit wurde aber vom Bauausschuss des Marktes während der Jahre 2006 – 2008 ad acta gelegt.
<b>Absenkung des Unfallrisikos, Verminderung der Gefährdung</b>	Die WU soll durch Übernahme einer Verkehrslast das Unfallrisiko senken. Dies ist jedoch nur durch örtliche Beseitigungsmaßnahmen an den Gefährdungsstellen selbst möglich. Hier verbleibt die Verkehrslast des Quell-Zielverkehrs. Die Bürgerinitiative MUNK hat die Gefährdungsstellen längs des Straßenverlaufs untersucht und weit über 20 Beseitigungsvorschläge gemacht.
<b>Die Innerortsumfahrung war immer nur ein Provisorium, so lange es die Umfahrung nicht gibt.</b>  <b>Friedhofstraße ist marode, Anlieger sollen Sanierung zahlen</b>	Diese Umfahrung ist ausreichend, um den momentanen Verkehr zu führen. Zu vielen Tageszeiten verkehrt hier über längere Perioden überhaupt kein Fahrzeug. An manchen Stellen ist diese Umfahrung heute marode und steht zum Überarbeiten an.  Markt hat Verhandlungen mit dem Freistaat über höheren Zuschuss abgebrochen.
<b>Der Gesamtverkehr steigt stetig, nun fahren nach Zählung 2010 (3) bereits 6.620 Kfz durch die Erleinhofer Str. (Friedhofstr.) eine Entlastung kann nur die Umfahrung bringen.</b>	Die Zählung nach (3) hat ergeben, dass der Gesamtverkehr auf der Achse nach Forchheim um mehr als 5% abgenommen hat und andererseits mehr als 50% des Neunkirchner Gesamtverkehrs Quell-Ziel-Verkehr ist.