

## **Position zur Ortsumgehung in der Stadt Herrieden**

OV Herrieden-Bechhofen im Januar 2020

### Verkehrliche Ausgangssituation

Die hohe Verkehrsbelastung in der Altstadt sowie an den Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Herrieden und den Ortsteilen durch den Individual- und Schwerlastverkehr hat eine enorme Lärmbelastung der Anwohner\*innen zur Folge, vermindert die Aufenthaltsqualität und gefährdet die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Erweiterung der Firma Schüller Möbelwerk KG südöstlich von Herrieden (Jahr 2027: +19 % = 3.164 PKW pro Tag und +44 % = 354 LKW pro Tag) sowie der Entwicklung des Wohngebietes „Schrotfeld“ mit einem Geltungsbereich 14,8 ha (370 – 600 WE x 2,3 EW/Haushalt = 851-1380 EW x 2,4 Fahrten pro Tag je EW = 2.042-3.312 PKW pro Tag) wird das Verkehrsaufkommen zukünftig für die Bevölkerung noch spürbarer zunehmen und sich negativ auf die Lebensqualität der Bewohner\*innen auswirken.

### Umdenken für eine erfolgreiche Verkehrswende

Die Mobilität der Zukunft ist klimafreundlich, bezahlbar, intelligent, vernetzt und emissionsarm. Unser Ziel ist es, den öffentlichen Nahverkehr sowie den Fuß- und Radverkehr so attraktiv zu machen, dass sie gleichberechtigte, schnelle und bequeme Mobilitätsangebote für alle bieten und den Umstieg auf Alternativen jenseits des Autos ermöglichen.

Wir GRÜNE wollen eine fußgängerfreundliche Verkehrsplanung fördern, sichere Radwege ausbauen, ein attraktives Angebot öffentlicher Verkehrsmittel schaffen und Maßnahmen der Verkehrsberuhigung umsetzen - für eine gesunde Umwelt, weniger Lärm und mehr Lebensqualität vor Ort!

### **1. Erarbeitung eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes für die Stadt Herrieden**

Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Stadtgebiet sowie in den Ortsteilen von Herrieden können nur aufbauend auf einer fundierten Bestandsaufnahme und Analyse entwickelt werden. Wir fordern deshalb die Erarbeitung eines zukunftsfähigen Verkehrskonzeptes für eine Stadt der kurzen und sicheren Wege von Fachplanern in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bürgern\*innen. Das Verkehrskonzept sollte sich auf das gesamte Stadtgebiet einschließlich der Ortsteile als Untersuchungsraum beziehen und entgegen dem Verkehrskonzept aus dem Jahr 2009 nicht nur mögliche Umfahrungsvarianten zur Entlastung der Altstadt aufzeigen, sondern auch innovative und alternative Lösungsansätze erarbeiten sowie großräumige Umfahrungsmöglichkeiten in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden prüfen.

Im Ergebnis soll das Verkehrskonzept für die Stadt Herrieden aufzeigen,

- wie hoch die Verkehrsbelastung auf Grundlage aktueller Verkehrszählungen ist,
- wie sich das zukünftige Verkehrsaufkommen hinsichtlich der im Flächennutzungsplan vorgesehenen Planungen bis in das Jahr 2030 unter Annahme verschiedener Szenarien entwickeln wird,
- welche konkreten Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrslenkung für eine verträgliche Entwicklung und mehr Lebensqualität vor Ort notwendig sind.

### **2. Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen zur spürbaren Verkehrsberuhigung vor Ort**

Die hohe Lärmbelastung der Anwohner\*innen durch das Verkehrsaufkommen an Hauptverkehrsstraßen und in der Altstadt wird durch das Wachstum vor Ort in Zukunft noch deutlicher zu spüren sein und erfordert deshalb ein schnelles und effizientes Handeln. Der Planungszeitraum für eine Ortsumgehung liegt im Durchschnitt bei 10 Jahren, so dass eine Umgehungsstraße kurzfristig zu keiner Verbesserung der Situation vor Ort führen wird.

Miteinander wollen wir deshalb folgende Maßnahmen umsetzen, die sofort zu einer spürbaren Verkehrsberuhigung beitragen und ein zusätzliches Verkehrsaufkommen möglichst gering halten:

- Sichere und attraktive Rad- und Fußwege für den Alltag schaffen und vernetzen  
z.B. Querungshilfen an Kreuzungen und Hauptverkehrsstraßen ausbauen, ein Radwegenetz für das Stadtgebiet mit Anbindung der Ortsteile entwickeln
- Öffentlichen Nahverkehr und alternative Mobilitätsangebote stärken  
z.B. städtische Bedarfs- oder Rufbusse zur Anbindung der Ortsteile an den Hauptort Herrieden einrichten, Pendlerbusse in Kooperation mit ortsansässigen Unternehmen wieder einführen, Elektromobilität fördern
- Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet und in den Ortsteilen beruhigen  
z.B. Tempo 30 in der Altstadt einrichten, Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner\*innen an Hauptverkehrsstraßen umsetzen (Schallschutzelemente in Gartenzaunhöhe reduzieren Rollgeräusche um 80%, Flüsterasphaltierung, Schallschutzfenster, Reduzierung der Geschwindigkeiten von 50 km/h auf 30 km/h, LKWs mit Elektromodulen auszustatten)

### **3. Beachtung aller Auswirkungen bei der Diskussion um eine Ortsumgehung**

Der Wunsch nach einer Ortsumgehung zur Entlastung des Verkehrs im Kernort Herrieden sowie zur Herstellung eines direkten Autobahnschlusses der Firma Schüller Möbelwerk KG ist nicht neu. Die ehemalige Trasse der Ostumgehung vom Kreisverkehr Industriestraße/Rauenzeller Straße entlang des Klingengrabens südwestlich an Hohenberg vorbei bis zur Autobahn ist aufgrund regionalplanerischer Vorgaben nicht mehr realisierbar. Die Trasse der Südumgehung führt durch die europarechtlich geschützte Altmühlau, weshalb der östliche Teilabschnitt aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen wurde. Im aktuellen Flächennutzungsplan-Entwurf ist der westliche Teil der Südumgehung von der Leibelbacher Straße zum Kreisverkehr Stegbruck noch dargestellt. Seit 2019 der Kreisverkehr Roth auf halber Strecke nach Rauenzell in Betrieb ging, keimen die Diskussionen und Gespräche bezüglich einer möglichen Ostumfahrung durch das Hohenberger Seitental Richtung Autobahn wieder auf.

In der Diskussion um Vor- und Nachteile einer potentiellen Ostumgehung sollten insbesondere folgende Auswirkungen berücksichtigt und vor dem Hintergrund des Realisierungszeitraums bis frühestens 2030 vorausschauend abgewogen bzw. kritisch hinterfragt werden:

- Zerschneidung der europarechtlich geschützten Altmühlauen mit Eingriffen in den Lebensraum von Pflanzen und Tieren (FFH-/SPA-Gebiet)
- Verlust der fußläufig erreichbaren und bislang verkehrsarmen/lärmfreien Naherholungsflächen entlang des Klingen- und Ameisengrabens für die Bevölkerung im direkten Anschluss an die Wohngebiete
- Flächenversiegelung (ca. 5km x 5m = ca. 2,5 ha + X) und Verlust der Funktion der Böden als Grundwasser- und Kohlenstoffspeicher (bindet jährlich 4 t/ha CO<sub>2</sub> aus der Luft und speichert Kohlenstoff als Humus)
- Zunahme des Verkehrsaufkommens durch Ausbau der Straßeninfrastruktur statt Abnahme des motorisierten Individualverkehrs nach dem Motto „Wer Straßen sät, erntet Verkehr“
- Mobilität im Jahr 2030 mit Elektromobilität bzw. lärmfreie Alternativen?
- Keine Lösung des Verkehrsaufkommens in der Altstadt bzw. Heranführung des Verkehrs aus dem Süden über die Leibelbacher Straße zur Autobahn
- Gefahr der weiteren Inanspruchnahme des kürzesten Weges nach Westen durch die Kernstadt, da individuelles Verkehrsverhalten nicht steuerbar
- Verlagerung der Lärmbelastung ins Schrotfeld und Wertverlust der neu gebauten Häuser
- Beeinträchtigung der Lebensqualität in Hohenberg durch den Zubringerverkehr aus dem Stadtzentrum zur Umgehungsstraße
- Gefahr der Ansiedlung weitere Gewerbebetriebe entlang der Ortsumgehung (vgl. Beispiele aus der Region)
- Kosten für Planung und Bau liegen bei ca. 3 Mio. € je km