Stadt Fürth

Beschlussvorlage

SpA/380/2015

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	09.12.2015	öffentlich - Vorberatung

Radfahren in Fürth: Sachstandsbericht zu den möglichen Fuß- und Radbrücken "Ruhsteinbrücke" und Talquerung "Eigenes Heim"

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen:	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diente zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Fuß- und Radwegbrücke Talquerung Eigenes Heim vorrangig weiter zu verfolgen. Dabei sind nach Vorliegen des fortgeschriebenen Verkehrsmodells für den Analysefall die verkehrlichen Wirkungen der Querungen nochmals genauer zu betrachten und dem BWA wieder zu berichten. Die erforderlichen Untersuchungen sind in Auftrag zu geben. Die hierfür erforderlichen Mittel sollen im Haushalt bereitgestellt werden.

Sachverhalt:

Ausgangslage
Die Stadt Fürth ist von vielen Bahnanlagen, Wasserwegen und mehrbahnigen Straßen durchzogen, die insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr eine große Trennwirkung haben. Daher wird schon seit längerer Zeit nach Wegen gesucht, diese Trennwirkung abzubauen. Beispielhaft sei hier der Generalverkehrsplan der Stadt Fürth aus den 1980er genannt, der eine Regnitzquerung für den Fuß- und Radverkehr zwischen den Stadtteilen Eigenes Heim und Stadeln vorsah.

Seit Anfang der 1990er Jahre haben sich Baubeirat, Naturschutzbeirat, Bau- und Werkausschuss, Umweltausschuss sowie Stadtrat teils mehrfach mit verschiedenen Varianten beschäftigt. Mit Beschluss des BWA vom 04.02.2009 wurde eine Regnitzquerung nördlich der vorhandenen Bahnbrücke beschlossen. Die Maßnahme sollte damals aus Mitteln des Konjunkturpakets II gefördert werden, was aber sich nicht realisieren ließ.

Zwischenzeitlich wurde in die Diskussion auch eine weitere Querung der Bahnstrecke Fürth-Erlangen in Höhe des Ruhsteinwegs eingebracht, um die für Fußgänger und Radfahrer unzureichende Situation im Bereich des Bahnhaltepunkts Unterfarrnbach (künftig Klinikum) zu verbessern. Hierfür ist in den Planfeststellungsunterlagen zum PFA 15 „Fürther Bogen“ die Option für eine weitere Anbindung des Bahnsteigs an eine künftige Brücke zumindest enthalten

Auftragsgemäß werden die beiden Querungen vergleichend bewertet. Auf Basis der derzeit vorliegenden Erkenntnisse kann diese Bewertung nur qualitativ erfolgen.
In dem im März 2015 beschlossenen Radverkehrskonzepts ist die Regnitzquerung mit Zulaufstrecken (U137, U 545) ebenso wie die Ruhsteinbrücke (U368) weiter zu untersuchen.

Die Untersuchung erstreckt sich auf die Bereiche Verkehr, Umwelt, Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit.

Verkehr

Trennwirkung vorhandener Anlagen
Möglichkeiten die Regnitz als Fußgänger oder Radfahrer zu queren bestehen in Vach (Brückenstraße), Stadeln (Fischerberg/Stadelner Straße, nicht hochwasserfrei), am Käppnersteg (Rednitz) und Friedhofsteg (Pegnitz) sowie an der Dietrich.Bonhoeffer-Brücke (B8).
Möglichkeiten, die Bahnstrecke Nürnberg-Bamberg in diesem Bereich zu queren, bestehen an der Würzburger Straße, dem Heuweg, der Vacher Staße, der Stadelner Hauptstraße/Erlanger Straße, der Theodor-Heuss-Straße und an den Bahnübergängen „An den Rampen“ sowie Herboldshof.

Die Trennwirkung der Regnitz und der Zuflüsse ist in diesem Abschnitt daher etwas größer als die der Bahnstrecke.

Netzwirkung neuer Anlagen:
Die Netzwirkung einer neuen Verbindung ist auch von nutzbaren Alternativen, also den benachbarten, erreichbaren Anlagen abhängig.
Zwischen Fischerberg und Käppnersteg sowie Friedhofsteg besteht keine Alternative, bei Hochwasser entfällt die Querung am Fischerberg, so dass nach Norden auf die Regnitzbrücke Vach ausgewichen werde müsste. Der Abstand zwischen den benachbarten Anlagen beträgt derzeit zwischen Regnitzbrücke Vach und Fischerberg ca. 1,8 km, zwischen Fischerberg und den Stegen ca. 3 km. Bei einer Regnitzquerung im Bereich der Bahnbrücke würde der Abstand auf jeweils ca. 1,5 km halbiert.
Erstmals könnten die Siedlungsbereiche Eigenes Heim, Auf der Schwand, Golfpark Atzenhof sowie Stadeln, Kronacher Hard und Ronhof umwegarm verknüpft werden.
Bei Bau des S-Bahn-Haltepunkts inklusive Bushaltestelle Stadeln-Süd (unabhängig von er Trassenentscheidung der S-Bahn) könnte dieser günstig mit den westlich der Regnitz liegenden Siedlungsgebieten angebunden werden
Zwischen Vacher Straße und Heuweg beträgt der Abstand ca. 0,5 km, zwischen Heuweg und Brücke an der Würzburger Straße ca. 1,1 km. Die Abstände bei Bau der Ruhsteinbrücke betrügen ca. 1,0 km zum Heuweg und ca. 0,1 km zur Würzburger Straße.
Mit der Ruhsteinbrücke werden Siedlungsgebiete zusätzlich über verkehrsarme Nebenstraßen verknüpft.
Der künftige S-Bahn-Haltepunkt Klinikum würde ebenso wie die U-Bahnstation Klinikum und die Bushaltestellen künftig auch von Norden besser erreichbar sein.
Die Anbindung an das Wegenetz ist östlich über den Ruhsteinweg, westlich über die Straße „An der Martersäule“ gegeben.

Die Netzwirkung einer Regnitzquerung ist daher als deutlich größer einzustufen. Daher dürfte von dieser Verbindung auch ein größerer Anreiz ausgehen, den Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV) zu nutzen.

Umwelt
Eine Regnitzquerung bedeutet je nach Lage einen mehr oder minder großen Eingriff in Natur und Landschaft. Durch die kleinräumige Trassenwahl kann dieser Eingriff auf das notwendige Maß reduziert werden. Beispielsweis können vorhandene Weg (nördlich der Bahn, südlich der Bahn, im Bereich des Einkaufsmarktes und er Kleingartenanlage sowie am Ostufer die Begonienstraße) genutzt werden.
Zusätzlich zu beachten ist die teilweise Lage im Überschwemmungsbiet der Regnitz.

Die Ruhsteinbrücke hätte nur geringe Auswirkungen auf Natur und Landschaft, einen geringen Flächenneuverbrauch und voraussichtlich keine artenschutzrechtlichen Probleme.

Aus Umweltsicht ist die Ruhsteinbrücke unproblematischer einzuschätzen.

Wirtschaftlichkeit

Die Kosten für eine Regnitzquerung nördlich der Bahnbrücke wurden 1999 auf umgerechnet 1,2 Mio. geschätzt. Eine Kostenschätzung für die Ruhsteinbrücke liegt nicht vor. Wegen der Überbrückung von vier Gleisen plus Zwischenbahnsteig und der Arbeiten unter Betrieb der Bahnstrecke dürften die Brücke ebenfalls mehr als 1 Mio €. Kosten.

Fördermöglichkeiten beständen ggf. aus der Klimaschutzinitiative des Bundesumwelt-ministeriums. Demnach können z. B. Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz gefördert werden.

Wegen der unklaren Kosten- und Fördersituation kann derzeit keine der beiden Querungen als vorteilhaft eingeschätzt werden

Umsetzbarkeit
Im Hinblick auf die Umsetzbarkeit werden die Eigentumsverhältnisse, die technische und die juristische und die daraus resultierende Durchsetzbarkeit oder Verhandlungsnotwendigkeit eingeschätzt.
Die Zuwegungen auf der Westseite der Regnitzquerung in Höhe der Bahnbrücke liegen teilweise nicht auf städtischem Grund (Private, Immobiliengesellschaft, infra Fürth, Deutsche Bahn). Südlich der Bahn ist durch den Bau des neuen S-Bahn-Gleises und den Weg am Böschungsfuß eine weitere Möglichkeit für eine Anbindung entstanden.
Eine weitere Zuwegung wäre die Zufahrt zu dem REWE-Markt, über den auch die städtischen Kleingärten erschlossen sind. Dieser ist asphaltiert und beleuchtet.
Hier wären Verhandlungen mit der Deutschen Bahn und Privateigentümern erforderlich. Eingriffe in Bahnbauwerke oder den Bahnbetrieb wären nicht erforderlich, sofern nicht eine Lösung unmittelbar an einer der Bahnbrücken oder in unmittelbarer Nähe gewünscht wird.

Bei der Ruhsteinbrücke sind die Zuwegungen im städtischen Besitz, die Brücke würde auf Bahngelände liegen. Der Bau der Brücke würde Eingriffe in den laufenden Bahnbetrieb und Anpassungen an der Oberleitung erfordern. Die dafür erforderlichen Sperrpausen benötigen einen entsprechenden zeitlichen Vorlauf von mehreren Jahren. Angesichts der derzeitigen Ausgangslage zwischen Stadt Fürth und Deutscher Bahn erscheint eine konstruktive und zeitlich einigermaßen überschaubare Lösungsfindung eher unwahrscheinlich.

Von der Umsetzbarkeit wird daher die Regnitzbrücke deutlich günstiger eingeschätzt.

Fazit
Zusammenfassend ergibt sich folgende Bewertung:

	Querung	
Bewertungsbereich	**Regnitzquerung**	**Ruhsteinbrücke**
Verkehr	**++**	**+**
Umwelt	**-**	**o**
Wirtschaftlichkeit	**-**	**-**
Umsetzbarkeit	**o**	**--**

Es wird daher empfohlen, die Regnitzquerung im Bereich der Bahnbrücke inklusive der kleinräumigen Anbindungstrecken weiter vertiefend zu untersuchen, die verkehrliche Wirkung anhand des fortgeschriebenen Verkehrsmodells näher zu betrachten und die erforderlichen entsprechenden Fachgutachten (z. B. Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung, spezielle

artenschutzrechtliche Prüfung etc.) zu beauftragen sowie die Möglichkeiten für Grunderwerb und Grunddienstbarkeiten oder Gestattungen auszuloten.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen [ ] nein [X] ja Gesamtkosten €	jährliche Folgelasten [ ] nein [ ] ja €
Veranschlagung im Haushalt [X] nein [ ] ja Hst. Budget-Nr. im [ ] Vwhh [ ] Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:	

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 02.12.2015

Unterschrift der Referentin bzw. des Referenten

Stadtplanungsamt