

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	11.10.2017	öffentlich - Kenntnisnahme

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen - Endbericht

Aktenzeichen / Geschäftszeichen V-SpA/Vpl	
Anlagen: Datei: Vorfahrt Radler_Region_20170925_fuerther_nachrichten.pdf Datei: Endbericht_Machbarkeitsstudie_17-08-31.pdf Datei: Anhang_Machbarkeitsstudie_17-08-16_klein.pdf	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag der Referentin diene zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, sobald absehbar und leistbar, die möglichen weiteren Arbeitsschritte zu benennen und den dazugehörigen ungefähren finanziellen, sachlichen und personellen Aufwand überschlägig zu beziffern. Mit den Nachbarstädten Nürnberg und Erlangen sowie den weiteren Beteiligten sollen baldmöglichst Gespräche über das weitere Vorgehen geführt werden.

Sachverhalt:

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen

Die Städte und Landkreise der Metropolregion Nürnberg ¹ haben 2015 eine Machbarkeitsstudie zum Thema Radschnellverbindungen in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse liegen nun vor und werden hier nun zusammenfassend dargestellt. Die Endfassung der *Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen* kann heruntergeladen werden unter:

<http://www.fuerth.de/Home/stadtentwicklung/verkehr/fahrradstadt.aspx>.

Mit einem effektiven Radschnellverbindungsnetz innerhalb der Städteachse sollen neue Potenziale für den Radverkehr erschlossen und ein Beitrag zu einem umweltverträglichen Verkehr geleistet werden.

Die Machbarkeitsstudie beinhaltet zwei wesentliche **Schwerpunkte**, einerseits die Entwicklung von Qualitätsstandards für ein Radschnellverbindungsnetz für den Freistaat Bayern (der sog.

¹ Nürnberg, Erlangen, Fürth, Herzogenaurach, Schwabach, Landkreise Fürth, Nürnberger Land, Roth und Erlangen-Höchstädt; Unterstützung durch die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, Bau und Verkehr und die AGFK Bayern

„Bayerische Weg“) und die Abschätzung von Potentialen und die Machbarkeitsuntersuchung eines abgestimmten Radschnellverbindungsnetzes auf Basis der definierten Qualitätsstandards.

Für das Radschnellverbindungsnetz wurden die drei Stufen Radschnellwege, Radhauptverbindungen und Radverbindungen definiert, die je nach Nutzeraufkommen, Verkehrsbedeutung und örtliche Gegebenheiten angewendet werden sollen:

Die Standards wurden entwickelt, um die Radschnellverbindungen möglichst bis in die dicht besiedelten Innenstädte hinein führen und optimal in das bestehende Radverkehrsnetz einbinden zu können.

Basis waren 21 Korridore mit einem Radius von 1 km, die bereits im Vorfeld auf Basis der natur- und siedlungsräumlichen Gegebenheiten der jeweiligen Region bestimmt wurden.

Als Datengrundlage diente das DIVAN-Verkehrsmodell für den Großraum Nürnberg und die daraus abgeleiteten Nachfragematrizen für MIV, ÖPNV und Radverkehr.

Pendlerverflechtungen, Verkehrsbeziehungen, Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen etc. wurden ebenfalls zur Bewertung des Nutzerpotentials herangezogen.

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

Die Machbarkeitsuntersuchung ergab sieben Korridore für eine nähere Betrachtung.

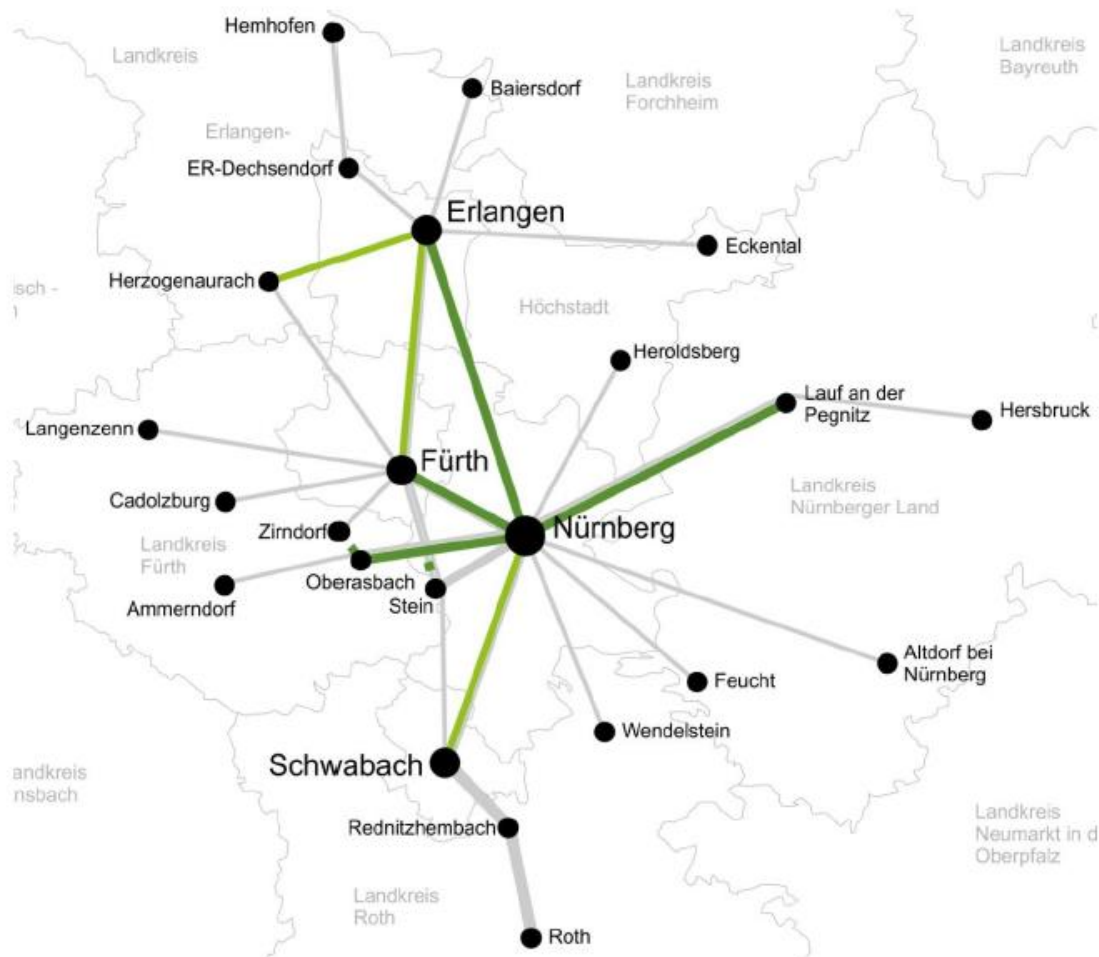


Abbildung 5: Empfohlene Korridore für die Machbarkeitsuntersuchung

Von diesen sieben Trassen eignen sich vier Trassen für eine Umsetzung als **Radschnellweg**: Nürnberg – Erlangen, **Nürnberg – Fürth**, Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein, Erlangen – Herzogenaurach.

Drei weitere Trassen sind als **Radhauptverbindungen** geeignet: **Fürth – Erlangen**, Nürnberg - Lauf an der Pegnitz und Nürnberg – Schwabach.

Trassenverläufe in Fürth:

Nürnberg- Fürth:

Die Gesamtlänge beträgt 6,6 km, die Bruttokosten wurden auf ca. 5,8 Mio. € geschätzt. Die Gutachter gehen von einer Querschnittsbelastung zwischen 1.100 bis 7.600 Radfahrenden/Tag aus.

Aus Richtung Nürnberg kommend soll die neue Radwegeverbindung über die Höfener Straße unter Nutzung der vorhandenen Widerlager südlich des U-Bahnhofs Stadtgrenze vorbei am Lokscheunen auf der künftigen Erschließungsstraße des Hornschuchcampus bis zum Knotenpunkt Jakobinenstraße und von dort weiter auf den Fahrbahnen der Hornschuchpromenade in Richtung Fürther Freiheit. Im Bereich der Hornschuchpromenade sollen Fahrradstraßen (Anlieger frei) eingerichtet werden. Im Zuge der geplanten Umgestaltung der Hornschuchpromenade sollen so gestalterische, funktionale, technische und finanzielle Synergieeffekte genutzt werden.

Fürth – Erlangen:

Die Gesamtlänge beträgt 16,6 km, die Bruttokosten wurden auf ca. 31,9 Mio. € geschätzt. Die Gutachter gehen von einer Querschnittsbelastung zwischen 400 bis 5.000 Radfahrenden/Tag aus.

Vom Hauptbahnhof Fürth kommend soll die Radwegeverbindung über die Gustav-Schickedanz-Straße zur Königstraße bis zum Stadttheater geführt werden. Von dort geht es weiter in den Wiesengrund entlang der Pegnitz und später der Regnitz. Nördlich des Fischerbergs wäre der Neubau eines Weges im Wiesengrund erforderlich. Im Bereich Mannhof ist die Führung über vorhandene Straßen vorgesehen, anschließend wäre wieder ein teilweiser Neubau in Richtung Erlangen erforderlich. Wegen der problematischen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Nutzungskonflikte mit Erholungssuchenden im Wiesengrund wurde vorgeschlagen, auch die Radverkehrsanlagen an der Stadelner Hauptstraße zu ertüchtigen und noch vorhandene Lücken zu schließen. Darüber hinaus ist die Verwaltung der Auffassung, dass die schon in einem sehr frühen Stadium ausgeschlossene Führung entlang des Main-Donau-Kanals zumindest für die Verbindung Erlangen und Herzogenaurach nach Fürth durchaus attraktiv hergerichtet werden könnte. Hier ergäben sich auf Grund der Eigentümerstruktur (überwiegend Bundeswasserstraßenverwaltung) ggf. auch schnellere Realisierungsmöglichkeiten und geringere Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Fremdeigentum. Auch die Nutzungskonflikte dürften geringer ausfallen.

Weiteres Vorgehen

Zur Realisierung eines Radschnellverbindungsnetzes in der Region sind die nächsten Schritte zu unternehmen, rechtlichen Fragestellungen abzustimmen (z.B. Rechtsformen der Zusammenarbeit der beteiligten Gebietskörperschaften, geeignete planungsrechtliche Verfahren zur Schaffung von Baurecht etc.) sowie Förderung und Finanzierung voran zu bringen. Für die vorgeschlagenen Trassen müssten anschließend konkrete Planungen erstellt werden.

Um das Projekt „Radschnellwege“ für Fürth und gemeinsam mit den benachbarten Gebietskörperschaften kontinuierlich voranzubringen und die damit verbundenen Aufgaben bewältigen zu können, entsteht in der Verwaltung zusätzlicher Ressourcenbedarf (zeitlich, finanziell und auch personell). Der genaue Umfang lässt sich derzeit noch nicht beziffern. Auch bei einer weitgehenden Fremdvergabe entsteht Mehraufwand durch Vergabe, Betreuung und Abstimmung.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten				
☐ nein	☒ ja	Gesamtkosten	€	☐ nein	☐ ja	€
Veranschlagung im Haushalt						
☒ 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, 04.10.2017

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt
