

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	10.02.2021	öffentlich - Beschluss

Verlängerung des gemeinsamen Rad-/Fußweges zwischen Röllingersteg und Mainaugraben

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Variantenvergleich_Wiesengrund_20210113.pdf

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, einen Verkehrsversuch mit Trennung der Verkehrsarten durchzuführen (Variante 2) und dem BWA anschließend zu berichten.

Die Verwaltung wird des Weiteren beauftragt, die Machbarkeit des Ausbaus des bisher geschotterten Weges (Variante 1 B) im Hinblick auf die ökologischen, naturschutz- und artenschutzrechtlichen Aspekte zu prüfen, Lösungsansätze für einen vertretbaren Ausbau zu entwickeln und dem BWA das Ergebnis zu berichten.

Sachverhalt:

Die Wegeführung im Pegnitztal zwischen Röllingersteg und Quellensteg (bzw. Mainaugraben) wurde von verschiedenen Seiten hinterfragt: Resultierend aus dem vor kurzem erfolgten Ausbau und der Verbreiterung des Rad-/Fußweges zwischen Karl- und Röllingersteg (2020) ist der Wunsch in der Öffentlichkeit entstanden, den Weg in Richtung Nürnberg baugleich fortzusetzen. Die Fortsetzung bezieht sich auf den geschotterten Fußweg entlang der Pegnitz, ufernah der renaturierten Flussschleife.

Eine weitere Forderung war, beide Verkehrsarten (Rad, Fuß) voneinander zu trennen und zukünftig auf eigenen Wegen zu führen (Radfahrer auf dem oberen, asphaltierten Weg). Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern sollen so vermieden werden.

Straßenverkehrsrechtlich ist eine Trennung beider Verkehrsarten möglich. Eine Beschränkung des oberen Weges für den Radverkehr würde rechtlich machbar sein, da für Fußgänger mit dem unteren Schotterweg eine Alternative besteht.

Mit dem Ziel, eine sinnvolle Führung für Rad- und Fußgänger zu entwickeln und gleichzeitig dem Wunsch nach einer komfortablen Fortsetzung des Weges Richtung Stadtgrenze Fürth-

Nürnberg nachzukommen, wurden von der Verwaltung verschiedene Varianten instruiert und abschließend einander gegenübergestellt. (vgl. Anhang).

Unabhängig davon, ob bei **Trennung beider Verkehrsarten** RadfahrerInnen nun den oberen oder unteren Weg nutzen sollen, wird sich eine Trennung aber wohl schwer oder gar nicht durchsetzen lassen und aller Voraussicht nach auch **wenig Akzeptanz** seitens der Nutzer erfahren. Dies wird von Straßenverkehrsamt, Polizei und Stadtplanungsamt einhellig angenommen.

Ein Ausbau des unteren Wegs wird aus **naturschutzrechtlicher Sicht** eher aufwendig eingeschätzt und seitens der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) **kritisch** gesehen wird. Statt Asphalt sollte hier laut der UNB eine ungebundenen Mineralstoffgemischdecke zum Einsatz kommen, um eine weitere ökologische Barriere zu vermeiden. Dies würde jedoch den Komfort für Nutzer einschränken.

Sowohl **ADFC** als auch **Polizei** plädieren für einen **Versuch** der Trennung und Führung der RadfahrerInnen und FußgängerInnen auf dem asphaltierten nördlichen Weg (Variante 2).

Aufgrund dessen, dass sowohl vor als auch nach diesem Abschnitt bisher ein gemeinsamer Fuß- und Radweg anschließt, erscheint es auch verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll, auch diesen Abschnitt als gemeinsamen Fuß- und Radweg zu führen. Es könnte so eine einheitliche Führung von Stadeln bis zur Stadtgrenze hergestellt werden. Mittelfristig ist daher ein Ausbau des Schotterwegs zu einem deutlich breiteren Geh- und Radweg (zu Lasten der von der UNB vertretenen Belange) wünschenswert und als eine qualitative Verbesserung insbesondere der Rad- aber auch der FußgängerInnenführung absolut zu begrüßen (Variante 1 B). Die natur- und artenschutzrechtlichen Aspekte wären dann über eine saP sowie den entsprechenden Ausgleich zu errechnen bzw. zu kompensieren. Eine zeitnahe Realisierung ist jedoch aufgrund der Personalsituation nicht absehbar.

Seitens der Verwaltung wird, sollte auf bauliche Anpassungen und insbesondere den Ausbau des Schotterweges verzichtet werden, keine der Trennungsvarianten aufgrund der vermutlich geringen Akzeptanz als nachhaltig vorteilhaft eingestuft; aus fachlicher Sicht sollte insofern, wenn bauliche Änderungen nicht umgesetzt werden können, der Bestand beibehalten werden.

Verkehrsversuch im ersten Schritt

Um dennoch kurzfristig eine Komfortverbesserung für den Radverkehr zu erproben, kann die vorgenannte Variante 2 (Radverkehr auf dem vorhandenen asphaltierten Weg und Fußverkehr auf dem geschotterten Weg) im Rahmen eines Verkehrsversuchs kurzfristig ohne bauliche Maßnahmen, lediglich mit Beschilderung erfolgen. Dies entspricht auch dem Vorschlag der Polizei und des ADFC.

Im Anschluss ist dem BWA zu gegebener Zeit, spätestens im Herbst 2021 zu berichten.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen			jährliche Folgekosten	
<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt				
<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.	im	<input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:				

Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit:

Bestehen Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit?	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	<input type="checkbox"/> Nein

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 18.01.2021

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 10.02.2021

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: