

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	17.01.2024	öffentlich - Kenntnisnahme

Metropolradweg Nürnberg-Bamberg - Realisierbarkeitsstudie und Projektphase 2

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<p>Anlagen: Anlage 1_Maßnahmenplanung Ausschnitt Fürth Anlage 2_Maßnahmenkataster_Ausschnitt Fürth Anlage 3_MRW-Kostentabelle Anlage 4_Klimaprüfung Anlage 5_Klimaprüfung_Auswertung</p>	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag der Referentin dient zur Kenntnis.

Es wird die Fortführung und Begleitung des Projekts durch die Verwaltung in der Projektphase 2 und die Übernahme des Eigenanteils durch die Stadt Fürth beschlossen.

Sachverhalt:

Projektphase I Realisierbarkeitsstudie (abgeschlossen):

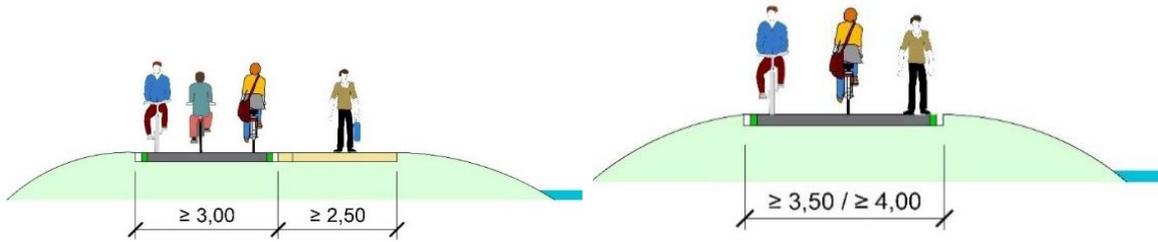
Der Ergebnisbericht zur 2021 in Auftrag gegebenen Realisierbarkeitsstudie zum Metropolradweg zwischen Nürnberg und Bamberg wurde nun fertiggestellt. Damit ist die erste Projektphase abgeschlossen.

In der Realisierbarkeitsstudie wurde untersucht ob, und wenn ja mit welchen Anforderungen sowie auf welcher Trasse ein großräumiger Radweg entlang des Main-Donau-Kanals realisiert werden kann.

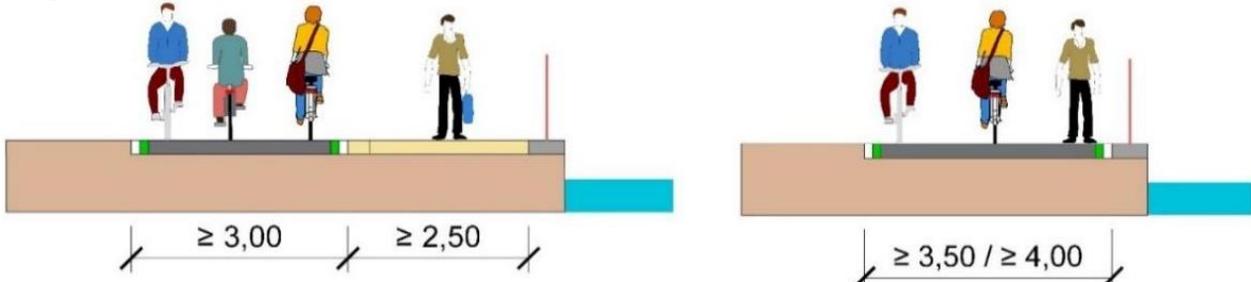
Voraussetzung in der Untersuchung war, dass eine direkte, zügig, sicher und komfortabel befahrbare Radwegeverbindung hergestellt werden soll. Auf Fürther Stadtgebiet konnte eine Trasse gefunden werden, die auf etwa 11 km überwiegend direkt am Kanal verläuft. Damit hat Fürth den längsten Anteil der insgesamt rund 65 km langen Trasse.

Es wurde festgestellt, dass die Qualitätsstandards einer Radschnellverbindung (RSV) nicht umsetzbar sind. Daher wurde sich auf den nach FGSV-Regelwerken nächst niedrigeren Standard einer **Radvorrangroute** (RVR) geeinigt. Folgende Regelquerschnitte werden angestrebt:

WSV-Betriebswege



Wege mit Uferwänden



Zwischenphase (aktuell):

Bis Anfang 2024 befindet sich das Projekt in einer Zwischenphase, in der es unter anderem um den Aufbau von Projektstrukturen, Bemühung um Fördermittel und die Gründung eines interkommunalen Interessenverbundes geht. Die bisherige Federführung wurde durch das Landratsamt Bamberg übernommen und wird auch in der Zwischenphase fortgeführt. Beteiligt sind hierbei alle Anrainerkommunen des Main-Donau-Kanals zwischen Bamberg und Nürnberg.

Projektphase II (ab 2024):

Auf die Zwischenphase folgt die Projektphase II, die **bis Mitte 2025** geplant ist. Darin geht es vorwiegend um die Vorbereitung, Durchführung und Begleitung einer Vergabe der Planungsleistungen. Der Lenkungs- und Arbeitskreis mit Beteiligung der Stadt Fürth soll auch in dieser Phase weitergeführt werden.

Aus Sicht der Stadt Fürth sind bereits in dieser Projektphase auch Fragestellungen zum Betrieb und Unterhalt zu klären. Diese wirken sich in ihrer Ausgestaltung teils erheblich auf die anfallenden Folgekosten und Aufwendungen aus und sollten daher frühzeitig erkannt und kalkuliert werden. Es wurde dazu mit weiteren Dienststellen ein Katalog ausgearbeitet, der den Projektverantwortlichen übergeben wird. Ähnliche Probleme werden auch bspw. bei der Stadt Nürnberg gesehen. In Absprache mit der Stadt Fürth wird hier ebenfalls auf eine Klärung in der nächsten Projektphase hingewirkt.

Maßnahmenplanung Fürth

In der abgeschlossenen Realisierbarkeitsstudie sind für das Stadtgebiet Fürth konkrete Maßnahmen erarbeitet worden (Anlage 1 und 2). In der nächsten Projektphase soll für diese Maßnahmen die **Entwurfs- und Genehmigungsplanung** (HOAI LP 3 u.4) erarbeitet werden.

Auf dem überwiegenden Teil im Fürther Gebiet (74 %) kann der angestrebte Radvorrangroutenstandard durch die Maßnahmen erreicht werden oder ist bereits erreicht. Auf der übrigen Strecke (26 %) kann zumindest ein Standard nach den gängigen Regelwerken für Radverkehrsplanung (ERA) erreicht werden.

Der größte Handlungsbedarf besteht im Ausbau der Strecke (Belag, Beleuchtung, etc.) sowie beim Ausbau des Radweges auf den Trogrücken (Absturzsicherung). Die Maßnahmen sind in die Kategorien *basis* und *nachrangig* eingeteilt. In Fürth ist eine Sanierung der Uferwände und Trogrücken absehbar. Da eine Umsetzung der Maßnahmen in diesen Abschnitten erst mit Sanierung sinnvoll ist, werden diese Maßnahmen als (zeitlich) nachrangig eingestuft. Die Stadt

Fürth wird sich für eine sinnvolle Koordinierung der MRW-Maßnahmen und der Sanierungen einsetzen.

Eine Vorgabe des Förderprogramms des Bundeamtes für Logistik und Mobilität (BALM) ist ein zeitnaher Baubeginn nach Ende der Projektphase II. Der Umsetzungszwang für nachrangige Maßnahmen soll ausgesetzt werden. Somit sind zumindest die Basismaßnahmen zeitnah umzusetzen.

Kosten (Anlage 3):

Für die Herstellung einer durchgängigen Strecke wurden insgesamt Kosten von 19 Mio. Euro (netto) geschätzt. Auf Fürth entfielen streckenanteilig rund 4 Mio. Euro. (netto). Abzüge durch Fördermöglichkeiten sind in dieser Schätzung noch nicht enthalten.

Die Planungs- und Projektmanagementkosten der Projektphase II werden entsprechend der Strecken- bzw. Kostenanteile unter den Kommunen aufgeteilt. Die Kosten sind zudem mit 75 % durch das BALM und mit 15 % durch das StMB förderfähig.

Der Eigenanteil für Fürth für die Planungskosten in der **Projektphase II** beläuft sich auf 23.303 € (siehe Anlage 3). Der geschätzte Eigenanteil der Projektmanagementkosten für Fürth liegt bei rund 7.600 €. Damit ergibt sich ein gerundeter Eigenanteil von **31.000 € brutto**, der vom Stadtplanungsamt aus der Haushaltstelle „Radverkehr“ finanziert werden kann.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten 31.000 €	jährliche Folgekosten <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Hst. 01.6100.65555900	Budget-Nr.	im <input checked="" type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Prüfung der Klimarelevanz:

<input type="checkbox"/>	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
<input type="checkbox"/> -- Stark negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> - Negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> 0 Keine oder geringe Klimawirkung	<input type="checkbox"/> + Positive Klimawirkung	<input checked="" type="checkbox"/> ++ Stark positive Klimawirkung
Begründung: 11,9 km Radvorrangroute				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 07.12.2023

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 17.01.2024

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: