Stadt Fürth

TOP ☐ -ö-

I. **Vorlage**

☒ zur Beschlussfassung
☐ als Bericht

Gremium	Bau- und Werkausschuss
Sitzungsteil	öffentlich
Datum	04.02.2009

bisherige Beratungsfolge		Sitzungs-termin	Abstimmungsergebnis				
			einst.	mit Mehrheit		Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
				angen.	abgel.		
1	Bauausschuss	12.02.92		**X**			
2	Bauausschuss	27.05.92		**X**			
3	Naturschutzbeirat	13.01.98			X		
4	Naturschutzbeirat	17.11.98			X		
5	Umweltausschuss	18.03.99					
6	Stadtrat	16.06.99					
7	Baubeirat	Juli 99					
8	Baubeirat	22.11.99					
9	Bau-und Werkausschuss	04.02.2009					

Betreff
Radfahren in Fürth
Talquerung Regnitz („Talquerung Eigenes Heim“)

Zum Schreiben/Zur Vorlage der Verwaltung vom

Anlagen
Übersichtspläne (Variantenübersicht mit Siedlungsschwerpunkten; überregionale Einbindung)

Beschlussvorschlag
Die Realisierung einer Regnitztalquerung wird auf Basis der Variante ☐ A ☐ B beschlossen.
Das Projekt soll mit Mitteln des „Konjunkturpakets 2“ im Jahr 2010 realisiert werden.
Die Verwaltung wird beauftragt, die Vor- und Ausbauplanung zeitnah abzuschliessen und die Möglichkeit eines Hochwasserstegs zu prüfen.

Sachverhalt
Das Projekt einer Fußgänger- und Radfahrerquerung zwischen der Ludwigbrücke/Flutbrücke/Friedhofsteg im Süden und „Panzerstrasse“ im Norden stammt aus Mitte der

80er Jahre und wurde Bestandteil des Generalsverkehrsplans Retzko-Topp (Beschlussfassung Feb. 1987).
Anfang der 90er Jahre wurde mit der Detailplanung begonnen, für das Vereinsprogramm 1993 des Naherholungsvereins Lorenzer Reichswald wurde die Maßnahme mit Beschluss des Stadtrates vom 27.05.1992 mit konkreten Kostenangaben gemeldet. Zuvor erfolgte eine Beratung im Bauausschuss (12.02.1992). Der Verein hatte das Projekt in sein Förderprogramm für 1993 aufgenommen.

Aufgrund der Bedenken der „Unteren Naturschutzbehörde“ wurde das Projekt am 30.06.1993 vom Stadtrat zurückgezogen. Als Alternative wurde ein Radweg an der S-Bahn-Brücke vorgeschlagen. Diese Maßnahme wurde mit den damals für die S-Bahn Verantwortlichen diskutiert. Es ergaben sich überschlägig Kosten von ca. 2 Mio DM nur an der Brücke, ohne Anschlüsse nach Westen oder Osten.

In der zweiten Hälfte der 90er Jahre wurde das Projekt wieder aufgenommen und dabei mehrere Varianten miteinander verglichen. Es sind dies:

Variante 1 **(= A)**:	Nördlich der Bahnbrücke am Fuße des Bahndamms (unbefestigter Weg teilweise vorhanden) [€ 1,2 Mio (Stand 1999)]
Variante 2:	Bahnbrücke (Rad-/Fußweg an Bahnbrücke angehängt)
Variante 3 **(= B)**:	Heuweg (Aufnehmen des bestehenden Trampelpfades und Verlängerung zur Regnitz) [€ 590.000 inkl. Steg, Asphaltdecke (Stand 1999)]
Variante 4:	Feldstrasse (Aufnehmen des bestehenden Trampelpfades und Verlängerung zur Regnitz)

Der Naturschutzbeirat hat sich am 13.01.1998 mit dem Projekt befasst und die Varianten 3 (B) und 4 abgelehnt (3:2 Stimmen).
Der Umweltausschuss hat sich am 18.03.1999 mit dem Projekt befasst und die Variante 1 (A) bevorzugt, die Variante 4 aber auch für denkbar gehalten.
Der Baubeirat empfiehlt im Juli 1999 ebenfalls die Variante 1 (A), der Stadtrat stimmt in seiner Sitzung am 28.07.1999 dieser Empfehlung zu. Die Deutsche Bahn stimmte unter Auflagen dieser Lösung zu, das Tiefbauamt ermittelte für diese Lösung am 27.07.1999 Kosten in Höhe von 2,355 Mio DM. Zum gleichen Zeitpunkt wurde auch für die ursprüngliche Lösung eine erneute Kostenschätzung durchgeführt, sie lautete auf 1,18 Mio DM. Darüber wurde im Baubeirat am 22.11.1999 berichtet, der Baubeirat sprach sich einstimmig für die Lösung „Heuweg“ – dem ursprünglichen Projekt – aus.

Im Januar 2003 wurde für alle 4 Lösungen eine vergleichende Betrachtung angestellt. Daraus ging seinerzeit eindeutig hervor, dass die Variante „Heuweg“ (B) die praktikabelste Lösung ist, gefolgt von der Variante „Feldstrasse“. Die Varianten „Nördlich Bahnbrücke“ (A) und „Bahnbrücke“ fallen demgegenüber deutlich ab.
Im April 2003 stellte schließlich die Regierung fest, dass es für keine der Lösungen einen Zuschuss aus dem Programm „Erholungseinrichtungen in der freien Natur“ geben wird.

Am 5.06.2008 wurden in der 33. Sitzung mit der AG Fahrradstadt die einzelnen Varianten erneut diskutiert, wobei inzwischen nur noch zwei von ehemals vier Varianten (1a [Weg am nördlichen Fuß des Bahndammes = A] und 3a [Verlängerung Heuweg bis Primelweg = B]) vorstellbar sind.

Besonders durch die Entwicklung in Atzenhof kann ein zusätzliches, neues Nutzerpotential erschlossen werden, das die Variante A wieder interessant macht. Als Ergebnis dieser Sitzung wurde vereinbart, die Varianten A und B dem BWA erneut vorzustellen und dort die weiter zu verfolgende Variante auszuwählen. Für den Bau ist ein eigener Haushaltstitel notwendig, der aber lt. Einschätzung von OB Dr. Jung nicht vor 2011 zur Verfügung gestellt werden kann.

Das sog. „Konjunkturpaket 2“ bietet nun die Chance, die Regnitz-Querung mit erheblichen Zuschüssen des Bundes zu finanzieren.

Beschreibung der Varianten A und B

Variante A: Weg am nördlichen Fuß des Bahndamms

Vorteile:

- durch positive Entwicklung in Atzenhof (wachsender Siedlungsschwerpunkt in den ehem. Monteith) kann ein zusätzliches, neues Nutzerpotential erschlossen werden

Nachteile:

- hohe Kosten (Brücke an breitester Stelle der Regnitz)
- schlechte Verbindung der Siedlungsschwerpunkte Eigenes Heim und Ronwaldsiedlung (keine direkte Verbindung von/nach Osten (Seeackerstraße)
- keine Verbindung von/nach Südwesten (nur umwegig entlang Vacher Straße mit Steigung und Engstelle unter der Bahnbrücke)
- gefährlicher Übergang im Bereich Käthe-Brand-Straße / Vacher Straße
- geringe Bedeutung für den Alltagsradverkehr (kein bzw. geringer Siedlungsschwerpunkt am Wegbeginn Vacher Straße)
- im Bereich des Brückenschlages befindet sich in Ufernähe eine schutzwürdige Silbergrasflur

Variante B: Verlängerung Heuweg bis Höhe Primelweg

Vorteile:

- optimale Verbindung der Siedlungsschwerpunkte Eigenes Heim und Ronwaldsiedlung in Kombination mit Brückenschlag Höhe Ronwaldstraße
- zusätzliche Netzwirkung für Burg- und Unterfarrnbach im Westen und das Knoblauchsland / Nürnberg Nordwest
- Ausbaukosten deutlich unter der Kostenschätzung für die Route an der Eisenbahnbrücke
- die direkte Führung lässt erhebliches Umsteigepotential von MIV zum Rad erwarten
- Weniger Beeinträchtigung des Wiesengebietes, da der Weg die Wiesen an der schmalsten Stelle quert und entlang des Flusses bis zum neuen Steg weiterführt.
- mehr "Erleben Fluss", da der größte Teil des Weges umittelbar an der Regnitz entlang führt

Nachteile:

- Durchquerung eines geschlossenen Wiesenraumes
- keine ausreichende Abstandswahrung zum Biotop "Bremerstaller Weiher"
- Anschluss von/nach Osten zur Seeackerstraße mit geringem Umweg entlang der Erlanger Straße (Radweg vorhanden)

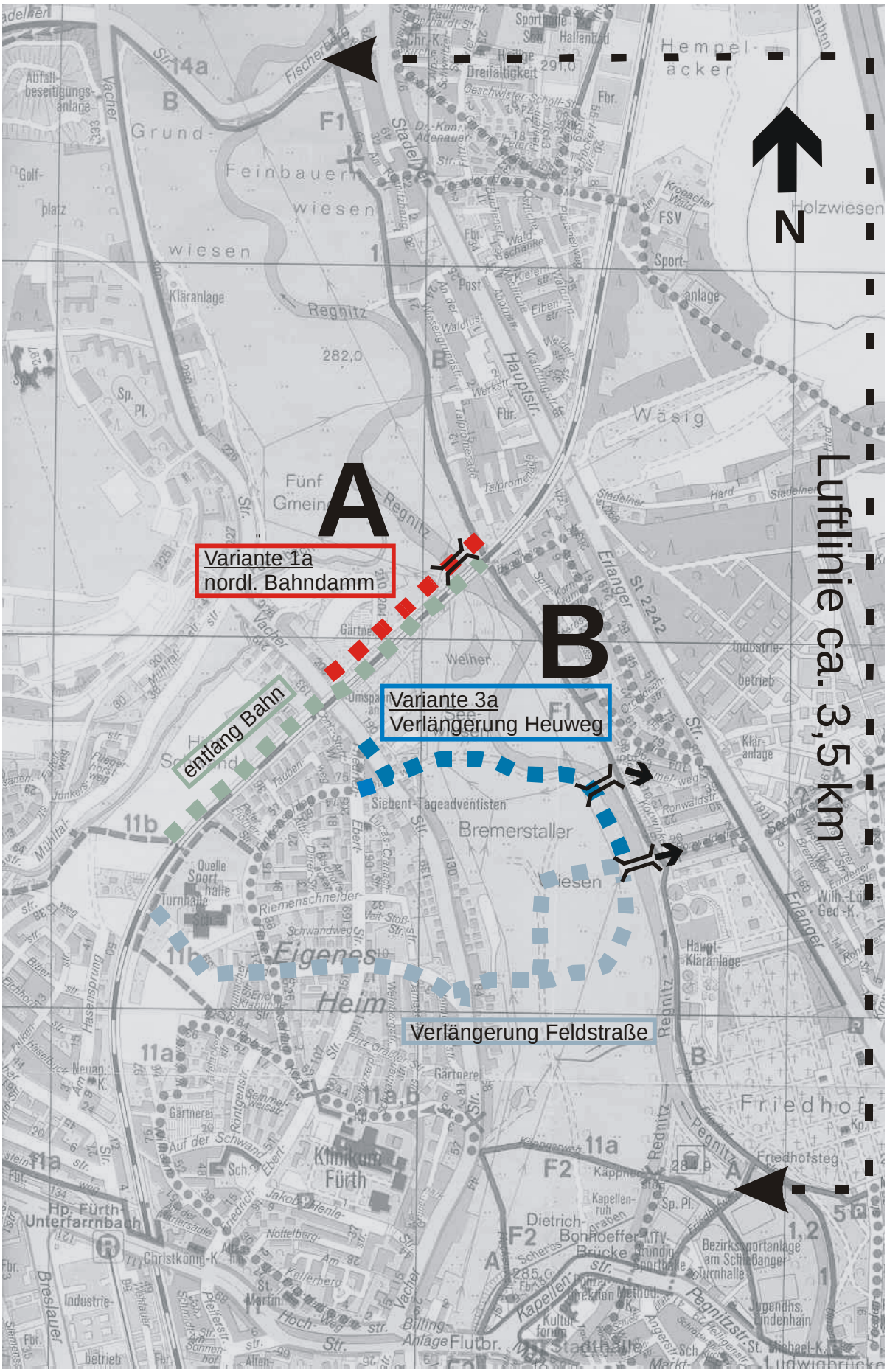

Abb.: Talquerung Regnitz („Talquerung Eigenes Heim“)
Variantenübersicht Stand 2002

Als Alternative zu Wegebau und Brückenschlag der Variante 3 (B) wäre auch eine durchgehend aufgeständerte Lösung vergleichbar einem Hochwassersteg denkbar. Dies hätte den Vorteil, dass die schützenswerten, ökologisch wertvollen Ökoflächen nicht durch Fußgänger, Hundführer und Radfahrer gestört werden würden und die Querung auch bei Hochwasser jederzeit möglich ist. Diese Lösung wurde jedoch noch nicht genauer untersucht.

Netzwirkung innerhalb des Stadtgebiets:
Die Netzwirkung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit ist im beiliegenden Plan dargestellt (s. Anlage). Über bestehende Radwege bzw. für den Radverkehr geeignete Strecken ist derzeit eine durchgehende Achse in West-Ost von Burgfarrnbach – Unterfarrnbach – Eigenes Heim befahrbar (Beschilderung 02/2009). Die vorhandene Route Ronhof - Knoblauchsland ist ebenfalls gut befahrbar. Die planliche Darstellung zeigt die möglichen Querungsmöglichkeiten in Relation zu beiden Achsen, es fehlt jedoch bisher eine Verbindung dieser beiden längeren Netzabschnitte. Bei Variante A entsteht ein Umweg von 2,1 km zwischen den beiden Achsen. Dabei muss ein Höhenunterschied in der Vacher Straße bewältigt und in Höhe Begonienstraße die vielbefahrene Erlanger Straße ohne Querungshilfe bzw. Lichtsignalanlage überquert werden.

Netzwirkung innerhalb des erweiterten Umfelds:
Abgesehen vom Radverkehr innerhalb des Stadtgebietes hat eine Talquerung auch überregional eine nicht zu unterschätzende Bedeutung, da sie die bestehenden, überregionalen (Fern-) Radwege noch besser als bisher erschließen kann (Pan-Europa-Radweg, RegnitzRadweg, RednitzRadweg, Zenntalradweg, Biberttalradweg, Weg entlang MD-Kanal).

Zusammenfassung:
Es sei betont, dass eine Querung der Regnitz etwa in der Mitte zwischen den vorhandenen Querungsmöglichkeiten (Fischerberg, Friedhofsteg) nur sinnvoll ist, wenn die benachbarten Siedlungsschwerpunkte direkt miteinander verknüpft werden und die Talquerung von der deutlichen Mehrheit der potentiellen Nutzer problemlos erreicht werden kann.
Mit einer umwegigen Führung, die möglicherweise noch deutliche Höhendifferenzen und gefährliche Straßenquerungen aufweist, wird keine Fußweg- und Radverkehrsförderung betrieben.

Die Bewertung aller denkbaren Varianten hat gezeigt, dass die ursprüngliche Lösung „Heuweg“ (B) die verkehrsgünstigste und -sicherste ist.

Die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel für den Eigenanteil im Rahmen des sog. Konjunkturpakets 2 sollten für das HH-Jahr 2010 bereitgestellt werden.

Finanzielle Auswirkungen ☐ nein ☒ ja Gesamtkosten €					jährliche Folgelasten ☐ nein ☒ ja €	
Veranschlagung im Haushalt x nein ☐ ja bei Hst.			Budget-Nr.		im ☐ Vwhh	☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:						
Zustimmung der Käm liegt vor: ☐	Beteiligte Dienststellen: RA ☐	RpA ☐	weitere: ☐			
Beteiligung der Pflegerin/des Pflegers erforderlich:			☐ ja	☐ nein		
Falls ja: Pflegerin/Pfleger wurde beteiligt			☐ ja	☐ nein		

II. POA/SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. BvA

Fürth, 23.01.2009

_____

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter/in:	Tel.:
Susanne Plack	33 33