

## I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	13.09.2017	öffentlich - Kenntnisnahme

### Radfahren in Fürth - Talquerung der Regnitz: Grundsatzbeschluss

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<b>Anlagen:</b> Systemskizze: Lageplan_Var.Begonienstrasse_20170810-BWA 2017.pdf	

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Vortrag der Referentin diene zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Talquerung Eigenes Heim als Fußgänger- und Radverkehrsbrücke zu planen und das hierfür erforderliche Genehmigungsverfahren vorzubereiten. Um eine baldige Realisierung dieses Projektes zu ermöglichen, soll umgehend eine Projektgruppe im Baureferat gebildet und zudem ein externes Fachbüro hinzugezogen werden.

#### **Sachverhalt:**

##### **Anlass und Ziel, Ausgangslage:**

Die Stadt Fürth möchte die Erreichbarkeit zwischen dem Bereich Eigenes Heim westlich der Regnitz und Stadeln östlich der Regnitz verbessern. Zudem soll die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad gefördert werden, um eine attraktive Alternative im städtischen Verkehr darstellen zu können. Aus diesem Grund wurde die sogenannte Talquerung Eigenes Heim als wichtiges Projekt schon vor längerer Zeit gewünscht, musste aber aus Kostengründen zurückgestellt werden. Mittlerweile stellen sich die finanziellen Randbedingungen günstiger dar, so dass eine Realisierung möglich erscheint.

Daher soll mit einem Grundsatzbeschluss der Auftrag für die weiteren Arbeiten an diesem Vorhaben gegeben werden.

##### **Bisherige Vorarbeiten:**

Im Zuge der vorlaufenden Untersuchungen wurden verschieden Trassenvarianten erarbeitet und diskutiert. Zudem wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erarbeitet und die Frage, nach welchem Verfahren Baurecht geschaffen werden muss, geklärt. Die sAP kommt zu einer Vorzugslösung mit Anschluss Begonienstraße. Die Prüfung durch das Rechtsamt ergab, dass ein Wasserrechtsverfahren erforderlich ist. In diesem Verfahren müssen auch die Fragen der Grundinanspruchnahmen Dritter (Privater, DB AG) geklärt werden.

**Ergebnis der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) (Fazit):**

Aus der Sicht der Minimierung des Eingriffs gemäß Wertpunkte-Bilanz nach BayKompV ist der Anschluss Begonienstraße zu favorisieren, da er den geringeren Ausgleichsbedarf bewirkt.

Der Anschluss Begonienstraße verursacht einen Ausgleichsbedarf von 2441,86 Wertpunkten nach BayKompV, der Anschluss alternativ von 3673,68 Wertpunkten.

Die Ausgleichserfordernisse lassen sich u.E. rein rechnerisch unmittelbar vor Ort erfüllen, insbesondere wenn eine Extensivierung der Grünlandnutzung in der Aue auf ausgewählten Flächen erreicht werden kann. Die Differenz von 3 (G11) auf 10 Wertpunkte (G221), d.h. 7 Wertpunkte, bewirkt bei einer Ausgleichsfläche von ca. 349 Quadratmetern (für Variante Begonienstraße) durch Umwandlung von Intensivgrünland in mäßig artenreiche seggen- oder binsenreiche Feucht- und Nasswiesen) das Erreichen der erforderlichen Wertpunkte, beim Anschluss alternativ von 525 Quadratmetern (Bezogen auf eine Aufwertung eines geringwertigen Intensivgrünlandtyps zu Typ G221).

**Verfahren für Rad-/Fußgängerbrücke über die Regnitz (Quelle: Stellungnahme RA v. 28. Juni 2017)**

„Es ist kein Baugenehmigungsverfahren durchzuführen, was zur Folge hat, dass wasserrechtlich eine Anlagengenehmigung gem. Art. 20 BayWG notwendig ist. Sollte allerdings die Brücke und /oder der restliche Weg im festgesetzten Überschwemmungsgebiet liegen, ist anstelle der Anlagengenehmigung wasserrechtlich eine Genehmigung nach § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG notwendig.“

RA empfiehlt daher bereits vor Einleitung eines förmlichen Verfahrens mit der Bahn Kontakt aufzunehmen, um für die einzelnen Varianten abzuklären, ob hier eine Änderung einer Bahnbetriebsanlage vorliegt, die eine Pflicht zur Planfeststellung auslöst. Generell sollte hier immer Brücke und Weg zusammen betrachtet werden.

Das B-Plan-Verfahren erscheint auch zweckmäßig, um entsprechend zu berücksichtigende Belange zu sammeln und zu verwerten, z.B. wegen der Nähe zur Bahnlinie (soweit nicht ohnehin ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren notwendig ist, s.o.)

Zunächst sollte schnellstmöglich mit der Bahn abgeklärt werden, ob (bzw. in welchen Varianten) eine eisenbahnrechtliche Planfeststellung erforderlich ist. Sofern aus § 18 AEG keine Planfeststellung notwendig ist, muss auch aus anderen Gründen keine durchgeführt werden. Auch ein Baugenehmigungsverfahren ist nicht notwendig.

Durchzuführen ist hingegen ein wasserrechtliches Verfahren (Genehmigung nach § 78 Abs. 3 WHG, ansonsten Anlagengenehmigung nach Art. 20 BayWG). Die Aufstellung eines Bbauungsplanes ist daneben möglich und wohl auch zweckmäßig.“

**Weiteres Vorgehen**

- Erarbeiten der Anforderungen
- Abstimmung mit der DB AG und privaten Eigentümern
- Beauftragung eines Büros für die Planung der Brücke und die Erarbeitung der Antragsunterlagen
- Erarbeitung der Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung und anschließender Beschluss im BWA
- Durchführung eines Wasserrechtsverfahrens (nach stadtinterner Abstimmung wird neben dem Wasserrechtsverfahren kein B-Planverfahren durchgeführt)
- Ausschreibung und Vergabe

Zur Sicherstellung einer zügigen und kontinuierlichen Bearbeitung soll umgehend eine Projektgruppe des Baureferats gebildet werden.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten	€		€
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:			

**Beteiligungen**

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

Fürth, 07.09.2017

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt

