

**I. Vorlage**

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	11.07.2018	öffentlich - Vorberatung
Stadtrat	25.07.2018	öffentlich - Beschluss

**Geh- und Radweg Talquerung Regnitz, Projektgenehmigung gem. Ziffer 2.5 der städtischen Bauabwicklungsrichtlinien**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<p><b>Anlagen:</b>            01_Lageplan_Weg.pdf            02_Lageplan_Brücke.pdf            03_Längsschnitt_Brücke.pdf            04_3D-Ansicht_Brücke_mit_HQ100.pdf            05_Flächenbedarf_Maßnahme.pdf</p>	

**Beschlussvorschlag:**

**Für BA am 11.07.2018:**

Die Vorlage des Baureferates wurde zur Kenntnis genommen.

Der Bauausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Erteilung der Projektgenehmigung gem. Ziff. 2.5 der Richtlinien für die Einleitung und Abwicklung städtischer Bauvorhaben für den Neubau der Rad- und Gehwegverbindung zwischen der Vacher Straße und der Begonienstraße.

**Für StR am 25.07.2018:**

Die Vorlage des Baureferates wurde zur Kenntnis genommen.

Der Stadtrat erteilt die Projektgenehmigung gem. Ziff. 2.5 der Richtlinien für die Einleitung und Abwicklung städtischer Bauvorhaben für den Neubau der Rad- und Gehwegverbindung zwischen der Vacher Straße und der Begonienstraße.

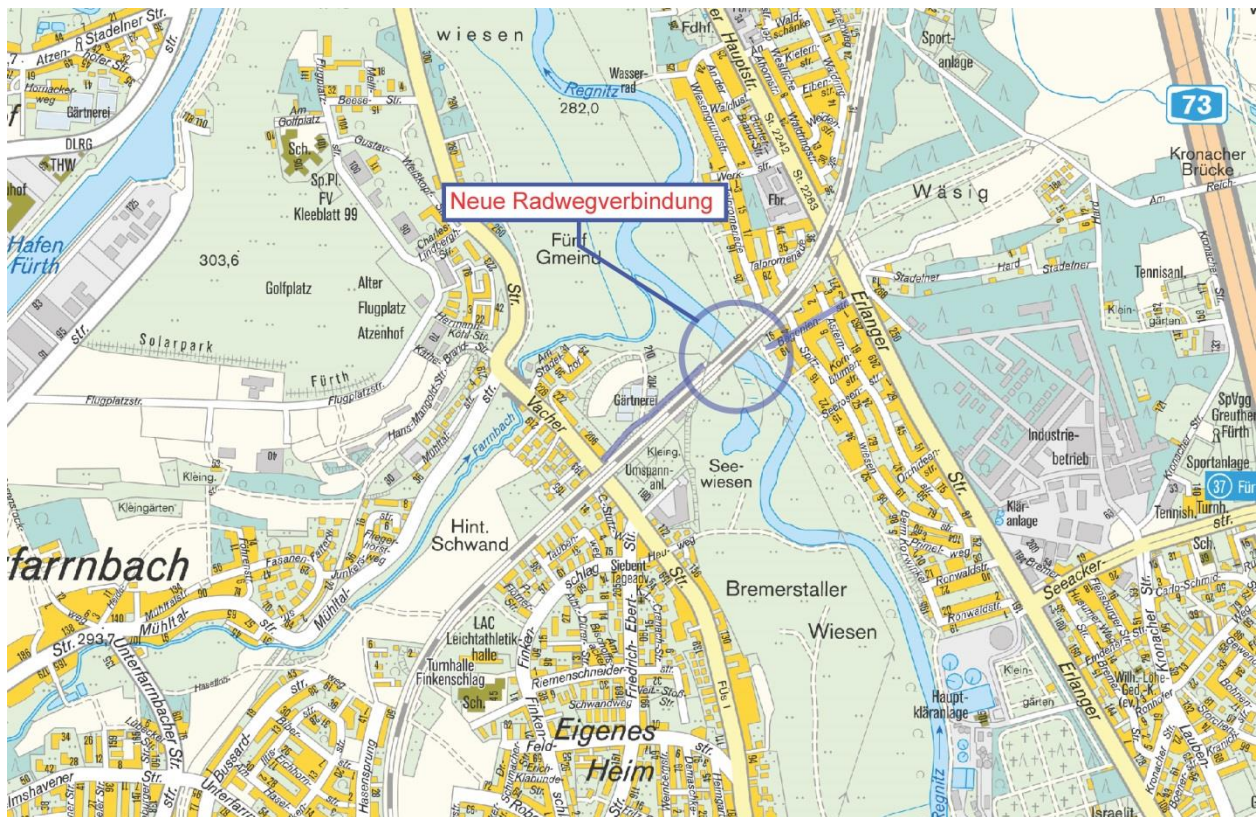
**Sachverhalt:**

## Projektgenehmigung für die neue Rad- und Gehwegverbindung „Talquerung Regnitz“

### Anlass

Mit Bezug auf den Grundsatzbeschluss des BWA vom 13.09.2017 möchte die Stadt Fürth die Erreichbarkeit zwischen dem Bereich Eigenes Heim westlich der Regnitz von der Vacher Straße aus nach Stadeln östlich der Regnitz über den Begonienweg verbessern. Zudem soll die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad gefördert werden, um eine attraktive Alternative im städtischen Verkehr darstellen zu können.

### Lageübersicht:



### Erläuterung der Maßnahme

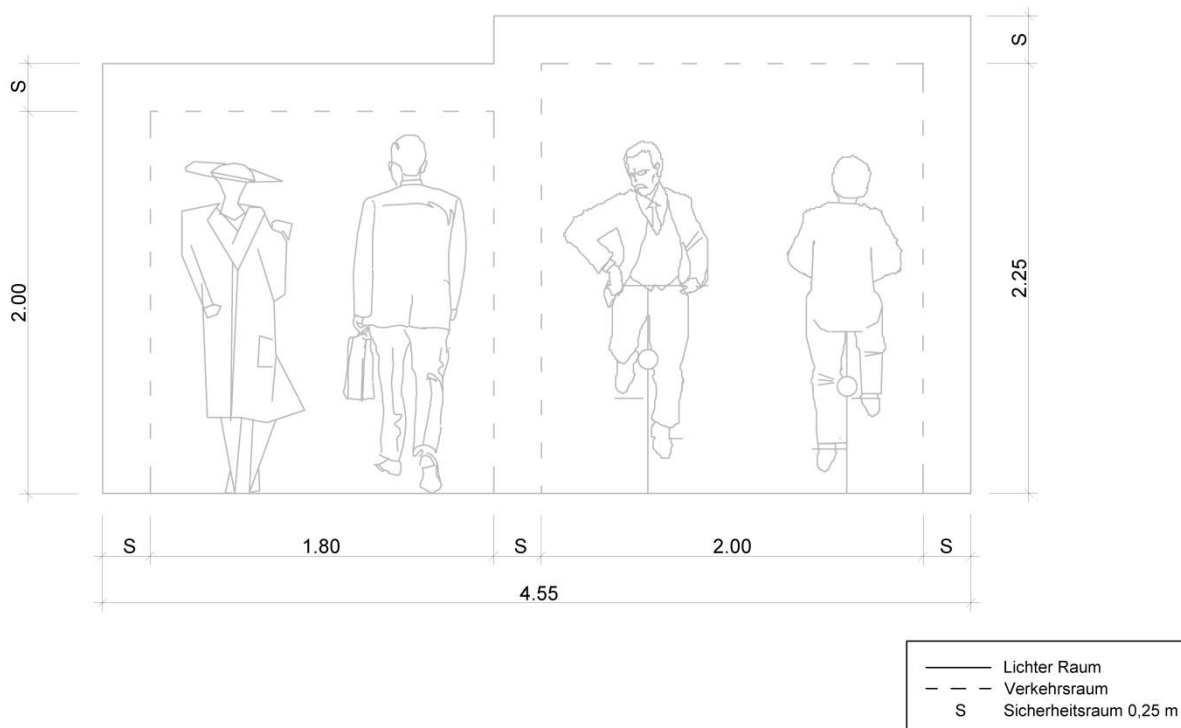
Beginnend ab der Vacher Straße sieht die Planung einen Radweg mit einer Breite von 2,50 m - 3,00 m vor. Generell liegt der Weg entlang des Bahndammes auf dem Gelände der DB AG. Die DB AG hat ihre grundsätzliche Zustimmung für dieses Vorhaben signalisiert, eine weitere Abstimmung erfolgt derzeit.

Ein ggf. zusätzlicher Grunderwerb für eine Verbreiterung des neuen Weges wird derzeit geprüft.

Im Bereich der Talquerung über dem Fluss, welche als Stahltragwerkbrücke errichtet werden soll, erhält die Verbindung einen Querschnitt nach RAST 2006 mit einer lichten Breite von  $\geq 4,55$  m.

In der Fortführung wird der Radweg auf die Begonienstraße geführt.

Regelschnitt auf dem Brückenbauwerk:



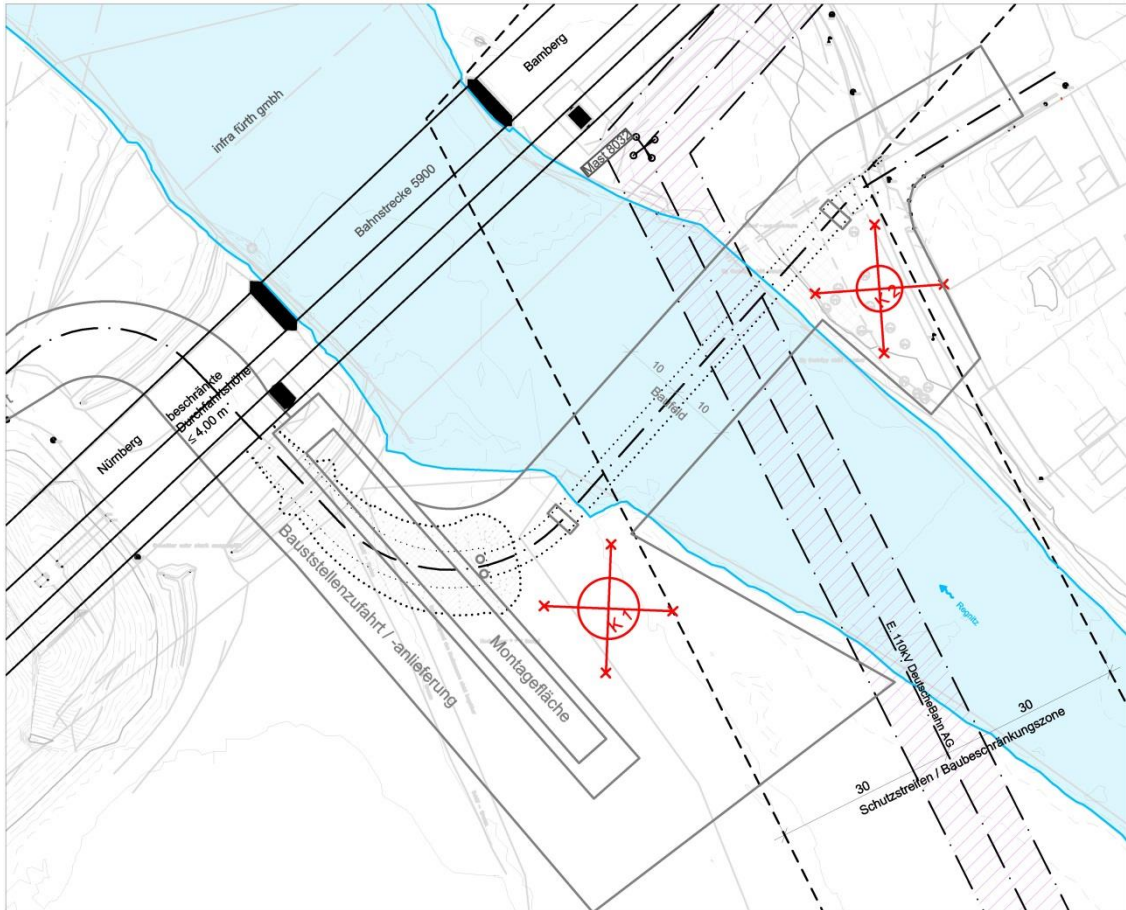
## Ergebnisse der bisherigen Vorplanung

Folgende Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen:

- Die geplante Geh- und Radwegbrücke soll gemäß Auflage des WWA Nürnbergs und des OA's die Regnitz ohne Flusspfeiler vom östlichen Widerlager her in einem Feld überspannen. Die Unterbauten werden in Betonbauweise erstellt, die Gründung erfolgt nach gegenwärtiger Planung auf Bohrpfählen.
- Umwelttechnische Belange werden in Abstimmung mit dem OA und dem WWA Nürnberg berücksichtigt. Es werden die wasserrechtlichen Belange berücksichtigt sowie ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt.
- Nach erfolgter hydraulischen Berechnung zur Abschätzung einer flächenhaften Ausbreitung des Überschwemmungsgebietes wurde sich darauf verständigt (WWA, OA, TfA), die Variante 2a als endgültige Entwurfsvariante weiter zu beplanen, da diese Variante neben den wirtschaftlichen Aspekten v.a. im Hinblick auf den Naturschutz weniger Eingriffe auf die vorhandene Vegetation bzw. Biotoplandschaft darstellt (OA). Ein Ausgleich des Retentionsraumverlustes ist als Bilanz im Wasserrechtsantrag entsprechend darzustellen.
- Der Ausgleich des Retentionsraumverlustes kann maßnahmehnah am östlichen Widerlager (Begonienstraße) oder am Uferstreifen nordöstlich der Bahnbrücken auf städtischen Grundstücken erfolgen.
- Eine artenschutzrechtliche Prüfung für die Radwegquerung, einschl. einer Untersuchung hinsichtlich einer möglichen Lichtverschmutzung für die

notwendige Beleuchtung des Weges liegt vor. Eine Erweiterung hinsichtlich der zu erwartenden Baustelleneinrichtungsflächen wird derzeit ergänzt.

- Alle im geplanten Baufeld befindlichen Sparten sind vor der Neubaumaßnahme zu entfernen. Eine Neuverlegung der Sparten in das neue Brückenbauwerk ist nicht vorgesehen.
- Folgender Flächenbedarf ist vrstl. für die Durchführung der Maßnahme zu erwarten:



Der Bauablauf ist wie folgt vorgesehen:

- Rodungsarbeiten, Baustellenzufahrten und Montageplätze herrichten
  - Tiefgründungen und aufgeh. Bauteile, Anlieferung und Montage des Überbaus
  - Hauptkrane 1 und 2 betriebsbereit aufstellen
  - Überbau Teil 1 Flussfeld einheben
  - aufgeh. Widerlager herstellen, Krane abbauen, Aufstellflächen zurückbauen
  - Überbau Teil 2 Randfeld liefern und einbauen
  - Erd- und Wegebau, Anrampungen li. / re. herstellen
  - Geländer, Abdichtung, Fahrbahnbeläge, Baufeld räumen
- In Abstimmung mit LA befindet sich der erforderliche Grunderwerb für den Flächenbedarf zur Herstellung der Brücke und Wege noch in der Abwicklungsphase.
  - Ein Gestattungsvertrag mit der DB AG zur Nutzung des bahneigenen Weges entlang des Bahndammes zur Nutzung als Geh- und Radweg muss noch abgeschlossen werden.



- Aufschlussbohrungen zur Baugrundermittlung wurden durchgeführt. Nach erfolgter Laboranalyse wird das Baugrundgutachten zur Ermittlung der Gründung erstellt. Hierin eingeschlossen sind ebenfalls Untersuchungen von Bodenproben der Altlastenverdachtsfläche im östlichen Gründungsbereich (Begonienstraße).
- Anhand der Ergebnisse des Baugrundgutachtens erfolgt eine weitere Ausarbeitung der Tragwerksplanung / Statik.

### **Abwägung und Würdigung der Ergebnisse bzw. Einwände des Instruktionsverfahrens zur Vorplanung**

#### Stadtplanungsamt

„SpA/Vpl ist mit der Instruktion einverstanden, und o.E.“

#### Liegenschaftsamt

„LA ist bereits mit den Grunderwerbsverhandlungen betraut, ansonsten o.E.“

#### Polizei

„Aus Sicht der Polizei bestehen gegen die Talquerung keine Einwände.“

#### Straßenverkehrsamt

„Aus Sicht des SVA o.E.“

#### Amt für Brand- und Katastrophenschutz

„Für diese Baumaßnahme wird die vorausgehende Kampfmitteluntersuchung angeraten.“

#### Stellungnahme TfA:

Eine Kampfmitteluntersuchung wird im Rahmen der Bauausführung veranlasst.

#### Grünflächenamt

„Ein landschaftspflegerischer Begleitplan muss erstellt werden.“

#### Stellungnahme TfA:

Zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Belange sowie zur Würdigung und Kompensation der örtlichen Eingriffe wird die Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplanes beauftragt, die daraus resultierenden Maßnahmen werden umgesetzt.

#### Ordnungsamt

Eine Stellungnahme liegt noch nicht vor.

Eine Vorabstimmung im Rahmen der Entwurfsplanung ist erfolgt. Eine wasserrechtliche Genehmigung gem. WHG bzw. BayWG ist erforderlich.

#### AGFF - Aktionsgemeinschaft Fahrradstadt Fürth

„Plädieren für eine gemischte Führung von Radfahrern und Fußgängern, Zufahrten mit einer Breite von mind. 4,50 m, asphaltierte Zufahrten und Ausweisung einer Vorfahrtsregelung.“

#### Stellungnahme TfA:

Der Rad- und Gehweg ist als gemeinsamer Rad- und Fußweg vorgesehen. Aufgrund der Grundstücksverhältnisse kann die Wegbreite derzeit nur mit einer Breite von 2,50 m - 3,00 m geplant werden.

Sollte sich an den Grundstücksverhältnissen durch Grunderwerb gegenwärtig oder zukünftig eine Veränderung ergeben, kann ggf. eine Verbreiterung des Weges erfolgen. Die Wegeverbindung ist als asphaltierter Weg vorgesehen. Eine Beschilderung, Markierung und Vorfahrtsregelung wäre durch SVA anzuordnen.

#### Pflegerin städtischen Grüns

*„saP für Baustelleneinrichtungsflächen, Altlastenverdachtsfläche auf Ostseite, Pflanzausgleich aufgrund Sichtverhältnisse im Bestand nicht möglich, Brückenkonstruktion einfacher gestalten und Prüfung hinsichtlich Trassierung nördlich der Bahnbrücken.“*

Stellungnahme TfA:

Die bereits vorliegende saP wird derzeit um die möglichen Baustelleneinrichtungsflächen und Flächen für den möglichen Retentionsausgleich ergänzt. Nach derzeitigen Erkenntnissen lassen sich die Ausgleichserfordernisse erfüllen.

Im beplanten Bereich wurden in der Altlastenverdachtsfläche bereits Bodenproben entnommen. Eine Berücksichtigung des Sachverhaltes erfolgt innerhalb des Baugrundgutachtens.

Die geplante Brückenkonstruktion mittels Stahlfachwerkträger ergibt sich nicht aus der Standortwahl sondern aufgrund der zu überspannenden Flusslänge und der Forderung, keinen Flusspfeiler auszubilden. Dadurch ergeben sich unabhängig davon, ob die Talquerung südlich oder nördlich der Bahnbrücken trassiert wird, Spannweiten im Bereich von 70 bis 90 Meter. Aus statischen Gründen stellt die gewählte Brückenkonstruktion als Einfeldträger über den Fluss eine wirtschaftliche Lösung dar.

Der Umfang des Flächenbedarfs sowie der Bautechnologie für die Herstellung der Brücke ändert sich nicht durch eine Verschiebung auf die Nordseite der Bahnbrücken. Auch hier befinden sich zu berücksichtigende Oberleitungen, welche das Einheben der vormontierten Brücke gleichermaßen erschweren.

Die unmittelbaren Grundstücke nördlich der Bahnbrücken befinden sich im Besitz der DB AG. Eine Zustimmung durch die DB AG für eine Trassierung auf der Nordseite liegt nicht vor.

Die Variantenuntersuchung durch SpA/Vpl erfolgte im Zusammenwirken mit der saP. Im Rahmen der saP standen zwei Varianten zur Begutachtung (Nord- bzw. Südseite der Bahnlinie). Durch den Gutachter wurde letztendlich die Variante auf der Südseite der Bahn empfohlen.

Im Rahmen der Koordinierung der Planung teilt das OA sowie das WWA diese Einschätzung, da die neue Radwegbrücke im Bereich der bereits durch den Neubau der Bahnbrücke im Jahr 2007 beeinträchtigten Flächen liege.

#### Pfleger der Rad- und Fußwege

Eine Stellungnahme des Pflegers lag bis zur Vorlagenerstellung nicht vor. Nach telefonischer Rücksprache mit dem Pfleger deckt sich seine Stellungnahme im Wesentlichen mit den Stellungnahmen des AGFF sowie der Pflegerin des städtischen Grüns.

#### BUND Naturschutz in Bayern e.V.

*„Befürwortung der Linienführung entlang des Bahndammes, jedoch: Verschwenk des Weges unter der Bahnbrücke mit Aufschüttung stellt ein Abflusshindernis sowie ein*

*landschaftsfremdes Element dar. Flächen der Wegeführung sowie der Montagefläche berühren geschützte Biotopflächen. Es ist mit geringer Tragfähigkeit des Untergrunds zu rechnen, durch den Einsatz von Baumaschinen / Kränen ist mit einer Bodenverfestigung / Bodenverdichtung und einem dauerhaften Umweltschaden zu rechnen. Der Weg liegt im Überschwemmungsbereich und könnte bei Überschwemmungen nicht genutzt werden. Forderung einer Neutrassierung auf der Nordseite der Bahnbrücken, als hochwasserfreier Steg. Eine saP ist durchzuführen, nördlich des Bahndammes ist das Vorkommen von Zauneidechsen bekannt.“*

Stellungnahme TfA:

Mittels hydraulischen Simulationsberechnungen des Überschwemmungsbereiches zeigt sich, dass es zu keinen relevanten Veränderungen auf die flächenhafte Ausbreitung des Überschwemmungsgebietes kommt, und dass durch Abtrag des rechten Vorlandes erforderliches Retentionsvolumen ausgeglichen werden kann.

Ein hochwasserfreier Steg auf der Nordseite, wie gefordert, stellt ebenfalls ein landschaftsfremdes Element dar. Im Zuge der Planungs koordinierung hat das WWA Nürnberg eine derartige Konstruktion bereits ablehnend bewertet.

Zudem wäre hierdurch die Zugänglichkeit / Zuwegung zu den anliegenden Wiesengrundstücken nicht gegeben. Der Weg ist nur mittels einer Gestattung durch die DB AG zur Nutzung als Rad- und Fußweg möglich, die Zuwegung von Wartungsfahrzeugen der DB AG ist stets aufrecht zu erhalten. Dies wäre bei Ausbildung eines hochwasserfreien Steges nicht zu gewährleisten.

Bzgl. des Sachverhalts saP und Variante auf der Nordseite wird auf die Stellungnahme zur Pflegerin des städtischen Grüns verwiesen. Eine Zustimmung durch die DB AG für eine Trassierung auf der Nordseite liegt nicht vor.

Der beschriebene Flächeneingriff sowie die Auswirkungen auf den Naturschutz soll innerhalb der Ergänzung zur vorliegenden saP, welche eine Variante auf der Südseite der Bahn bereits empfiehlt, sowie des zu erstellenden landschaftspflegerischen Begleitplans gewürdigt werden.

#### Seniorenrat

*„Senioren- und behindertengerechte Realisierung, insbesondere die Steigung der Rampe zur Brücke, Rad- und Fußweg sollte außerhalb des Brückenbauwerks auch 4 m breit sein, auch wenn dazu Grundsückszukauf notwendig wird. Oberflächengestaltung des Weges so, dass keine Gefährdung für Rollstuhlfahrer bzw. mit Rollatoren vorhanden sind.“*

Stellungnahme TfA:

Aufgrund der außerhalb des Brückenbauwerkes derzeit zur Verfügung stehenden Grundstücksverhältnisse auf der Westseite (Vacher Straße) kann derzeit nur die beschriebene Wegbreite von 2,5 bis 3 m durchgeführt werden. Daher ist der Weg als gemeinsamer Rad- und Fußweg geplant. Sollte aufgrund von Grunderwerb eine größere Wegbreite möglich sein, so wird eine Verbreiterung entsprechend angestrebt.

Aufgrund der vorhandenen und kaum zu verändernden geometrischen Verhältnissen im Bereich des Anschlusses des Weges an die Vacher Straße kann eine Überwindung von Höhenunterschieden von unter 6% hier nach derzeitigem Planungsstand nicht realisiert werden.

Die Oberflächengestaltung des Weges erfolgt in Asphaltbauweise.

Behindertenrat

„Rückfragen bzgl. Ausbildung und Breite sowie Steigung des Weges.“

- eine Abschließende Stellungnahme lag bis zur Vorlagenerstellung noch nicht vor -

Stellungnahme TfA:

Aufgrund der außerhalb des Brückenbauwerkes derzeit zur Verfügung stehenden Grundstücksverhältnisse kann derzeit nur die beschriebene Wegbreite von 2,5 bis 3 m durchgeführt werden. Daher ist der Weg als gemeinsamer Rad- und Fußweg geplant. Sollte aufgrund von Grunderwerb eine größere Wegbreite möglich sein, so wird eine Verbreiterung entsprechend angestrebt.

Da das Wesen eines gemeinsamen Weges die Rücksichtnahme aller Nutzer gegenseitig ist, kann hier nur auf die Rücksichtnahme der Radfahrer auf schwächere Verkehrsteilnehmer, wie z.B. Gehbehinderte, Kinder, etc. appelliert werden.

Aufgrund der vorhandenen und kaum zu verändernden geometrischen Verhältnissen im Bereich des Anschlusses des Weges an die Vacher Straße kann eine Überwindung von Höhenunterschieden von unter 6% hier nach derzeitigem Planungsstand nicht realisiert werden.

Kosten

Die Kosten für den Neubau der Wegeverbindung belaufen sich auf voraussichtlich rd. 3.600.000,00 € Brutto.

Auf die derzeitige Marktsituation mit einer Welle von permanent festzustellenden steigenden Preisen bzw. von den Kostenberechnungen teilweise stark abweichenden Submissionsergebnissen wird hingewiesen.

Fördermittel nach FAG werden bei der Regierung von Mittelfranken beantragt.

Als Mittel stehen auf der HHSt. 5900.9512.0000 zur Verfügung:

HH 2018:	200.000,00 €
HH 2019 VE*):	3.100.000,00 €
HH 2020 VE*):	<u>300.000,00 €</u>
	3.600.000,00 €

\*) Mittel bzw. deren Erhöhung wurden beantragt

Zeitliche Abwicklung

Die Bauausführung ist für das Jahr 2019 vorgesehen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten 3.600.000,00 €	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja 5.000,00 €
Veranschlagung im Haushalt			
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst. 5900.9512.0000 Budget-Nr.	im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh



## Beschlussvorlage

---

wenn nein, Deckungsvorschlag:

## Beteiligungen

Auftrag:	Käm beteiligt	an Tiefbauamt von	28.06.2018
Ergebnis:	Stellungnahme erfasst	Röhrs, Bernhard, Dr.	02.07.2018

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Tiefbauamt**

Fürth, 04.07.2018

*gez. Lippert*

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

Tiefbauamt

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 11.07.2018**

Protokollnotiz:

Beschluss:

**Beschluss:**