

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>Anlagen: 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.

Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der nunmehr vorliegenden vorläufigen Ergebnisse der Baugrunderkundung und der Feststellungen hinsichtlich des nicht tragfähigen Bodens bis auf eine Tiefe von ca. 7 m ab Geländeoberkante für die Bodenvorbereitungs- und Gründungsarbeiten zusätzliche Kosten in Höhe von rd. 600.000,00 € Brutto zu veranschlagen sind.

Die Kosten für den Neubau der Wegeverbindung belaufen sich somit auf voraussichtlich rd. 4.200.000,00 € Brutto.

Die zusätzlichen Mittel werden im Zuge der Haushaltsanmeldungen für das Jahr 2019 auf der HHSt. 5900.9512.0000 beantragt.

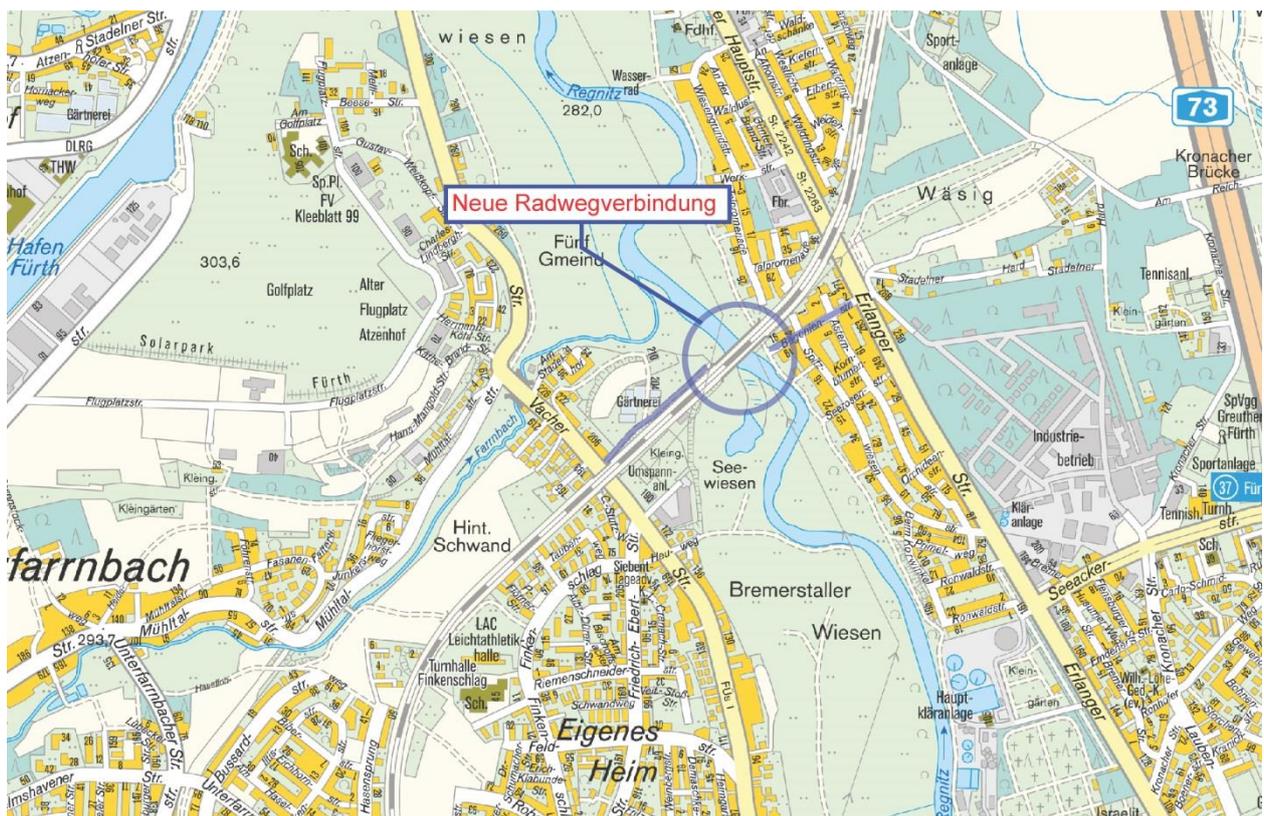
Sachverhalt:

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

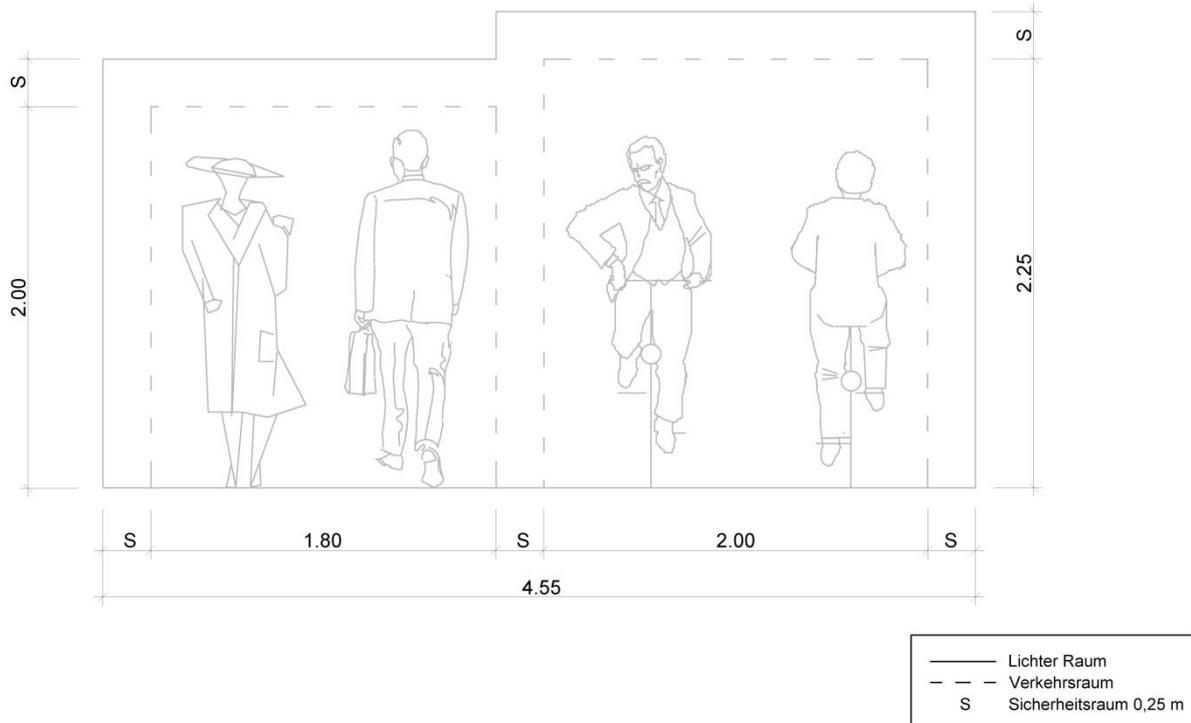
Beginnend ab der Vacher Straße sieht die Planung einen Radweg mit einer Breite von 2,50 m - 3,00 m vor. Generell liegt der Weg entlang des Bahndammes auf dem Gelände der DB AG. Die DB AG hat ihre grundsätzliche Zustimmung für dieses Vorhaben signalisiert, eine weitere Abstimmung erfolgt derzeit.

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 RAS 2006 mit einer lichten Breite von $\geq 4,55$ m.

In der Fortführung wird der Radweg auf die Begonienstraße geführt.

Regelschnitt auf dem Brückenbauwerk:

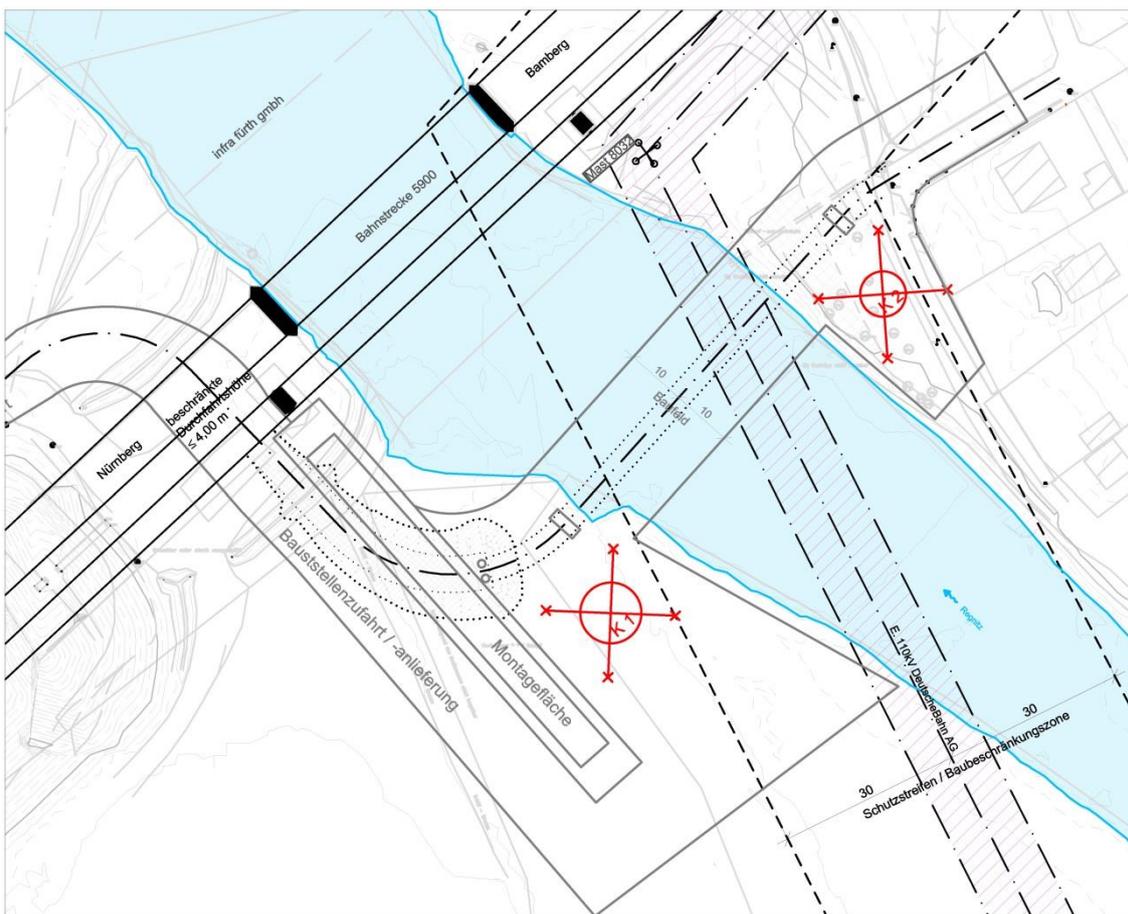


Ergebnisse der bisherigen Vorplanung

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 planen, 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 maßnahmennah 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 Retensionsausgleich 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 Wegführung 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 4.200.000,00 €	<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
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, 28.06.2018

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:

Auf Nachfrage von Herrn StR Riedel sichert die Verwaltung zu, bei der Baustelleneinrichtung auf geschützte Biotoparten Rücksicht zu nehmen und die Eingriffe so gering wie möglich zu gestalten.

Beschluss:

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.

Beschluss: einstimmig beschlossen

Ja: 15 Nein: 0 Anwesend: 15

Ergebnis aus der Sitzung: Stadtrat am 25.07.2018

Protokollnotiz:

Beschluss:

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.

Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der nunmehr vorliegenden vorläufigen Ergebnisse der Baugrunderkundung und der Feststellungen hinsichtlich des nicht tragfähigen Bodens bis auf eine Tiefe von ca. 7 m ab Geländeoberkante für die Bodenvorbereitungs- und Gründungsarbeiten zusätzliche Kosten in Höhe von rd. 600.000,00 € Brutto zu veranschlagen sind. Die Kosten für den Neubau der Wegeverbindung belaufen sich somit auf voraussichtlich rd. 4.200.000,00 € Brutto.

Die zusätzlichen Mittel werden im Zuge der Haushaltsanmeldungen für das Jahr 2019 auf der HHSt. 5900.9512.0000 beantragt.

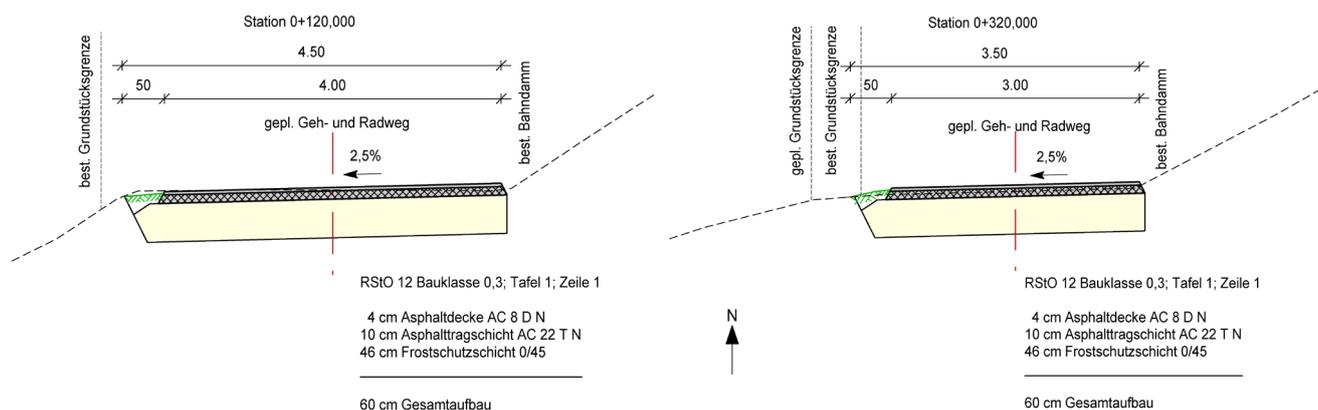
Beschluss: einstimmig beschlossen

Ja: 42 Nein: 0 Anwesend: 42

Ergänzende Erläuterungen zur Projektgenehmigung für die neue Rad- und Gehwegverbindung „Talquerung Regnitz“

Wegbreiten (außerhalb des Brückenbauwerkes):

Beginnend ab der Vacher Straße sieht die Planung nunmehr eine Regelbreite von 4,00 m vor, die Mindestbreite in Bereichen, welche an nicht städtische Grundstücke angrenzen beträgt 3,00 m:



Ergebnisse der Baugrunderkundung und Folgen:

Die Bohr- und Erkundungsarbeiten sind abgeschlossen. Derzeit laufen die Laboruntersuchungen zur Ermittlung der Kennwerte für die statischen Ermittlungen.

Aus den vorliegenden Ergebnissen der Felduntersuchungen können bereits folgende Schlüsse gezogen werden:

a) Gründung der Geh- und Radwegbrücke:

Widerlager und Pfeiler werden auf Ort betonbohrpfählen (ca. 20 m Pfahlänge, je nach statischer Vordimensionierung) gegründet.

b) Gründung der Wegerampe hinter dem westlichen Widerlager:

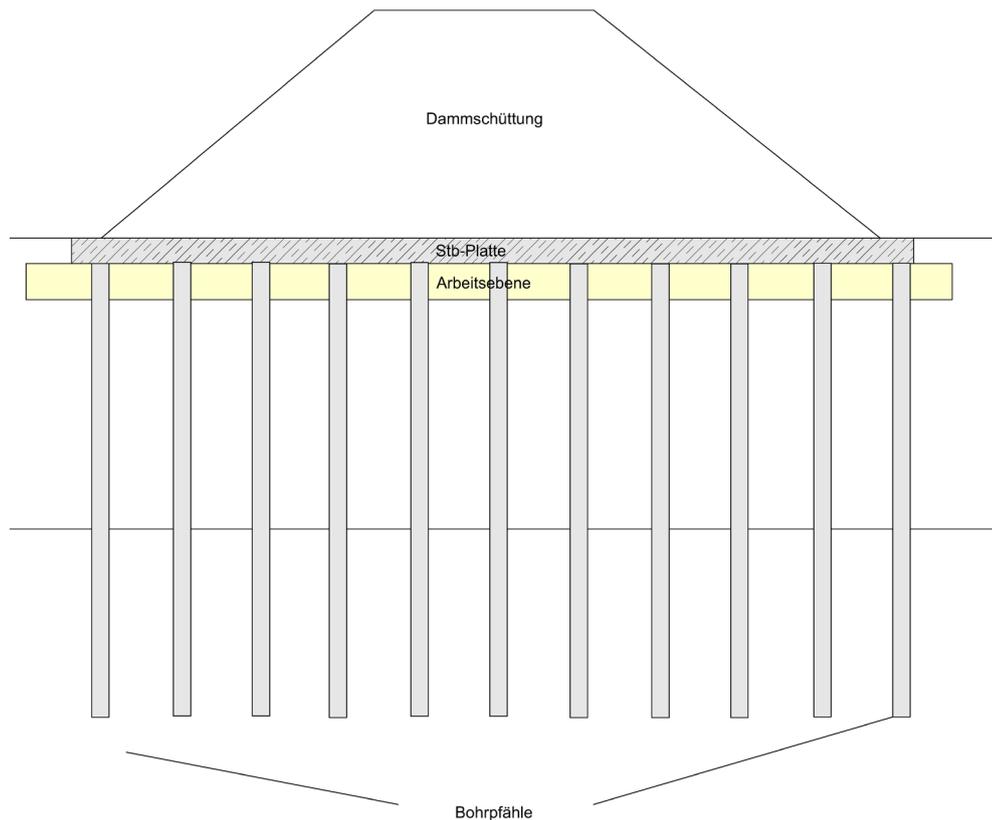
Auf Grund der Auswertung der Baugrunduntersuchung ist bis ca. 7 m unter der Geländeoberkante nicht tragfähiger Boden vorhanden. Eine Baugrundverbesserung ggf. mit „aufgeständerter Bodenplatte“ ist unumgänglich.

D.h., die Dammschüttung wird auf einer Stahlbetonplatte errichtet, welche auf Ort betonbohrpfählen gegründet wird und welche die Lasten in den tragfähigen Untergrund abträgt.

Für die Herstellung der Bohrpfähle muss zunächst eine Arbeitsebene hergerichtet werden, die für schwere Baugeräte befahrbar ist. Die Anordnung und Dimensionierung der Bohrpfähle müssen statisch berechnet werden.

Nachfolgende Skizze erläutert den schematischen Aufbau:

Skizze schematischer Aufbau Rampe zur Brücke (Westseite):



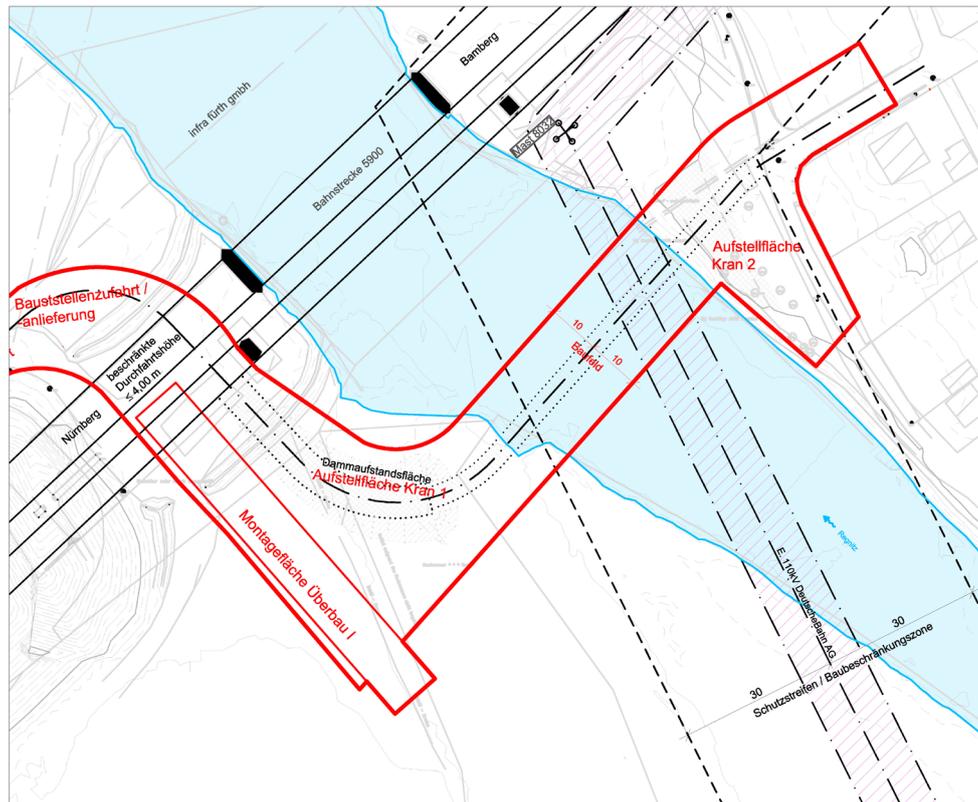
c) Arbeits- und Montageflächen:

Auch in den temporär genutzten Arbeits- und Montageflächen steht ein wie vorbeschriebener Baugrund an, d.h., für ein Befahren mit Baufahrzeugen bzw. für das Aufstellen eines Schwerlastkranes sind eine geeignete Untergründertüchtigung (z.B. Bodenaustausch, geogitterbewehrt) und ggf. zusätzliche Gründungspfähle (für Kran) durchzuführen.

Flächenbedarf:

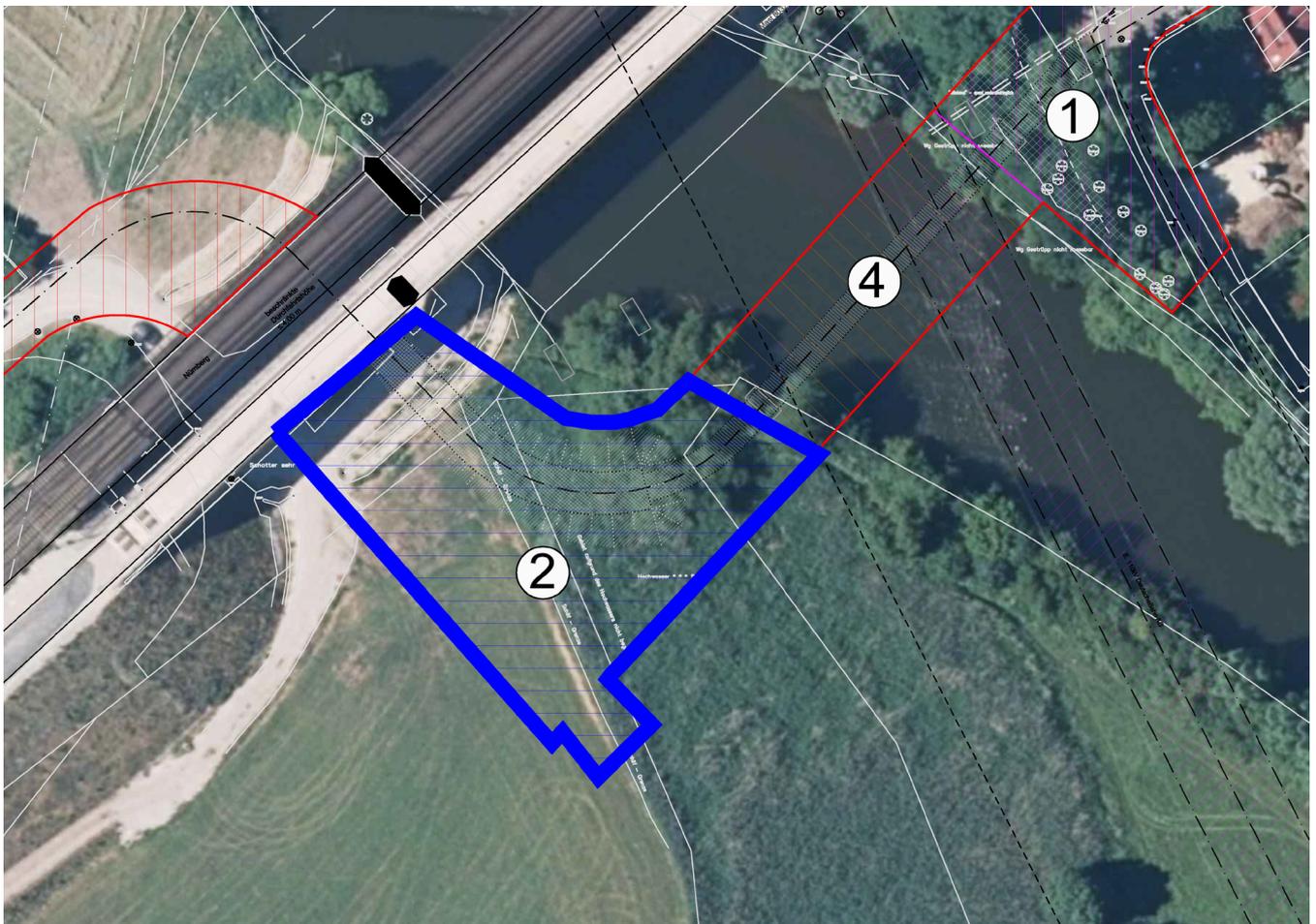
Um die flächenmäßigen Eingriffe in die bestehende Ökologie auf ein Mindestmaß zu beschränken sowie um Kosten für die erforderliche Bodenertüchtigung zu senken wurde das ursprünglich gewählte Baufeld für die Herstellung der Unterbauten und für die Montage des Fachwerküberbaus optimiert bzw. soweit eingeschränkt, dass dennoch für die Bauausführung ein gerade noch ausreichender Platzbedarf vorhanden ist.

Dabei wurde der Anteil der benötigten Biotop-/Schilffläche bzw. der Anteil der ursprünglich dargestellten Fläche umfangreich reduziert:



Die nunmehr benötigte Wiesenfläche befindet sich nicht im Grundbesitz der Stadt Fürth.

Das Liegenschaftsamt wurde mit der Aufgabe der Anmietung der Fläche für die Dauer der Arbeiten vor Ort bereits betraut.



Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung:

Gemäß der bisher erstellten saP lassen sich die Ausgleichserfordernisse im Wesentlichen vor Ort erfüllen.

Die Beobachtungen des Gutachters vor Ort für die Ergänzung der Baustelleneinrichtungs-/Montageflächen sind abgeschlossen, das ergänzende Gutachten für die Baustelleneinrichtungsflächen wird derzeit erstellt.

Die Ergebnisse werden in einem noch zu erstellenden landschaftspflegerischen Begleitplan entsprechend bewertet, ein sich ergebender ökologischer Ausgleich umgesetzt bzw. ausgeglichen.

Kosten

Aufgrund der nunmehr vorliegenden vorläufigen Ergebnisse der Baugrunderkundung und der Feststellungen hinsichtlich des nicht tragfähigen Bodens bis auf eine Tiefe von ca. 7 m ab Geländeoberkante sind für die Bodenvorbereitungs- und Gründungsarbeiten zusätzliche Kosten in Höhe von rd. 600.000,00 € Brutto zu veranschlagen.

Die Kosten für den Neubau der Wegeverbindung belaufen sich somit auf voraussichtlich rd. 4.200.000,00 € Brutto.

Die zusätzlichen Mittel werden im Zuge der Haushaltsanmeldungen für das Jahr 2019 auf der HHSt. 5900.9512.0000 beantragt.

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

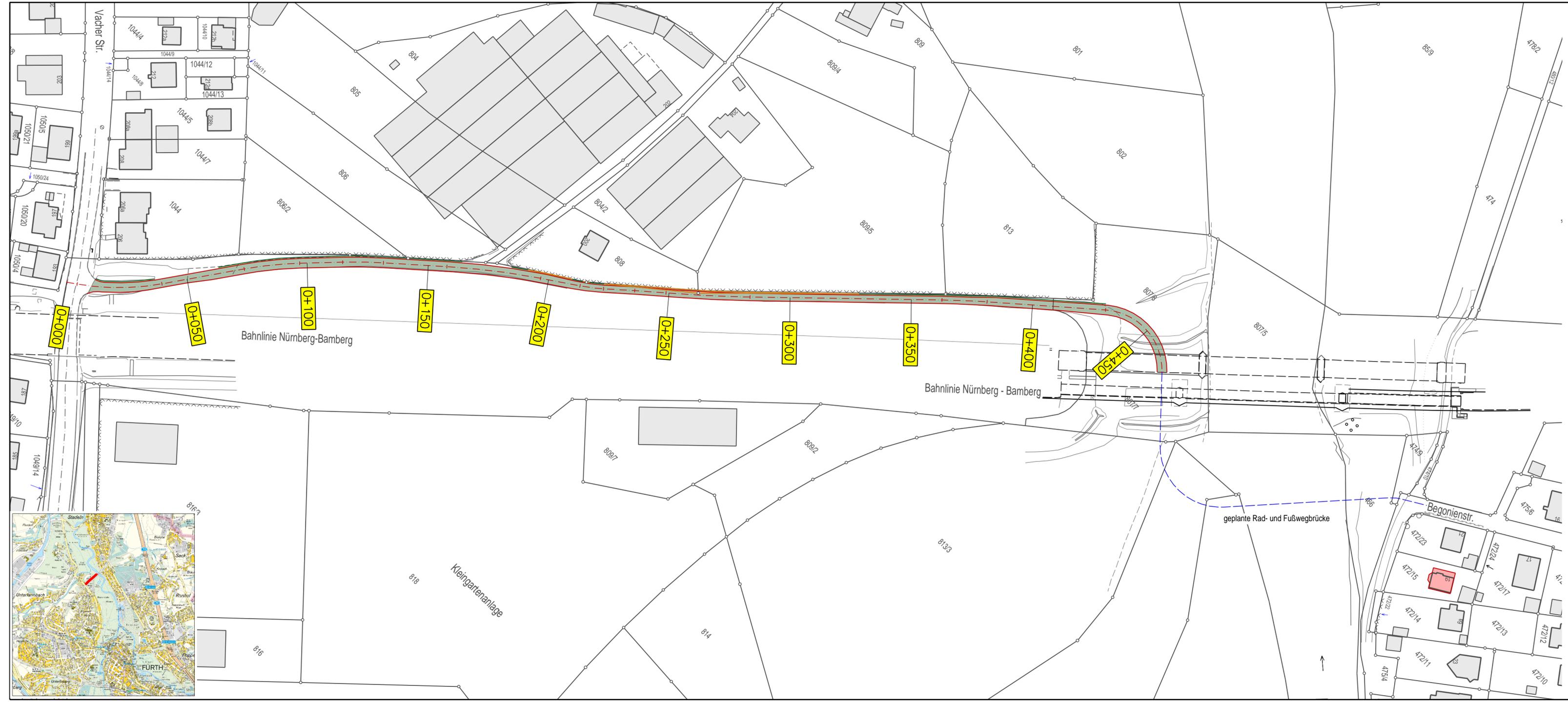
I. Stellungnahme der Kämmerei

Im aktuellen Entwurf der Mittelfristigen Investitionsplanung 2018-2022 ist die Maßnahme wie in der Beschlussvorlage beschrieben veranschlagt worden. Zudem sind in Abstimmung mit Rf. V, TfA Fördermittel von insgesamt 1,8 Mio. € verteilt auf die Jahre 2020 und 2021 angesetzt worden.

II. BMPA/SD als Anlage zur Vorlage Nr.: TfA/253/2018

2. Juli 2018
Käm

gez. Dr. Röhrs, Amtsleiter
Unterschrift



Legende

Flächen

	Gepl. Radweg		Bankett		Gründerwerb Stadt Fürth
--	--------------	--	---------	--	-------------------------

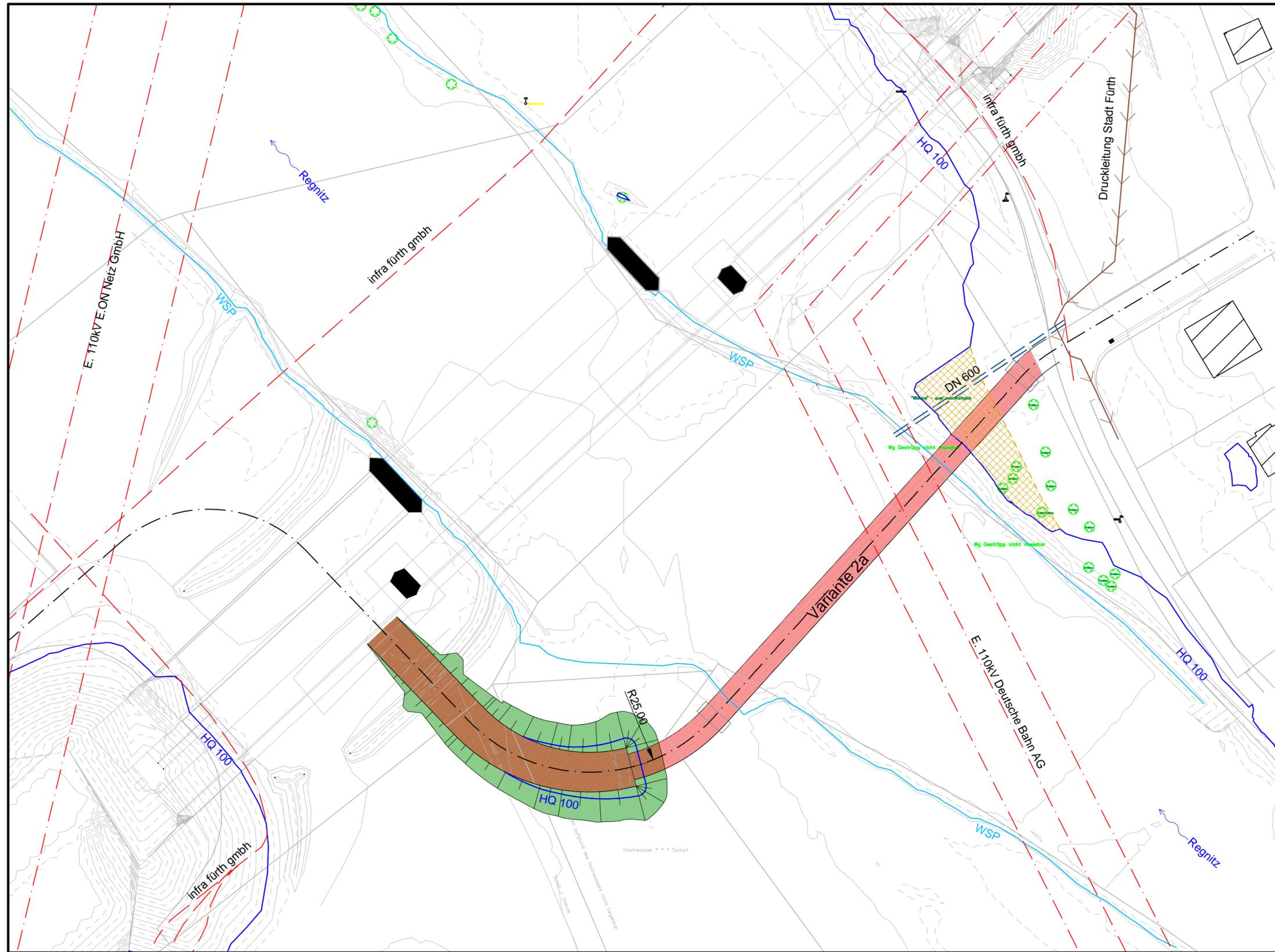
TIEFBAUAMT

Projekt:
Talquerung der Regnitz
 Vacher Str. - Begonienstr.

Bearbeitungsstand:	Vorentwurf / VORABZUG		
Plotdatei:	evTqVBgb.sda	Datum:	25.04.2018
Plan:		bearb.:	Pf
Datum:	25.04.2018	gepr.:	
Maßstab:	1:1000	Unterlage / Blatt-Nr.:	5
		Planinhalt:	Lageplan

Vorhabensträger:
 Stadt Fürth - Tiefbauamt
 Hirschenstraße 2
 90762 Fürth

Fürth, den
TIEFBAUAMT
 gez. Postl

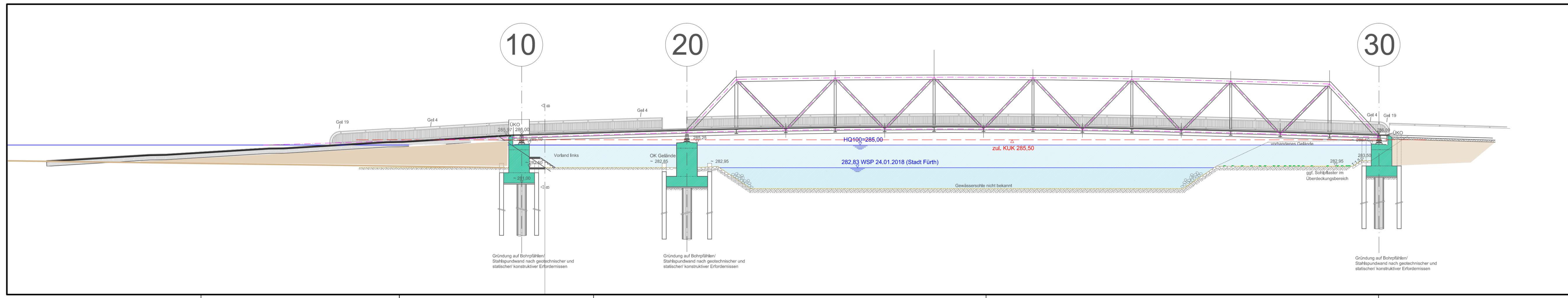


Legende:

 möglicher Geländeabtrag

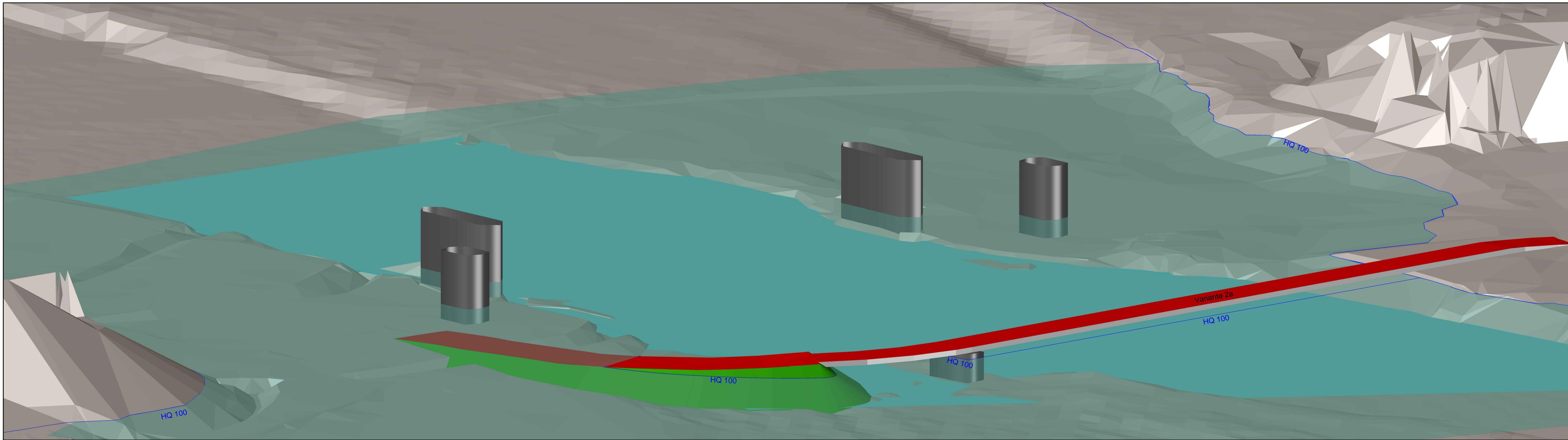


01	14.03.18	hk	fp		Varianten getrennt
Rev.-Nr.:	Datum:	bearbeitet:	gezeichnet:	geprüft:	Revisionsmitteilung:
Bauherr:					
Stadt Fürth		gez. Pösl			
Bauvorhaben:					
Neubau Regnitzbrücke					
Vorplanung / VORABZUG					
Plan / Bauteil:					
Lageplan, schematisch					
Variante 2a mit Sparten					
	Datum:	Name:	Anlage Nr.:	Plan Nr.:	Landshut, 06.03.2018
bearbeitet:	März 2018	hk	01	002	
gezeichnet:	März 2018	fp			
geprüft:	März 2018	hk	Projekt Nr.:	1.17063 OB.0	Maßstab:
Plancodierung:			117063-2-LP-01-002-01-P		1 : 500



VORABZUG

Rev.-Nr.:	Datum:	bearbeitet:	gezeichnet:	geprüft:	Revisionsmitteilung:
Bauherr:					
Stadt Fürth					gez. Pösl
					
Bauvorhaben:					
Talquerung über die Regnitz					
Neuerrichtung einer					
Rad- und Fußwegbrücke					
Entwurfsplanung					
Plan / Bauteil:					
Längsschnitt A-A Brücke					
	Datum:	Name:	Anlage Nr.:	Plan Nr.:	
bearbeitet:	Jun. 2018	hk	XX	001	
gezeichnet:	Jun. 2018	tc			
geprüft:	Jun. 2018	hk			Projekt Nr.: 1.17063 OB.0
Plancodierung: 117063-3-RQ-XX-001-00-V					



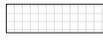
Rev.-Nr.	Datum	bearbeitet	gezeichnet	geprüft	Revisionsmitteilung
Bauherr: Stadt Fürth					
Bauvorhaben: Neubau Regnitzbrücke					
Plan / Bauteil: 3-D-Ansicht, schematisch Variante 2a					
Datum: Name: Anlage Nr.: Plan Nr.: Landshut, 06.03.2018					
bearbeitet:	März 2018	hk	03 001		
gezeichnet:	März 2018	fp			
geprüft:	März 2018	hk	Projekt Nr.: 1,17063 OB.0		Maßstab:
Plancodierung: 117063-2-SM-03-001-00-P					





Flächenbedarf:

- ① 1.238 m²
- ② 3.926 m²
- ③ 4.986 m²
- ④ 983 m²

-  Erdaufrag/ Anrampung hinter Widerlager links
-  geplanter Überbau Geh-/ Radwegbrücke
-  Umgrenzung Baufeld
-  110 kV DB-Freileitung
-  Geländeabtrag im Vorland Widerlager rechts

Rev. Nr.:	Datum:	Bearbeiter:	gezeichnet:	geprüft:	Revisionsmitteilung:
Bauherr:					
Stadt Fürth					
Bauvorhaben:					
Talquerung über die Regnitz Neuerichtung einer Rad- und Fußwegbrücke					
Entwurfsplanung					
Plan / Baueit:					
Lageplan Baufeld					
Datum:	Name:	Anlage Nr.:	Plan Nr.:	Landshut, 08.06.2018	
bearbeitet:	Jun. 2018	fk	XX	001	
gezeichnet:	Jun. 2018	to			
geprüft:	Jun. 2018	fk	Projekt Nr.:	1.17063 OB.0	
Plancode:	117063-3-LP-XX-001-00-P			Maststab:	1 : 500