

## Verlängerung des Radweg am Wiesengrund | Ausbau Schotterweg | Gegenüberstellung

**Variante 1:** Der unten gelegene Schotterweg wird ausgebaut und gehört dann dem Radverkehr, der bisherige R/F-Weg wird zum reinen Gehweg

**Variante 2:** Radfahrer bleiben oben auf dem bisherigen R/F-Weg, Fußgänger laufen unten auf dem Schotterweg. Kein Ausbau; Sitzbänke werden vom R/F-Weg nach unten verbracht. Generelle Trennung R und F.

### SVA

Das Problem ist u.E. nur schwer lösbar. Der Rad- und Fußweg entlang der Pegnitz kommt von Nürnberg her als gemeinsamer Rad- und Fußweg an und setzt sich in dieser Qualität in Fürth fort. U.E. ist der „obere“ Weg für eine gemeinsame Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger ausreichend, da durch die nahe Flussaue dort auch eine starke Fußgängerfrequenz besteht und auch Radfahrer jederzeit auf Sicht fahren müssen. Eine Beschränkung des oberen Weges auf den Radverkehr würde zwar rechtlich machbar sein, da mit dem unteren Schotterweg eine Alternative besteht, aber wenn schon in der Innenstadt am neuen Wochenmarkt sich der Radweg nicht durchsetzen lässt, wird es im östlichen Stadtpark zweimal nicht möglich sein.

**Das SVA plädiert dafür, die Regelung so zu belassen wie sie ist.**

### OA/U

Um Konflikte zwischen den Anforderungen des Natur- und Artenschutzes und der Förderung des Radverkehrs von vornherein zu reduzieren, sollten beim Radwegebau folgende Eckpunkte beachtet werden:

Eingriffe in wertvolle Landschaftsbestandteile und/ oder gesetzlich geschützte Biotop sollten so gering wie möglich gehalten werden. In die Betrachtung sind dabei auch notwendige Baustraßen und Lagerflächen mit einzubeziehen. Für ein Vorhaben ist jeweils ein Landschafts-pflegerischer Begleitplan mit **Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung** zu erstellen.

Außerdem ist zu untersuchen, inwieweit **artenschutzrechtliche Belange** betroffen sind, bzw. durch Vermeidungsmaßnahmen entsprechende Betroffenheiten umgangen werden können. In die Betrachtung ist dabei auch eine gegebenenfalls geplante Beleuchtung einzubeziehen. Aufgrund der negativen Auswirkungen von Licht auf nachtaktive Insekten, Amphibien, Fledermäuse, Pflanzen und Ökosysteme, insbesondere im sensiblen Talraum, sollte darauf soweit wie möglich verzichtet werden.

Aus naturschutzfachlicher Sicht sollte geprüft werden, ob eine Asphaltierung des Radweges notwendig ist. Asphaltwege haben eine starke Isolations- und Trennwirkung auf die Tierwelt, insbesondere auf flugunfähige, bodenlebende Kleintiere wie z.B. Amphibien und Reptilien oder flugunfähige Insekten wie z.B. Laufkäfer. Deswegen sollte untersucht werden, ob eventuell ungebundene Mineralstoffgemischdecken (wie z.B. am Isarufer in München im Einsatz) eine mögliche Alternative zur Asphaltierung darstellen können, um fortschreitende Fragmentierung der Landschaft durch eine weitere ökologische Barriere zu vermeiden.

### Fürth PI Verkehr

Unsere Tendenz geht nach längeren Überlegungen zu Variante 2. Auch wenn man die Kosten außer Acht lässt – der geschotterte Weg mit seiner direkten Verbindung an die Wiese und das Wasser übt auf Spazier- und Gassigänger wohl die stärkere Anziehungskraft aus. Zumindest kann man das so beobachten.

Grundsätzlich ist eine strikte Trennung von Fuß- und Radverkehr absolut wünschenswert. Allerdings schätzen wir die **Umsetzung** durch die Verkehrsteilnehmer genauso ein wie Sie - **illusorisch**. Eine Vermischung wird sich leider nie gänzlich vermeiden lassen.

Trotzdem begrüßen wir diesen Vorstoß und sollten den Versuch wagen

### ADFC Fürth

Die Grundsituation ist in der Tat schwierig. Da wir in jedem Fall die Gefahr sehen, dass die Menschen, ob mit Rad oder zu Fuß, auch weiterhin diese beiden Wege nutzen werden.

Trotzdem würden wir vorschlagen, zunächst für einen **befristeten Zeitraum** (z.B. 6 Monate) die **Variante 2** auszuprobieren, und zwar in der Form, dass nur der nördliche Weg zum Fahrradweg erklärt wird und der nicht asphaltierte südliche Weg als Fußgängerweg ausgeschildert wird. Also ohne weitere Umbaumaßnahmen.

In dieser Zeit sollte man dann prüfen, ob diese Variante angenommen wird und die Trennung Fuß- und Radverkehr praktiziert wird.

Ich persönlich bezweifel aber, dass dies beherzigt wird, denn wir haben bereits andere Erfahrungen gemacht (Ludwigsbrücke, weiterer Verlauf zum Friedhofssteg, aber auch im Bereich zwischen Karlssteg und Ludwigsbrücke). Zudem wäre dies nun der einzige Bereich im Pegnitzgrund, wo eine solche Trennung dann gelebt werden soll.

**Daher votieren wir für eine Variation des Vorschlags 1 – nennen wir ihn Vorschlag 3:**

Ausbau und Asphaltierung des südlichen Weges und Nutzung dieses Weges als kombinierten Geh- und Radweg (analog also wie im weiteren Verlauf).

Dafür Auflassen des nördlichen Weges und Entfernung des Asphalts sowie Ausschilderung als reinen Fußgängerweg. Beibehaltung der Bänke.

### SpA/Vpl

Durch die Veränderung der Beschaffenheit (Asphalt) des Weges werden die Radfahrer dann vermutlich den südlichen Weg nutzen. Und da dieser auch kürzer ist wird vermutlich das Verkehrsaufkommen der Radfahrer sich auf dem südlichen Weg abspielen. Fußgänger werden ebenfalls dann dort laufen. **Eine Trennung beider Verkehrsarten erscheint aus unserer Sicht schwierig.**

Ein Ausbau ist aus naturschutzrechtlicher Sicht sehr aufwendig und zeitintensiv