

## I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	15.03.2023	öffentlich - Beschluss

### Weiteres Verfahren zu Planung von Radverkehrsanlagen im Scherbsgraben

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

**Anlagen:**

Anlage 1\_2023-02-17\_Lageplan RVA Scherbsgraben  
 Anlage 2\_128104\_Klimaprüfung  
 Anlage 3\_128104\_Klimaprüfung\_Auswertung

### Beschlussvorschlag:

Der Vortrag der Referentin dient zur Kenntnis.

Beschlussoptionen:

1. Der dargestellte Lageplan (Anlage 1) wird als Vorplanung beschlossen. Das Parken am Fahrbahnrand wird zugunsten von Radverkehrsanlagen aufgegeben.
2. Die Parkplätze sollen in der Bilanz weiterhin erhalten bleiben. Radverkehrsanlagen können erst nach Realisierung eines Parkplatzes auf angrenzender DB-Ausgleichsfläche hergestellt werden. Hierfür wird die Suche nach geeigneten Ausgleichsflächen zum Tausch mit der Fläche der DB fortgeführt. Dies wird seit 2020 versucht. Eine Umsetzung verzögert sich somit erheblich.

### Sachverhalt:

Die Planungen der Radverkehrsanlagen im Scherbsgraben haben insbesondere durch das im Radverkehrskonzept 2022 ([SpA/1008/2022](#)) beschlossene Radnetz neue Bedeutung erlangt. Der betrachtete Abschnitt zwischen Einmündung Parkstraße und Anwesen Nr. 44 ist Teil der Vorrangroute 8 (Abbildung 1) und soll damit nach entsprechendem Standard ausgebaut werden. Zudem ist die Straße Scherbsgraben Teil der beschlossenen Maßnahmenliste zum Radverkehrskonzept ([SpA/1032/2023](#)). Zur Umsetzung stehen zwei Varianten zur Auswahl, die Verwaltung empfiehlt die Option 1.



Abbildung 1: Netzausschnitt RVK2022

Eine zeitnahe Herstellung von Radverkehrsanlagen im Scherbsgraben kann unter Verzicht auf 10 Parkplätze erfolgen (Option 1). Um die Parkplätze in der Bilanz zu erhalten sind Grundstücksfragen insbesondere zu Ausgleichsflächen mit der DB zu klären. Die Herstellung von Radverkehrsanlagen würde sich dadurch erheblich verzögern (Option 2). Der Bedarf nach öffentlichen Parkplätzen wird in diesem Abschnitt als gering eingeschätzt, weshalb die Verwaltung Option 1 empfiehlt um eine zeitnahe Verbesserung für den Radverkehr herbeizuführen..

### Zu Option 1:

*Der dargestellte Lageplan (Anlage 1) wird als Vorplanung beschlossen. Das Parken am Fahrbahnrand wird zugunsten von Radverkehrsanlagen aufgegeben.*

Entlang des Scherbsgrabens besteht derzeit keine Radinfrastruktur, sodass der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr und an den Zwangspunkten gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt wird. Entlang des Scherbsgrabens verläuft die Vorrangroute (VR) 8 und kreuzt an der Lindenstraße mit der Vorrangroute 5.

Das heutige Parken wird vom Fahrbahnrand auf zwei befestigte Parkstreifen (35 m, ca. 6 Parkplätze) auf Höhe des Kleingartenvereins verlegt. Da diese auf städtischem Grund, außerhalb der DB-Ausgleichsfläche, hergestellt werden können sind keine Konflikte mit der DB-Fläche zu erwarten. Es entfallen insgesamt ca. 10 öffentliche Parkplätze.

Im Scherbsgraben besteht zwischen Einmündung Lindenstraße und Anwesen 44 eine Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Norden (bergab). Der Abschnitt bis nördlich der Bahnunterführung im Scherbsgraben liegt im Bereich der Tempo-30 Zone ([SVA/0329/2023](#)) und auf der Bahnbrücke gilt Tempo 10, da hier der Fußverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Die Verkehrsbelastung liegt bei < 5.000 Kfz/Tag. Damit ist eine Führung im Mischverkehr bergab vertretbar und entspricht, bei Tempo 30, den Anforderungen an eine Vorrangroute. Daher soll eine Erweiterung der Tempo-30 Zone bis zur Lindenstraße oder streckenbezogenes Tempo 30 eingerichtet werden. Der Fahrbahnquerschnitt (abschnittsweise < 6,00 m) lässt keine beidseitigen Schutzstreifen zu, was zudem nicht dem Vorrangroutenstandard entspricht. Die Einfahrt in den Scherbsgraben ist auf Fahrzeuge mit 3,30 m Höhe beschränkt. Es besteht ein Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t (Z253), sodass nicht mit Schwerverkehr zu rechnen ist.

Den definierten Anforderungen für Vorrangrouten im Radverkehrskonzept entsprechend wird der Radfahrstreifen bergauf mit einer Breite von 2,00 m angelegt. An den baulichen Engstellen der Unterführung und der Brücke kann aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte kein Vorrangroutenstandard erreicht werden. Im Besonderen müssen die Brückenkappen durch Betonleitwände gegen Aufprall geschützt werden. Bei einer künftigen Brückenerneuerung (Eisenbahnbrücke Nürnberg – Würzburg) werden angemessene Breiten zur Führung des Rad- und Fußverkehrs vorgesehen.

Der Gehweg in der Bahnunterführung kann, unter Berücksichtigung der Schleppkurven, nicht verbreitert werden. Hier bleibt die Regelung „Gehweg, Radverkehr frei“ mit Z1022-10 bestehen. Da nördlich der Unterführung die Gehwegsauffahrt derzeit in spitzem Winkel und ohne Nullabsenkung erfolgt, wird zur Erleichterung eine Rampe mit rechtwinkliger Materialüberfahrt auf Höhe der Ausfahrt von Anw. 44 hergestellt.

Die Planung wurde im Jour-Fixe „Runder Tisch Radverkehr“ vorgestellt und einstimmig so begrüßt. Die Wünsche und Anregungen der Teilnehmer:innen wurden beachtet.

Zu Option 2:

Die Parkplätze sollen in der Bilanz weiterhin erhalten bleiben. Radverkehrsanlagen können erst nach Realisierung eines Parkplatzes auf angrenzendem DB-Grundstück hergestellt werden. Hierfür wird die Suche nach geeigneten Ausgleichsflächen zum Tausch mit der Fläche der DB fortgeführt. Dies kann zu einem deutlichen zeitlichen Verzug führen.

Planungen zu Radverkehrsanlagen im Scherbsgraben wurden bereits 2012 in das Kleinmaßnahmen- und Lückenschlussprogramm (RVK15) aufgenommen und eine Vorplanung erarbeitet. Da im Zuge der Planung das Fahrbahnrandparken (100 m, ca. 16 Parkplätze) entfällt, wurde auf Flächen der DB ein Parkplatz als Ersatz angedacht. Die dafür zu verwendende Schotterrasenfläche ist jedoch bereits Ausgleichsfläche für Bahnprojekte. Um diese Fläche für den Parkplatz nutzen zu können, muss eine städtische Ausgleichsfläche an anderer Stelle für einen Tausch gefunden werden.

Der Scherbsgraben ist im betrachteten Abschnitt überwiegend anbaufrei. Die Gebäude auf westlicher Seite sind über Im Lottersgarten erschlossen. Östlich befindet sich ein Kleingartenverein mit eigener Zufahrt. Im näheren Umfeld befindet sich kein weiterer Standort, bei dem größerer Publikumsverkehr mit Auswirkung auf die Parkplätze zu erwarten ist. Lediglich bei Angehörigen und Besucher:innen des Kleingartenvereins wird ein geringer Bedarf erwartet. Aus verkehrsplanerischer Sicht sind die in Anlage 1 dargestellten öffentlichen Parkplätze als ausreichend anzusehen.

Um den Parkplatz zu realisieren, muss im weiteren Verfahren die Suche nach alternativen Standorten für ökologische Ausgleichsmaßnahmen intensiviert werden, sodass man die notwendigen Ökowertepunkte erreichen kann. Hierfür müssen Flächen gesucht und identifiziert werden, die sich für einen Ausgleich durch z.B. Baum- oder Heckenpflanzung oder sonstige Standortaufwertungen eignen. Gleichzeitig muss die Bahn die Bereitschaft für einen Tausch der Flächen zeigen.

Empfehlung der Verwaltung:

Zur Förderung des Radverkehrs und zum Ausbau des Vorrangroutennetzes wird von Seiten der Verwaltung die Option 1 empfohlen. Aus Sicht der Verwaltung sollte die Herstellung von Radverkehrsanlagen im Scherbsgraben Vorzug erhalten. An dieser Stelle wird nur ein geringer Bedarf für öffentliche Parkplätze gesehen. Diesem würde mit dem Parkstreifen in Option 1 Rechnung getragen. Dieses Projekt ist zudem Teil der Maßnahmenliste aus dem Radverkehrskonzept.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten	240.000 €		€
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:			

**Prüfung der Klimarelevanz:**

<input type="checkbox"/>	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
<input type="checkbox"/> -- Stark negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> - Negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> 0 Keine oder geringe Klimawirkung	<input checked="" type="checkbox"/> + Positive Klimawirkung	<input type="checkbox"/> ++ Stark positive Klimawirkung
<b>Begründung:</b> <input type="checkbox"/>				
<b>Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):</b>				

**Beteiligungen**

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

Fürth, 16.02.2023

*gez. Lippert*

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

Stadtplanungsamt Frühauf, Felix	Telefon: 0911/974-3348
------------------------------------	---------------------------

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 15.03.2023**

Protokollnotiz:

Die Mitglieder des BWA haben sich mehrheitlich für die Beschlussvariante 1 entschieden, mit der Bedingung, dass sich das Ordnungsamt mit der DB zeitnah in Verbindung setzt um eine alternative Fläche für die Eingriffs- Ausgleichsmaßnahmen zu eruieren, damit die aktuelle Eingriffs- und Ausgleichsfläche als Parkplatz genutzt werden kann. Das Ordnungsamt berichtet innerhalb der nächsten 2 Monate.

Beschluss:

Der Vortrag der Referentin dient zur Kenntnis.

Der dargestellte Lageplan (Anlage 1) wird als Vorplanung mit dem zusätzlichen Prüfauftrag des OA mit der DB und dem Bericht innerhalb der nächsten 2 Monate beschlossen. Das Parken am Fahrbahnrand wird zugunsten von Radverkehrsanlagen aufgegeben.

**Beschluss: mit Mehrheit beschlossen**

**Ja: 13 Nein: 2 Anwesend: 15**