

## I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	04.06.2025	öffentlich - Beschluss

### **Radverkehrsanlagen mit Parkstreifen am Scherbsgraben - Projektgenehmigung gem. Ziffer 2.5 für die Einleitung und Abwicklung städtischer Maßnahmen**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	<b>Folgende Referenzvorlage vorhanden: SpA/1037/2023</b>
<b>Anlagen:</b> Lagepläne 5.1 und 5.2 (Süd- und Nordteil)	

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Sitzungsvorlage des Baureferates wurde zur Kenntnis genommen.

Der Bauausschuss erteilt die Projektgenehmigung zur Errichtung von Radverkehrsanlagen und Parkständen am Scherbsgraben.

Die Gesamtkosten für das Projekt betragen ca. 110.000,- €. Es ist beabsichtigt, Zuwendungen nach dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ zu beantragen.

#### **Sachverhalt:**

##### **Ausgangslage**

Die Vorplanung Beschlussvariante 1 zur Errichtung von Radverkehrsanlagen am Scherbsgraben (von BW103 Brücke Parkstraße bis nach DB11 Brücke Am Scherbsgraben, Höhe Scherbsgraben 46) wurde im Bau- und Werkausschuss vom 15.03.2023 beschlossen. Im Beschluss wurde dem Ordnungsamt ein Prüfauftrag bzgl. alternativer Eingriffs-/Ausgleichsflächen und einer Parkplatzerrichtung auf Flächen der DB Netz AG erteilt. SpA berichtete in der BWA-Sitzung vom 05.06.2024 darüber (Ergebnis: Die Verhandlungen mit der DB waren nicht weiter zielführend), ein weiterer Prüfauftrag zu einer letzten Abstimmung mit der DB wurde darin dem Liegenschaftsamt erteilt. LA prüfte mit dem Ergebnis, dass die Flächen weiterhin bahnbetriebsnotwendig sind und nicht verkauft werden können (allenfalls wäre eine temporäre Anmietung möglich, diese wäre jedoch mit erheblichem Aufwand verbunden und damit nicht wirtschaftlich). Es blieb und bleibt deshalb beim ursprünglichen Vorplanungsbeschluss mit Radverkehrsanlagen anstelle von Parken am Fahrbahnrand sowie einer Errichtung von sechs neuen Längsparkplätzen.

Die Vorplanung wurde nun vom Tiefbauamt konkretisiert und wird hiermit zur Genehmigung vorgelegt.

### **Geplanter Ausbau**

An der Westseite des Scherbsgrabens wird gem. Radverkehrskonzept (SpA/1008/2022) bergauf ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen angelegt, die Fahrbahn wird ab der Lindenstraße als Einbahnstraße bergab befahren. Bergab wird der Radverkehr nach wie vor im Mischverkehr geführt, was bei der herrschenden Verkehrsbelastung (Beschränkung Brücke Parkstraße auf 3,30 m Höhe und 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht, damit kein Schwerverkehr) vertretbar ist. Eine Regelung Tempo 30 (Zone oder Streckenverbot) von der Scherbsgrabenbahnunterführung (o.g. DB11) bis zur Lindenstraße wird angestrebt, um auch im Mischverkehr den Vorrangroutenstandard für den Radverkehr zu erreichen. Die Entscheidung und diesbezügliche Anordnung obliegt dem Straßenverkehrsamt.

Nördlich der Scherbsgrabenbahnunterführung (dort sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden) wird der Radverkehr über eine Rampe auf den Gehweg geführt, unter der Unterführung bleibt es breitenbedingt bei der derzeitigen Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ (VZ 239 mit Zusatzzeichen VZ 1022-10 StVO), die Querschnittsaufteilung ändert sich nicht. Westlich der Unterführung im Bereich der Einmündung des Geh- und Radwegs von der Ritter-von-Aldebert-Straße erfolgt entsprechend eine Ausleitung auf den Radstreifen auf der Fahrbahn.

Im Bereich der Brücke Parkstraße ist aufgrund der sehr eingeschränkten Breite (Bestand, Betongleitwände) kein Radfahrstreifen möglich. Derzeit wie auch künftig muss hier der Fuß- und Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen etc. werden nördlich und südlich der Brücke Bordabsenkungen hergestellt und mit Bodenindikatoren (Blindenplatten) versehen. Die genaue Ausführung der (aufgrund des geringen, verfügbaren Platzes nicht explizit in der Norm DIN 32984 beschriebenen) Blindenplatten wird im Zuge der weiteren Planung mit der Behinderterbeauftragten abgestimmt. Neben der 2,85 m breiten Pkw-Fahrspur (Verkehrsraum eingeschränkt, auch aufgrund der westseitig danebenliegenden halbhohe Wand toleriert) wird ein min. 1,00 m breiter Streifen für Fußgänger und Radfahrer provisorisch markiert. Bei einer Brückenerneuerung werden angemessene Breiten für die Verkehrsteilnehmer vorgesehen.

Nördlich der Zufahrt zum Anwesen Scherbsgraben 49 und zu den Kleingärten werden insgesamt sechs Längsparkplätze in zwei Parkbuchten zu je drei Parkplätzen vorgesehen, die Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück der DB Netz AG bleibt bestehen. Die Längsparkplätze werden fahrbahnabgewandt mit einem gepflasterten Aussteigestreifen versehen, um ein sicheres Verlassen des Fahrzeugs auf Pflaster zu ermöglichen.

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt im Bestand von der Brücke Parkstraße bis einige Meter vor der Scherbsgrabenbahnunterführung in Richtung Westen zum best. Gehweg hin. Eine gesonderte Entwässerung der neuen Parkstände wird nicht errichtet. Vor der Unterführung wechselt die Querneigung Gefälle Richtung Osten. Vom Weg zur Ritter-von-Aldebert-Straße kommendes Oberflächenwasser wird in einen bestehenden, geringfügig zu versetzenden Sinkkasten geleitet. Überschüssiges Wasser quert wie im Bestand die Fahrbahn zu den dort vorhandenen Straßeneinläufen.

Die Längsparkstände werden mit Granitgroßsteinpflaster gepflastert und mittels Granitborden eingefasst. Die Aussteigestreifen werden mit Betonpflaster belegt und mittels Betonleisten gefasst.

Der Fahrbahnaufbau der Parkstände ist wie folgt vorgesehen:

- 16 cm Granitgroßsteinpflaster 16/16/16 cm
- 4 cm Hartgesteinsplitt 0/5 mm
- 30 cm Frostschutzschicht 0/45 mm

-----  
50 cm frostsicherer Gesamtoberbau

**Kosten**

Die Kosten belaufen sich auf ca. 110.000,- € brutto.

Es ist beabsichtigt, einen Antrag auf Gewährung von Zuwendungen nach dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ (Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund/BMV und den Bundesländern) bei der Regierung von Mittelfranken zu stellen. Der Regelfördersatz des Programms beträgt 75 %, bei finanzschwachen Kommunen 90 % der förderfähigen Ausgaben.

**Zeitplan / weitere Vorgehensweise**

Abhängig von der Dauer des Zuwendungsverfahrens ist vorgesehen, die Radverkehrsanlagen und Parkplätze sobald als möglich, spätestens zu Beginn des Jahres 2026 zu errichten. Die Bauzeit wird voraussichtlich ca. 4 Wochen betragen.

**Finanzierung:**

<p>Finanzielle Auswirkungen</p> <p><input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja</p> <p>Gesamtkosten 110.000,- €</p>	<p>jährliche Folgekosten</p> <p><input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja</p> <p>Unterhaltsmaßnahmen; nicht bezifferbar</p>
<p>Veranschlagung im Haushalt</p> <p><input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja Hst. 5900.9520.0000 Budget-Nr. im <input type="checkbox"/> Vwhh <input checked="" type="checkbox"/> Vmhh</p>	
<p>wenn nein, Deckungsvorschlag:</p>	

**Prüfung der Klimarelevanz:**

<input checked="" 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 type="checkbox"/> + Positive Klimawirkung	<input type="checkbox"/> ++ Stark positive Klimawirkung
<p><b>Begründung:</b> Es handelt sich um eine Folgevorlage. Die Klimaprüfung wurde im Zuge der Vorplanung (Referenzvorlage SpA/1037/2023, BWA 15.03.2023) durchgeführt. Ergebnis: positive Klimawirkung.</p>				
<p><b>Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):</b></p>				

**Beteiligungen**

Auftrag:	Käm beteiligt	an Tiefbauamt von	23.05.2025
Ergebnis:	Kenntnis genommen	Röhrs, Bernhard, Dr.	26.05.2025

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Tiefbauamt**

Fürth, 22.05.2025

*gez. Lippert*

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

Tiefbauamt

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 04.06.2025**

Protokollnotiz:

Beschluss:

**Beschluss:**