Talquerung „Eigenes Heim“

hier: Antrag der Stadtratsfraktion „Bündnis 90/DIE GRÜNEN“ zum Umweltausschuß am 18.01.07

I. Vorbemerkung:

Die Sachbearbeiterin und Projektbeauftragte „Rad“ Frau Plack befindet sich bis 23.01.07 im Urlaub, die Teilnahme des Abteilungsleiters Verkehrsplanung ist wegen anderer dringlicher Termine im Zusammenhang mit dem Jubiläumsjahr nicht möglich. Es wird daher empfohlen, den TOP auf die nächste Sitzung des UA zu verschieben, zumal er derzeit keine hohe Priorität (Haushaltsmittel u.ä.) besitzt.

Zur Sache:

Das Projekt einer Fußgänger- und Radfahrerquerung zwischen der Ludwigbrücke/Flutbrücke im Süden und „Panzerstr.“ Im Norden stammt aus Mitte der 80er Jahre und wurde bestandteil des „Retzko-GVP“ (Beschlussfassung Feb. 1987). Anfang der 90er Jahre wurde in die Detailplanung eingestiegen, für das Vereinsprogramm 1993 des Naherholungsvereins Lorenzer Reichswald wurde die Maßnahme mit Beschluß des Stadtrates vom 27.05.1992 mit konkreten Kostenangaben gemeldet. Zuvor erfolgte eine Beratung im Bauausschuss (12.02.1992). Der Verein hatte das Projekt in sein Förderprogramm für 1993 aufgenommen.

Aufgrund der Bedenken der „Unteren Naturschutzbehörde“ wurde das Projekt am 30.06.1993 vom Stadtrat zurückgezogen. Als Alternative wurde ein Radweg an der S-Bahn-Brücke vorgeschlagen. Diese Maßnahme wurde mit den damals für die S-Bahn Verantwortlichen diskutiert. Es ergaben sich überschlägig Kosten von ca. 2 Mio DM nur an der Brücke, ohne Anschlüsse nach Westen oder Osten.

In der zweiten Hälfte der 90er Jahre wurde das Projekt wieder aufgenommen, dabei wurden mehrere Varianten miteinander verglichen. Es sind dies:

- Variante 1: Nördlich der Bahnbrücke
- Variante 2: Bahnbrücke
- Variante 3: Heuweg
- Variante 4: Feldstrasse

Der Naturschutzbeirat hat sich am 13.01.1998 mit dem Projekt befasst und die Varianten 3 und 4 abgelehnt (3:2 Stimmen). Der Umweltausschuss hat sich am 18.03.1999 mit dem Projekt befasst und die Variante 1 bevorzugt, die Variante 4 aber auch für denkbar gehalten. Der Baubeirat empfiehlt im Juli 1999 ebenfalls die Variante 1, der Stadtrat stimmt in seiner Sitzung am 28.07.1999 dieser Empfehlung zu. Die Deutsche Bahn stimmte unter Auflagen dieser Lösung zu, das Tiefbauamt ermittelte für diese Lösung am 27.07.1999 Kosten in Höhe von 2,355 Mio DM. Zum gleichen Zeitpunkt wurde auch für die ursprüngliche Lösung eine erneute Kostenschätzung durchgeführt, sie lautete auf 1,18 Mio DM. Darüber wurde im Baubeirat am 22.11.1999 berichtet, der Baubeirat sprach sich einstimmig für die Lösung „Heuweg“ – dem ursprünglichen Projekt – aus.

Im Januar 2003 wurde für alle 4 Lösungen eine vergleichende Betrachtung angestellt, die in der Anlage als Kopie dargestellt ist. Daraus geht eindeutig hervor, dass die Variante „Heuweg“ die günstigste Lösung ist, gefolgt von der Variante „Feldstr.“. Die Varianten „Nördlich Bahnbrücke“ und „Bahnbrücke“ fallen demgegenüber deutlich ab. Im April 2003 stellte schließlich die Regierung fest, dass es für keine der Lösungen einen Zuschuss aus dem Programm „Erholungseinrichtungen in der freien Natur“ geben wird. Mit diesen Feststellungen enden die Aufzeichnungen.

Ob weitere Gespräche zur Lösung der Problematik stattgefunden haben, ist hier nicht bekannt, sie sind jedenfalls nicht aktenkundig.

Zusammenfassung:

Das Stadtplanungsamt betont nochmals, dass die Querung der Regnitz etwa in der Mitte zwischen den vorhandenen Querungsmöglichkeiten sinnvoll ist, aber nur dann, wenn möglichst die benachbarten Siedlungsschwerpunkte miteinander verknüpft werden und die Talquerung von der deutlichen Mehrheit der potentiellen Nutzer problemlos erreicht werden kann. Mit einer umwegigen Führung, die möglicherweise noch deutliche Höhendifferenzen aufweist, wird keine Fußweg- und Radverkehrsförderung betrieben.

Die Bewertung aller denkbaren Varianten hat gezeigt, dass die ursprüngliche Lösung „Heuweg“ die günstigste ist – funktional und kostenmäßig. Selbstverständlich müssen auch andere Belange berücksichtigt werden, hier insbesondere naturschutzfachliche, dies ist allerdings möglich, wie die Umweltplanung festgestellt hat. Lösungen aufzuzeigen ist Sache der Fachämter, ein striktes Nein fördert nicht die Realisierung dieses wichtigen Projektes.

Bedauerlich ist, dass seit nunmehr 20 Jahren geplant wird, ohne dass sich eine Lösung abzeichnet.