

Verbesserungen bei der Radwegverbindung Aufseßplatz-Innenstadt
hier: **Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10.06.2003**
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.09.2003

- B e r i c h t -

Anmeldung

zur Tagesordnung des Verkehrsausschusses
am 04. März 2004
- öffentlicher Teil -

I. Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 10.06.2003 hat die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen den Antrag gestellt, die Stadt möge Verbesserungen bei der Radwegeverbindung vom Aufseßplatz in die Innenstadt beschließen und nennt die Weiterführung des Radweges vom Karl-Bröger-Tunnel bis zur Sterntor-Unterführung, die Vergrößerung der Abstände der Umlaufsperrn in der Unterführung selbst und die ganztägige Zulassung des Radverkehrs in der Fußgängerzone in der Vorden Stern gasse.

Auch im Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.09.2003 wird die Verwaltung gebeten, über geeignete Maßnahmen zu berichten, wie die Überquerung der Eilgutstraße sowie die weitere Verbindung bis zum Hallplatz für den Fahrradverkehr attraktiver und sicherer gestaltet werden könne.

Begründet werden die Anträge damit, dass es sich um eine wichtige Verbindung von der Südstadt in die Innenstadt handle und die Verkehrssituation am Nordausgang des Karl-Bröger-Tunnels und am Knoten Tafelhofstraße/Eilgutstraße unsicher bzw. schwierig sei.

1. Abschnitt Karl-Bröger-Tunnel – Sterntor-Unterführung

Für den Abschnitt zwischen Karl-Bröger-Tunnel und Sterntor-Unterführung liegt eine vom Verkehrsausschuss am 21.04.1994 beschlossene Planung vor, die eine Weiterführung des Radweges bis zur Eilgutstraße vorsieht. Im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung und künstlerischen Aufwertung der Unterführung sind verschiedene weitere Gestaltungsvorschläge erstellt worden. Eine alle Zielvorstellungen befriedigende Lösung konnte bisher nicht gefunden werden.

Allerdings lassen sich die Neuplanungen ohnehin nicht losgelöst von der Sanierung des Karl-Bröger-Tunnels durchführen. Diese könne nach Angaben der DB Netz AG wiederum nur im Zusammenhang mit Oberbaumaßnahmen erfolgen, wofür jedoch keine konkreten Termine genannt werden konnten. An dieser Situation werde sich nach Einschätzung der DB in den nächsten beiden Jahren nichts ändern.

Andererseits ist aufgrund des Unfallgeschehens auch kein unmittelbarer Handlungsbedarf ersichtlich. Die Analyse der Unfallstatistik seit 1999 hat weder am Ausgang des Karl-Bröger-Tunnels zur Sandstraße noch am Knotenpunkt Tafelhofstraße/Eilgutstraße Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern oder Radfahrern ergeben.

2. Sterntor-Unterführung

Die Sterntor-Unterführung stellt zwar für den Radverkehr ein sehr wichtiges Verbindungsglied zwischen Südstadt und Innenstadt dar, ist aber Fußgängern vorbehalten. Um das unberechtigte Befahren durch den Radverkehr zu unterbinden und das Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern insbesondere in Höhe des Treppenabgangs zu minimieren, wurden 1989 zwei Umlaufsperrn montiert.

Nicht absehbar, da seinerzeit noch nicht verbreitet, wurde bei der Wahl des Abstandes der Sperrgitter der Einsatz von Kindersitzen und Kinderanhängern. Ohne diese vom Fahrrad abzukoppeln ist ein Passieren der Sperren nicht möglich. Im Jahr 2001 wurden dann höhere Umlaufsperrn installiert, die bei Hochstellen des Warnschilds ein Durchschieben mit Kindersitzen ermöglichen sollten. In der Praxis stellte sich diese Lösung jedoch als zu kompliziert und aufwändig heraus, so dass auch weiterhin viele Bürgerinnen und Bürger und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club den Wunsch nach Vergrößerung der Abstände äußerten.

Mittlerweile wurde vor Ort erprobt, welche Abmessungen erforderlich sind, damit Fahrräder mit Kindersitz und Kinderanhänger durch die Umlaufsperrn geschoben werden können, gleichzeitig aber ein zügiges Durchfahren unterbunden wird. Demnächst wird am Ostbahnhof das neue System auf seine Alltagstauglichkeit geprüft werden. Sollte es sich bewähren und keine erhöhten Konflikte mit Fußgängern nach sich ziehen, werden auch die Abstände in der Sterntor-Unterführung entsprechend angepasst werden.

3. Vordere Sterngasse zwischen Hinterer Sterngasse und Hallplatz

Die Vordere Sterngasse ist zwischen Hinterer Sterngasse und Hallplatz als Fußgängerzone ausgewiesen, in der der Radverkehr während der Lieferzeit von 18.30 Uhr bis 10.30 Uhr zugelassen ist. Vor allem dem Berufs- und Ausbildungsverkehr ist damit die Möglichkeit gegeben, den Hallplatz auf direktem Weg zu erreichen.

Eine ganztägige Öffnung für den Radverkehr wird jedoch als skeptisch betrachtet, da die Querung der Klaragasse unübersichtlich ist und zu verkehrsstärkeren Zeiten dort Konflikte mit Kraftfahrzeugen nicht auszuschließen sind.

Eine verbesserte Verbindung für den Radverkehr von der Sterntor-Unterführung zum Hallplatz ergibt sich aber mit der Ende 2004 bevorstehenden Umgestaltung der Grasersgasse. Es ist vorgesehen, den Radverkehr auch in Gegenrichtung durch die Anlage eines Radweges an der Ostseite der Grasersgasse zu ermöglichen. Damit wird der Hallplatz zwar nicht in direkter, geradliniger Führung, aber mit einem nur unwesentlich längeren Weg vom Sterntor aus erreichbar sein.

II. Beilagen:

- Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10.06.2003
- Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.09.2003
- Schreiben der DB Netz AG vom 15.10.2003

III. Beschlussvorschlag:

entfällt, da Bericht

IV. Herrn OBM

V. Referat VI

Nürnberg,
Referat VI