

## **Straßenplan Scheurlstraße - Entscheidungsvorlage**

### **Umgestaltung der Scheurlstraße mit barrierefreier Haltestelle im Zuge von Gleissanierung und Kanalbau**

#### **Ausgangssituation:**

Die Gleise der Straßenbahn in der Scheurlstraße befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand und müssen saniert werden. Zusätzlich plant SUN die Auswechslung des Entwässerungskanals in der Straße. Durch die Maßnahme müssen die Verkehrsanlagen größtenteils erneuert werden. Dies wird zum Anlass genommen, den Verkehrsraum und die Haltestelle Scheurlstraße zu überplanen und neu zu gestalten.

Die Straßenbahn hält heute an der Haltestelle Scheurlstraße im Straßenraum. Der Fahrgastwechsel ist ausschließlich durch die StVO gesichert, d.h. ein- und aussteigende Fahrgäste müssen die Fahrbahn queren und Kraftfahrer müssen Rücksicht nehmen oder anhalten, was nicht immer befolgt wird. Die Fahrgäste müssen von der Straßenebene aus in die Straßenbahn einsteigen und einen Höhenunterschied von 300mm überwinden. Für Mobilitätseingeschränkte ist dies äußerst mühsam und entspricht nicht einer barrierefreien Haltestelle. Hier besteht eine gesetzliche Verpflichtung, die Barrierefreiheit herzustellen.

Zur Zeit fahren alle Straßenbahnlinien zwischen Schweiggerstraße und Hauptbahnhof wegen der Sperre des Allersberger Tunnels durch die Scheurlstraße. Nach dessen Öffnung wird eine Linie dort verbleiben.

#### **Planung:**

Die Verwaltung hat abgewogen, ob und ggf. welche Maßnahmen in der Scheurlstraße nach der Erneuerung von Gleisen, Kanal (mit neuer Trasse neben den Gleisen), Hausanschlüssen und anderen Sparten notwendig sind. Aufgrund der vielfach geäußerten Wünsche, die Nürnberger Südstadt aufzuwerten, wurden städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen integriert. Es fehlen derzeit jegliche Ordnung der Verkehrsflächen, Grün, Parkbuchten und Sichtfelder für Fußgänger an Einmündungen. Die Kreuzungen sind zum Teil noch aus Zeiten der Straßenbahnverbindung durch die Glockenhofstraße zur Peterskirche überdimensioniert.

Deshalb hat die Verwaltung einen Straßenplan mit einem der heutigen Bedeutung entsprechenden Querschnitt und einer barrierefreien Haltestelle mit sicherer Zuwegung konzipiert und innerhalb der Verwaltung abgestimmt.

Für die Fußgänger werden ausreichend breite Wege mit sicheren Quermöglichkeiten realisiert. Die Fußgänger-LSA bleibt erhalten.

Für den Radverkehr werden folgende Verbesserungen im Straßenplan vorgesehen:

- Verbesserung der Führung im Bereich Marientunnel-Süd stadtauswärts,
- Führung durch gesicherte Mindestbreite zwischen Fahrbahnrand (Parkbuchten oder Gehweg) und Schiene,
- Verbreiterung des im Zulauf zur LSA Allersberger Straße heute vorhandenen Radstreifens,
- Herstellung Zweirichtungsverkehr in der Strauchstraße mit Anbindung an den Knoten Allersberger Straße,
- Abstellanlagen im öffentlichen Raum.

Für den Kraftfahrzeugverkehr verbleiben die heute vorhandenen Fahrbeziehungen mit zukünftig gleichmäßigen Fahrbahnbreiten. Im Zulauf zum Knoten Marientunnel-Süd werden weiterhin zwei Fahrstreifen vorhanden sein, um die Leistungsfähigkeit zu erhalten und Staus, die die Straßenbahn behindern könnten, zu vermeiden.

## Entscheidungsvorlage

Die Straßenbahn erhält eine barrierefreie Haltestelle. Sie ist zwingend erforderlich. Die Gleislage wird dort verändert, so dass für den Kraftfahrzeugverkehr ausreichend breite Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Die Bahn hält zukünftig am Fahrbahnrand. Radfahrer dürfen den fast 6m breiten Seitenbereich befahren, um die Schiene dort nicht queren zu müssen.

Die Gleislage wird durch die Regierung von Mittelfranken derzeit planfestgestellt. Das Verfahren ist kurz vor dem Abschluss.

Baumpflanzungen sind im beengten Straßenraum aufgrund der Leitungssituation äußerst schwierig. Die Verwaltung konnte 10 Baumstandorte finden, die den Straßenraum besser gliedern, einen geschwindigkeitsdämpfenden Effekt bewirken und die Aufenthaltsqualität an der Haltestelle verbessern.

Die Planung wurde mit dem Bürgerverein Nürnberg-Süd (zuständig für Westseite) und mit dem Vorstadtverein Nürnberg-Gleißhammer (zuständig für Ostseite) bei einem Termin im Verkehrsplanungsamt ausführlich diskutiert und abgestimmt.

### Fragen aus der Stadtratssitzung vom 17.12.2020

Im Rahmen der Vertagung des Beschlusses wurden folgende Fragen gestellt, die von der Verwaltung wie folgt beantwortet wird:

1. Kann an der Strauchstraße die Radführung so geändert werden, dass die Außengastronomie dort erhalten werden kann?

Ja, der Plan wurde entsprechend geändert und die bestehende und zukünftige Fläche für die genehmigte Außengastronomie kann vollständig erhalten bleiben. Ein Fahrradständer wurde verlegt, die Überleitung des Radweges gegen die Einbahnstraße verschoben.

2. Kann der vom Marientunnel nach links in die Regensburger Straße abbiegende Radverkehr besser geführt werden?

Vom Marientunnel in die Regensburger Straße gelangt man durch indirektes Abbiegen. Die Aufstellfläche für die Radfahrer muss sich dieser mit dem Fußverkehr teilen, insofern kann sie nicht zu Lasten des Fußgängers vergrößert werden. Der in Fahrtrichtung rechts liegende Radstreifen über die Köhnstraße führt auf die Gehwegfläche und den dort befindlichen Radweg. Dort quert man dann die Scheurlstraße und gelangt auf den heute schon vorhandenen Bordsteinradweg entlang der Regensburger Straße bzw. die Hauptroute nach Langwasser in die Köhnstraße. Eine direkte Abbiegemöglichkeit aus der Seitenlage im Tunnel ist signaltechnisch hier nicht möglich. Die geplante Lösung ist unter Abwägung aller anderen Belange (ÖPNV Bus und Straßenbahn, Sicherheit, Fußgänger) eine deutliche Verbesserung.

3. An einzelnen Stellen im Plan hat der Radverkehr zwischen Parkplätzen und Tramschiene sehr wenig Platz (Querschnitte B und C) – warum ist dies so gewählt, dies wird als gefährlich eingestuft und kann dies planerisch noch geändert werden?

Die Verwaltung hat - gemäß Richtlinien und empirisch ermittelt durch Fahrversuche mit Dokumentation im Beisein der VAG - zwei Querschnitte für Straßen mit Radverkehr aber ohne Radwege: Fall 1 ist, dass der Fahrer der Straßenbahn sich traut, einen Radfahrer ohne Gefährdung zu überholen, im Querschnitt C stadtauswärts 2,60m zwischen Schiene und Parker. Fall 2 ist, dass der Radfahrer sicher zwischen den Parkern und der Schiene fahren kann (im Querschnitt B die 1,80), dass aber auch kein Auto in zweiter Reihe parkt (deshalb nicht mehr als 1,80). Die Straßenbahn kann hier nicht überholen und das wird auch kein Fahrer erzwingen, deshalb die Versuche mit Fahrlehrern und Vpl. Die Entscheidung welcher Fall

## Entscheidungsvorlage

angewandt wird, hängt u.a. von den Platzverhältnissen und den verkehrstechnischen Anforderungen ab. Bei den Betrachtungen ist natürlich die Fahrzeugbreite berücksichtigt.  
Bemerkung: Die Maße werden hier erstmals angewandt und wurden bei der Planung der Altstadtquerung ermittelt. Die Verwaltung wird das Verkehrsgeschehn genau beobachten. Die Maße beinhalten einen Sicherheitszuschlag. Durch einen Wegfall von weiteren Parkbuchten könnten an einigen Stellen - jedoch auch nicht durchgehend - Radstreifen geschaffen werden. Nachdem durch die Haltestelle und die Ordnung des Straßenraums jedoch schon Stellplätze entfallen, soll für Bewohner und Andienungsverkehr ein Mindestangebot vorgehalten werden um die Funktionalität des Straßenraums insgesamt zu erhalten.

### Kosten und Finanzierung

Die aktuellen Kosten für die Straße incl. Bauverwaltungskosten betragen:

Straßenbau	2.611.240 €
Lichtsignalanlagen	528.360 €
Straßenbegleitgrün	57.500 €
SUMME	3.197.100 €

Die Finanzierung der Maßnahme ist für das BIC-Verfahren angemeldet.

Durch die Regierung von Mittelfranken wurde die Gewährung einer Zuwendung aus ÖPNV-Mitteln für den Bereich der Haltestelle in Aussicht gestellt. Des weiteren wird die Kostenbeteiligung durch SUN, N-Ergie und weitere Spartenträger im Zuge des Straßenbaus erfolgen. Für Teilbereiche erfolgt eine Finanzierung durch KAG-Mittel (Freistaat Bayern).

Anfang 2022 beginnt SUN mit den Kanalbauarbeiten. Anschließend erfolgen die Gleisbau- und Straßenbaumaßnahmen.