

# Finkenbrunn - Radvorrangroute 15 – Synergien bei der Deckensanierung nutzen

## Entscheidungsvorlage

### 1. Bestand

Im Bestand fehlen zwischen den vom Hafen kommenden Rad-/Gehwegen und der LSA Finkenbrunn / Julius-Loßmannstraße getrennte Radwege. Als Provisorium wurden die Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Die Straße ist zudem Fahrweg für die wichtige tangentielle Buslinie 67 von Fürth zur Frankenstraße, die zu den Hauptverkehrszeiten alle 10 Minuten je Richtung fährt.

### 2. Vorgelegte Planung

Die Planung sieht vor, beidseitig eine Busspur einzurichten. Im Bereich zwischen Regenbogenstraße und Minervastraße soll diese als kombinierte Bus-Radspur ausgeführt werden. Die Aufleitung des Radverkehrs auf die „Umweltspur“ erfolgt vom gemeinsamen Geh-/Radweg hinter der Signalanlage im Bereich der Roteinfärbung. In Nürnberg wird zum ersten Mal eine kombinierte Bus-Radspur in einem längeren Abschnitt eingesetzt. Dies ist mit dem 10 min-Takt der Buslinie vereinbar. Darüber hinaus bietet die unterbrochene Linie zur weiteren Fahrspur dem Bus die Möglichkeit, im langen Abschnitt zwischen Regenbogenstraße und Buchenschlag auch Radler zu überholen, wenn die Verkehrsmenge gering ist. Die Spurbreite der Umweltspur ist aufgrund des zur Verfügung stehenden Raums so zu bemessen, dass ein Überholen von Radfahrenden auf dieser nicht möglich ist. Eine getrennte Radwegführung ist aufgrund von schützenswertem Baumbestand und der Bealnge der anwohnenden Fußgänger nicht realisierbar.

Die Maßnahme fördert sowohl den ÖPNV als auch den Radverkehr nachhaltig. Die VAG hat die Maßnahme im Rahmen des Instruktionsverfahrens befürwortet. Es treten im Bestand immer wieder Verlustzeiten auf, die sich zukünftig mit Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnlinie noch negativer hinsichtlich Anschluss-Sicherheit auswirken würden als heute. Wenn kein Stau auftritt, können Busse wie bisher stadteinwärts zügig fahren und ggf. Radfahrende überholen. Wenn kurzzeitige Verkehrsspitzen auftreten, zum Beispiel durch Mehrverkehr aufgrund von Störungen im städtischen oder stadtumgebenden Netz, und ein Rückstau entsteht, kommen Busse besser als heute voran, selbst wenn sie hinter einem Radfahrer langsam fahren müssten.

Für den MIV definiert sich die Leistungsfähigkeit am Knoten zur Minervastraße, die im Zuge der Planfeststellung zur Straßenbahn und insbesondere im Zuge der anstehenden Umplanung des „Mauslochs“ mindestens stabil gehalten werden wird.

### 3. Baustellenzustände

In der Vorlage wird nicht im Detail auf die zahlreichen baustellenbedingten Einschränkungen eingegangen, die schon vorhanden bzw. in den nächsten Jahren zu erwarten sind: Kanalbau SUN in der Minervastraße, Ausweichverkehr Hafenbrücken in den verschiedenen Bauphasen, Ausweichverkehr während Sanierung Rangierbahnhofbrücke, Bauphase Straßenbahn-Lückenschluss Gibitzenhof – Finkenbrunn. All diese Baumaßnahmen werden den Verkehr im „Finkenbrunn“ über Jahre beeinflussen, der „Endzustand“ wird erst nach dieser Zeit eintreten.

Die Verwaltung hat die Konsequenzen im Planungsprozess gemeinsam mit den betroffenen Fachstellen durchdacht, wichtig ist immer die Knotenpunktleistung des schwächsten Knotens, nicht die Spurzahl.

Die Anordnungen von Baustellensituationen obliegt allein SÖR.

Kanalbau SUN in der Minervastraße. Die Maßnahme läuft. Eine eventuell auftretende Verringerung der aus Richtung Finkenbrunn kommenden Verkehrsmenge (kann nicht viel sein, wir behalten ja die Fahrstreifen am Knoten Julius-Loßmann-Str. bei) würde die Baustelle eher entlasten als belasten. Umgekehrt gibt es keine spürbare Verlagerung von der Baustelle auf Finkenbrunn, weil die Maßnahme keine für die Leistung maßgebenden Örtlichkeiten berührt.

Ausweichverkehr Hafibrücken in den verschiedenen Bauphasen. Es gibt eine Hilfsbrücke und die Straße Finkenbrunn bleibt offen. Durch die Einengung wird der Verkehr am Finkenbrunn eher geringer als stärker, Mehrbelastungen gibt es evtl. in anderen Relationen, die nichts mit der jetzt zum Beschluss vorgelegten Maßnahme zu tun haben.

Ausweichverkehr während Sanierung Rangierbahnhofbrücke. Durch die Maßnahme entsteht eine Drossel oder sogar eine Sperre. Damit wird auch die Kfz.-Menge in der Straße Finkenbrunn geringer. Kein Problem mit der Planung.

Bauphase Straßenbahn-Lückenschluss Gibitzenhof – Finkenbrunn. Durch die Maßnahme entsteht tendenziell eine Drossel. Damit wird auch die Kfz.-Menge in der Straße Finkenbrunn geringer. Kein Problem mit der Busspur.

Fazit: Die vorgelegte Planung beeinflusst andere Maßnahmen nicht negativ und umgekehrt.

Die Umsetzung erfolgt in passender Reihung und Verantwortung von SÖR.

#### 4. Endzustand nach Realisierung der Straßenbahnverbindung Minervastraße

Im Endzustand reicht die Bus-/ Radspur bis zum Knoten Julius-Loßmann-Straße. Die Kreuzung wurde im Verkehrsausschuss am 22.09.2022 einstimmig beschlossen (Straßenbahnneubau-strecke). Dort wird weiterhin ein zweistreifiger Aufstellbereich für den Kraftfahrzeugverkehr beibehalten. Dafür wird die Linksabbiegespur von Finkenbrunn zur Minervastraße mit für das Verkehrsaufkommen ausreichendem Stauraum verkürzt. Die stadtauswärtige Fahrbahn wird ebenfalls an den Straßenplan Minervastraße angepasst.

Hier dient die Busspur normalerweise nicht der Vorbeifahrt an einem Stau sondern der besseren Linienführung ohne Ein- und Ausfädeln in den fließenden Kraftfahrzeugverkehr. Die Lösung hat auf andere Verkehrsteilnehmende keine negativen Auswirkungen.

Des Weiteren ist es zu einem späteren Zeitpunkt möglich, die beiden Busbuchten der Haltestelle Am Ludwigskanal barrierefrei an den Rand der Busspur zu verlegen.

Die vorgelegte Planung noch 2023 soll vorab im Rahmen einer dringend erforderlichen Deckenerneuerung realisiert werden. Zunächst wird nun eine Mindestlänge der stadteinwärtigen Bus-/Radspur vorgelegt, nach kompletter Inbetriebnahme mit Umbau des Knotens Julius-Loßmann-Straße / Minervastraße und der Straßenbahn wird die Verkehrssituation erneut analysiert.

#### 5. Antrag Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen hat mit Schreiben vom 19.06.2023 einen Antrag zu Finkenbrunn gestellt:

- a. Die Verwaltung soll eine „Umweltspur“ im Abschnitt bzw. im Rahmen der geplanten Deckensanierung einrichten
- b. Die Verwaltung soll über die Gestaltung der Radvorrangroute im Zuge Finkenbrunn und Julius-Loßmann-Straße bis zur DB-Brücke „Mausloch“ berichten.

Zu a) wird der modifizierte Plan mit verkürzter stadteinwärtiger Busspur heute zum Beschluss vorgelegt. Die Funktionalität für Bus ist gegeben, für den Radverkehr ist sie unverändert.

Zu b) wird die Führung des Radverkehrs mit Umbau des Knotens bis dorthin über die „Umweltspur“ erfolgen. Signaltechnisch werden Bus- und Radverkehr berücksichtigt. Der kurze Abschnitt für den Radverkehr zwischen Knoten und dem „Mausloch“ ist nicht im beschlossenen Straßenplan für die Straßenbahn-Neubaustrecke enthalten. Die Straßenbahnmaßnahme ist formal nicht Auslöser für eine Radwegplanung. Der Radweg ist daher nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Die Wegeverbindung wird bis zur Umsetzung der Maßnahme unter Beachtung des Baumbestands noch erarbeitet. Schon heute ist absehbar, dass es eine Kompromisslösung werden muss.

#### 6. Kosten und Umsetzung

Es ist vorgesehen, die Maßnahme im Zuge der Deckensanierung noch im Jahr 2023 zu realisieren. Sie ist mit der Maßnahme „Hafenbrücken“ kompatibel.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 560.000 Euro.

---

---