

## **Radvorrangroute durch Kornburg und Worzeldorf, Radwegenetz Nürnberg-Süd und Sicher Radfahren rund um Südfriedhof und Kettelersiedlung**

### Ausführliche Sachverhaltsdarstellung

Die Fraktionen von CSU, SPD und Bündnis90/Die Grünen beantragen in getrennten Anträgen einen Bericht über verschiedene Problempunkte für den Radverkehr im Nürnberger Süden:

- Radvorrangroute durch Kornburg und Worzeldorf, SPD vom 31.01.2022,
- Radwege-Netz Nürnberg-Süd, CSU vom 04.04.2022,
- Sicher Radfahren rund um Südfriedhof und Kettelersiedlung, Grüne vom 20.04.2022.

Die Verwaltung nimmt dazu wie folgt Stellung:

#### 1. Radwegende an der Autobahnbrücke A6 (SPD)

Nördlich der Autobahnüberführung über die Staatsstraße 2406 wird der Radverkehr auf die Fahrbahn ausgeleitet. Eine Rad-Führung auf dem schmalen Gehweg ist nicht vorstellbar. Die Fahrbahn der Kornburger Hauptstraße ist zu schmal für jegliche Art von Radverkehrsanlagen. Im Fahrradnetzplan gibt es daher eine alternative Möglichkeit über die Keilstraße, Venezianerstraße und Römerstraße zur Seckendorfstraße. Dort beginnt der westseitig gelegene Rad-/Gehweg in Richtung Worzeldorf. Über diese Alternativroute kann auch zur Ringelnatzstraße gefahren werden. Die Route zur Ringelnatzstraße ist beschildert. Von ihr zweigt am Ortsende eine beschilderte Route nach Norden über die Römerstraße ab. Die Venezianerstraße ist eher für Ortskundige gedacht.

#### 2. Radweg Kornburg-Worzeldorf (CSU und SPD)

Der Radweg entlang der Seckendorfstraße führt entlang mit Grün eingesäumter landwirtschaftlicher Flächen. Das Fußgängeraufkommen ist nicht sehr groß. Der Radverkehr kann ohne größere Störungen und frei von kreuzenden Kraftfahrzeugen fahren. Eine Verbreiterung mit erfahrungsgemäß sehr zeitaufwendigem Grunderwerb und erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft ist deshalb aus personellen wie fiskalischen Gründen in Relation zum möglichen Nutzen nachrangig. Im Rahmen einer weiter angestrebten (planfeststellungspflichtigen) Planung für eine Straßenbahn nach Kornburg werden die Zuwegungen und damit auch der angesprochene Weg einer Überprüfung unterzogen und – eventuell in Bündelung mit einer Straßenbahntrasse – verbessert.

#### 3. Worzeldorfer Hauptstraße (CSU)

Nach Fertigstellung des Kreisverkehrs in Worzeldorf soll die Situation auf der Basis aktueller Verkehrszählungen neu bewertet werden. Die Lösung hängt u.a. vom Verkehrsaufkommen ab.

#### 4. Radverkehr am Kreisverkehrs in Worzeldorf (CSU und SPD)

Eine Berücksichtigung des Radverkehrs bei Kreisverkehren ist grundsätzlich schwieriger als bei signalisierten Knotenpunkten. Im Bereich des Kreisverkehrs in Worzeldorf werden die Querung in Höhe des Ludwigskanals und die Radverkehrsführung zwischen dem Kanal und der Route am Worzeldorfer Kirchsteig verbessert, soweit es die örtlichen Zwangspunkte zulassen.

Auch für Fußgängerinnen und Fußgänger gibt es verbreiterte Wege. Die Möglichkeiten der Verbesserungen werden durch die Regularien für Radverkehrsführungen in Kreisverkehren und die Denkmalschutzbelange am Ludwigskanal begrenzt. Verbesserungen an den Wegen entlang des Ludwigskanals sind aktuell nicht möglich.

5. Engstelle beim Ludwigskanal (SPD)

Durch die deutliche Verbreiterung der Furt an der Fußgänger-LSA beim Ludwigskanal wird die dortige beengte Situation, die sich aus Denkmalschutzgründen nicht beliebig bereinigen lässt, zumindest entschärft. Auch entsteht eine verbesserte Verbindung zwischen dem Ludwigskanal und der Radwegtrasse durch Kornburg beim Worzeldorfer Kirchsteig.

6. Radweg an der Schwanstetter Straße (CSU und SPD)

Der Radweg an der Schwanstetter Straße verläuft durch nichtstadteigenen Grund. Zusammen mit dem Staatlichen Bauamt wird die Verwaltung in den nächsten Jahren eine Lösung erarbeiten, wie die Erreichbarkeit des Radwegs im Ortsbereich von Worzeldorf verbessert werden kann. Dabei wird auch die Verbreiterung des durch den Wald verlaufenden Weges untersucht. Die Beleuchtung wird im Zusammenhang geprüft.

7. Planungen für eine Radschnellwegverbindung aus Katzwang, z.B. entlang des Main-Donau-Kanals und im weiteren Verlauf zur Innenstadt (CSU)

In der Machbarkeitsstudie zu den Radschnellverbindungen aus dem Jahr 2017 führt die Route von Nürnberg nach Schwabach durch Schweinau, Röthenbach, Eibach und Reichelsdorf nach Katzwang. Hierbei soll die Radschnellverbindung entlang der S-Bahn geführt werden und nicht am Main-Donau-Kanal. Für eine Radverbindung von Bamberg nach Nürnberg entlang des Kanals wird aktuell eine Realisierungsstudie unter Federführung des Landkreises Bamberg von externen Planungsbüros erarbeitet („Metropolradweg“). Diese Studie endet an der Schleuse Nürnberg. Ergebnisse können aber eventuell auch für den südlichen Teil des Kanals angewendet werden. Kernproblem bleibt der Unterhalt der Wege auf bundeseigenen Flächen.

8. Direktverbindung Gartenstadt – Lichtenreuth durch eine Brücke über den Rangierbahnhof (CSU)

Eine Brücke über den Rangierbahnhof zwischen Gartenstadt und Rangierbahnhofsiedlung/Lichtenreuth wurde von der Verwaltung grob untersucht. Ergebnis war, dass bedingt durch die stark unterschiedlichen Höhenlagen der Gleise des Rangierbahnhofs bzw. der Ringbahn die Größe eines Brückenbauwerks und die zuführenden Rampen sehr aufwändig wären. Zudem wären nötige Eingriffe in den Wald zwischen Trierer Straße und Rangierbahnhof durch das Zuführungsbauwerk beträchtlich. So wünschenswert eine Direktverbindung wäre, würde das Potential aufgrund der relativ lockeren Bebauungsdichte der Gartenstadt einen so hohen Aufwand wohl nicht rechtfertigen. Für zukünftige Belange ist die Trasse gesichert da nicht verbaubar. Somit kann in Zukunft eine solche Lösung erneut in Betracht gezogen werden. Ein Tunnel ist aufgrund der großen Höhendifferenzen nicht machbar und würde jeglichen Kostenrahmen sprengen.

9. Verbreiterung von Radstreifen in der Trierer Straße zwischen Saarbrückener Straße und Kornburger Straße in beiden Richtungen (Grüne)

Die Verbreiterung der Radstreifen im Straßenzug Julius-Loßmann-Straße wurde bereits umgesetzt, wo es möglich ist. Weitere Abschnitte der Trierer Straße folgen nach Beendigung der Kanalbaumaßnahme. In Teilbereichen der Trierer Straße ist ein baulicher Rad-/ Gehweg vorhanden, der in seiner Breite funktional ist. Handlungsbedarf ist hier nicht (mehr) gegeben.

10. Gemeinsame Bus-/Radspur in der Julius-Loßmann-Straße (Grüne)

Der Sachverhalt wurde geprüft. Im Bestand wäre das Überholen von Radfahrenden durch Busse in einer kombinierten Bus-/Radspur nicht möglich. In dem Abschnitt fahren die hochbelastete Linie 51 und die Tangentiallinie 68. Der Takt ist sehr dicht. In der Abwägung wird die Straße zunächst im Bestand belassen. Nachdem im Seitenraum keine Störungen auftreten können, ist die Situation für den Radverkehr auch im Bestand akzeptabel, auch wenn nicht die durch den Mobilitätsbeschluss anzustrebenden Abmessungen vorhanden sind. Zunächst soll die Fertigstellung der Maßnahme „Minervastraße“ inklusive Komplettumbau Knoten Finkenbrunn / Julius-Loßmann-Straße abgewartet werden. Eine zukünftige Lösung wird nicht verbaut.