

Ergebnisse des Modellprojekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd

Entscheidungsvorlage

Ablauf des Modellprojekts

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 01.12.2022 wurde darüber berichtet, dass das Modellprojekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ aus dem Mobilitätsbeschluss sowie der Fußverkehrsstrategie in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd durchgeführt werden soll. Nach einer ersten Vorbereitungsphase fanden im Rahmen des Modellprojekts folgende Veranstaltungen in Zusammenarbeit mit dem Vorstadtverein Wöhrd e.V. statt:

- Auftaktveranstaltung am 09.05.2023,
- Stadtteilspaziergang im Teilgebiet Nord (ab der Sulzbacher Straße) am 15.06.2023,
- Stadtteilspaziergang im Teilgebiet Süd (südlich der Sulzbacher Straße) am 16.10.2023,
- Spaziergang mit Kindern und Angehörigen der Schulgemeinschaft der Bartholomäusschule am 10.11.2023,
- Abschlussveranstaltung am 11.12.2023.

In der Auftaktveranstaltung sowie im Vorfeld der beiden Stadtteilspaziergänge konnten alle Interessierten sowohl Defizite, Handlungsempfehlungen, Wünsche, aber auch gut gelungene Beispiele mittels dafür verteilter Fragebögen oder per Mail einreichen. Die Verwaltung erarbeitete aus den Rückmeldungen die Begehungsrouten. Für das Teilgebiet Nord gingen rund 125, für das Teilgebiet Süd rund 80 Rückmeldungen während dieser Phasen ein. Diese dienten als Grundlage für die Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen, die in dieser Vorlage vorgestellt werden.

Ergebnisse und Maßnahmen

Als Ergebnis des durchgeführten Beteiligungsprozesses empfiehlt die Verwaltung folgende Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd. Viele der aufgelisteten Maßnahmen können kurzfristig und ohne hohen Planungsaufwand realisiert werden. Die größeren dieser Maßnahmen (grau markiert) werden im weiteren Verlauf dieser Vorlage detailliert vorgestellt und für diese ein Beschluss begehrt. Die räumliche Verortung der Maßnahmen ist in der Anlage zu dieser Ausschussvorlage dargestellt (Anlage „Verortung der Maßnahmen“).

Nr.	Verortung (Wo)	Bezeichnung	Umsetzungshorizont kurz = 1 - 2 Jahre mittel = 2 - 5 Jahre lang = über 5 Jahre
1	Im gesamten Modellstadteil	Herstellung fehlender Gehwegabsenkungen	mittelfristig / schrittweise
2		Intensivierung der Verkehrsüberwachung durch gezielte Hinweise an ZV KVÜ bzw. Polizei	erledigt
3		Weiterleitung der Rückmeldungen zum Erscheinungsbild des öffentlichen Raums an SÖR	erledigt
4		Herstellung von Wegen im Schatten als System kühler Orte durch Baumpflanzungen	langfristig
5		Maßnahmenpakete Gehwegparken	mittelfristig / schrittweise
6	Verkehrssystem Ludwig-Feuerbach-Straße / Schoppershofstraße	Verkehrsberuhigung Ludwig-Feuerbach-Straße durch Diagonalsperre in der Ludwig-Feuerbach-Straße / Schoppershofstraße und Einführung einer Einbahnregelung in der Fichtestraße Richtung Norden (zwischen	kurzfristig

		Sulzbacher Straße und Ludwig-Feuerbach-Straße)	
7	Ludwig-Feuerbach-Straße, Höhe Mammutgelände	Aufhebung des Gehwegparkens in der Ludwig-Feuerbach-Straße zwischen Mathilden- und Schoppershofstraße, Schaffung einer Gehwegnase auf Höhe des Stichwegs zum Mammutareal	kurz- bis mittelfristig
8	Bismarckstraße / Schoppershofstraße	Einrichtung von Fußgängerüberwegen im Zuge der Planung „Fahrradstraße Bismarckstraße“	kurzfristig
9	Ludwig-Feuerbach-Straße, Ecke Martin-Richter-Straße	Einrichtung von Fußgängerüberwegen	kurzfristig
10	Ludwig-Feuerbach-Straße, Ecke Adamstraße	Entfernung der Ketten	kurzfristig
11	Olof-Palme-Platz	Kurzfristig: Verbesserung der Quermöglichkeiten auf der Nordseite Langfristig: Platzumgestaltung	kurzfristig / langfristig
12	Mathildenstraße / Ecke Olof-Palme-Platz	Entfernung der Pfosten auf dem Gehweg	kurzfristig
13	Fenitzerplatz	Entfernung der Kette auf der Spielplatzsüdseite, stattdessen anderweitige Hemmung des Türllärms	kurzfristig
14	Stresemannplatz	Querungshilfe über südliche Parallelfahrbahn	mittelfristig
15	Parksituation Sulzbacher Straße Nordseite (vor Edeka und ebl)	Absolutes Haltverbot	kurzfristig
16	Fußgängerübergang Sulzbacher Straße, Martin-Behaim-Straße/Deichslerstraße	Reduzierung von Fahrzeugen, die die Fußgängerfurt bei Grün für Zufußgehende überfahren	langfristig
17	Veilhofstraße (Höhe Musikhochschule)	Abstellmöglichkeiten für Räder und E-Scooter	kurzfristig
18	Veilhofstraße, östlich Bartholomäusstraße	Klarstellung Schrägparkplätze zur Freihaltung des Gehwegs auf der Südseite	kurzfristig
19	Bartholomäusstraße, Ecke Felseckerstraße	Entfernung von zwei Parkplätzen zum besseren Passieren der Baumscheibe	kurzfristig
20	Bartholomäusstraße, Ecke Felseckerstraße	Dauerhaftes Fußgängergrün unmittelbar nach Anforderung an der Lichtsignalanlage	kurzfristig
21	Bartholomäusstraße, Ecke Friedhof	Konsequente Verlegung des Parkens entlang der Friedhofsmauer auf die Fahrbahn	mittelfristig
22	Wollentorstraße	Querungshilfe auf Höhe der Mensateria	mittelfristig
23	Wassertorstraße / Wollentorstraße	Abschaffung der Nachtabschaltung der Lichtsignalanlage	umgesetzt
24	Wöhrder Marktplatz	Kurzfristig: Freihaltung der Gehwegabsenkungen vor parkenden Fahrzeugen Langfristig: Platzumgestaltung	kurzfristig / langfristig
25	Äußere Cramer-Klett-Straße (Übergang zur Gießereistraße)	Umsetzung der Straßenplanung	mittelfristig
26	Prinzregentenufer, Höhe Liebigstraße	Herstellung einer Querungshilfe	mittelfristig
27	Keßlerplatz	Weitergabe der eingegangenen Anregungen an die Urbane Gartenschau Nürnberg 2030 GmbH	erledigt

Maßnahmenpakete Gehwegparken

Gemäß Mobilitätsbeschluss wurde das Gehwegparken in allen Straßenzügen des Modellstadtteils überprüft. Von den insgesamt rund 5.990 öffentlichen Parkplätzen im Gebiet befinden sich 1.624 auf Gehwegen (27%). Zudem legt der Mobilitätsbeschluss fest, dass Gehwege im Bestand mindestens 1,50 m, in der Neuplanung mindestens 2,50 m aufweisen sollen, möglichst jedoch breiter sein sollen, um die Sicherheit der Zufußgehenden zu erhöhen. Im Modellstadtteil wird den allermeisten Fällen (95%) eine Restgehwegbreite von mindestens 2,50 m nicht eingehalten. Circa 624 und somit 38% der Parkplätze auf Gehwegen im Gebiet weisen keine Restgehwegbreite von 1,50 m auf.

Um eine verträgliche Lösung zu finden, wurden alle betroffenen Straßenzüge nach Handlungsbedarf anhand folgender Merkmale priorisiert:

- schmale Restgehwegbreite,
- hohes Aufkommen an Fußgängerinnen und Fußgängern,
- schützenswerte Einrichtungen und
- Zuwegung zum ÖPNV.

Die am meisten betroffenen Straßenzüge wurden danach identifiziert und in einer Detailbetrachtung überprüft, inwiefern in diesen das Gehwegparken auf die Fahrbahn verlegt werden kann. Daraus entstanden fünf Pakete, drei für das Teilgebiet Nord, zwei für das Teilgebiet Süd, bei denen der dringendste Handlungsbedarf zugunsten von Fußgängerinnen und Fußgängern besteht. Pro Paket müssen 60 – 70 öffentliche Parkplätze entfallen, um durch die Verlegung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn den gesamten Gehweg bzw. ausreichende Mindestbreiten von parkenden Fahrzeugen freizuhalten. Die Zusammenstellung der Pakete berücksichtigt die Dringlichkeit sowie eine gewisse räumliche Streuung über die Teilgebiete, um den Entfall zu entzerren und Anwohnerinnen und Anwohner nicht übermäßig zu belasten. Entfallende Bewohnerparkplätze werden im unmittelbaren Umfeld nachgerüstet. Der im Rahmen der zusammengestellten Pakete erforderliche Entfall beinhaltet nur 7% bzw. 4% aller öffentlichen Parkplätze im Gebiet.

Teilgebiet	Parkplätze im öfftl. Raum	Anteil Bewohnerp.	Parkplätze auf Gehwegen	Anteil Gehwegp.	Paket 1	Paket 2	Paket 3	Summe	Anteil an öfftl. Parkplätzen
Nord	2.780	24%	869	31%	61	69	68	199	7%
Süd	3.210	26%	755	24%	63	66		129	4%
Gesamt	5.990		1.624	27%				328	5%

Die räumliche Verortung der Pakete ist in der Anlage ersichtlich (Anlage „Gesamtübersicht Maßnahmenpakete Gehwegparken“). Nicht in allen Straßenzügen wird ein Entfall von Parkplätzen erforderlich. Die genaue Umsetzung hängt von den individuellen Gegebenheiten ab und kann geringfügig vom hier vorgestellten Konzept abweichen. Die Pakete setzen sich im Detail wie folgt zusammen:

Teilgebiet	Paket-Nummer	Straßenabschnitt	Straßenseite	Entfall Parkplätze	Summe Paket
Nord	1	Ludwig-Feuerbach-Straße (zwischen Schoppershofstraße und Mathildenstraße)	Nordseite	23	61
		Welserstraße (zwischen Ludwig-Feuerbach-Straße und Äußere Sulzbacher Straße)	Westseite	8	
		Fichtestraße (zwischen Ludwig-Feuerbach-Straße und Heerwagenstraße)	Ost- und Westseite	18	
		Fichtestraße (zwischen Heerwagenstraße und Fröbelstraße)	Ostseite	12	
	2	Fenitzerstraße (zwischen Fenitzerplatz und Rennweg)	Ostseite	17	69
		Wieselerstraße	Nordostseite	8	
		Heerwagenstraße (zwischen Schoppershofstraße und Mathildenstraße)	Nordseite	19	
		Ludwig-Feuerbach-Straße (zwischen Mathildenstraße und Fenitzerstraße)	Südseite	7	
		Adamstraße (zwischen Ludwig-Feuerbach-Straße und Fenitzerplatz)	Ostseite	14	
		Martin-Richter-Straße	Westseite	4	

		(zwischen Feldgasse und Ludwig-Feuerbach-Straße)			
	3	Geuderstraße	Westseite	22	68
		Schoppershofstraße (zwischen Heerwagenstraße und Ludwig-Feuerbach-Straße)	Ostseite	17	
		Stabiusstraße	Westseite	18	
		Fenitzerstraße (zwischen Rennweg und Berliner Platz)	West- und Ostseite	11	

Teilgebiet	Paket-Nummer	Straßenabschnitt	Straßenseite	Wegfall Parkplätze	Summe
Süd	1	Bartholomäusstraße (südlich Hohfederstraße)	Ostseite	kein Entfall	63
		Fichtestraße (zwischen Riehlstraße und Veilhofstraße)	West- und Ostseite	10	
		Georg-Strobel-Straße (zwischen Merkelsgasse und Flötnerstraße)	Nordseite	kein Entfall	
		Mittlere Zwingerstraße (zwischen Querstraße und Bauvereinstraße)	Nord- u. Südseite	14	
		Meisterleinsplatz (südlich Wöhrder Hauptstraße)	Südostseite	4	
		Meisterleinsplatz (östlich Wassertorstraße)	Nordseite	2	
		Waechterstraße (zwischen Sulzbacher Straße und Nuppenbeckstraße)	West- und Ostseite	19	
		Wöhrder Kreuzgasse (südlich Wöhrder Marktplatz)	West- und Ostseite	9	
	Wöhrder Wollengasse	West- und Ostseite	5		
	2	Bartholomäusstraße (zwischen Sulzbacher Str. und Hohfederstraße)	Ostseite	2	66
		Künhoferstraße (zwischen Hohfeder- und Siebmacherstraße)	West- und Ostseite	11	
		Nuppenbeckstraße (westlich Waechterstraße)	Nord- u. Südseite	18	
		Querstraße (zwischen Georg-Strobel-Straße und Untere Zwingerstraße)	West- und Ostseite	9	
		Riehlstraße	Südseite	kein Entfall	
		Schranke (südlich Wöhrder Hauptstraße)	Südwestseite	7	
Wassertorstraße (südlich Wollentorstraße)		Ostseite	7		
Untere Zwingerstraße		Nord- u. Südseite	4		
Zeiss-Straße	Westseite	8			

Mit Entfall des Gehwegparkens ist seitens des Baulastträgers SÖR zu prüfen, inwieweit diese Flächen vor Benutzung von Zufußgehenden vorab saniert werden müssen.

Änderung der Verkehrsführung rund um die Ludwig-Feuerbach-Straße

Bereits in den 1980er Jahren und in einem weiteren Schritt in 1993 wurde im Stadtteil Rennweg die Verkehrsführung so geändert, dass gebietsfremder Durchgangsverkehr weitgehend unterbunden wurde und dadurch die Wohnqualität erheblich verbessert werden konnte. Die Unterbrechungen am Fenitzerplatz und am Olof-Palme-Platz sowie die Umgestaltung des Rennwegs im westlichen Abschnitt und der Straße Am Messehaus sind Teil dieser Anpassungen. Mit einer Unterbrechung der Ludwig-Feuerbach-Straße sollte ursprünglich auch noch der Durchgangsverkehr verhindert werden, der von der Welslerstraße kommend die Kreuzung an der Äußeren Sulzbacher Straße vermeiden will und deshalb durch das Gebiet fährt. Von diesem Durchgangsverkehr sind alle Zufahrten zum Gebiet zwischen der Äußeren Bayreuther Straße und der Äußeren Sulzbacher Straße betroffen (Am Messehaus, Bismarckstraße, Fröbelstraße, Heerwagenstraße, Ludwig-Feuerbach-Straße) sowie die Geuderstraße, die Schoppershofstraße und die Ausfahrten von der Ludwig-Feuerbach-Straße zur Sulzbacher Straße (Schoppershofstraße, Mathildenstraße,

Fenitzerstraße, Adamstraße, Martin-Richter-Straße). Ein großer Anteil der Durchfahrten führt über die Adamstraße und die Bauvereinstraße weiter Richtung Süden (siehe Anlage „Durchfahrtsrouten Stadtteil Rennweg“).

Dieser Durchgangsverkehr hat zur Folge, dass die Schulwege an den Straßenquerungen nicht optimal sind und die Wohnbebauung entlang der betroffenen Routen durch das Gebiet unter der zusätzlichen Verkehrsbelastung leidet, zumal Durchfahrer tendenziell mit höherer Geschwindigkeit unterwegs sind. Je nach Abschnitt wurden in der Ludwig-Feuerbach-Straße jedoch nur zwischen 2.200 Kfz/24h und 4.000 Kfz/24h gezählt. Eine Erhebung, bei der die durchfahrenden Fahrzeuge von der Zufahrt an der Ludwig-Feuerbach-Straße bis zu den Hauptausfahrten zur Sulzbacher Straße erfasst wurden, hat ergeben, dass 35% der einfahrenden Kraftfahrzeuge die Strecke nur zur Durchfahrt nutzten. Hinzu kommen die Fahrzeuge, die über die anderen oben genannten Zufahrten durch das Gebiet fahren.

Mit einer Diagonalunterbrechung an der Kreuzung der Ludwig-Feuerbach-Straße mit der Schoppershofstraße können reine Durchfahrten durch das Wohngebiet verhindert werden. Gleichzeitig muss die Fichtestraße im Abschnitt zwischen der Äußeren Sulzbacher Straße und der Ludwig-Feuerbach-Straße eine Einbahnregelung in Richtung Norden erhalten, um Verlagerungen der Abkürzungsfahrten auf die Route Ludwig-Feuerbach-Straße und Fichtestraße zur Äußeren Sulzbacher Straße zu vermeiden. Das Verkehrssystem ist in der Anlage dargestellt (Anlage „Vorschlag Unterbrechung Ludwig-Feuerbach-Straße“).

Mit der Unterbrechung der Ludwig-Feuerbach-Straße können alle Durchfahrtsrouten durch den Stadtteil verhindert und damit eine Verkehrsberuhigung für das gesamte Gebiet erzielt werden. Die Änderung der Verkehrsführung hat eine erhebliche verkehrsberuhigende Wirkung im Bereich der Kinder- und Jugendeinrichtungen und der Spielplätze auf dem Mammut-Areal. Darüber hinaus kann auf die Herstellung zusätzlicher Fußgängerquerungen / Zebrastreifen an der Kreuzung Schoppershofstraße / Heerwagenstraße verzichtet werden, die ohne verkehrsreduzierende Maßnahmen für die Gewährleistung der Sicherheit des Schulweges und des Weges von der Schule in den Hort im Familienzentrum am Mammutareal notwendig wären.

Die Diagonalunterbrechung der Ludwig-Feuerbach-Straße stellt auch eine Voraussetzung und einen Beitrag zur Schaffung neuer „Superblocks“ im Gebiet dar. Der gebietsfremde Durchgangsverkehr wird ausgeschlossen und nur der Anliegerverkehr fährt in das Gebiet. Wenn sich die Änderung der Verkehrsführung bewährt, kann an verschiedenen Stellen im Gebiet die Aufenthaltsqualität mittels gestalterischer Maßnahmen erhöht werden.

Olof-Palme-Platz und Wöhrder Marktplatz

Sowohl am Olof-Palme-Platz als auch am Wöhrder Marktplatz wurden bereits vor Jahrzehnten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt, die wirksam Durchgangsverkehr abhalten, jedoch nur in Form einer provisorischen Lösung ohne gezielte Platzgestaltung. Beide Plätze wurden seitdem nicht entsprechend umgebaut und weisen daher mangelhafte Aufenthaltsqualität auf. Auch sind nicht alle relevanten Wegebeziehungen für den Fußverkehr problemlos begehbar. Oftmals dominiert der ruhende Verkehr, der direktes Queren erschwert und die Verkehrssicherheit aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen mindert. So werden von Fußgängerinnen und Fußgängern häufig Verbindungen gewählt, für die keine sichere Infrastruktur vorhanden ist, beispielsweise ersichtlich am Trampelpfad über die Grünfläche am Olof-Palme-Platz. Am Wöhrder Marktplatz wurde zudem im Beteiligungsprozess häufig die illegale Durchfahrt von Kfz durch die Busschleuse kritisiert. Zählungen haben gezeigt, dass rund. 100 Kfz/24h verbotenerweise die Busdurchfahrt nutzen. Dies lässt sich außer mit einer technischen Schrankenlösung jedoch nicht vollständig vermeiden.

Das Modellprojekt zeigt, dass insbesondere am Olof-Palme-Platz sowie am Wöhrder Marktplatz Handlungsbedarf hinsichtlich der Fußgängerfreundlichkeit besteht. Kurzfristig werden deshalb mit geeigneten verkehrsrechtlichen Maßnahmen am Olof-Palme-Platz die Wegebeziehung an der Ecke Bismarckstraße / Am Messehaus sowie am Wöhrder Marktplatz

die häufig zugeparkte Gehwegabsenkung vor dem Anwesen Wöhrder Hauptstraße 46 freigehalten. Eine konsequente, fußgängerfreundliche Gestaltung erfordert jedoch einen Umbau, für den entsprechende Ressourcen zur Verfügung gestellt werden müssen und der erst längerfristig realisierbar ist. Zielsetzungen der Stadt Nürnberg, beispielsweise hinsichtlich der Begrünung des Straßenraums, können im Zuge davon ebenso vorangetrieben werden.

Erkenntnisse für weitere Stadtteile

Das Modellprojekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ konnte in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd erfolgreich für die Belange von Zufußgehenden sensibilisieren und eine Auswahl an Defiziten identifizieren, von denen ein Teil mit den oben aufgeführten Maßnahmen behoben werden kann. Wichtig ist nun, alle Maßnahmen unabhängig vom Umsetzungshorizont zeitnah voranzubringen und auch langfristig weiterzuverfolgen, um wirksame Verbesserungen zu erzielen. Entsprechende Prozesse hierfür müssen in der Verwaltung verankert und verstetigt werden.

Die Rückmeldungen zum Projekt fielen im Stadtteil sehr positiv aus. Ein recht konstanter Kreis an Interessierten nahm an den verschiedenen Veranstaltungen teil. Als nächstes soll das Projekt in St. Leonhard durchgeführt werden. Dabei wird angestrebt, Anregungen zur Fußgängerfreundlichkeit zusätzlich zu den bisher verwendeten Fragebögen auch über eine Onlinebeteiligung einreichen zu können. Dafür soll nur ein allgemeiner, öffentlicher Stadtteilspaziergang durchgeführt werden. Dieser kann bei Bedarf durch inhaltliche Schwerpunktspaziergänge mit bestimmten Gruppen ergänzt werden. Ob statt sowohl einer Auftakt- als auch einer Abschlussveranstaltung nur eine begleitende Veranstaltung durchgeführt werden soll, ist noch offen.

Gleichzeitig müssen die Maßnahmen in Rennweg / Wöhrd vorgebracht werden. Insbesondere diejenigen mit mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizonten erfordern entsprechende Kapazitäten, da mit fortschreitender Durchführung der Projekte zur Fußgängerfreundlichkeit in allen Stadtteilen innerhalb des Bundesstraßenrings sich immer mehr Maßnahmen ansammeln werden, die fortlaufend vorgebracht werden müssen, um wirksame Verbesserungen für Fußgängerinnen und Fußgänger in Nürnberg zu erreichen.