Sichere und attraktive Straßen rund um die Technische Hochschule

Bericht

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen wünscht mehrere Maßnahmen im Bereich der Technischen Hochschule in Wöhrd.

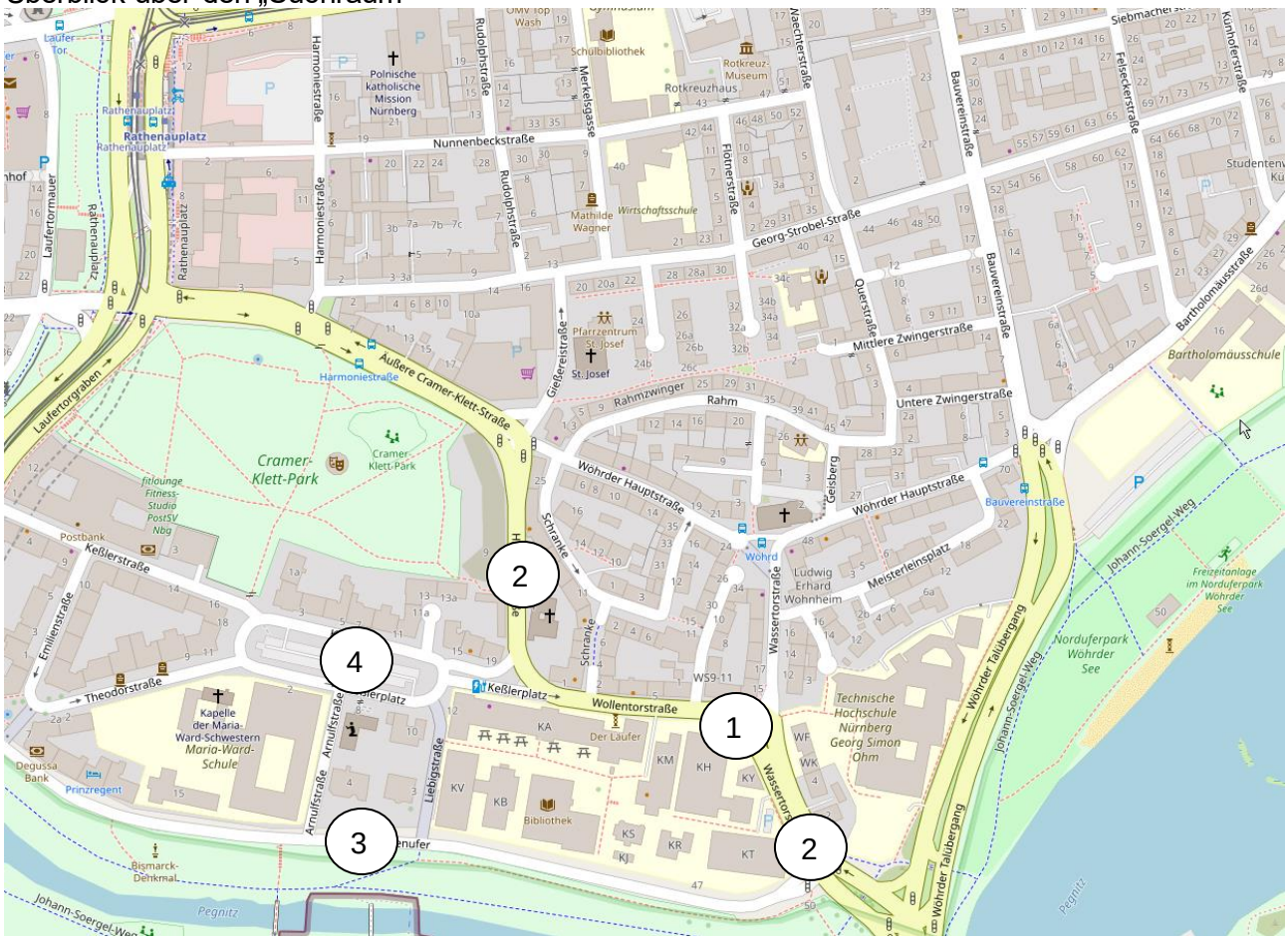
1. Verbreiterung des südlichen Gehwegs in der Wollentorstraße,

2. Tempo-30 in der Wollentor- und Hirsvogelstraße zwischen Prinzregentenufer und Gießereistraße,

3. Fußgängerüberwege am Prinzregentenufer in Höhe Liebigstraße und Arnulfstraße und

4. Anpassungen im Bereich der Hochschule im Rahmen der Landesgartenschau und der geplanten Straßenbahnstrecke zwischen Dürrenhof und Rathenauplatz

Überblick über den „Suchraum“



Plan: openstretmap, Open Data Commons Open Database License (ODbL)

zu

1. Eine Verbreiterung der Gehwege in der Wollentorstraße ist prinzipiell möglich. Es würden Längsparkbuchten entfallen. Die Verwaltung sieht keine gravierenden Mißstände, so dass vorgesehen ist, Änderungen dort erst im Rahmen noch kommender Anlässe wie Straßensanierungen etc. vorzunehmen. Als wichtiger wird die Durchbindung der vom Rathenauplatz ankommenden Radverkehrsanlagen in der Äußeren Cramer-Klett-Straße bis zur Hochschule gesehen. Zumindest in Fahrtrichtung "bergauf" in der Hirsvogelstraße besteht Bedarf und auch die Möglichkeit, durch einen allerdings ziemlich aufwendigen Umbau mit

Verschiebung der Fahrbahn und Entfall von Längsparkern einen Radstreifen anzulegen. Für die Äußere Cramer-Klett-Straße existiert bereits ein Straßenplan mit verbesserten Radstreifen, einer verbesserten Erreichbarkeit des Cramer-Klett-Parks von Norden und einer mittigen Baumreihe. Er befindet sich zur Zeit in der verwaltungsinternen Abstimmung und hat noch keine Vereinbarung zur Finanzierung und zeitlichen Umsetzung. Die zur Zeit stark ausgelastete Verkehrsplanung strebt einen Straßenplan für den Radstreifen im Zusammenhang mit Anpassungen der Baumaßnahme der Hochschule auf dem ehemaligen Rädda-Barnen-Gelände im Cramer-Klett-Park an. Eine Aussage über die Realisierungsmöglichkeit kann erst nach Abschluss der Planung getätigt werden.

2. Für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Hauptverkehrsstraße auf Tempo 30 ist eine Gefahrenlage nachzuweisen, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies ist in der Wassertor-/Wollentorstraße zwischen dem Prinzregentenufer und der Gießereistraße nicht ersichtlich. Durch den Kurvenverlauf müssen Verkehrsteilnehmende zwangsläufig ihre Geschwindigkeit reduzieren. In den Kurven mit teils eingeschränkten Sichtverhältnissen sind Lichtsignalanlagen vorhanden, welche eine sichere Querung ermöglichen. Zwischen den LSA ist der Streckenverlauf geradlinig und gut einsehbar. Eine besondere Gefahrenlage lässt sich aus den örtlichen Verhältnissen nicht ableiten. Die unauffällige Unfallauswertung stützt diese Auffassung.

   Auch liegt keine Einrichtung vor, in deren direktem Umfeld auch ohne eine besondere Gefahrenlage (nach einer Einzelfallprüfung) Tempo 30 angeordnet werden könnte. Dies ist nur bei direkt an der Straße gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern der Fall. Die Technische Hochschule fällt nicht unter diese Einrichtungen.

3. In Tempo 30-Zonen sind Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) nach der StVO grundsätzlich entbehrlich. Die zulässige Geschwindigkeit ist bereits reduziert und es ist überall mit querenden Zufußgehenden zu rechnen. Auch am Prinzregentenufer wird aufgrund der vielen Parkplätze und Ziele auf die gesamte Länge der Straße gequert. Die Sicherverhältnisse sind dabei in der Regel sehr gut. Auswertungen des ZV-KVÜ haben zudem ein unterdurchschnittliches Geschwindigkeitsniveau ergeben. Verbesserungen von Querungsstellen am Prinzregentenufer werden im Rahmen einer zur Zeit laufenden Untersuchung zur Anlage von Busparkplätzen für Touristen und der Sicherung der wertvollen Baumstandorte mit geprüft und können bei einem Umbau realisiert werden.

4. Das Gelände der Landesgartenschau Nürnberg 2030 reicht vom Keßlerplatz bis an die Wollentorstraße. Dabei wird es eine gesonderte Betrachtung bezüglich der Nutzungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in diesem Bereich geben. Dieser Teil wird in ein von den weiteren Wettbewerben der Landesgartenschau getrenntes Verfahren einbezogen, bei dem partizipative Workshops geplant sind, die zwischen Mitte 2025 und 2026 stattfinden werden.

   Eine Verbesserung der Verkehrsführung am Prinzregentenufer ist für den Keßlerplatz wünschenswert. Die Verkehrsführung hätte Auswirkungen auf die Platzgestaltung, die dann ebenfalls in die Wettbewerbsauslobungen für den Keßlerplatz eingebracht werden sollte.

   Der Nahverkehrsplan (NVEP 2025+) wurde 2012 beschlossen, um die erforderlichen Schritte zum Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrsangebotes im Rahmen der langfristigen Stadtentwicklungsplanung aufzuzeigen.

   Das Zielnetz des Nahverkehrsentwicklungsplans beinhaltet die sogenannte Campuslinie (Tram über GSO-Campus / TH Nürnberg), die eine Realisierung der Altstadtquerung voraussetzt. Der Linienweg sah ein direkte Verbindung von der StUB-Erlangen (FAU) über die Altstadtquerung (FAU WiSo) und GSO-Campuslinie über Rathenauplatz - Cramer-Klett-

Straße (TH) - Dürrenhof (TH Standort B) zur Dokuschleife vor.

Die Abschätzung des Nutzen/Kosten-Verhältnisses (NKV) lag bei > 1,6. Die Planungen zur Altstadtquerung (Baustufe A1) und der davon abhängigen Planung der Tram über GSO-Campus (Baustufe A2) wurden mit Beschluss des Verkehrsausschusses am 05.03.2015 zurückgestellt.

Das ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 baut auf dem NVEP 2025+ auf. Es wurde am 22.07.2021 vom Verkehrsausschuss unter dem TOP „ÖPNV-Angebot verbessern - Straßenbahntakt verkürzen“ behandelt und zur sukzessiven Umsetzung beschlossen.

Das ÖPNV-Maßnahmenpaket macht Vorschläge, wie die derzeitige Betriebsstrecke in der Pirckheimerstraße wieder im Linienbetrieb genutzt werden könnte.

Da die verkehrlich sinnvollste Lösung einer Verknüpfung mit der Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof aufgrund des förderschädlichen Parallelverkehrs zur U-Bahnlinie 3 ausscheidet, wurden Linienwege unterstellt, die die sog. Hochschulspange (Campuslinie) berücksichtigen. Als Prüfungsrelevant gelten nur Linienverläufe, die nicht parallel zur U3 verkehren. Perspektivisch haben nur neue Linienwege / -angebote, z.B. unter Einbeziehung der sog. Campuslinie, eine Chance auf Realisierung, da sie förderfähig wären.

Im Rahmen des ÖPNV-Maßnahmenpaketes 2030 wurde eine weitere Trassenvariante zur Tram über GSO-Campus (NVEP 2025+) ins Spiel gebracht: Rathenauplatz - Stresemannplatz - Technische Hochschule - Dürrenhof. Die Trasse würde die hochbelastete Haltestelle Stresemannplatz mit einem Zusatzangebot versorgen und stünde nicht im Widerspruch zu Begrünungsmaßnahmen im Bereich Wöhrder Marktplatz und Äußere Cramer-Klett-Straße. Zudem wäre der Anteil an vom Kraftfahrzeugverkehr abgetrennten Gleiskörpern durch Markierungen und Rasengleise größer.

Am 06.05.2021 hat der Verkehrsausschuss die Verwaltung beauftragt, die Möglichkeiten zur Reaktivierung des Linienbetriebs der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße zu prüfen und voranzutreiben.

Am 29.09.2021 wurden im Stadtrat der Personal- und Finanzbedarf zur Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg behandelt und priorisiert. Dem Beschluss des Stadtrats folgend, sind die personellen Ressourcen zur weiteren Planung der Straßenbahnprojekte „Pirckheimerstraße“ und „GSO Campus“ frühestens ab 2027 verfügbar. Aufgrund der chronischen Personalknappheit in der Planungs- und Bauverwaltung ist eine Verschiebung zu erwarten.