Radschnellverbindung Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein
Beschluss der Vorplanung zwischen Frankenschnellweg und Gebersdorfer Straße entlang der Rothenburger Straße

Entscheidungsvorlage

1. Rahmenbedingungen

Der Verkehrsausschuss hat am 28.09.2017 die weitere Planung zur Umsetzung eines Radschnellverbindungsnetzes einstimmig beschlossen. Ergänzend dazu wurde die Verwaltung im Verkehrsausschuss vom 27.06.2019 damit beauftragt die Planung der Radschnellverbindung Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein entlang der Rothenburger Straße weiterzuverfolgen. Auf Grundlage dessen hat die Verwaltung eine Vorplanung für die Verbindung Richtung Zirndorf entlang der Rothenburger Straße erarbeitet. Gleichzeitig wird mit der vorgelegten Vorplanung auch dem Mobilitätsbeschluss vom 27.01.2021 Rechnung getragen.

Nachdem eine Förderzusage des Bundes auch für die Planungstätigkeiten vorliegt, sollen die der Vorplanung nachfolgenden Planungsschritte vergeben werden. Dazu gehören ebenfalls entsprechende Gutachten wie z.B. Entwässerungsplanung und später die Ausführungsplanung.

2. Planungsumgriff

Der Beginn der gesamten Radschnellverbindung befindet sich am Plärrer. Die Trasse wird von dort über die Gostenhofer Hauptstraße bis zum Frankenschnellweg geführt. Dieser Teilbereich befindet sich bereits parallel als Fahrradstraße in Planung und wird dem Verkehrsausschuss noch in 2024 zum Beschluss vorgelegt.

Die dargestellte Vorplanung umfasst den Bereich zwischen dem Frankenschnellweg im Norden und der Gebersdorfer Straße im Süden.

In diesem Bereich sollen zukünftig breite Radfahrstreifen und Einrichtungsradwege realisiert werden. Dabei müssen die Vorgaben des Bundes für die Abmessungen eingehalten werden, um die Zuschussfähigkeit des Projekts nicht zu gefährden. Die Herstellung der Radverkehrsanlagen erfolgt zum einen durch die Nutzung der vorhandenen Seitenbereiche, zum anderen durch Umnutzung bestehender Verkehrsflächen.In Teilbereichen soll hierfür der Kraftfahrzeugverkehr auf einem Fahrstreifen je Richtung geführt werden.

Leistungsfähigkeit

Für die Leistungsfähigkeit des Gesamtabschnittes Rothenburger Straße sind die signalisierten Knoten mit dem Frankenschnellweg, der B4R, der Sigmundstraße, der Südwesttangente und Gebersdorfer Straße maßgebend. Für die Planung im Bereich des Frankenschnellweges sind keine Änderungen an den Spuraufteilungen vorgenommen worden, daher ergeben sich für diese Planung keine Änderung hinsichtlich der ermittelten Leistungsfähigkeit. Der Kreuzungsbereich zum Ring B4R wurde bereits im Zusammenhang mit der Planung im Jahr 2020 untersucht und im AfV (30.01.2020) beschlossen. Die weiteren maßgebenden Knotenpunkte (Sigmundstraße, Südwesttangente und Gebersdorfer Straße) sind von der Einstreifigkeit nicht betroffen, die Spuraufteilung entspricht an den bereits heute bestehenden LSA dem aktuellen Bestand. Deshalb ist die Leistungsfähigkeit grundsätzlich in der heutigen Qualität gegeben.

Durch die bevorstehende Verlängerung der U3 nach Gebersdorf und die zukünftig annähernd parallel geführte Radschnellverbindung ist eine deutliche Entlastung der Rothenburger Straße vom Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten. Die neuesten Verkehrserhebungen zeigen zudem einen grundsätzlichen Rückgang des Kraftfahrzeugverkehrs von bis zu 15% im Stadtgebiet auf. Dieser Rückgang ermöglicht eine bedarfsangepasste Flächenneuverteilung.

Vorläufige Grün- und Stellplatzbilanz (ausgenommen Tiefes Feld)

Auf einer Gesamtstrecke von ca. 4,5 km sind aktuell rd. 220 Stellplätze entlang der Hauptverkehrsstraße Rothenburger Straße vorhanden. Entlang dieser entfallen nach derzeitigem Stand 72 Stellplätze. Rund die Hälfte dieser Stellplätze liegt außerhalb direkt angrenzender Bebauung. Die Stellplätze werden unter anderem auch zum Abstellen von Anhängern benutzt, weshalb der Parkdruck in diesem Bereich gering einzustufen ist.

Zusätzlich werden durch die Verbindung in Summe 34 neue Baumstandorte geschaffen und eine Fläche von ca. 3.300 m² neu entsiegelt.

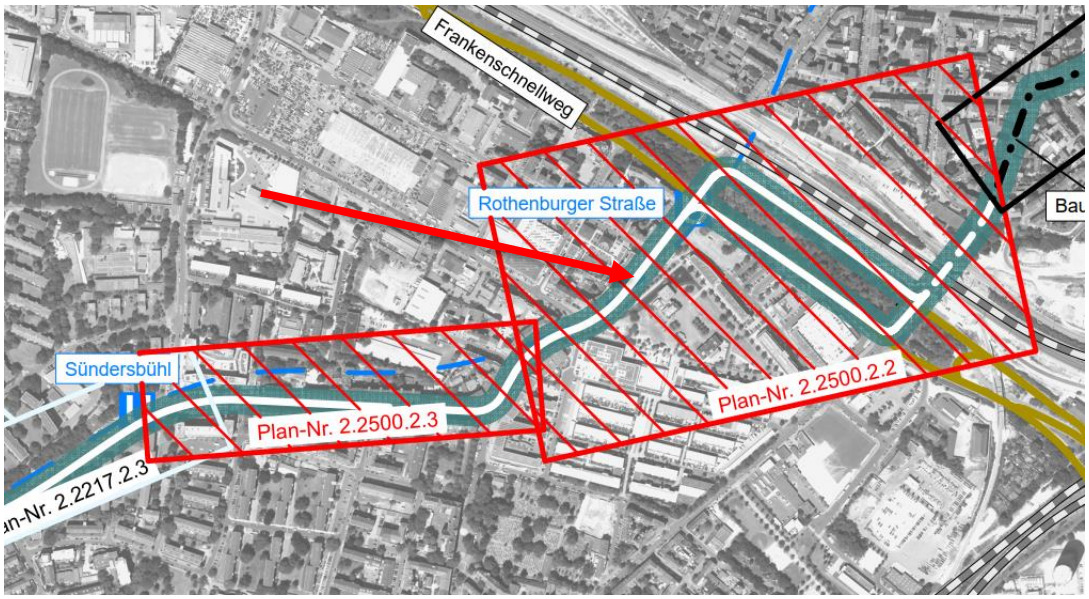
Weiterführung der Radschnellverbindung

Stadtauswärts führt das Staatliche Bauamt Nürnberg die Planungen des gemeinschaftlichen Projektes in den Landkreis Fürth bis zur Schwabacher Straße in Zirndorf/Leichendorf fort. Die Planungen des Staatlichen Bauamtes sind bereits im Stadium des Vorentwurfs und befinden sich in Abstimmung mit allen beteiligten Kommunen und Landkreisen. Im Anschluss daran soll das Genehmigungsverfahren für den Abschnitt außerhalb des Stadtgebiets Nürnberg eingeleitet werden.

Eine zusätzliche Querverbindung zweigt außerdem im Bereich der neuen U-Bahn-Haltestelle Gebersdorf Richtung Osten ab und führt über die ehemalige Bibertbahntrasse Richtung Stein. Die Radwegeführung hierfür ist entlang der bestehenden Gleislage und auf parallel verlaufenden Radwegen bis nördlich der Gebersdorfer Straße geplant, um dann über die Gebersdorfer Straße und Felsenstraße in Richtung Stein abzuzweigen. Die Vorplanung zur Trasse der ehemaligen Bibertbahn ist in den Endzügen und soll anschließend ebenfalls dem Verkehrsausschuss zum Beschluss und weiteren Vergabe vorgelegt werden. Die Felsenstraße soll als Fahrradstraße ausgebildet werden und ist deshalb bereits detaillierter geplant. Diese wird dem Verkehrsausschuss in einer separaten Vorlage in der gleichen Sitzung zum Beschluss vorgelegt.

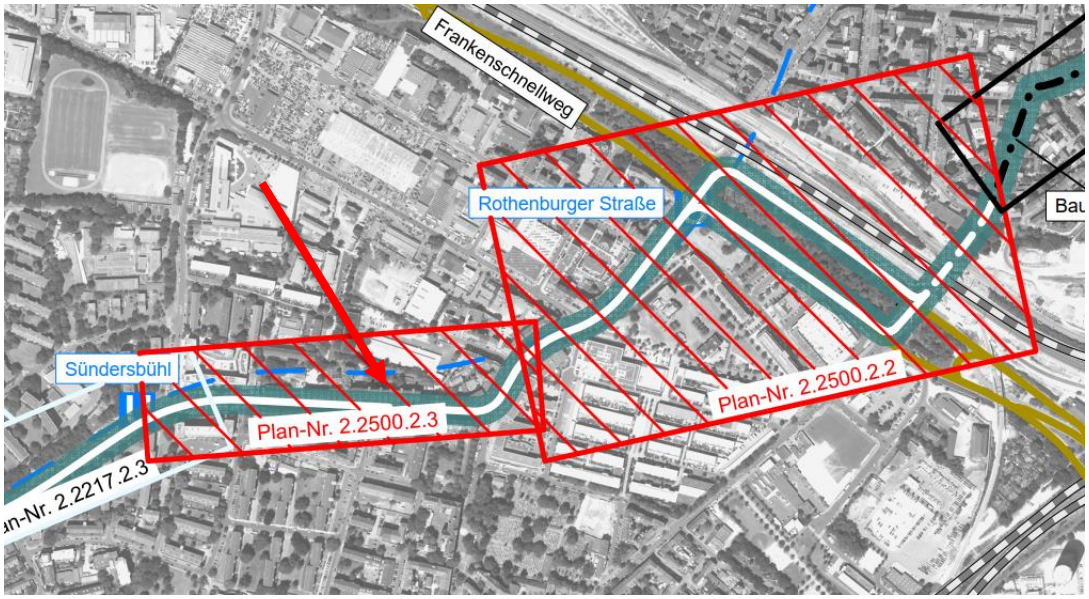
3. Beschreibung der Vorplanung (Reihenfolge in stadtauswärtiger Fahrtrichtung)

Frankenschnellweg:



Die hier vorgelegte Vorplanung beginnt am Knoten Hessestraße/Schwabacher Straße.
Die Trasse führt in südwestlicher Richtung über die oberirdische Verteilerebene des geplanten Frankenschnellwegs und mündet in die Rothenburger Straße.
Die Änderungen sind mit SÖR vorabgestimmt. Die Radverkehrsführung entspricht den grundsätzlichen Leitgedanken des FSW und wird in die FSW-Planungen übernommen, um die Anforderungen des Bundes zu erfüllen. Details können im Zuge der weiteren Planungen entsprechend überarbeitet werden.
Anschließend sind auf Höhe der Holzschuherstraße bauliche Radwege im Seitenraum vorgesehen. Stadteinwärts beginnt der bauliche Radweg bereits auf Höhe der Schweinauer Straße.

Schweinauer Straße bis Bertha-von-Suttner-Straße

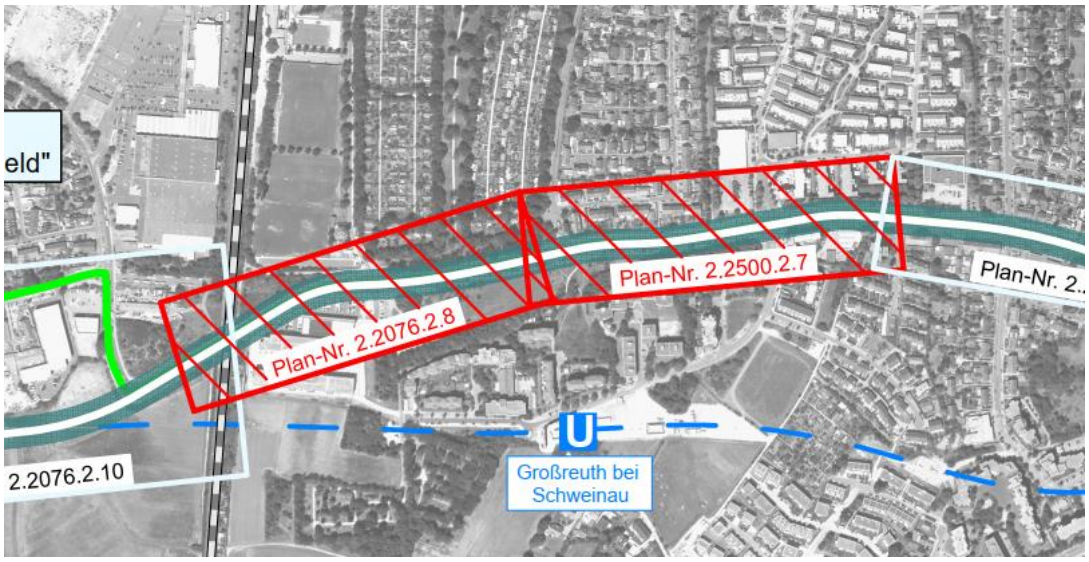


Im engsten Teil der Rothenburger Straße zwischen der Schweinauer Straße und der Bertha-von-Suttner-Straße sind Radstreifen vorgesehen. Die derzeitigen Radstreifen genügen weder den aktuellen Richtlinien, noch den Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses oder des Bundes für die Zuschussfähigkeit von Radschnellverbindungen. Deshalb ist der Entfall einiger Parkplätze und zweier Baumstandorte im öffentlichen Raum auf der Südseite unvermeidbar. Die Verwaltung wird im weiteren Verfahren deshalb noch Kompensationsmaßnahmen in den angrenzenden Seitenstraßen prüfen. Die Anzahl der Bewohnerparkplätze soll nicht reduziert und Kurzzeitparkplätze für Liefern und Laden vorgesehen werden.

Bertha-von-Suttner-Straße bis Wredestraße

Ab der Bertha-von-Suttner-Straße beginnt der bereits beschlossene Abschnitt über die Ringstraße B4R hinweg bis zur Wredestraße. Die Straßenpläne wurden bereits einstimmig am 30.01.2020 im Verkehrsauschuss beschlossen. Die Radverkehrsanlagen der beschlossenen Planungen fügen sich als Teilstücke in die Radschnellverbindung ein und bleiben bis auf minimale Anpassungen in den Anschlussbereichen unberührt. Die erstellte Vorplanung schließt jeweils an den Endpunkten der beschlossenen Straßenpläne an.

Wredestraße bis Neue Rothenburger Straße



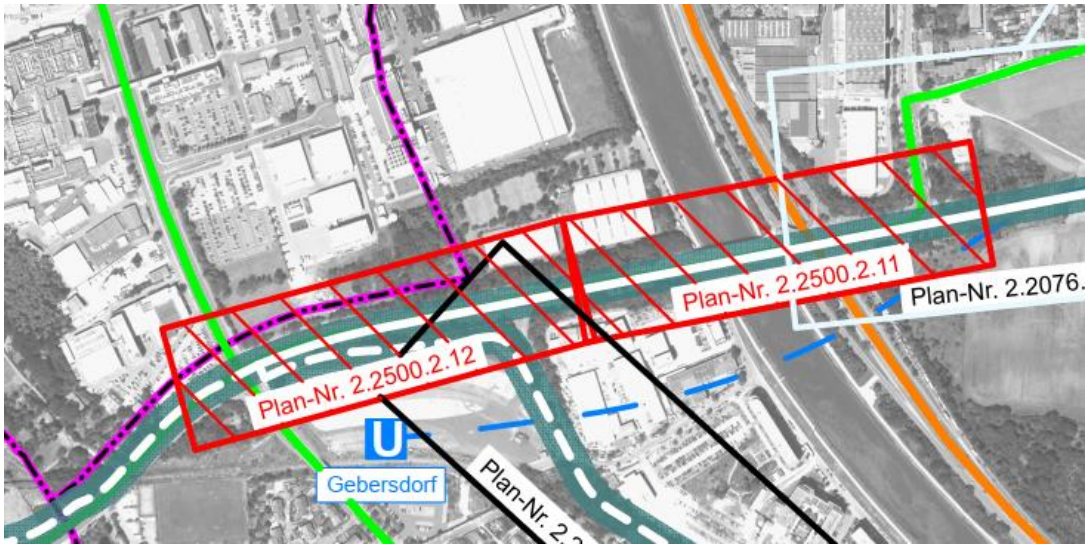
An der Wredestraße schließt die Vorplanung an und führt über bauliche Radwege und Radstreifen zulasten jeweils eines Geradeausfahrstreifens bzw. zulasten der nach Eröffnung der U3 bis Gebersdorf nicht mehr erforderlichen Busspuren weiter bis zum Anschluss an die Planung „Neue

Rothenburger Straße“. An den Kreuzungen bleiben erforderliche, separate Abbiegespuren für den Längsverkehr erhalten.

Neue Rothenburger Straße

Ab der Virnsberger Straße beginnt der bereits im Planfeststellungsverfahren befindliche Abschnitt der Neuen Rothenburger Straße bis westlich der Sigmundstraße. Die Straßenpläne wurden bereits einstimmig am 23.03.2023 im Verkehrsauschuss beschlossen. Die Radverkehrsanlagen der beschlossenen Planungen fügen sich als Teilstücke in die Radschnellverbindung ein und bleiben bis auf minimale Anpassungen in den Anschlussbereichen unberührt. Die erstellte Vorplanung schließt jeweils an den Endpunkten der beschlossenen Straßenpläne an.

Neue Rothenburger Straße bis Gebersdorfer Straße



An der Sigmundstraße schließt die Planung an den Straßenplan „Neue Rothenburger Straße“ an. Bauliche Radwege führen beidseits der Rothenburger Straße über die Südwesttangente und den Main-Donau-Kanal bis zum Knoten Gebersdorfer Straße. Hier erfolgt die Übergabe an die Planungen des staatlichen Bauamts Nürnberg. Zudem erfolgt hier die Verkehrsverknüpfung von Radverkehr und ÖPNV durch die Anbindung an den U-Bahnhof Gebersdorf und den zukünftig dort verorteten Busbahnhof mit P&R-Anlage.

4. Fazit und weiteres Vorgehen

Durch die Planung wird gemeinsam mit allen angrenzenden Kommunen des Landkreises Fürth eine attraktive und direkte Radschnellverbindung geschaffen. Auf dieser wird rechnerisch durchgängig bis Zirndorf und Stein ein Nutzerpotential von mehr als 2.000 Radfahrenden pro Tag erwartet. Dies war das Ergebnis der Machbarkeitsstudie mit dem Freistaat Bayern aus dem Jahr 2017 und wurde durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2021 bestätigt.

Zusammen mit der Verlängerung der U3 ist die Planung der Radschnellverbindung ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrswende und entspricht den Zielen des Mobilitätsbeschlusses.

Im November 2022 fand bereits eine Öffentlichkeitsveranstaltung zur Radschnellverbindung Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein mit Herrn OBM gemeinsam mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg statt, bei der die Planungen erstmals in groben Zügen dargestellt wurden. Die Resonanz war durchwegs positiv.

Die Finanzierung für die Vergabe der Planungsleistungen ist gesichert und wird vom Bund mit bis zu 75% gefördert.

Der Baubeginn kann derzeit noch nicht terminiert werden. Ziel sollte sein mit Eröffnung der U-Bahn in Fürth-Süd im Jahr 2027 die Radschnellverbindung zu realisieren.

Die Verwaltung begehrt nun den Beschluss, die vorgelegte Vorplanung als Grundlage für die Vergabe der Entwässerungs-, Entwurfs- und Ausführungsplanung weiterführen zu können.

Sollten sich aus der Entwurfsplanung wesentliche Änderungen ergeben, wird diese dem Verkehrsausschuss erneut zum Beschluss vorgelegt.