

Stuttgart, 25.02.2021

Radschnellverbindung Stuttgart - Fellbach / Rems-Murr-Kreis Vorplanung 1. Bauabschnitt Nürnberger Straße

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	09.03.2021
Bezirksbeirat Bad Cannstatt	Beratung	öffentlich	10.03.2021
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Vorberatung	öffentlich	16.03.2021
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	23.03.2021
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Vorberatung	öffentlich	18.05.2021
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	20.05.2021
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	20.07.2021

Beschlussantrag

1. Der Vorplanung zur Nürnberger Straße in Bad Cannstatt im Abschnitt zwischen Remstalstraße und der Gemarkungsgrenze zu Fellbach gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt für die Neuplanung der Lichtsignalanlage Nürnberger Straße / Beskidenstraße eine zukünftige Schnellbuslinie aus dem Rems-Murr-Kreis sowie eine Zuflussdosierung im Sinne des Antrags 295/2020 Ziffer 3 zu berücksichtigen und mit den benachbarten Gebietskörperschaften abzustimmen
3. Der Vorplanung zur Nürnberger Straße in Bad Cannstatt im Abschnitt zwischen Augsburgener Straße und Remstalstraße gemäß Anlage 2 wird zugestimmt.

Kurzfassung der Begründung

Aufbauend auf der mit der Beschlussvorlage 586/2020 vorgelegten Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in Stuttgart wurde die Verwaltung beauftragt mit der Planung von Radschnellverbindungen zu beginnen.

Eine der 13 untersuchten Radschnellverbindungskorridore bildet die überregionale Route aus dem Remstal beginnend in Schorndorf über Waiblingen und Fellbach nach Stuttgart. Auf Stuttgarter Gemarkung verläuft diese Route von der Gemarkungsgrenze über die Nürnberger und Waiblinger Straße, den Wilhelmsplatz, die König-Karl-Straße

und in einer ersten Ausbaustufe über die König-Karls-Brücke bis zum Leuze. Hier trifft sie auf die entlang des Neckars verlaufende Radschnellverbindung aus dem Landkreis Esslingen und führt mit dieser gemeinsam entlang des Schlossgartens / der Cannstatter Straße in Richtung Stadtmitte. In einem zweiten Schritt soll die Radschnellverbindung über eine neue Neckarquerung an das Stadtquartier Rosenstein angebunden werden. Im Stadtbezirk Bad Cannstatt entspricht dieser Verlauf der heutigen Hauptradroute 1.

Da die Qualitätsstandards für Radschnellwege höhere Anforderungen an die Infrastruktur setzen, soll in einem ersten Schritt der Abschnitt zwischen Remstalstraße und Beskidenstraße sowie zwischen Augsburgener Straße und Remstalstraße baulich angepasst werden. Weitere wesentliche Bauabschnitte die Schritt für Schritt angegangen werden sollen sind die Beseitigung der Engstellen stadteinwärts an der Remstalstraße und der Taubenheimstraße, eine höherwertige und durchgängige Führung über den Wilhelmsplatz und die König-Karl-Straße sowie die Verbreiterung des Zweirichtungsradwegs auf der König-Karls-Brücke.

Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen:

In den durch das Land Baden-Württemberg eingeführten Qualitätsstandards für die Anlage von Radschnellverbindungen werden alle bekannten Führungsformen wie Radfahrstreifen, Radwege und Fahrradstraßen ermöglicht. Es werden jedoch insbesondere an die Breite größere Anforderungen gestellt. Richtungsgetrennte Radfahrstreifen sollen grundsätzlich 3,0 m breit sein und zu parkenden Fahrzeugen ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m einzuhalten. Auf kurzen Abschnitten ist es möglich den Radschnellwegestandard zu unterschreiten, hier sind dann mindestens die Regelmaße für Radfahrstreifen nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V. (FGSV) einzuhalten. Die immer wieder von verschiedenen Akteuren insbesondere bei Radschnellverbindungen geforderte Führungsform „Protected-Bike-Lane“ ist bisher weder im Technischen Regelwerk der FGSV noch in den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg enthalten und gilt somit nicht als anerkannter Stand der Technik.

Ausbau der Stadtbahnlinie U1 auf 80-m-Doppeltraktionszüge:

Gemäß GRDRs 945/2020 plant die SSB den Ausbau der U1 auf 80-m-Doppeltraktionszüge. Hierzu werden auf Cannstatter Gemarkung die Bahnsteige der Haltestellen Uff-Kirchhoff, Augsburgener Platz, Nürnberger Straße, Antwerpener Straße und Beskidenstraße verlängert. Die Planung der SSB ist mit der städtischen Planung zur Radschnellverbindung Stuttgart – Fellbach eng abgestimmt und wird im jeweiligen Projekt berücksichtigt.

Schnellbuslinie Stuttgart – Rems-Murr-Kreis:

Das Land Baden-Württemberg sowie der Landkreis Rems-Murr plant die Einführung einer Schnellbuslinie aus dem Raum Korb / Endersbach nach Stuttgart. Die Buslinie soll von Korb über die B14 und ab Fellbach über die alte B14 zum Zwischenhalt am Wilhelmsplatz Bad Cannstatt geführt werden. Von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof würde die Buslinie die Infrastruktur der Buslinie X1 mitnutzen und hätte am Hauptbahnhof ihren Endhalt. Die Warteposition ist zur Vermeidung von Störungen der SSB-Linien in der Kronenstraße angedacht. Die Buslinie soll in der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt verkehren. Ursprünglich sollte die Buslinie noch in 2020 in Betrieb gehen, dies

wurde jedoch aufgrund der Corona-Pandemie vorerst zurückgestellt. Sollte die Linie realisiert werden so wird seitens der städtischen Verkehrsplanung angeregt, dass auf Stuttgarter Gemarkung durch die Linie ein zweiter Zwischenhalt am Krankenhaus Bad Cannstatt direkt vor dem Haupteingang am Prießnitzweg mit einer Stichfahrt angedient wird.

Abstimmung mit der Stadt Fellbach und dem Rems-Murr-Kreis

Durch die parallel laufenden Planungen für die Schnellbuslinie sowie die Fortführung der Radschnellverbindung auf Gemarkung Fellbach besteht zum Projekt ein regelmäßiger Austausch auf Arbeitsebene mit der Stadt Fellbach und dem Rems-Murr-Kreis. Im Hinblick auf den Beschlussantrag 2 ist eine Abstimmung auf Bürgermeisterebene vorgesehen.

Zu Beschlussantrag 1:

Beschreibung des Bestands:

Von der Remstalstraße stadtauswärts in Richtung Fellbach führen zwei Fahrstreifen für den allgemeinen Kfz-Verkehr sowie ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,5 m ohne Sicherheitstrennstreifen zu dem angrenzenden Parkstreifen. Ab der Antwerpener Straße wird der 1,5 m breite Radfahrstreifen um einen Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m zu den parkenden Fahrzeugen ergänzt. Der Seitenraum teilt sich bis zur Normannstraße in einen Grünstreifen mit Baumbestand und einen wenigstens 3,0 m breiten Gehweg.

Ab der Normannstraße beträgt die Breite des Gehwegs noch 1,5 m und auf der Fahrbahn verlaufen zwei Fahrstreifen und ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,0 m. Über den Knotenpunkt mit der Beskidenstraße führen ein Geradeausfahrstreifen, ein Geradeaus-Rechtsfahrstreifen sowie ein separater Linksabbiegestreifen in die Karpantenstraße. Zufußgehende können die Nürnberger Straße im Bereich des Knotenpunktes nur auf der Ostseite über die Haltestellenzugänge Beskidenstraße queren.

In der Stadteinwärtsrichtung werden über den Knotenpunkt ein Geradeaus-Rechtsabbiegestreifen, ein separater Linksabbiegestreifen sowie ein Radfahrstreifen mit einer Regelbreite von 1,85 m geführt. Der Radfahrstreifen geht in der Folge mit der Furt in den gegenüberliegenden Seitenraum über, dessen Gehweg für den Radverkehr freigegeben ist. Ab dem Gebäude Nr. 199 verläuft dann ein inklusive der Doppelstrichmarkierung 3,0 m breiter Mehrzweckstreifen. Auf dem Gehweg, über den der Radfahrer geführt wird sind zusätzlich Parkplätze für Pkw markiert.

Beschreibung der Planung:

In der Stadtauswärtsrichtung soll zu Gunsten eines Radfahrstreifens, der den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen entspricht, einer der beiden für den Kfz-Verkehr vorgesehenen Fahrstreifen entfallen. Dadurch kann von der Remstalstraße beginnend ein im wesentlichen durchgehender Radfahrstreifen mit einer Breite von 3,0 m und einem Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Kfz von 0,75 m markiert werden. Stellenweise kann zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr eingerichtet werden. An den Stadtbahnhaltestelle Nürnberger Straße, Antwerpener Straße und Beskidenstraße sind die Planungen der SSB zur Verlängerung der Bahnsteige und der Einrichtung eines zweiten Haltestellenzugangs bereits berücksichtigt, sodass hier auf einem kurzen Abschnitt der Radfahrstreifen lediglich eine Breite

von 2,25 m aufweist. An den Einmündungen Schorndorfer Straße sowie Normannstraße entfallen jeweils zwei Parkplätze, um die notwendigen Sichtbeziehungen zwischen wartepflichtigem Verkehr aus diesen beiden Seitenstraßen und dem bevorrechtigten Verkehr auf der Nürnberger Straße einhalten zu können. Zwischen Normannstraße und Beskidenstraße soll der Gehweg auf eine Breite von 2,5 m bis 3,2 m verbreitert werden. Über den Knotenpunkt Beskidenstraße führt dann ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,25 m, ein Geradeaus-Rechtsabbiegestreifen sowie ein separater Linksabbiegestreifen. Für Radfahrende, die links in die Karpatenstraße einbiegen wollen, ist die Einrichtung einer indirekten Linksabbiegemöglichkeit vorgesehen. Zufußgehenden soll durch einen neuen Z-Überweg über die Nürnberger Straße die Querung in allen vier Knotenpunktarmen ermöglicht werden. Da im Zuge der Verlängerung der U1-Stadtbahnhaltestelle Beskidenstraße bereits ein weiterer Z-Überweg in diesem Bereich vorgesehen ist, sind ggf. anfallende Mehrkosten bei der Signaltechnik (z.B. Steuergerät) im Rahmen des Projektes Radschnellverbindung zu tragen.

In Stadteinwärtsrichtung wird ein durchgehender 3,00 m breiter Radfahrstreifen ab der Gemarkungsgrenze bis zum bestehenden 3,00 m breiten Mehrzweckstreifen in der Nürnberger Straße eingerichtet. Für Radfahrende, die nach links in die Beskidenstraße einbiegen möchten, ist die Einrichtung einer indirekten Linksabbiegemöglichkeit vorgesehen. In der Knotenzufahrt Nürnberger Straße werden auf der bestehenden Fahrbahn die Fahrstreifen neu markiert, in der Knotenpunktausfahrt sind bauliche Maßnahmen zur Verbreiterung der Fahrbahn erforderlich. Durch eine Neuordnung des Seitenraums werden hier 7 neue Baumstandorte realisiert und es verbleiben 7 durch einen 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen abgegrenzte Längsparkstände. Es entfällt ein Bestandsbaum.

Zu Beschlussantrag 2

Ausgangslage:

Die Nürnberger Straße hat stadtauswärts in der maßgebenden nachmittäglichen Spitzenstunde eine Verkehrsbelastung von knapp über 1.000 Kfz/h. Diese Verkehrsbelastung kann mit einem Fahrstreifen abgewickelt werden. Dementsprechend wurde im Rahmen der Vorplanung nur der für die Leistungsfähigkeit des Streckenzugs maßgebende vierarmige Knotenpunkt Nürnberger Straße / Beskidenstraße untersucht.

Für die Verkehrsuntersuchung wurde im Wesentlichen auf die letzte 16-Stunden-Vollerhebung des Knotenpunkts nach Inbetriebnahme der Haupttrasse 1 aus dem Jahr 2014 zurückgegriffen. Darüber hinaus wurden Daten der Gemarkungsgrenzzählstelle Nürnberger Straße sowie verschiedene Einzelstromerhebungen verwendet. Die Auswertung der Gemarkungsgrenzzählstelle zeigt für die Jahre 2016 und 2018 im Tagesgang als auch in den Hauptverkehrszeiten jeweils einen geringfügigen Rückgang der Verkehrsbelastung gegenüber 2014.

Planung:

Die wesentliche Änderung der Planung gegenüber dem Bestand ist die Reduzierung der Haupttrasse stadtauswärts auf einen Fahrstreifen. Aber auch alle sonstigen Änderungen am Knotenpunkt wie z.B. die zusätzliche Fußgängerfurt auf der Westseite des Knotenpunkts, die indirekten Linksabbiegemöglichkeiten für den Radverkehr oder die neue Lage der Mittelinsel in der Beskidenstraße sind in der Untersuchung berücksichtigt.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass in der nachmittäglichen Spitzenstunde der Knotenpunkt Nürnberger Straße/Beskidenstraße grundsätzlich leistungsfähig bleibt. Die maßgebliche Hauptrichtung in der nachmittäglichen Spitzenstunde ist der Geradeausverkehr in Richtung Fellbach. Damit dieser auf einem Fahrstreifen leistungsfähig abgewickelt werden kann sind die Grünzeiten in der Hauptrichtung zu erhöhen. Die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn, die ebenfalls in der Hauptrichtung verkehrt, wird daher nicht von der Maßnahme eingeschränkt. Die verlängerte Grünzeit in der Hauptrichtung fehlt entsprechend in den Nebenrichtungen aus der Beskidenstraße sowie der Karpantenstraße, sodass die Qualität der Nebenrichtung sinkt. Davon betroffen sind entsprechend auch die Zufußgehenden, die die Nürnberger Straße queren sowie die indirekt linksabbiegenden Radfahrenden. Dieser Zusammenhang kann nicht durch signaltechnische Anpassungen kompensiert werden. Außerhalb der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit ergeben sich keine wesentlichen Änderungen für die Verkehrsqualität des Knotenpunkts gegenüber dem Bestand.

Gemeinderatsantrag 295/2020:

Der Gemeinderatsantrag 295/2020 fordert eine ganztägige Zuflussdosierung von 760 Kfz/h am Knotenpunkt Nürnberger Straße / Beskidenstraße einzuführen. Diese soll bewirken, dass einerseits der Verkehrsfluss im angebauten Bereich der Nürnberger Straße weiter verbessert werden kann und andererseits für Querende Fußgänger an den Haltestellen eine hohe Qualität und somit Verkehrssicherheit erreicht wird.

Im Februar 2020 wurde letztmalig der stadteinwärtige Verkehr gezählt: vormittags zwischen 06:00 h und 10:00 h wurden mehr als 820 Fahrzeuge je Stunde und nachmittags zwischen 15:00 h und 18:00 h unter 760 Kfz/h gezählt. Die Zuflussdosierung auf 760 Kfz/h ist daher insbesondere in den vormittäglichen Stunden relevant und sollte zunächst auf diese Zeiten beschränkt werden und mit der Umgestaltung des Knotenpunkts umgesetzt werden. Die Zuflussdosierung auf 760 Kfz/h ist daher insbesondere in den vormittäglichen Stunden relevant und sollte vorbehaltlich einer verkehrsrechtlichen Prüfung zunächst auf diese Zeiten beschränkt werden und mit der Umgestaltung des Knotenpunkts umgesetzt werden. Für die Neuplanung der Signalprogramme des Knotenpunkts Nürnberger Straße / Beskidenstraße wird vorgeschlagen Programme zu entwickeln die im Tagesgang eine differenzierte Steuerung des nach Stuttgart einströmenden Verkehrs ermöglichen. Eine enge Abstimmung auf Arbeits- wie auf Bürgermeisterebene mit der Nachbarkommune Fellbach ist hierzu erforderlich.

Busbevorzugung der geplanten Schnellbuslinie Stuttgart – Rems-Murr-Kreis:

Falls die Buslinie eingeführt wird könnte sie den zukünftig 3,00 m breiten Radfahrstreifen in der Zufahrt Stuttgarter Straße mitnutzen und somit gegenüber dem zuflussgesteuerten Kfz-Verkehr am Knotenpunkt Nürnberger Straße / Beskidenstraße beschleunigt werden. Hierzu ist dann am Knotenpunkt Nürnberger Straße / Beskidenstraße eine LSA-Bevorrechtigung in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Im weiteren Verlauf bis zum Wilhelmsplatz Bad Cannstatt soll die Linie unabhängig vom Radverkehr auf dem Kfz-Fahrstreifen geführt werden. Für die Bevorrechtigung der Schnellbuslinie ist bei einem unterstellten 15 min Takt viermal pro Stunde ein Eingriff erforderlich. Nach Anmeldung des Busses würde die Hauptrichtung in der Zufahrt Stuttgarter Straße zu Lasten einer Freigabe der Buslinie durch die Signalsteuerung unterdrückt. Dies ist für die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts unproblematisch: in der morgendlichen HVZ wird die Kapazität von diesem Strom ohnehin durch die Beschränkung der Grünzeit begrenzt. Außerhalb der morgendlichen HVZ bestehen für diesen Knotenstrom ausreichend Kapazitätsreserven die für die Busbevorzugung mit genutzt werden können.

Zu Beschlussantrag 3:

Beschreibung des Bestands:

In der Fahrtrichtung Fellbach wird der Kfz-Verkehr zwischen der Einmündung der Augsburger Straße und der Remstalstraße auf einem 4,0 m breiten Fahrstreifen geführt. Daneben befindet sich ein Radfahrstreifen mit einer Regelbreite von 1,85 m. Dieser ist durch einen 0,5 m breiten Sicherheitsraum zu 23 Längsparkplätzen zwischen Augsburger Straße und Beuthener Straße getrennt. Bis zum Knotenpunkt Remstalstraße wird ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen neben einem 4,0 m breiten Fahrstreifen geführt.

In der Fahrtrichtung Augsburg Platz führt zwischen Remstal- und Melanchthonstraße ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen neben einer wenigstens 4,0 m breiten Fahrbahn. Vor den Gebäuden Nürnberger Straße 17-23 befindet sich eine Parkbucht mit 10 Längsparkplätzen, die durch einen 0,5 m breiten Sicherheitstrennstreifen vom Radfahrstreifen getrennt sind. Diese Führungsform setzt sich bis zum Augsburg Platz fort. Zwischen der Zu- und Ausfahrt der Tankstelle in der Nürnberger Straße 9 befinden sich weitere 7 Längsparkplätze.

In dem beschriebenen Planungsabschnitt ist die auf 80 m verlängerte U1-Stadtbahnhaltestelle Augsburg Platz vorgesehen (siehe GRDs 945/2020). Mit der damit vorgelegten Planung wird die Fahrbahn auf 3,5 m verschmälert. Daneben führt ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen der durch einen 0,5 m breiten Sicherheitsstreifen von den Längsparkplätzen getrennt wird. Im Bereich der neuen Haltestellenzugänge an den Einmündungen der Augsburg- und Beuthener Straße entfallen entlang der Stadtauswärtsfahrbahn 5 Parkplätze. Entlang der Stadteinwärtsfahrbahn entfallen weitere 7 Parkplätze vor der Nürnberger Straße 9.

Beschreibung der Planung

Damit auch in diesem Planungsabschnitt der Qualitätsstandard für Radschnellverbindung umgesetzt werden kann soll der Radfahrstreifen auf 3,0 m verbreitert werden. Die Fahrbahn soll auf eine Regelbreite von 3,25 m verschmälert werden.

Um diesen Querschnitt umsetzen zu können entfallen entlang der Stadtauswärtsfahrbahn weitere 18 Parkplätze, sodass zwischen Augsburg Straße und Beuthener Straße keine Parkplätze erhalten bleiben. Die Restfläche von rund 1,5 m soll für die Verbreiterung des begleitenden Grünstreifens verwendet werden. In der Fortsetzung bis zum Knotenpunkt Remstalstraße wird die Fahrbahn auf die Regelbreite von 3,25 m verschmälert. Der Radfahrstreifen auf wenigstens 2,5 m verbreitert und vor dem Knotenpunkt in den Bestand überführt.

Auf der Stadteinwärtsfahrbahn beginnt der 3,0 m breite Radfahrstreifen nach dem Knotenpunkt Remstalstraße. Vor den Gebäuden Nürnberger Straße 17-23 entfallen 4 weitere Parkplätze. Entlang der übrigen 6 Parkplätze wird der Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,85 m und einem zuzüglichen Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m geführt. Von diesen 6 Parkplätzen werden 2 für Carsharing-Fahrzeuge reserviert. Die in der SSB-Planung vorgesehene ergänzende Grünfläche wird für die Verbreiterung des Radfahrstreifens auf 3,0 m verwendet. Das Grünbeet vor den Gebäuden Nürnberger Straße 3 und 5 soll um in etwa 1,5 m verschmälert werden, um die notwendigen Straßenraumbreiten zu ermöglichen. Im Anschluss daran wird der Radfahrstreifen in den 1,85 m breiten Bestandsradfahrstreifen überführt.

Parkplatzsituation Nürnberger Straße:

Der Planungsabschnitt ist Teil der 5. Umsetzungsstufe des Parkraummanagements mit den Parkraumgebieten Ca6 und Ca7. Die Umsetzung ist für Sommer 2021 geplant. Die Nürnberger Straße ist dabei die trennende Straße zwischen den beiden genannten Gebieten. In Ca6 sind im Bestand 810 Parkplätze vorhanden, von denen insgesamt 13 Parkplätze entfallen. In Ca7 gibt es 913 Parkplätze. Hiervon entfallen 23 Parkplätze.

Ausblick: Weitere Planung der Radschnellverbindung Schorndorf – Stuttgart

Die vorgelegten Planungen bilden gemeinsam die ersten 2,0 km des Radschnellweges zwischen Schorndorf und Stuttgart auf der Gemarkung der Landeshauptstadt. Weitere Planungsabschnitte sind der Knotenpunkt Remstalstraße/Nürnberger Straße, der Bereich zwischen Augsburgener Platz und Daimlerstraße entlang der Waiblinger Straße, sowie der Abschnitt von der Daimlerstraße über den Wilhelmsplatz bis zur König-Karls-Brücke beziehungsweise einer neuen Neckarquerung. Im nächsten Schritt soll im Zusammenhang mit Planungen für den Augsburgener Platz nach dem Rückbau der Haltestelle auch der Radschnellweg weiter geplant werden. Parallel dazu laufen Vorplanungen für den Knotenpunkt Remstalstraße/ Nürnberger Straße sowie Vorüberlegungen und Machbarkeitsstudien für eine neue Querung des Neckars, wobei der Realisierungszeitraum hierbei von den Projekten um Stuttgart 21 abhängig ist.

Zeitplan und Kosten:

Die Maßnahme aus Beschlussantrag 1 soll in Abstimmung mit der Ausführung der Haltestellenerweiterungen der U1 umgesetzt werden. Die vorläufige Kostenschätzung für die Radverkehrsmaßnahme beträgt 1,3 Mio EUR.

Die Ausführung der Maßnahme aus Beschlussantrag 3 wird auf die Verlegung der Stadtbahn-Haltestelle Augsburgener Platz abgestimmt. Die vorläufige Kostenschätzung für die begleitenden Radverkehrsmaßnahmen beträgt 700.000 EUR.

Finanzielle Auswirkungen

Die Maßnahme wird über den Radetat finanziert, es werden Fördermittel des Landes beantragt.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat T
Referat SOS
Referat S/OB
SSB

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Antrag Nr. 295/2020 vom 13.07.2020 - Beschlusspunkt 3.
Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN
Tierschutzpartei, SPD-Gemeinderatsfraktion, PULS-Fraktionsgemeinschaft
Wohngebiete vom Verkehr entlasten – erfolgreiches U16-Angebot weiter ausbauen.

Erledigte Anfragen/Anträge:

Antrag Nr. 335/2020 vom 27.07.2020
der Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion
weniger Lärm für Anwohner und sicheres Radfahren
Einspurige Nürnberger Straße wie beschlossen umsetzen

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

1. Nürnberger Straße HRR 1 Abschnitt 1-7
2. Augsburger Straße HRR 1 Abschnitt 1-2 Augsburger Platz

<Anlagen>