Kongresshalle:

Radverbindung retten!
Radvorrangroute 12 umsetzen!

26. August 2025

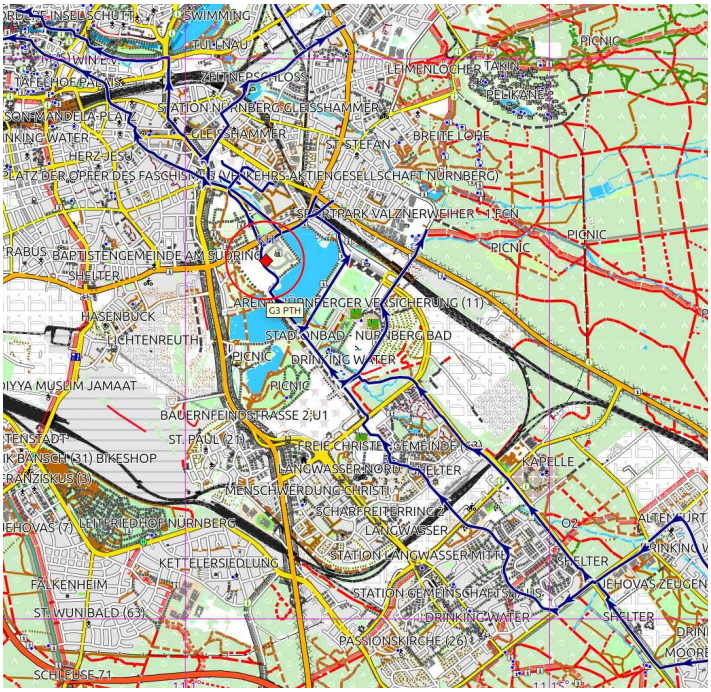
Bei erweiterter Nutzung der Kongresshalle soll Kfz-Verkehr neue Möglichkeiten erhalten

Der Stadtrat hat entschieden, den Torso der Kongresshalle am Dutzendteich intensiver zu nutzen. Neben dem aktuell im Aus- und Umbau befindlichen Dokumentationszentrum Reichsparteitagesgelände, dem bestehenden Serenadenhof mit rund 900 Plätzen und dem Musiksaal der Nürnberger Symphoniker mit rund 500 Plätzen entsteht zur Zeit eine neue Spielstätte mit rund 800 Plätzen für Oper, Ballett und Konzerte des Nürnberger Staatstheaters (sogenanntes Opern-Interim) sowie auf 7.000 Quadratmetern in vier Sektoren Raum für weitere vielfältige kulturelle Nutzung.

Auch wenn Straßenbahn und Bus an der Bayernstraße unmittelbar vor der Kongresshalle halten, werden neue Planungen angestellt, damit viele Besucher mit dem Kfz anfahren können. Bisher wurde als Raum für Kfz-Parken vor allem der große Innenhof des Halbrunds genutzt. Nach Einbiegen in die Zufahrt von der Bayernstraße aus fuhr man sofort wieder nach links und dann an der Nordseite entlang zu der Einfahrt in den Innenhof zwischen den beiden Kopfbauten auf der Ostseite. Diese Lösung gehört der Vergangenheit an: Parken im Innenhof wird dauerhaft nicht mehr möglich sein.

Die Zufahrt zu den Parkplätzen für Mitarbeitende und Menschen mit Behinderungen entlang des Kopfbaus auf der Ostseite (außerhalb) des Innenhofs erfolgen jetzt über die West- und Südseite des Kongresshalle. Und soweit erweiterte Parkmöglichkeiten auf der Südseite der Kongresshalle geschaffen werden, soll auch hierfür die Zufahrt in gleicher Weise erfolgen.

Darüber hinaus ist angedacht, Kfz-Parken für Besucher auf dem nördlichen Ende des Volksfestplatzes zu organisieren. So hat es die Opernhauskommission des Stadtrates im Oktober 2024 mitgeteilt (siehe **Anlage 3**) und so lautet ein Antrag der CSU-Fraktion vom Dezember 2024 (siehe **Anlage 4**). Im CSU-Antrag wird darüber hinaus gefordert, die Zu- und Abfahrt zwischen Bayernstraße und Großer Straße für das größere Parksystem rund um Messe, Stadion und Arena dauerhaft zu öffnen und in das Parkleitsystem zu integrieren.



Was hat das mit Radverkehr zu tun?

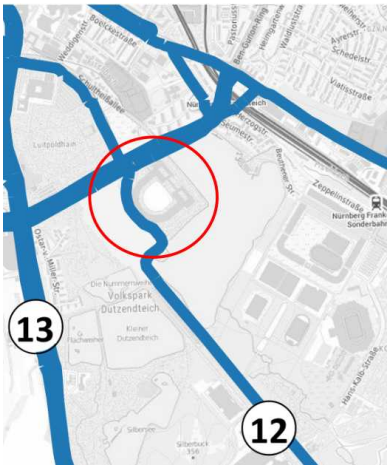
Es ist wie immer: Wenn bestehende Flächen, auf denen Radverkehr einigermaßen gut fließen kann, durch andere Maßnahmen stärker für Kfz-Verkehr genutzt werden, dann verschlechtern sich die Bedingungen für den Radverkehr – wenn man ansonsten den Status-quo beibehält. So ist das viele Jahrzehnte in der Stadt Nürnberg gelaufen und so läuft es leider auch heute noch immer wieder. – Eine Verschlechterung lässt sich nur aufhal-

ten, wenn gleichzeitig gezielte ausgleichende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in den betroffenen Bereichen umgesetzt werden.

Ganz konkret: Genau über die Straße zwischen Volksfestplatz und Kongresshalle, die zukünftig für intensiven Parkverkehr genutzt werden soll, verläuft die wichtige und viel genutzte Radverbindung zwischen Innenstadt (insbesondere auch Ludwigsfeld, Gleißhammer und Tullnau) und den Stadtteilen Langwasser, Moorenbrunn und Altenfurt über die Große Straße. Dieser Bereich ist in der Karte auf der vorherigen Seite und in der Karte unten auf dieser Seite durch einen roten Kreis markiert. Details sind dem **Lageplan** in **Anlage** 1 zu entnehmen.

Die Historie dieser Route hat viel mit dem Ausbau vor allem der östlichen Bereiche von Langwasser und der Messe in den letzten Jahrzehnten zu tun: Bürger hatten die schlechte Anbindung Langwassers für den Radverkehr beklagt und Radwege an der Großen Straße gefordert. Im Zuge der Instandsetzung der Platten auf der Großen Straße in den Jahren 1991 bis 1995 zur Schaffung von Parkplätzen wurden an beiden Seiten kombinierte Rad- und Gehwege angelegt und rasch intensiv genutzt. Zwar wurde 2007 nach dem Bau der Messe-Parkhäuser und des Kongresszentrums Ost auf der Westseite durch Gehweg-Schilder klargestellt, dass Radfahren auf der Messe-Seite zwischen Alfred-Hensel-Weg und Karl-Schönleben-Straße unzulässig ist, das hat aber die Bedeutung und die intensive Nutzung der Route insgesamt nicht gemindert.

Auch wenn es auf dem östlich gelegenen Rad-/Gehweg entlang der Großen Straße manchmal eng zugeht, so ist diese Verbindung doch die ideale Route für viele der über 40.000 Einwohner von Langwasser, Moorenbrunn und Altenfurt. Und an beiden Enden liegen wichtige Zielorte wie das Klinikum Süd, die Bertolt-Brecht-Schule, der in Bau befindliche Schul-Campus Breslauer Straße, das Martin-Behaim-Gymnasium, das Neue Gymnasium und z.B. die Zentrale der Bundesagentur für Arbeit sowie der FAU-Campus der Erziehungswissenschaftlichen Fakultät. Der noch im Radwege-Plan von 1994 als Alternative vorgesehene vorrangige Ausbau eines Radweges entlang der Beuthener Straße wurde bisher nicht umgesetzt, so dass infolge der in diesem Bereich realisierten Ansiedlung von immer mehr Logistik-Dienstleistern auch für viele Radfahrende aus der Gleiwitzer Straße nur der Weg zur und durch die Große Straße bleibt.



Entsprechend dieser Bedeutung wurde diese Radroute als Teil der **Radvorrangroute 12** (**RVR 12**) zwischen Innenstadt und Altenfurt/Moorenbrunn/Langwasser ausgewählt und durch den Ausschuss für Verkehr (AfV) vom 24.9.2020 festgelegt und im Mobilitätsbeschluss vom Januar 2021 bestätigt; die Konkretisierung einer Umsetzungsmöglichkeit wurde dem AfV mit Masterplan zur Machbarkeit am 7.7.2022 vorgelegt. Zur Umsetzung für die Strecke entlang der Kongresshalle wurde die Einrichtung einer 630 m langen Fahrradstraße (Maßnahme 12-S06) sowie direkt vor der Kreuzung an der Bayernstraße die Erstellung eines 80 m langen getrennten Geh- und Radweges für Zweirichtungsverkehr (Maßnahme 12-S05) empfohlen. Nach dem Mobilitätsbeschluss vom Januar 2021 soll das „Radvorrangroutennetz“ das Rückgrat des Radnetzes in Nürnberg bilden und bis 2030 durchgängig im einem definierten RVR-Standard umgesetzt werden. Die Westumfahrung der Kongresshalle ist insoweit Teil der getroffenen Grundsatzentscheidungen und ist bei allen Planungen für neue Nutzungen des Bereichs rund um die Kongresshalle zu berücksichtigen.

Das Gute für den Radverkehr schon bisher: Die Westumfahrung der Kongresshalle ist für den Kfz-Durchgangsverkehr aus und zur Großen Straße fast immer gesperrt und nur selten ist sie beschränkt für Kfz frei. Der gesamte Bereich ist eine 20-kmh-Zone mit Vorfahrt an der Abzweigung zum südöstlichen Kopfbau. Auch beim Volksfest bleibt diese Route für den Radverkehr durchgehend befahrbar. Das ermöglicht für Radfahrende aller Altersgruppen sicheren Radverkehr zwischen der Straße „An der Ehrenhalle“ sowie „Schultheißallee“ und der „Großen Straße“. Nicht umsonst ist die Verbindung im **Fahrradstadtplan der Stadt Nürnberg** „rot gepunktet“, also als „Strecke über vorwiegend ruhige Nebenstraße“ ausgewiesen (siehe **Anlage 2**).

Welche konkreten Gefahren für den Radverkehr drohen?

Bisher werden Lösungen für Kfz-Parken und Kfz-Fahren überlegt, ohne dass die bestehende Radroute oder die geplante Radvorrangroute 12 dabei berücksichtigt werden. Dadurch ist die sichere Rad-Verbindung zwischen Langwasser und Meistersingerhalle gefährdet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen führen zu mehr Kfz-Verkehr und dieser Kfz-Verkehr betrifft die **West-Umfahrung der Kongresshalle** mit dem Rad als essentieller Teil der existierenden Rad-Verbindung und der vorgesehenen Radvorrangroute 12 massiv.

- Je mehr Parkplätze auf der Ostseite der Kongresshalle und am südöstlichen Kopfbau angelegt werden, desto mehr Besucher mit Kfz werden versuchen dorthin zu fahren und ggfs. wieder zurück, wenn keine Parkplätze vorhanden sind. Das wird viel und immer wieder auch hektischen Verkehr unter Zeitdruck erzeugen. Das führt zu Gefährdungen an der Einmündung des Weges vom südlichen Kopfbau der Kongresshalle in den Weg zwischen Großer Straße und Bayernstraße. Schon heute sind z.B. bei Veranstaltungen im Serenadenhof solche Vorgänge beobachtbar, bei denen dann schlussendlich einfach auf der Fahrbahn des Weges zwischen Großer Straße und Bayernstraße geparkt wird.
- Durch die Anlage von Parkplätzen auf dem Nordteil des Volksfestplatzes müssen Radfahrende auf der Fahrt zwischen Ampel an der Bayernstraße und Westumfahrung zur Großen Straße die Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz queren. Das ist schwierig und gefährlich. Rechtlich gesehen, haben Radfahrende aus dem Gehweg dort keinen Vorrang und in umgekehrter Richtung müssen sie für das Einfahren in den Gehweg hin zur Ampel den Strom der Kfz irgendwie queren. auch wenn es Gegenverkehr ist. Wie schwierig und gefährlich die Situation für Radfahrende wird, kann man bei der Durchführung von Zirkusbetrieb auf dem Volksfestplatz im Winter sehen, wenn dort temporär Kfz-Parkplätze für die Besucher nahe des Zeltes mit Zu- und Abfahrt Richtung Bayernstraße geöffnet werden. (Anmerkung: der Parkverkehr im Innenhof des Halbrunds war für Radfahrende weniger hinderlich, weil der abbiegende Verkehrsstrom nicht die Radroute kreuzte.)
- Durch die vorgeschlagene Öffnung des Parkverkehrs zwischen Bayernstraße und Großer Straße würde es vorbei sein mit ruhigem und sicherem Radverkehr auf dieser Strecke. Schon jetzt ist bei temporären Öffnungen zu sehen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 kmh oft nicht eingehalten wird, dass Kfz dicht auffahren und eng überholen, dass das Auffahren auf den Radweg an der Großen Straße in Richtung Süden (in Höhe der Sperre) wegen des Gegenverkehrs fast unmöglich wird und dass umgekehrt die Einmündung vom Radweg auf die Fahrbahn nicht möglich ist. Dazu kommen Staus vor der Ausfahrt zur Bayernstraße, die ein zügiges und sicheres Vorankommen von Radfahrenden zur Ampel an der Bayernstraße verhindern. Bei massenhaften Einfahren von Kfz aus der Bayernstraße in den Weg zur Großen Straße ist für Radfahrende ein Queren nach links über den Gehweg zur Ampel (insbesondere wegen anfänglich hoher Geschwindigkeiten) oft schwierig und gefährlich. All das würde zu einer Regel auf der Strecke zwischen Bayernstraße und Großer Straße.

Wenn keine geeigneten Lösungen für den Radverkehr entwickelt werden, dann entstehen folgende Risiken:

(1) Die Planungen verhindern die Realisierung der vorgesehenen Trasse der Radvorrangroute Nr. 12.

(2) Das Radfahren auf der bisherigen Route wird unsicher bis fast unmöglich werden.

(3) Das Ziel eines engmaschigen Radverkehrsnetzes aus dem Mobilitätsbeschluss wird nachhaltig gestört.

In den bisherigen Planungen wurde auf Radverkehr überhaupt nicht eingegangen. Insbesondere ist eine Berücksichtigung der Bedürfnisse von Radfahrenden in den bisherigen Planungen nicht enthalten.

Gibt es nicht vielfältige Alternativen für Radfahrende?

Natürlich wird gefragt, ob Radfahrende denn unbedingt dort fahren müssen, wo man mehr Kfz-Verkehr realisieren möchte. Es gibt doch Radwege an der Münchener Straße und an der Regensburger Straße. Und kann

man nicht auf der Ostseite der Kongresshalle besser mit dem Rad fahren? Was ist mit der Querung der Bayernstraße über den Kurt-Klutentreter-Steg, der doch extra für Radfahrende und Fußgänger geschaffen wurde?

Warum nicht die Ost-Umfahrung der Kongresshalle nutzen?

Zunächst zur Klarstellung: Die Ost-Umfahrung meint nicht den reinen Gehweg, der von der Bayernstraße aus direkt am Dutzendteich in südöstlicher Richtung verläuft und dann mit dem Verlauf des Ufers um 90° nach Südwesten abknickt. Dieser Weg ist für den Radverkehr nicht freigegeben. Das wäre angesichts der Enge des Weges und der vielen Touristen und Ausflügler auch nicht möglich. Gemeint ist stattdessen die Straße, die direkt an der östlichen Kopfseite der Kongresshalle entlang verläuft und hinter dem südlichen Kopfbau nach rechts als Straße weiterführt bis zur Einmündung in die West-Umfahrung.

Die Ost-Umfahrung der Kongresshalle (siehe **Anlage 1**) kann hilfreich sein, wenn man zur Schultheißallee fahren möchte. Wenn man allerdings zur Straße „An der Ehrenhalle“ will, ist das ein Umweg von 400 Metern (bzw. 440 Metern, wenn man auf der Südseite zwischen Kongresshalle die viel begangene Teilstrecke „Gehweg / Radverkehr frei“ ausspart). Zudem ist der Weg auf der Ostseite zwischen den Kopfbauten in den letzten Jahren bei Veranstaltungen im Serenadenhof und in der Musikhalle der Nürnberger Symphoniker gesperrt worden; nach bisher erhaltenen Auskünften ist das kein öffentlich gewidmeter Weg und der Platz wird für Treffen vor und nach der Veranstaltung sowie für die Pausen gebraucht. Jetzt während der Bauarbeiten zum Opern-Interim ist der Weg komplett für den Verkehr gesperrt.

Ob die Route bei Fertigstellung für Radfahrende wieder geöffnet wird und ob die Querung dann verlässlich ganzjährig möglich sein wird, ist offen. Jedenfalls ist eine solche Berücksichtigung des Radverkehrs in den bisher vorliegenden Planungen zum Umfeld und zur Mobilität nicht erkennbar (siehe „Sachstandsberichte zum Bauvorhaben Opernhaus (BOH) und zum Bauprojekt Kongresshalle (KOH)“ für die Sitzung der Opernhaus-Kommission des Stadtrats am 16.10.2024 in **Anlage 3**). Dort wird zwar das Stadtentwicklungskonzept INSEK Nürnberg Südost erwähnt, aber die zentrale Stoßrichtung des Konzepts unter dem Titel „Vernetzen!“ und die Feststellung, dass die gewachsenen Inselstrukturen gerade für den Radverkehr beseitigt werden sollten, werden nicht aufgegriffen.

Für das Problem, das bei einer möglichen Freigabe der Ausfahrt aus der Großen Straße für Kfz-Verkehr entsteht, ist auch die Ost-Umfahrung keine Lösung:

- Die 300 Meter lange Strecke vom Ende des Radweges an der Großen Straße (an der Sperre) bis zum Abzweig in Richtung südlicher Kopfbau führt ja bereits zu Konflikten zwischen Rad und Kfz und Unsicherheiten, u.a. weil bei massenhafter Ausfahrt von Kfz kein Einfädeln der Radfahrenden auf die Straße mehr möglich ist.
- In umgekehrter Richtung haben Radfahrende keine Chance aus dem Weg vom südlichen Kopfbau in die Straße hin zur Großen Straße einzubiegen und auch die spätere Querung des entgegenkommenden Kfz-Stroms zur Einmündung auf den dann linksseitigen Radweg an der Großen Straße (in Höhe der Sperre) ist kaum möglich.
- Und auch an der Ausfahrt zur Bayernstraße ist eine Querung des Kfz-Stroms aus der Straße der Ost-Umfahrung zur Lichtsignalanlage in Richtung „An der Ehrenhalle“ kaum möglich. Dies geht nur, wenn man am Ende des nördlichen Kopfbaus über den Gehweg auf den südlichen Radweg der Bayernstraße wechselt und dann an der Ampel in zwei Schritten in die Straße „An der Ehrenhalle“ fährt. Das Ganze gilt analog für die umgekehrte Richtung in diese Ost-Umfahrung.

Warum nutzen Radfahrende nicht die Münchener Straße?

Tatsächlich gibt es natürlich diese Möglichkeit. Und für einen Teil der Radfahrenden mit Zielen in Richtung Westen/Nordwesten ist das eine natürliche Lösung, die auch viele nutzen. Genauso ist es mit Radfahrenden, die beispielsweise aus den Siedlungen Süd, aus der Zollhausstraße, Langwasser Nord-West oder aus Neu-

selsbrunn direkt von Anfang an auf der Münchener Straße in Richtung Innenstadt fahren. Aber für viele Radfahrende mit anderen Ziel- und Quellgebieten sind die Wege über die Münchener Straße letztlich Umwege, sie sind schlicht weiter und erfordern längere Fahrwege:

- Ist man auf der Großen Straße am Alfred-Hensel-Weg und will zur Einfahrt in die Schultheißallee an der Bayernstraße, dann kann man den ausgeschilderten Weg durch den Alfred-Hensel-Weg bis zur Münchener Straße fahren und dann nachts entlang der Bayernstraße bis zur Ampel hinter der Straßenbahnhaltestelle. Das sind dann 2,4 km statt 1,3 km direkt an der Kongresshalle entlang, also 1,1 km Umweg. Bis zur Einfahrt in die Straße „An der Ehrenhalle“ ist der Umweg mit 1,1 km gleich lang: 2,2 km statt 1,1 km.
- Vom gleichen Ausgangspunkt aus, also von der Kreuzung Alfred-Hensel-Weg mit der Großen Straße, ist der direkte Weg zur Weddigenstraße über die Kongresshalle und die Straße „An der Ehrenhalle“ 1,8 km lang. Der Weg über Alfred-Hensel-Weg und Münchener Straße ist 2,6 km lang, also 0,8 km länger. Die Weddigenstraße ist für Radfahrende die Hauptzufahrt zum Martin-Behaim-Gymnasium, zum Neuen Gymnasium, zur Bundesagentur für Arbeit und die Wohnstraßen bis zur Fliegerstraße und zum FAU-Campus der Erziehungswissenschaftlichen Fakultät.
- Aber auch vom Alfred-Hensel-Weg bis zur Peterskirche ist der Umweg über die Münchener Straße mit einem Plus von 400 m beachtlich: 3,0 km statt 2,6 km.

Es sprechen weitere Gründe oft gegen den Weg über die Münchener Straße: schwierige und gefährliche Querung der Großen Straße bei Messeveranstaltungen mit Parkverkehr auf dem Nordende der Großen Straße, mehr Freizeitaktivitäten und flanierende Menschen auf dem fast 700 m langen Stück des Alfred-Hensel-Weges zwischen Silbersee und Kleinem Dutzendteich bzw. Flachweiher, Gefährdungspunkte an der Ausfahrt aus dem Mercure-Hotel und der Esso-Tankstelle zur Münchener Straße, oft schlechte Luftqualität entlang der Münchener Straße sowie unübersichtlichere und weniger sichere Querung des B4-Rings und der Schultheißallee wegen Rechtsabbieger. Dagegen gibt es an der Kongresshalle nach der West-Umfahrung bisher eine relativ ruhige Querung zu „An der Ehrenhalle“ und im weiteren Verlauf dann eine zügige Querung der Schultheißallee an der Straßenbahn-Haltestelle Meistersingerhalle.

Wäre die Nutzung des Klutentreter-Steges nicht besser?

Der 1996 errichtete Kurt-Klutentreter-Steg über die Bayernstraße löste die bis dahin vorhandene Querung der Bayernstraße an einer Lichtsignalanlage ab. Die neue Führung ermöglichte einen kreuzungsfreien Anschluss an die Münchener Straße und insbesondere eine direkte Hinführung zur Brücke vom Luitpoldhain aus über die Münchener Straße zur Parsivalstraße. Dafür ist diese Brücke sehr gut geeignet, auch wenn die 350 m lange Strecke zur Brücke an der Münchener Straße nur als „Gehweg / Radverkehr frei“ eingerichtet ist. Das Gleiche gilt für die umgekehrte und etwas längere Strecke vom Radweg an der Münchener Straße in Richtung Große Straße. Für den Radverkehr in Richtung Nibelungenviertel eine prima Route.

Eine Querung des Luitpoldhains in Richtung Meistersingerhalle bzw. Weddigenstraße ist aber praktisch kaum mehr möglich. Früher mündete man von der Lichtsignalanlage aus fast unmittelbar in den großen unteren Halbrundweg um die Rasenfläche ein und landete am Meistersingerparkplatz. Heute erinnert nur noch das Verkehrszeichen „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ am Ende des Gebäudes der Meistersingerhalle an der Einfahrt in den Park (also in der umgekehrten Richtung) an diese frühere Lösung. – Anfänglich gab es nach Errichtung des Kurt-Klutentreter-Steges noch eine Verbindung aus dem oberen Weg zur Meistersingerhalle: ca. 270 m nach der Brücke, dort wo der Weg nach links zur Münchener Straße abzweigt, gab es einen breiten asphaltierten Weg, der nach 100 m auf einen Querweg führte, auf dem man nach rechts herunter zum unteren Halbrund fahren konnte oder - weniger steil - etwas versetzt geradeaus in Richtung Ramada-Hotel und Meistersingerhalle und dann nach rechts zum Parkplatz. Leider wurde dieser damals viel genutzte Weg rasch zu einem schmalen Fußpfad zurückgebaut.

Auch sonst führt der Kurt-Klutentreter-Steg viele Radfahrende nicht viel weiter. Man kann durch einen U-Turn nach der Abfahrt von der Brücke zwar auf den Radweg an der Nordseite der Bayernstraße gelangen, aber der ist nur in Richtung Münchener Straße freigegeben. Man käme darüber also nicht zur „An der Ehrenhalle“ und zur „Schultheißallee“. Folgt man über die Nummernweiher und den Steg der Münchener Straße bis zur Weddigenstraße, dann sind das je nach Route 2,4 bis 2,5 km, also 600-700 m mehr als die direkte West-Umfahrung der Kongresshalle. Hinzu kommt, dass die Wege durch die Nummernweiher bis zum Klutentreter-Steg nicht asphaltiert und unbeleuchtet sind, also nicht verlässlich ganzjährig nutzbar sind.

Vor diesem Hintergrund ist auch der Vorschlag der CSU-Fraktion vom 30.7.2025 (siehe **Anlage 2**) zu beurteilen. Es soll geprüft werden, ob an der Westseite des Volksfestplatzes auf dem Pfad, der teilweise nur als „Spuren im Gras“ sichtbar ist, ein wassergebundener Weg angelegt werden kann. Das deckt sich mit den Planungen des Umweltamtes im Rahmen der Freiraumgestaltung einen grünen Weg von Langwasser zum Annapark anzulegen und über diese Route zu führen (Aktionsplan „Kompaktes Grün Nürnberg“ Ziffer 7.2.3, Stand April 2025). Das ist sicher eine Idee, die für manche Radfahrende bei gutem Wetter und Helligkeit hilfreich ist, und zwar für diejenigen, die schon heute schräg über den Volksfestplatz oder über die anderen Wege zum Kurt-Klutentreter-Steg fahren, weil sie Ziele haben, die weiter im Westen liegen. Für Radfahrende mit Zielen, die weiter östlich liegen (also z.B. irgendwo im Ludwigsfeld oder in Gleißhammer), ist das keine Lösung und Hilfe. Insbesondere ist der Vorschlag also kein Ersatz für die West-Umfahrung der Kongresshalle. Schüler- und Berufsverkehr brauchen bei jedem Wetter und jeder Uhrzeit sicher befahrbare kurze Wege. Das lässt sich nur mit Organisation von mehr Sicherheit auf der West-Umfahrung lösen. Der Grund zunehmender Kfz-Verkehr fällt nicht vom Himmel, sondern ist Ergebnis von noch zu treffenden Festlegungen, die dem Radverkehr gerecht werden müssen.

Was ist zu tun? Was fordert der ADFC?

Wir als ADFC fordern deshalb Verwaltung und Politik auf:

- Treffen Sie keine Entscheidungen in Bezug auf die Westumfahrung der Kongresshalle ohne explizite Analyse und Berücksichtigung der Belange der radfahrenden Menschen in Nürnberg.
- Setzen Sie zeitnah bis zur Eröffnung des Oper-Interims die Radvorrangroute 12 auf der vorgesehenen Trasse um: von der Großen Straße über die Westumfahrung zwischen Kongresshalle und Volksfestplatz zur Straße „An der Ehrenhalle“.
- Schaffen sie neue Parkplätzen und Wege für Kfz-Verkehr an der Kongresshalle bzw. am Volksfestplatz nur dann, wenn dabei vorher (oder spätestens gleichzeitig) Lösungen für die Kontinuität einer sicheren und ruhigen Radverbindung von der Großen Straße an der Kongresshalle vorbei realisiert werden.
- Prüfen Sie auch andere Alternativen für Kfz-Parkraum, die den Radverkehr nicht behindern oder gefährden, z.B. durch Parken auf der Großen Straße und Transfer mit einem Shuttle-Bus zur Oper.

Anlage 1: Lageplan

Westumfahrung der Kongresshalle
für den Radverkehr
(Zustand 2025)

Anlage 2: Fahrradstadtplan Nürnberg

Entwicklung der Radverkehrsmöglichkeiten

1992

1997

2003

2008

2015

202x

Bis 1992 keine Radinfrastruktur. / Bis 1997 Bau Radwege entlang der Großen Straße und Einrichtung der Ost-Umfahrung der Kongresshalle sowie Bau des Kurt-Klutentreter-Steges. / Bis 2003 Bau der Straßenbahn. / 2008 mit weiterentwickelten Radwegen: West-Umfahrung der Kongresshalle. /
Ziel 2026-30: Realisierung der Radvorrangroute 12 (RVR 12).

Anlage 3: Opernhaus-Kommission des Stadtrats am 16.10.2024

Auszug aus Unterlage „Sachstandsberichte zum Bauvorhaben Opernhaus (BOH) und zum Bauprojekt Kongresshalle (KOH“ für die Sitzung der Opernhaus-Kommission des Stadtrats am 16.10.2024

https://online-service2.nuernberg.de/buergerinfo/getfile.asp?id=917215&type=do

…

1.2.1.4 Umfeldmaßnahmen (Außenanlagen) mit den Zielen der Herstellung der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit und der Ordnung des ruhenden Verkehrs (soweit nicht den Ausbaumaßnahmen unmittelbar zugeordnet)

Ein erster Planungsansatz liegt vor. Die Maßnahmen umfassen im Wesentlichen die Verkehrssicherheit, die Barrierefreiheit und die Ordnung des ruhenden Verkehrs. Daneben werden in den Außenanlagen zu verortende Baulichkeiten im Zusammenhang mit der Nutzung des Gebäudes (Müllentsorgung etc.) und die Versickerung von Regenwasser, soweit dies gestalterische Aspekte betrifft, bearbeitet. Bearbeitungsgebiet ist das Vorhabensgrundstück, begrenzt von der Bayernstraße, der Verbindungsstraße von Bayern- und Großer Straße sowie den Ufern des Großen Dutzendteichs. Nächster Schritt sind Abstimmungen mit Stakeholdern, weil eine Umsetzung der Planungen auch Veränderungen der aktuellen Flächennutzungen erfordert. Zu gegebener Zeit werden die Planungen dann der Kommission vorgestellt.

Die Maßnahmen sind – soweit sie nicht unmittelbar rechtlich zwingend für die Ausbaunutzungen umzusetzen sind (z.B. Fahrradabstellplätze nach Stellplatzsatzung) – derzeit nicht finanziert.

Eine Förderung aus dem Bayerischen Städtebauförderungsprogramm wurde in Aussicht gestellt, sofern Teilmaßnahmen nicht zwingend den Ausbauvorhaben zuzuordnen sind (Subsidiaritätsprinzip). Die Planung erfolgt aufbauend auf dem durch Ratsbeschluss fortgeschriebenen integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Südost und im Besonderen unter Aspekten der Nachhaltigkeit, um Fördermittel oder deren Umfang nicht zu gefährden.

…

1.2.3 Umfeld und Stakeholder: Übergreifende und sonstige Themen

1.2.3.1 Mobilitätskonzept

Der Vorabzug des Mobilitätskonzeptes liegt vor. Eine Befassung von Kommission und Stadtrat war bislang noch nicht möglich, weil insbesondere zur Thematik von PKW-Stellplätzen weitere Abstimmungen erforderlich sind. Auf die Darstellung zu 1.2.1.4 und 1.2.3.2 wird verwiesen.

1.2.3.2 Verkehr und Parkplätze

Seit dem Beginn der Bauarbeiten ist der „Innenhof“ gesperrt. Zum Parken steht er dauerhaft nicht mehr zur Verfügung, weil nach Abschluss der Baumaßnahmen die Zufahrt die (einzig mögliche) Feuerwehrzufahrt in den „Innenhof“ und zum Ergänzungsbau darstellt. Die planmäßige Ausfahrt geparkter Fahrzeuge entgegen der Angriffsrichtung der Feuerwehr ist nicht möglich.

Nach Abschluss der Baumaßnahmen am Doku-Zentrum wird eine Umfahrung des nördlichen Kopfbaus nicht mehr möglich sein (Sperrung durch Versenkpoller zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger im unmittelbaren Umfeld des Doku-Zentrums). Die verkehrliche Erschließung des südlichen Kopfbaus (Symphoniker und Serenadenhof) und des „Innenhofs“ (Baustellenverkehr, Feuerwehrzufahrt) erfolgt dann ausschließlich über die westliche und südliche Seite der Kongresshalle. Dort werden für die Zeit der Baumaßnahmen entsprechende Verkehrsregelungseinrichtungen installiert (Ampeln, Fußgängerüberwege), die eine gefährdungsfreie Bewegung von Besucherinnen und Besuchern des Geländes sicherstellen sollen.

Entlang des südlichen Kopfbaus werden barrierefreie Stellplätze für Gäste des Konzertsaals der Symphoniker und des Serenadenhofs ausgewiesen; die restlichen Stellplätze entlang der östlichen Fassade des südlichen Kopfbaus bleiben so weit wie möglich erhalten. Ob darüber hinaus Stellplätze eingerichtet werden können, hängt von den Erfordernissen für die Feuerwehrzufahrt und für Feuerwehraufstellflächen ab (derzeit

noch in Prüfung). Eine Schaffung zusätzlicher Stellplätze unmittelbar westlich hinter dem südlichen Kopfbau ist (abhängig von den Erfordernissen der Baustellenlogistik) ebenfalls vorgesehen.

Anders als wiederholt dargestellt, mangelt es also nicht an Flächen im „Innenhof“, vielmehr stehen baurechtliche Gründe der Schaffung einer größeren Zahl an Stellplätzen auf der Ostseite der Kongresshalle und generell im „Innenhof“ entgegen, da dadurch insbesondere wirksame Lösch- und Rettungsarbeiten der Feuerwehr behindert würden. Die Schaffung zusätzlicher Stellplätze auf dem Vorhabensgrundstück ist im Übrigen auch nicht mit der vom Rat beschlossenen Qualifizierung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (INSEK), die Grundlage der Förderung etwa der Schadstoffsanierung und weiterer Maßnahmen im Bereich der Städtebauförderung ist, vereinbar.

In größerer Anzahl können Stellplätze für die Besucherinnen und Besucher von Veranstaltungen in der Kongresshalle am östlichen Rand des Volksfestplatzes und im Übrigen auf der Großen Straße bereitgestellt werden. Mit Volksfestplatz und Großer Straße steht eine versiegelte Fläche in einer Größe von rund 17 Hektar (ca. 34 Fußballfelder) unmittelbar westlich der Kongresshalle zur Verfügung; darüber hinaus gehende Versiegelungen bestehender Grün- bzw. Erholungsflächen in den Uferbereichen des Dutzendteichs zur Schaffung von Parkplätzen sind nicht vorgesehen. Auf die Darstellung zu 1.2.1.4 wird im Übrigen verwiesen.

Anlage 4: Antrag der CSU-Fraktion vom 16.12.2024

Parkleitsystem Messe / Kongresshalle / Stadion

Im Nürnberger Süden befinden sich mit der NürnbergMesse, dem Stadion und der Arena bedeutende öffentliche Infrastruktur im Umfeld des ehemaligen Reichsparteitagsgeländes. Sukzessive wird die Kongresshalle in den nächsten Jahren, neben dem Dokumentationszentrum und den Nürnberger Symphonikern, zusätzlich zur neuen Opernspielstätte ausgebaut. Außerdem wird durch die Einrichtung von Ermöglichungsräumen für Kunst und Kultur aber auch durch verschiedene Büronutzungen in der Kongresshttps://csu-koenig-nbg.de/portfolio/verlaengerung-eines-geh-und-radweges-am-volksfestplatz/ halle ein neuer „Workplace“ entstehen.

Durch die zusätzlichen Events, neue Veranstaltungen und die dauerhaften Arbeitsplätze des Staatstheaters und weiterer Nutzer gilt es, auch die Mobilitätsfragen frühzeitig zu beantworten. Wir gehen davon aus, dass neben der guten ÖPNV- und Radverkehrsanbindung auch die Thematik Parkraum im Umfeld diskutiert werden muss.

Ein weiterer Aspekt ist eine bessere Verkehrslenkung. Ein funktionierendes Verkehrs- und Parkleitsystem ist für die Stadt Nürnberg und auch für die NürnbergMesse sowie Stadion und Arena essenziell. Besonders bei Großveranstaltungen oder bei internationalen Messen können Besucherströme so gelenkt und negative Auswirkungen auf den städtischen Verkehr minimiert werden.

Da auch die Verkehrsleitzentrale der Stadt Nürnberg nicht mehr dem heutigen Standard entspricht, wird derzeit über eine Sanierung und Erweiterung der Systeme bzw. den Neubau einer Verkehrsleitzentrale diskutiert (siehe hierzu auch unser Antrag vom 19.02.2024).

Vor diesem Hintergrund ist sinnvoll, dass das Parkleitsystems Messe/Stadion unter Einsatz von künstlicher Intelligenz für die Verkehrssteuerung optimiert und um das beschriebene Umfeld erweitert wird. Neben innovativer Technik für das Parkleitsystem im Bereich Messe/Stadion/Kongresshalle soll in diesem Zuge auch die Parkraumbewirtschaftung einheitlich geregelt werden. Das betrifft auch die Flächen rund um die Kongresshalle und insbesondere den Volksfestplatz bzw. die Große Straße.

Die neu zu gestaltenden Parkflächen am Volksfestplatz sind technisch und betrieblich (mit Schranken, Flächenmarkierungen, Beschilderung) zu ertüchtigen. Außerdem halten wir eine dauerhafte Zu- und Abfahrt von bzw. in die Bayernstraße für erforderlich und die Berücksichtigung im Parkleitsystem für sinnvoll.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung entwickelt in Kooperation mit der NürnbergMesse und unter Beteiligung der betroffenen Einrichtungen (u.a. Stadion, Arena, Kulturverwaltung, Schausteller) ein Parkleitsystem, das die oben beschriebenen Aspekte berücksichtigt.

Darüber hinaus sollen die bestehenden Flächen ertüchtigt ein einheitliches System zur Parkraumbewirtschaftung im gesamten Bereich implementiert werden. Dabei sind die Flächen-Bedarfe und Anforderungen des Schaustellerverbandes zu berücksichtigen und weiter zu gewährleisten.

https://antragsarchiv.csu-koenig-nbg.de/antrag/parkleitsystem-messe-kongresshalle-stadion/

Anlage 5: Antrag der CSU-Fraktion vom 30.7.2025

Verlängerung eines Geh- und Radweges am Volksfestplatz

Vom ADFC wird bemängelt, dass die vorhandene Radwegeverbindung von der Großen Straße bis zur Bayernstraße wegen dem zunehmenden PKW und LKW-Verkehr auf dieser Straße immer gefährlicher wird.

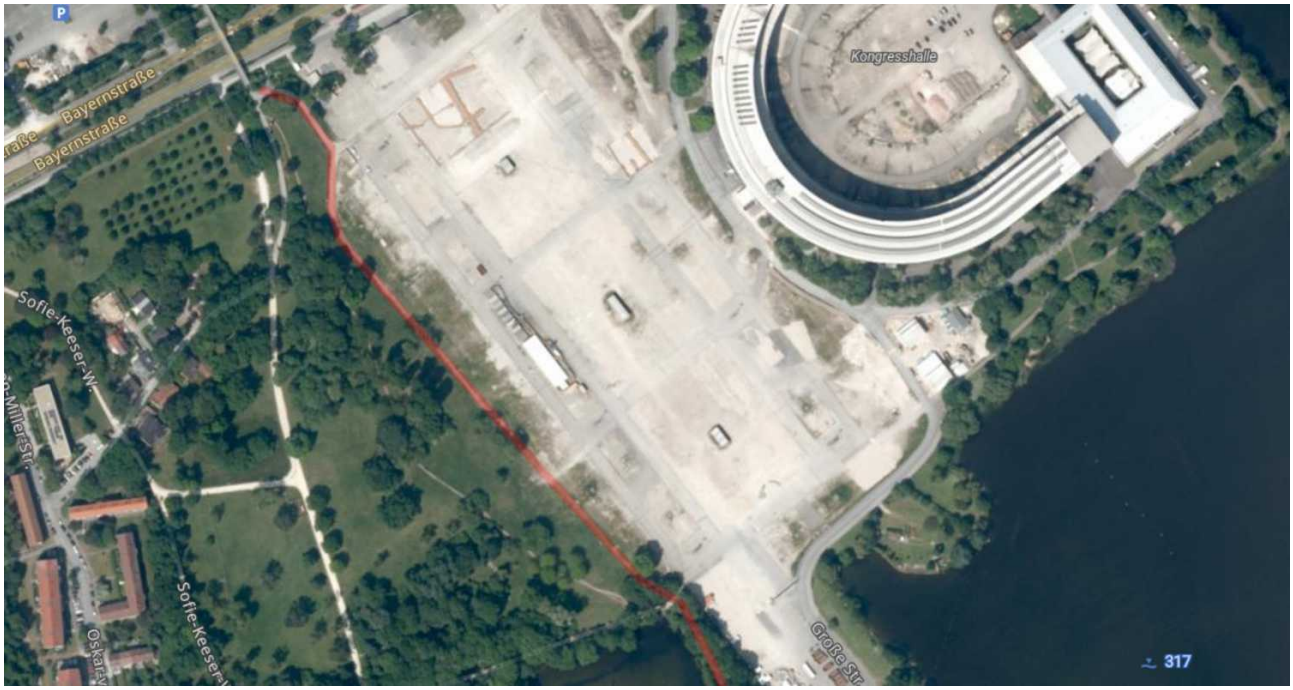
Es wird daher angeregt, dass eine zusätzliche Geh- und Radwegeverbindung von der Großen Straße bis zur Klutentreterbrücke/Bayernstraße westlich des Volksfestplatzes angelegt bzw. auf einem vorhandenen Pfad ausgebaut wird.

Auf dem Luftbild von 2011 (siehe Anlage) ist der vorhandene Pfad gut zu erkennen, die Strecke ist etwa 500 m lang und auch während des Volksfestes unproblematisch nutzbar.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Es wird geprüft, ob westlich des Volksfestplatzes ein bereits vorhandener Fußpfad von der Großen Straße bis zur Klutentreterbrücke als wassergebundener Geh- und Radweg ausgebaut werden kann, da der zunehmende Kfz-Verkehr auf der Großen Straße für die Radfahrer immer gefährlicher wird.



https://csu-koenig-nbg.de/portfolio/verlaengerung-eines-geh-und-radweges-am-volksfestplatz/