

# TAGESORDNUNG

---

## Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses

---



## Sitzungszeit

Donnerstag, 20.09.2018, 15:00 Uhr

---

## Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

---

## TAGESORDNUNG

### Öffentliche Sitzung

- 1. Überprüfung und Änderung von Straßennamen**  
**hier: Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 04.04.2017**

Fraas, Michael, Dr.

Bericht  
Vpl/013/2018
  
- 2. Weiterentwicklung Mobilitätsstationen**  
**hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 14.12.2017**

Ulrich, Daniel

Bericht  
Vpl/005/2018
  
- 3. Planung von Straßen, Wegen, Plätzen: Bestehende Bäume erhalten**  
**hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 03.05.2018**

Ulrich, Daniel

Bericht  
Vpl/006/2018
  
- 4. Ziegelsteinstraße zwischen Heroldsberger Weg und Bushaltestelle Flataustraße, Markierung eines Radstreifens**

Ulrich, Daniel

Beschluss-  
Auflage  
Vpl/007/2018
  
- 5. Grolandstraße, Ausbau zwischen Uhlandstraße und Kreulstraße**

Beschluss  
Vpl/008/2018
  
- 6. Sicherheit für Fußgänger an der Unterführung Schalkhauserstraße**  
**hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.06.2018**

Ulrich, Daniel

Bericht  
Vpl/010/2018

**7. Umbau der Kaepfelstraße und Fritz-Pirkl-Straße; Grundlage  
Bebauungsplan Nr. 4214**

Bericht  
Vpl/011/2018

Ulrich, Daniel

**8. Auflage der Niederschrift über die Sitzung des  
Verkehrsausschusses vom 26.07.2018**

Beschluss-  
Auflage  
Vpl/012/2018

Ulrich, Daniel

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.09.2018	öffentlich	Bericht

**Betreff:**

**Überprüfung und Änderung von Straßennamen**

**hier: Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 04.04.2017**

**Anlagen:**

Antrag\_Überprüfung\_Straßen VII  
sa\_200918\_Überprüfung Straßen VII

**Bericht:**

Die Stadt Nürnberg hat bereits bei Kriegsende viele Straßen rückbenannt und später weitere Straßen anlassbezogen nach aktuellen Bewertungen geprüft und geändert. Derzeit werden zwei Anträge auf Änderung des Straßennamens untersucht. Es handelt sich dabei um die Stehrstraße und Wissmannstraße und -platz.

In solchen Fällen werden wie üblich die unmittelbar Betroffenen schriftlich um Stellungnahme gebeten und bei Bedarf werden den Bürgerinnen und Bürgern die Hintergründe vor Ort erläutert.

Geo hat über die Fachkommission Geoinformation, Vermessung und Bodenordnung des Deutschen Städtetags eine Umfrage zum Thema des Umgangs mit kritischen Straßennamen durchgeführt. Diese ergab, dass sich etwa zwei Drittel der beteiligten Städte mit der Überprüfung von Straßennamen befasst haben. Die unterschiedliche Tiefe der Auseinandersetzung zeigt sich vor allem im Personal- und Zeitaufwand, z.B. mit geplanten 1,5 Jahren für eine Stelle in einer Millionenstadt bis zur siebenköpfigen Kommission (18 Sitzungen) mit 4-jährigem Werkvertrag für einen Historiker, unterstützt von 0,1 VK-Stellenanteil in einer Stadt mit einem Sechstel der Einwohner.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	€	<b><u>Folgekosten</u></b>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

**Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?**  
 (mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt,  
 ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

### 2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- Nein (→ weiter bei 3.)  
 Ja  
 Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans  
 Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)  
 Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

### 2b. Abstimmung mit OrgA ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

### 3. Diversity-Relevanz:

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es gibt keine Hinweise darauf, dass bestimmte Personengruppen durch die Vorgehensweise beim Umgang mit kritischen Straßennamen benachteiligt sind.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

**RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)





FRAKTION B' 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg  
Dr. Ulrich Maly  
Rathaus  
90403 Nürnberg

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091  
Fax: (0911) 231-2930  
gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)  
U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 04.04.2017

AFV

OBERBÜRGERMEISTER		
05. APR. 2017		
VII	1 Zur Kl. z.V.	3 Zur Stellungnahme
IV / VI	2 z.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	X	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

## Überprüfung und Änderung von Straßennamen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Straßennamen erzählen Geschichte und Geschichten, ehren Leistungen und Ideen ihrer Namenspatrone und sind Zeugnisse der Zeit, in denen die Namensgebung erfolgte. Aufgrund des zeitlichen Verlaufs der Namensgebung, gibt es Straßen, die die Namen von Personen tragen, denen aus heutiger Sicht eine solche Würdigung nicht mehr zusteht. Bürgerinnen und Bürger weisen immer wieder auf solche Fälle hin – wie im aktuellen Fall der Wissmannstraße und des Wissmannplatzes im Stadtteil Loher Moos.

Wir halten es daher für sinnvoll, dass Nürnberg, insbesondere als Stadt der Menschenrechte, sich dieses Problems grundsätzlich und systematisch annimmt. Städte wie Berlin, Frankfurt, Hamburg, Münster und zuletzt Freiburg, haben sich dieser umfangreichen Problematik bereits erfolgreich gestellt. So hat Freiburg unter Federführung des Stadtarchivs eine Kommission aus Historikern und Soziologen einberufen, die sämtliche Straßennamen prüfte und Empfehlungen zu Umbenennungen aussprach, die nun sukzessive begleitet durch Bürgeranhörungen und Informationsveranstaltungen erfolgen.

Zur Behandlung im zuständigen Ausschuss stellen wir folgenden Antrag:

- Das Stadtarchiv prüft sämtliche Straßennamen in Nürnberg auf eine Verbindung zu aggressivem Nationalismus, Militarismus, Rassismus, Antisemitismus, Frauenfeindlichkeit und Verstrickungen in den Nationalsozialismus. Es bereitet die Ergebnisse auf, präsentiert diese und priorisiert Straßen, deren Namen aus heutiger Sicht änderungsbedürftig sind.

www.gruene.rathaus.nuernberg.de

**BÜNDNIS 90  
DIE GRÜNEN**



- Die Verwaltung entwickelt ein Informationskonzept für Anwohner und Anlieger der betroffenen Straßen und bezieht diese sowie die örtlichen Bürgervereine bei der Findung neuer Namen ein.

Mit freundlichen Grüßen

*A. Mletzko*

Achim Mletzko, Fraktionsvorsitzender

*Andrea Bielmeier*

Andrea Bielmeier, Stadträtin

## Sachverhalt

### 1. Allgemeines

Rechtsgrundlage für die Straßenbenennung und –umbenennung ist Art. 52 Abs. 1 des Bayerischen Straßen und Wegegesetzes (BayStrWG). Hiernach können die Gemeinden öffentlichen Straßen Namen geben. Die Auswahl des Straßennamens stellt eine Ermessensentscheidung der Gemeinde dar. Die Grundsätze der Straßenbenennung der Stadt Nürnberg (Stadtratsbeschluss vom 21.09.1960 / 27.06.1973) sehen vor, dass zu jedem Benennungs- oder Umbenennungsvorschlag das Stadtarchiv vorher gutachtlich zu hören ist. Auch die Anwohner werden um Stellungnahme gebeten bzw. angehört, bei Bedarf werden ihnen die Gründe durch die Verwaltung, z.B. in Informationsveranstaltungen, erläutert. Nach ständiger Rechtsprechung haben die Anwohner ein subjektives Recht darauf, dass die Gemeinde bei der Namensänderung einer Straße die Interessen der Anwohner mit abwägt.

Informationen hinsichtlich Verlauf, Bedeutung und Entstehung zu jedem Straßennamen enthält das „Lexikon der Nürnberger Straßennamen“ (Hrsg. Michael Diefenbacher, Steven M. Zahlaus, Nürnberg, 2011), das vom Stadtarchiv in Zusammenarbeit mit Geo erstellt wurde.

Umbenennungen entfachen immer Diskussionen und stoßen in der Bevölkerung und bei den Anwohnern auf unterschiedlich starke Akzeptanz oder Ablehnung. Eine aktuelle Umfrage im Nürnberger Stadtanzeiger vom 11.10.2017 zeigt, dass 62% der Befragten generell gegen Umbenennungen von Straßen sind und 25% Umbenennungen befürworten, wenn die Person kein Vorbild für die Gesellschaft war.

Speziell bei Straßenumbenennungen sind unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, der Geeignetheit und der Verhältnismäßigkeit die für die Umbenennung sprechenden Gründe gegen die Interessen der Anwohner an der Beibehaltung des bisherigen Straßennamens abzuwägen und darzulegen.

### 2. Bisheriger Umgang mit historisch belasteten Straßennamen in Nürnberg

Bereits kurz nach Ende der NS-Herrschaft, noch bevor in Nürnberg am 30.06.1945 die amerikanische Militärregierung die Hoheit über die Stadt übernahm, wurden 24 nach NS-Größen benannte Straßen und Plätze rückbenannt. Der amerikanischen Militärregierung wurde darüber hinaus eine Liste von ca. 100 Straßennamen übergeben, die einer Umbenennung bedurften. Für 30 von diesen Straßennamen wurde der ursprüngliche Name, d.h. vor der NS-Zeit, wiederhergestellt.

Später wurden in Nürnberg die Treitschkestraße (Stadtratsbeschluss vom 10.05.1989 mit Umbenennung in Steuerwald-Landmann-Straße) und die im Jahr 1957 benannte Bischof-Meiser-Straße (Stadtratsbeschluss vom 24.01.2007 mit Umbenennung in Spitalgasse) umbenannt. Während des Umbenennungsverfahrens zur Treitschkestraße wurde von Vm (heute Geo) auf Veranlassung des Stadtrats (AfV vom 16.02.1989) eine Liste der in der NS-Zeit gebildeten Straßennamen erstellt. Von den 263 Straßen wurden viele damals nach Orten der näheren Umgebung und nach Städten benannt. Die Liste enthielt auch 69 Straßennamen nach Personen, die keinen weiteren Anstoß erregten. Diese Liste wurde als Bericht in der AfV-Sitzung am 13.07.1989 vorgelegt.

Im Falle der Pausalastraße wurde eine Umbenennung abgelehnt (Beschluss des Stadtrates vom 19.11.1996).

Aktuell werden die nach dem niederschlesischen Volksschullehrer und Schriftsteller Hermann Stehr und dem Afrikaforscher, Offizier und Kolonialbeamten Hermann von Wissmann benannten Straßen auf eine Umbenennung hin überprüft. Wenn die umfangreichen wissenschaftlichen Untersuchungen abgeschlossen, die Anwohnerinnen und Anwohner informiert und deren Stellungnahmen ausgewertet sind, werden dem Verkehrsausschuss Vorschläge zur Entscheidung vorgelegt.

### 3. Umgang mit kritischen Straßennamen in anderen deutschen Großstädten

Geo hat über die Fachkommission Geoinformation, Vermessung und Bodenordnung des Deutschen Städtetags eine Umfrage zum Thema des Umgangs mit kritischen Straßennamen durchgeführt. Von den 22 Städten, die sich beteiligten, haben sich 19 mit dem Thema bereits auseinandergesetzt. Wichtigstes Kriterium von Überprüfungen war die Verstrickung namensgebender Personen mit dem Nationalsozialismus. Bei den Städten in den neuen Bundesländern lag der Fokus auf den Bezug zur DDR-Vergangenheit. Belastete Namen insbesondere wegen Verstrickung in den Nationalsozialismus waren dort zumeist zu DDR-Zeiten entfernt worden.

Die Ergebnisse der Umfrage sind in der als Anlage beigefügten Tabelle dargestellt. Im Wesentlichen lässt sich feststellen:

- Es existieren Veröffentlichungen zur Entstehungsgeschichte von Straßennamen oder Leitfäden, wie mit strittigen Namen umgegangen werden soll.
- Straßennamen sind in der Regel im Einzelfall wissenschaftlich zu prüfen.
- In der Bevölkerung und auch schon im entscheidungsfindenden Gremium führen Umbenennungen zu kontroversen Diskussionen und werden häufig abgelehnt. Deshalb wird in manchen Fällen die Anbringung eines Zusatzschildes mit erklärendem Text zur namensgebenden Person als ausreichend erachtet.
- Eine systematische Prüfung kritischer bzw. historisch belasteter Namen erfolgt mit unterschiedlichem Personal- und Zeitaufwand. München veranschlagt z.B. eine VK-Stelle für 1,5 Jahre zur Überprüfung von Straßennamen. Freiburg im Breisgau beschäftigte eine siebenköpfige Kommission (8 Sitzungen) unterstützt von einem Historiker (Werkvertrag) und 0,1 VK-Stellenanteil für vier Jahre.

### 4. Künftiger Umgang mit historisch belasteten Straßennamen in Nürnberg

Benennungen von Straßen nach Persönlichkeiten sind ein Spiegel der Zeitgeschichte, deren Bewertung als Folge neuerer Einsichten, Deutungen, Hinterfragungen, geänderter Wert- und Rechtsvorstellungen einem ständigen Wandel unterliegen. Wie Denkmale sind Straßennamen auch Ausdruck der jeweiligen Umstände und können der Aufrechterhaltung der Erinnerungskultur dienen.

Die Nürnberger Zeitung schrieb am 06.04.2017: *„Wo sind oder wer zieht die Grenzen, zwischen dem, was noch akzeptiert wird? Ein Menschenleben und seine Leistungen lassen sich meistens nicht in Gut und Böse aufteilen, auch wenn es in der Rückschau so scheint. Straßenschilder gehören zur Geschichte einer Stadt und die ist nicht reinzuwaschen durch die Tilgung von Namen. Es wird eben aus heutiger Sicht an manchmal zweifelhafte Menschen mit einer ambivalenten Geschichte erinnert. Auch daraus kann man lernen. Das sollte so bleiben, wenn es sich nicht um Nationalsozialisten oder ihnen Nahestehende handelt.“*

Daher sollte die bisherige Praxis einer Prüfung im Einzelfall beibehalten werden. Eine Umbenennung sollte insbesondere dann erfolgen, wenn eine - aus heutiger Sicht wie unter Einbeziehung der Zeitumstände zu Lebzeiten des Namensgebers - evidente, schwere Verletzung fundamentaler Verfassungswerte durch den Namensgeber die weitere Verwendung dessen Namens als Straßenbezeichnung als nicht hinnehmbar erscheinen lässt. Wenn im konkreten Fall vertretbar, sollte künftig neben der Möglichkeit einer Umbenennung auch die Anbringung eines Zusatzschildes mit einem erläuternden Text als weitere Option geprüft werden (zu bereits vorliegenden Anträgen für Zusatzschilder wird noch gesondert berichtet).

Anlagen

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.09.2018	öffentlich	Bericht

**Betreff:**

**Weiterentwicklung Mobilitätsstationen  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 14.12.2017**

**Bericht:**

In ihrem Antrag vom 14.12.2017 bittet die SPD-Stadtratsfraktion um einen Bericht über Möglichkeiten der Kennzeichnung und Sicherung von Carsharing-Stellplätzen an den Mobilpunkten und der Ergänzung von Informationen auf den Stelen.

Die Sicherung und Kennzeichnung der Stellplätze obliegt dem Betreiber der Carsharing-Fahrzeuge, da er die Flächen zur Sondernutzung anmietet. Die Verwaltung führt regelmäßig Gespräche mit der Sharegroup GmbH, u.a. über die Sicherung der Stellplätze. Es wurde vereinbart, dass die Sharegroup GmbH die Flächen der Stellplätze, soweit möglich, mit dem Hinweis "Scouter Carsharing" versieht und ein Schild montiert werden soll, das darauf hinweist, dass unberechtigt abgestellte Fahrzeuge kostenpflichtig abgeschleppt werden. Das Problem der Sicherung der Carsharing-Stellplätze ist in allen Städten mit Carsharing im öffentlichen Straßenraum existent. Es hängt vom jeweiligen Unternehmen ab, welche Maßnahmen zur Kennzeichnung und Sicherung gewählt werden. Doch trotz bester Kennzeichnung sind unberechtigt parkende Fahrzeuge nicht zu vermeiden. Das neue Carsharing-Gesetz bietet leider keine Lösung für die Sicherung der Stellplätze, da der Verkehrszeichenkatalog kein Zeichen für Carsharing beinhaltet, eine entsprechende Beschilderung nach der StVO also nicht angeordnet werden kann. Öffentliche E-Parkplätze können mittels Beschilderung und Markierung mit dem Piktogramm für E-Fahrzeuge gekennzeichnet werden. Bei Carsharing-Stellplätzen für E-Fahrzeuge ist die Kennzeichnung ebenfalls Aufgabe des Unternehmens.

Die Gestaltung der Stele an den Mobilpunkten, die in erster Linie der Wiedererkennung der Mobilitätsstationen dienen soll, wurde im AfV im März 2016 zusammen mit dem Konzept für die Errichtung von Mobilitätsstationen beschlossen. Die Stele sollte bewusst schlicht und hell gestaltet werden, um zwar Aufmerksamkeit herzustellen, aber nicht aufdringlich zu wirken. Die Stele ist beidseitig bedruckt, damit die Erkennbarkeit der Station von zwei Richtungen aus gegeben ist. Sie beinhaltet keine Informationen, die bei der Weiterentwicklung des Systems geändert werden müssten, wie z.B. ein Übersichtsplan mit allen Mobilpunkten, damit kein Aufwand mit der Aktualisierung der Informationen auf den Stelen entsteht. Über die Internetadresse auf der Stele sind aktuelle Informationen abrufbar. Darüber hinaus wurde entschieden, dass die Stele keine Technik, wie z.B. Registrierungs- oder Buchungsmöglichkeit enthalten soll, damit kein Stromanschluss erforderlich ist. Dies gewährleistet, dass an allen Mobilitätsstationen, auch an zukünftigen Standorten, die Stelen problemlos installiert werden können. Vor allem nach den Erfahrungen mit den häufigen technischen Problemen an den NorisBike-Stelen sollte störanfällige Technik vermieden werden. Außerdem hat eine Buchungsmöglichkeit an der Stele eine sehr untergeordnete Bedeutung, da die Carsharing-Fahrzeuge auch über Apps und telefonisch reserviert oder spontan gebucht werden können. Dass die Mobilpunkte mit den Stelen gut wahrgenommen werden, zeigen die Ergebnisse der Kundenbefragung aus dem ersten Jahr der Mobilitätsstationen. Hier gaben 25 % der Nürnberger Carsharing-Kunden an, dass sie aufgrund der Mobilpunkte auf das Angebot aufmerksam wurden (siehe AfV 14.12.2017).

Für die zweite Ausbaustufe wurde ein Onlinebeteiligungsverfahren durchgeführt, bei dem die Möglichkeit bestand, über eine Internetplattform an der Auswahl von Standorten für fünf neue Mobilpunkte mitzuwirken und die Vorschläge der Verwaltung zu kommentieren. Die Beteiligungsmöglichkeit wurde sehr rege genutzt. Im Zeitraum zwischen dem 07.05.2018 und dem 15.06.2018 wurden insgesamt 331 Standortvorschläge eingereicht. Die bestehenden Stationen und die neuen Vorschläge erhielten 594 Kommentare und Bewertungen. Während der Onlinebeteiligung wurde insgesamt 2.685 Mal auf die Seite zugegriffen. Wie in der Anleitung zum Beteiligungsverfahren beschrieben war, wird in den fünf am häufigsten genannten Vierteln jeweils eine Mobilitätsstation zusätzlich zu den von der Verwaltung festgelegten und im AfV am 14.12.2017 vorgestellten Standorten realisiert. Viele Standortvorschläge decken sich darüber hinaus mit den von der Verwaltung und dem Carsharing-Unternehmen geplanten Standorten für die nächste Ausbaustufe. Die von Bürgerinnen und Bürgern zusätzlich am häufigsten genannten Bereiche sind Zabo, U-Bahnhof Röthenbach, Langwasser Mitte, U-Bahnhof Gustav-Adolf-Straße und Leipziger Platz. Da die Mobilpunkte an einer Nahverkehrshaltestelle liegen sollen und verschiedene Belange, wie z.B. die der Feuerwehr, bei der Standortwahl zu berücksichtigen sind, können die konkreten Standorte erst nach einer detaillierten Prüfung und verwaltungsinternen Abstimmung festgelegt werden.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

**Gesamtkosten**

€ **Folgekosten** € pro Jahr

- dauerhaft     nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv                      €    davon Sachkosten                      € pro Jahr

davon konsumtiv                    €    davon Personalkosten                    € pro Jahr

**Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?**

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

- Nein (→ weiter bei 3.)  
 Ja  
 Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans  
 Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von                      Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)  
 Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

**2b. Abstimmung mit OrgA ist erfolgt** (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es können keine Belange mit Diversity-Relevanz festgestellt werden.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

- RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)



---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	20.09.2018	öffentlich	Bericht

---

**Betreff:**

**Planung von Straßen, Wegen, Plätzen: Bestehende Bäume erhalten  
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 03.05.2018**

**Anlagen:**

Antrag\_Bündnis 90 Die Grünen vom 03.05.2018 - Bestehende Bäume erhalten

---

**Bericht:**

Die konzeptionelle Planung bzw. die Entwurfsplanung, die in den zuständigen Ausschüssen zum Beschluss vorgelegt wird, wird im Regelfall von den planenden Dienststellen (Vpl und Stpl) erstellt. Bereits in der Planungsphase wird das vorhandene Grün im Bestand aufgenommen und gegebenenfalls wird vorgeprüft, ob ein Erhalt von Bäumen möglich bzw. fachlich sinnvoll ist. Zum Teil werden dafür Ortsbegehungen mit den Planern Straße und Grün und ggf. UWA durchgeführt. Praktisches Beispiel hierfür ist die Planung der Verbreiterung und teilweisen Neutrassierung der Radwege beidseits der Münchener Straße. Dort wurde ein Regelquerschnitt festgelegt, von dem im Bedarfsfall zum Schutz der Bäume abgewichen wird und die Trassierung wurde gesamtheitlich vor Ort hinsichtlich der Grünbelange optimiert. Die zusätzliche Versiegelung wurde durch Baumneupflanzungen kompensiert.

Bei vielen Planungen werden umweltrechtliche Verfahren durchgeführt um diese Belange ordentlich abzuarbeiten. Dies gilt insbesondere für Planungen, für die ein Plangenehmigungsverfahren verlangt wird.

Die Belange Verkehr / Funktion und Umwelt werden im stadtinternen Instruktionsverfahren sorgfältig gegeneinander abgewogen. Wenn Baumfällungen unvermeidlich sind, dann werden Ersatzmaßnahmen festgelegt. Die Verwaltung ist hinsichtlich des Baumschutzes sensibilisiert. Bei der Grundlagenermittlung der technischen Straßen- und Wegeplanungen werden zukünftig im Falle der Betroffenheit die Stammabmessungen und die wahre Größe des Kronentraufbereichs im Rahmen der Vermessung ermittelt und in den Plänen dargestellt. Wie bisher sind weiterhin Bestandsbäume (nun mit Kronendurchmesser), geplante Bäume und zu fällende Bäume in den Plänen unterscheidbar.

Ein wichtiger Aspekt ist neben der Planung des Endzustands auch die Bauausführung. Der Bau kann zwar baumschonend durchgeführt werden, trotzdem verbleibt ein Restrisiko, vorhandene Bäume nicht mehr erhalten zu können, das fachlich vorher schwer einzuschätzen ist. In der Praxis stellt dies jedoch eine Ausnahme dar.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

**Gesamtkosten**

€

**Folgekosten**

€ pro Jahr

- dauerhaft     nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

**Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?**

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

- Ja

- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

- Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

**2b. Abstimmung mit OrgA ist erfolgt** (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es können keine Belange mit Diversity-Relevanz festgestellt werden.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)  
 **SÖR**  
 **Ref.III**





**BÜNDNIS 90  
DIE GRÜNEN**

Vpl. Nr. 3  
3. Quartal 18  
11. MAI 2018

D		EUR
S	2	X
P		

**BAUREFERAT**  
11. MAI 2018 Nr. A49/18

1	Zur Ktn.	3	Zur Genehmigung
2	Z.V.V.	4	Antwort zur Unter-schrift vorlegen
		5	Termin:

*Upe* *X*

FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg  
Dr. Ulrich Maly  
Rathaus

90403 Nürnberg

*Fax  
Vordr*

*AfV*

**OBERBÜRGERMEISTER**  
03. MAI 2018 /.....Nr.....

<u>VI</u>	1	Zur Ktn.	3	Zur Genehmigung
<u>III</u>	2	Z.V.V.	4	Antwort vor Abson-dung vorlegen
			5	Antwort zur Unter-schrift vorlegen

*in 2. BM* *X* *M*

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Stadtratsfraktion Nürnberg**

Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091  
Fax: (0911) 231-2930  
gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)  
U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 03.05.2018

**Planung von Straßen, Plätzen und Wegen: Bestehende Bäume erhalten**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit großer Sorge betrachten wir die Tatsache, dass der bestehende Baum- und Grünbestand immer wieder neu geplanten Straßen, Plätzen und Wegen weichen muss. So ist es unter anderem im Fall des Nelson-Mandela-Platzes. Für dessen Neugestaltung wurden in mehreren Durchgängen etliche erwachsene Bäume gefällt, um später zahlreiche Jungbäume im Sinne der neuen Parkgestaltung anzupflanzen. Auch einem geplanten Radweg, vom Nelson-Mandela-Platz Richtung Allersberger Straße, hätte, den ursprünglichen Plänen nach, eine große, alte Weide weichen sollen, was erst durch nachträgliche Intervention verhindert wurde. Dieses Vorgehen halten wir für wenig nachhaltig und äußerst kritikwürdig. Anstatt bestehende Bäume zu fällen und hinterher Nachpflanzungen zu leisten, die zum einen teuer sind und zum anderen Jahrzehnte brauchen, bis sie die Größe ihres Vorgängers erreicht haben, plädieren wir dringend dafür, die ursprünglichen Bäume bei den Planungen zu berücksichtigen und zu erhalten.

Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

- Die Verwaltung setzt sich dafür ein, dass bei der Planung neuer Straßen, Plätze und Wege, bestehende Bäume erhalten bleiben. Die Ausschreibungen für solche Vorhaben werden hierfür entsprechend gestaltet.
- In den Plänen, die den Stadträtinnen und Stadträten im beschließenden Ausschuss vorgelegt werden, werden bestehende Bäume, geplante Fällungen und Baumneupflanzungen detailgetreu eingezeichnet.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Bielmeier, Stadträtin

**Antrags-Nummer:**  
106 / 2018

---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	20.09.2018	öffentlich	Beschluss-Auflage

---

**Betreff:**

**Ziegelsteinstraße zwischen Heroldsberger Weg und Bushaltestelle Flataustraße, Markierung eines Radstreifens**

**Anlagen:**

Plan\_Ziegelsteinstraße  
Plan\_Ziegelsteinstraße\_Beschlussplan

---

**Sachverhalt (kurz):**

In der Ziegelsteinstraße zwischen Fritz-Munkert-Platz und der Äußeren Bayreuther Straße besteht durch die Markierung von Radstreifen ein fast durchgängiges Angebot für Radfahrende.

Lediglich zwischen Carl-Schurz-Straße und der Bushaltestelle Flataustraße existiert Richtung Norden kein Radstreifen. Das fehlende Teilstück soll nun ergänzt werden.

In Höhe der Anwesen Ziegelsteinstraße Nr.32 bis Nr.40 wird zur Zeit auf dem bestehenden Längsparkstreifen durch Parkregelung senkrecht, halb auf dem Parkstreifen und halb auf dem Gehweg geparkt. Dies ist problemlos möglich, da der Gehweg in diesem Bereich ca. 5,50m breit ist.

Mit der Verschiebung der Senkrechtparkplätze Richtung Osten entsteht ausreichend Platz, um einen 1,85m breiten Radstreifen markieren zu können. Um den erforderlichen 2,70m breiten Gehweg zu erhalten, muss dieser Streifen von Privateigentümern erworben oder umgewidmet werden. Die Fläche ist bereits mit Gehwegplatten befestigt.

Zusätzlich muss die Gehwegnase in Höhe der Fußgängerschutzinsel zurückgebaut werden.

Um die Maßnahme möglichst kurzfristig umsetzen zu können, schlägt die Verwaltung vor, die Maßnahme in einer ersten Baustufe größtenteils mit Markierungen umzusetzen. Im Rahmen einer notwendigen Fahrbahn- / und Gehwegsanierung kann dann in einer zweiten Baustufe der Ausbau der Senkrechtstellplätze erfolgen. Bis zu diesem Zeitpunkt wird geklärt, ob Bäume gepflanzt werden können. Dafür ist jedoch die Verlegung von Sparten erforderlich. Ein entsprechender Plan wird dann dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt. Es wird empfohlen, zeitgleich die bereits am 24.09.2015 beschlossene Bushaltestelle barrierefrei endgültig auszubauen.

Die geschätzten Kosten betragen ca. 74.500 € und sollen aus dem Radwegetopf finanziert werden. Die Kosten für den barrierefreien Umbau der Haltestelle und für einen eventuell erforderlichen Grunderwerb sind in den geschätzten Kosten nicht enthalten.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	74.500 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	4.500 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	74.500 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

**Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?**

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:  
 Die Maßnahme soll aus dem Radwegtopf finanziert werden.

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

- Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

**2b. Abstimmung mit OrgA ist erfolgt** (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

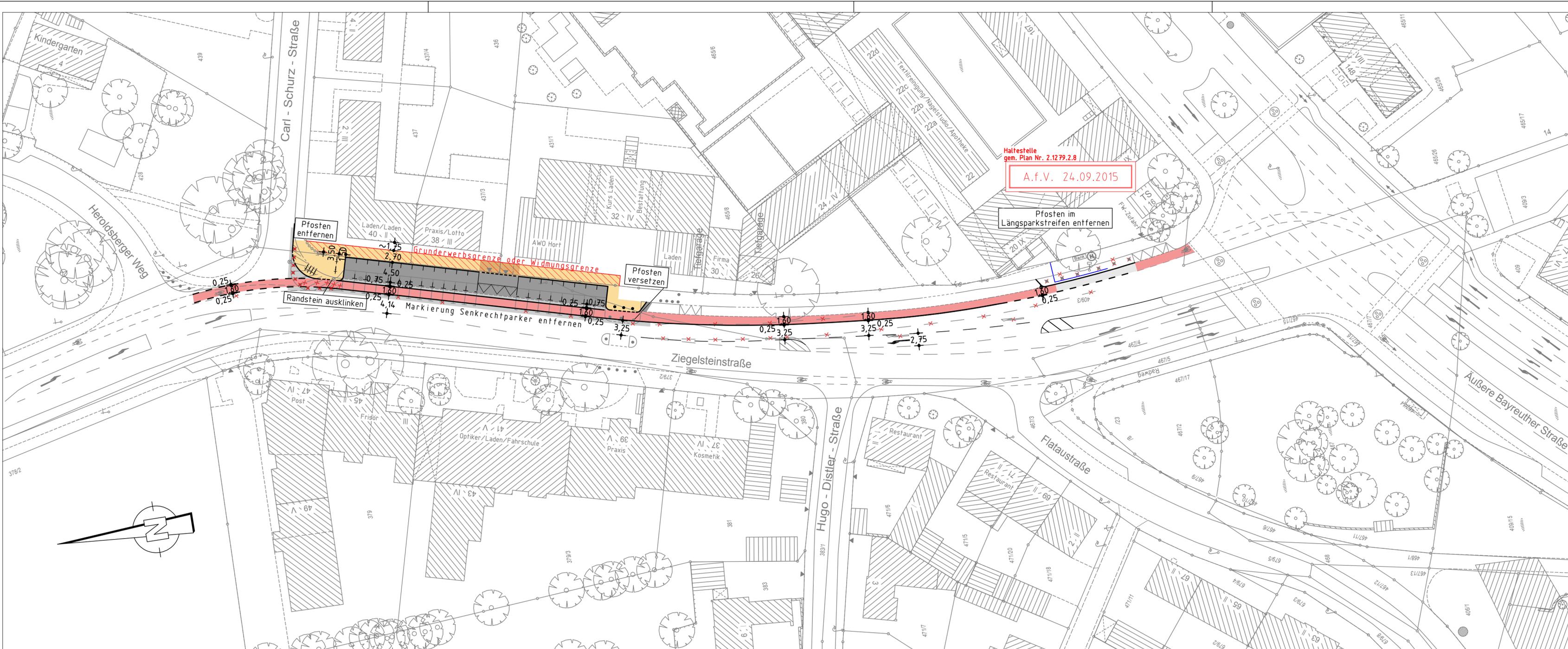
Durch die Markierung von einem Radstreifen wird das Angebot für Radfahrende sicherer.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)  
 **VB**

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt die Markierung eines Radstreifens in der Ziegelsteinstraße zwischen Heroldsberger Weg und der Bushaltestelle Flataustraße gemäß Straßenplan Nr. 2.1278.2.9a vom 11.01.2018 mit letzter Änderung vom 02.08.2018 inklusive der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen und empfiehlt die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.



**Zeichenerklärung:**

Planung

- Hochbord
- - - Hochbord abgesenkt
- ⊙ neue Maststandorte
- + Fahrradständer
- ▨ Grunderwerb-/ oder Widmungsfläche
- ▭ Fahrbahnfläche
- ▭ Parkstandsfläche
- ▭ Gehwegfläche
- ▭ Überfahrt - Gehweg
- ▭ Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Blindenteilsystem

Bestand

- ▨ best. Gebäude
- ⊙ Baum
- ⊙ Wiese
- ⊙ Wald
- ⊙ Gartenland
- ⊙ Unland
- ⊙ Friedhof
- ⊙ Zaun
- ⊙ Mauer
- ⊙ Stützmauer
- ⊙ Schaltkasten
- ⊙ Litfaßsäule
- ⊙ Eingang
- ⊙ Einfahrt
- ⊙ Steigungspfeil
- ⊙ Fließrichtung
- ⊙ Mast
- ⊙ Fahnenmast
- ⊙ Lampe
- ⊙ Oberflurhydrant
- ⊙ Brunnen

**VERKEHRSPLANUNGSAMT  
STRASSENPLANUNG**



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 11.01.2018	
BEARBEITUNG		Dufek (4933)	<b>gez. Jülich</b> AMTSLEITER	
		Wenzel (4937)		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.1278.2.9
30.01.18	Wenzel	Baum	<b>Ziegelsteinstraße</b> Radstreifen zw. Heroldsberger Weg und Bus H Flataustraße  Endausbau	
13.08.18	Dufek	Instruktionsergebnis		
Ziegelsteinstraße 002 V500_2.PLT vom 13.08.18				



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.09.2018	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Grolandstraße, Ausbau zwischen Uhlandstraße und Kreulstraße**

**Anlagen:**

Straßenplan\_Grolandstraße

**Sachverhalt (kurz):**

Im Verkehrsausschuss am 12.09.2013 wurde der Straßenplan Grolandstraße zur Umgestaltung des Knotens Grolandstraße / Uhlandstraße einstimmig beschlossen. In dieser Vorlage wurde auch der Gesamtplan Grolandstraße zwischen Uhlandstraße und Kreulstraße beschrieben. Der Umbau des Knotens Grolandstraße / Uhlandstraße wurde im Jahr 2016 ausgeführt. Der bauliche Zustand des nun zum Beschluss vorzulegenden Abschnitts der Grolandstraße ist, u.a. durch die Bautätigkeit zur Neubebauung des ehemaligen Nordbahnhofareals, sehr schlecht. Desweiteren gibt es häufige Beschwerden der Anwohner über den Zustand der Straße und der Nichtbeachtung der Tempo 30-Zone.

Die Nordseite zwischen der Zufahrt SB-Markt und der Kreulstraße mit den neuen Senkrechtparkern ist auch im Bebauungsplan Nr. 4525 schon enthalten. Der Ausbau der Südseite orientiert sich bis auf die Querungsstellen und Einengungen am heutigen Bestand.

Die Planung sieht eine Umgestaltung zu einer typischen Tempo-30-Straße vor. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit soll baulich durch Einengungen unterstützt werden, die auch die Querung der Uhlandstraße erleichtern. Der durch das ehemalige Nordbahnhofgelände verlaufende Rad-/Gehweg wird berücksichtigt. Auf der Nordseite sind Senkrechtparker vorgesehen. Die heute als Senkrechtparker genutzten Längsparker auf der Südseite sollen dann wieder als Längsparker genutzt werden. Das heißt, Längs- und Senkrechtparken wird lediglich getauscht. Es sind zahlreiche neue Baumstandorte vorgesehen, die den Straßenraum optisch gliedern und die ökologische Situation verbessern. Die Fahrbahnbreite wird auf 6m reduziert. Die Erschließung des vorhandenen SB-Marktes bleibt gesichert.

Ein kleines Teilstück der Grolandstraße westlich der Einmündung Uhlandstraße (Südseite) wird ebenfalls bestandsnah als Senkrechtparkbucht mit einer Baumscheibe und dem Gehweg ausgebaut.

Nach aktueller Kostenschätzung fallen für den Ausbau Kosten in Höhe von ca. 693.000 € an. Die jährlichen Folgekosten erhöhen sich um ca. 1.500 €. Die Finanzierung erfolgt über die KAG Pauschale. Die Kompensationsfinanzierung erfolgt durch den Freistaat Bayern. Der Ausbau soll im Jahr 2019 erfolgen.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	693.000 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	1.500 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	693.000 €	davon Sachkosten	1.500 € pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

**Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?**  
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

- Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

**2b. Abstimmung mit OrgA ist erfolgt** (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

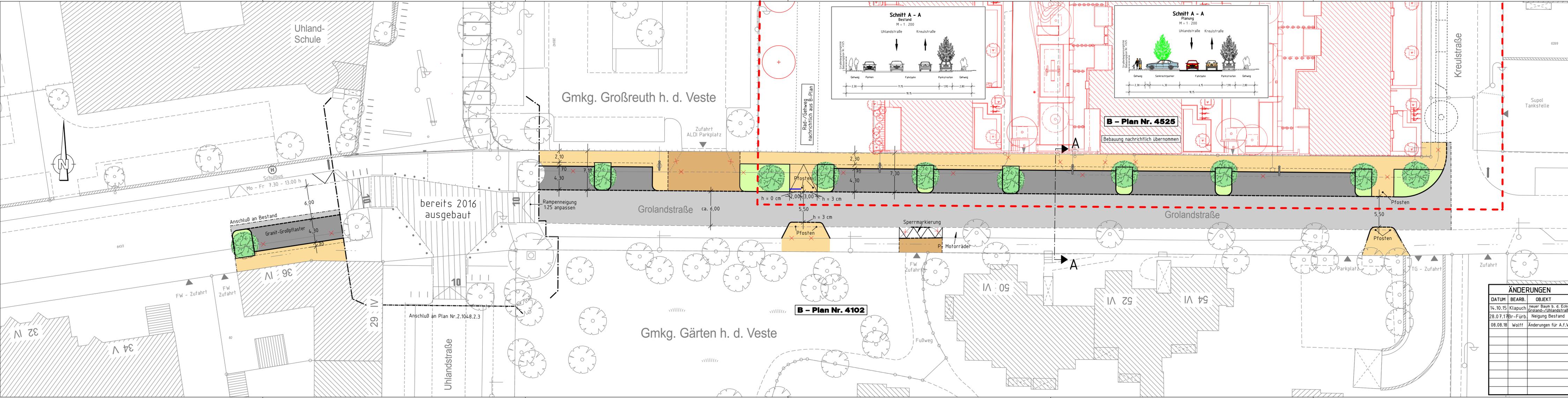
Tempo 30-Zone wird unterstützt und Querungsstellen geschaffen.  
Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)  
 **VB**  
 **SÖR**

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt die Markierung eines Radstreifens in der Ziegelsteinstraße zwischen Heroldsberger Weg und der Bushaltestelle Flataustraße gemäß Straßenplan Nr. 2.1278.2.9a vom 11.01.2018 mit letzter Änderung vom 02.08.2018 inklusive der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen und empfiehlt die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.

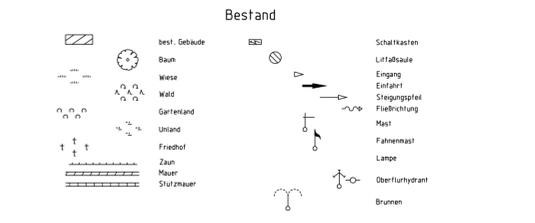


Rad-/Gehweg  
 nachrichtlich aus B-Plan

**B - Plan Nr. 4525**  
 Bebauung nachrichtlich übernommen

**B - Plan Nr. 4102**

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARB.	OBJEKT
14.10.15	Klapuch	neuer Baum b. d. Ecke Groland-/Uhlandstraße
28.07.17	Br-Fürb	Neigung Bestand
08.08.18	Wolff	Änderungen für A.f.V.



--- Mindestausbau = Ersatzmaßnahme LSA  
 - - - - - Beschlußgrenze zum Ausbau

STRASSENPLANUNG		GROLANDSTRASSE
ABTEILUNGSLEITUNG		Ausbau zwischen Uhlandstraße und Kreuzstraße
BEARBEITUNG		(Kreuzung bereits ausgebaut)
		<b>Lageplan</b>
		M = 1 : 250
		NR. 2.1669.2.2

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
01.08.13	Wolff	Instruktionserg.
13.01.14	Wolff	Blindenleitsystem
27.05.15	Wolff	Rampen-Aufpflasterung Baum u. Grünfläche nach SBR/1-S
24.06.15	Prodanovic	Baumscheibe Aldi
10.07.15	Klapuch	Einfahrt Uhland-Schule

---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	20.09.2018	öffentlich	Bericht

---

**Betreff:**

**Sicherheit für Fußgänger an der Unterführung Schalkhaußerstraße  
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.06.2018**

**Anlagen:**

Schulwegkarte\_Erich\_Kästner\_Schule

---

**Bericht:**

Die Verwaltung wird gebeten Möglichkeiten aufzuzeigen, um die Situation für Fußgänger in der Unterführung Schalkhaußerstraße zu verbessern und dort die Sicherheit entlang des Schulweges zu erhöhen.

1995 wurde im Zuge des Ausbaus der S-Bahn-Strecke Nürnberg - Roth der Schalkhaußer Tunnel verlängert und in der bestehenden Breite ertüchtigt. Die Stadt Nürnberg hat 1994 kein Änderungsverlangen in das Planfeststellungsverfahren eingebracht, da nach damaligen Planungsstand ein neuer Straßentunnel entstehen und der bisherige Tunnel als Rad-/Gehwegtunnel erhalten werden sollte.

Aufgrund der bestehenden Breiten im Schalkhaußer Tunnel sind schnelle und einfache Anpassungen nicht möglich. Die vorhandene Unterführung ist extrem schmal. Dennoch bleibt festzuhalten, dass Fahrzeuge, die zeitgleich mit Fußgängern die Unterführung passieren, zwar als unangenehm empfunden werden können, aber eine durchgehende Trennung der Verkehrsarten Fußgänger - Kfz gegeben ist. Zudem ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h erfolgt, es findet aufgrund der Höhenbeschränkung von 3,30 m kaum Lkw-Verkehr statt und eine Engstellensignalisierung regelt den Begegnungsverkehr.

Auch das Überqueren der Schalkhaußerstraße nördlich des Steinhauserweges ist nach Ansicht der Verwaltung grundsätzlich möglich, da die Straße nach Westen und Osten gut einsehbar ist, so dass Fahrzeuge früh erkannt werden können. Es wird empfohlen, die Straße zu queren, wenn die Fahrzeuge in Richtung Tunnel abfließen, bzw. abgeflossen sind. In diesem Zeitraum kommen aus dem Tunnel keine Fahrzeuge.

Bereits thematisiert und erörtert wurde auch die Schulwegsicherheit entlang der Unterführung in der Schalkhaußerstraße und des Steinhauserweges seitens Vpl und 3. BM/PCS.

Seit dem Schuljahr 2014/2015 erhalten die Schüler/innen der Grundschule Erich-Kästner-Schule und der Mittelschule Schloßleinsgasse aus dem Wohngebiet östlich des Schalkhaußer Tunnels, dem Steinhauserweg und der Vorjurastraße auch bei einer Schulweglänge unter der gesetzlichen 2 bzw. 3 km-Grenze aufgrund der Gefährlichkeit des Schulwegs kostenfreie Wertmarken für den Schulweg.

Des Weiteren wurden diese Wege auch aus der Schulwegkarte für die Nürnberger Grundschulen herausgenommen (s. Anlage).

Es bleibt festzuhalten, dass seit vielen Jahren der Wunsch besteht Veränderungen herbeizuführen, die aber aufgrund der erheblichen Kosten für den Ausbau bzw. zusätzlichen Bau einer Unterführung und den damit erforderlichen Grundwerb auf absehbare Zeit

keinerlei Realisierungschancen haben. Die derzeitige Lösung muss mangels besserer Alternativen als tragbarer Kompromiss angesehen werden. Die Unfallsituation ist nach wie vor unauffällig.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

**Gesamtkosten**

€

**Folgekosten**

€ pro Jahr

- dauerhaft     nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

**Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?**

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

- Ja

- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

- Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

**2b. Abstimmung mit OrgA ist erfolgt** (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es sind keine Belange mit Diversity-Relevanz betroffen.

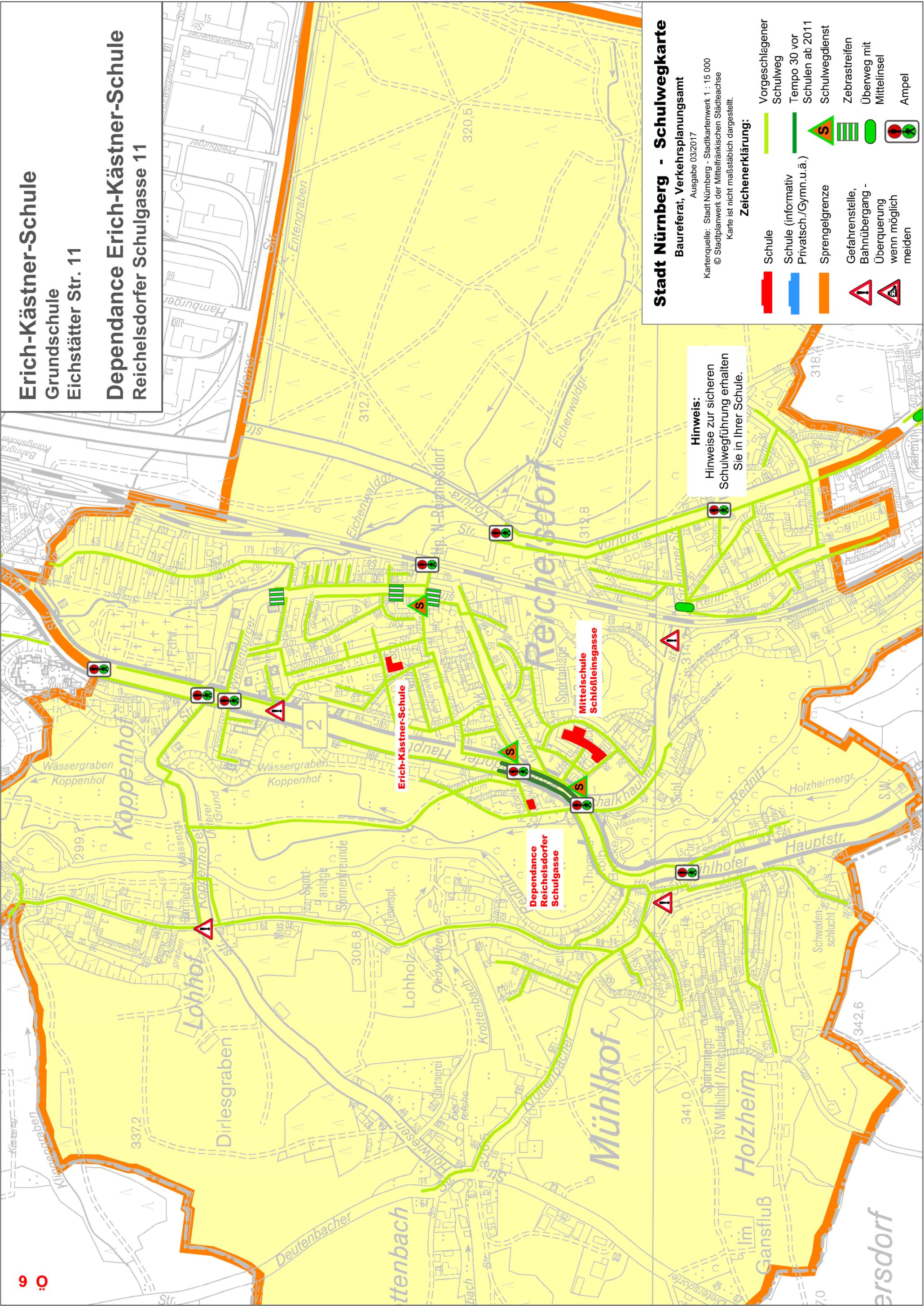
**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)  
 **3. BM**



**Erich-Kästner-Schule**  
 Grundschule  
 Eichstätter Str. 11

**Dependance Erich-Kästner-Schule**  
 Reichelsdorfer Schulgasse 11



**Hinweis:**  
 Hinweise zur sicheren  
 Schulwegführung erhalten  
 Sie in Ihrer Schule.

**Stadt Nürnberg - Schulwegkarte**

Baureferat, Verkehrsplanungsamt

Ausgabe 03/2017

Kartenquelle: Stadt Nürnberg - Stadtkartenwerk 1 : 15 000  
 © Stadtplanwerk der Mittelfränkischen Städteachse  
 Karte ist nicht maßstäblich dargestellt.

**Zeichenerklärung:**

-  Schule
-  Schule (informativ Privatsch./Gymn u.ä.)
-  Sprengelgrenze
-  Gefahrenstelle, Bahnübergang - Überquerung wenn möglich meiden
-  Vorgeschlagener Schulweg
-  Tempo 30 vor Schulen ab 2011
-  Schulwegdienst
-  Zebrastreifen
-  Überweg mit Mittelinsel
-  Ampel

---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	20.09.2018	öffentlich	Bericht

---

**Betreff:**

**Umbau der Kaepfelstraße und Fritz-Pirkl-Straße; Grundlage Bebauungsplan Nr. 4214**

**Anlagen:**

Straßenplan\_Kaepfelstraße

---

**Sachverhalt (kurz):**

Die Kaepfelstraße und die Fritz-Pirkl-Straße sind Bestandteil des rechtsgültigen Bebauungsplanes Nr. 4214. Die Straßen wurden bereits erstmalig hergestellt und beitragsrechtlich abgerechnet.

Aktuell wird seitens der Verwaltung der Erschließungsvertrag Tafelgelände mit der GBW ausgearbeitet. Der Investor plant neben der Erschließung der Wohnanlage im westlichen Teil des Bebauungsplanes noch die Errichtung des Gebäudes L. Dieses Grundstück ist bereits durch die Fritz-Pirkl-Straße und die Kaepfelstraße erschlossen und deshalb nicht Bestandteil des Erschließungsvertrages.

Für die Errichtung des Gebäudes L ist der Umbau der Kaepfelstraße und der Fritz-Pirkl-Straße notwendig und damit der Abschluss einer technischen Vereinbarung zwischen der Stadt Nürnberg und dem Investor erforderlich.

Die Verkehrsflächen orientieren sich am rechtsgültigen B-Plan Nr. 4214. Der Plan ist verwaltungsintern abgestimmt, mit den Grundzügen des B-Planes Nr. 4214 vereinbar und wurde dem AfS im Dezember 2017 zum Bericht vorgelegt.

Für die Erstellung der technischen Vereinbarung ist der Beschluss des Straßenplanes durch den Verkehrsausschuss notwendig. Die Kosten für den Umbau der Straßen werden vom Investor übernommen.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

**Gesamtkosten**

€

**Folgekosten**

€ pro Jahr

- dauerhaft     nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

**Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?**

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

- Ja

- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

- Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

**2b. Abstimmung mit OrgA ist erfolgt** (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

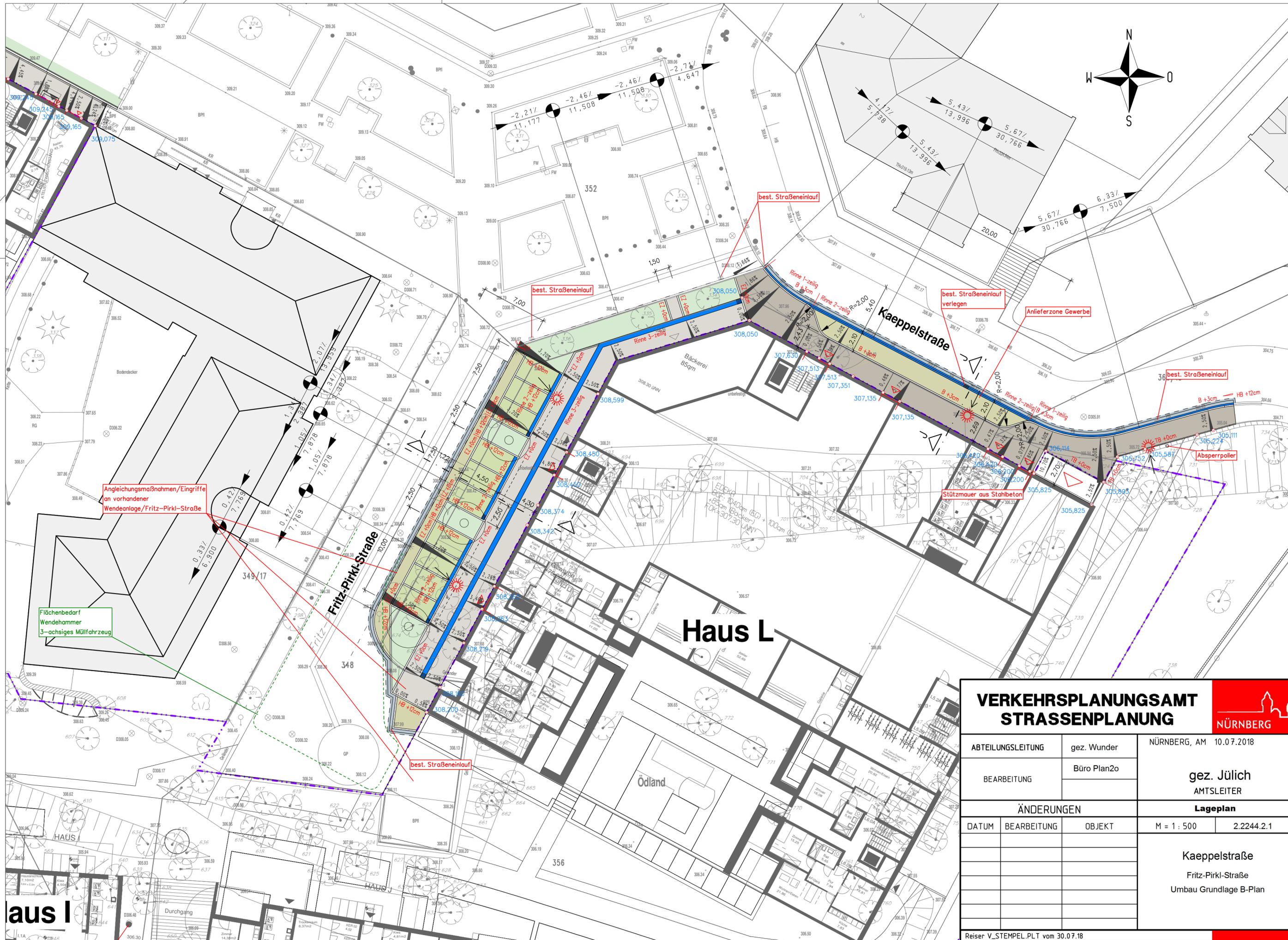
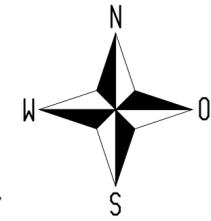
Es sind keine Belange mit Diversity-Relevanz betroffen.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)  
 **Stpl**

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt den Umbau der Kaoppelstraße und der Fritz-Pirkl-Straße gemäß Plan Nr. 2.2244.2.1 vom 10.07.2018 und empfiehlt den erforderlichen Grunderwerb zu tätigen.



Anpassungsmaßnahmen/Eingriffe  
an vorhandener  
Wendeanlage/Fritz-Pirki-Straße

Flächenbedarf  
Wendehammer  
3-achsiges Müllfahrzeug

Haus L

**VERKEHRSPLANUNGSAMT  
STRASSENPLANUNG**



ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 10.07.2018	
BEARBEITUNG	Büro Plan2o	gez. Jülich AMTSLEITER	
ÄNDERUNGEN		Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 2.2244.2.1
		Kaepfelstraße Fritz-Pirki-Straße Umbau Grundlage B-Plan	

Reiser V\_STEMPEL.PLT vom 30.07.18



---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	20.09.2018	öffentlich	Beschluss-Auflage

---

**Betreff:**

**Auflage der Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses vom 26.07.2018**

---

**Sachverhalt (kurz):**

**Auflage der Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses vom 26.07.2018**

**Beschlussvorschlag:**