

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
- wurde vom 17.01.2019
verschoben! -
24.01.2019



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.01.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße

Anlagen:

Entscheidungsvorlage
Lageplan

Sachverhalt (kurz):

Die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 4506 befindliche Straße wird als „Hintere Dorfäckerstraße“ benannt.

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 gibt keine Hinweise darauf, dass bestimmte Personengruppen durch die Benennung besonders benachteiligt werden.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4506 befindliche Stichstraße als "Hintere Dorfäckerstraße".

Entscheidungsvorlage

Die im Bebauungsplan Nr. 4506 geplante Stichstraße, die von der Dorfäckerstraße nach Osten führt und dann nach Süden abknickt, wird als

Hintere Dorfäckerstraße

benannt.

Geobasisdaten Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.



Dorfäckerstraße

Hintere

Umlegung Dorfäcker Ost
Gemarkung Weizendorf

Auszug aus dem B-Plan 4506
Maßstab: 1:1250
11.12.2017

Umlegungsausschuss der Stadt Nürnberg



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.01.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße

Anlagen:

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.11.2015
Entscheidungsvorlage
Lageplan

Sachverhalt (kurz):

Die Stichstraße von der Katzwanger Hauptstraße zum Hallenbad Katzwang wird in Helmut-Bloß-Straße umbenannt.

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 wird eine Straße nach einer männlichen Person benannt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, dass die Stichstraße von der Katzwanger Hauptstraße zum Hallenbad Katzwang in Helmut-Bloß-Straße umbenannt wird.

Entscheidungsvorlage

Am 30.11.2015 stellte die CSU-Stadtratsfraktion den Antrag, eine Straße nach Helmut Bloß zu benennen.

Helmut Bloß prägte über Jahrzehnte die Entwicklung des Ortsteils Katzwang durch sein großes Engagement als Gemeinderat. Er setzte sich insbesondere für den Kanalbau sowie die Errichtung eines Schwimmbads, einer Turnhalle sowie eines Schulneubaus ein. Er war Mitbegründer des Bürgervereins Nürnberg-Katzwang, gehörte der Chorgemeinschaft Katzwangs an, er war Mitglied der Zimmerstutzten-Schützengesellschaft (ZSSG) Katzwang und im TSV Katzwang 05. Außerdem war er Mitbegründer und Vorsitzender der Kolpingfamilie Katzwang und aktives Mitglied in der Diözese Eichstätt.

Neben seinem umfangreichen ehrenamtlichen Engagement war Helmut Bloß viele Jahre auch Geschäftsführer der CSU-Stadtratsfraktion und von 1998 bis 2002 Geschäftsführer der CSU-Bezirksverbands Nürnberg-Fürth-Schwabach.

Helmut Bloß wurde 2012 mit der Bürgermedaille der Stadt Nürnberg geehrt und mit dem Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.

Av stimmt einer Straßenbenennung nach Helmut Bloß zu.

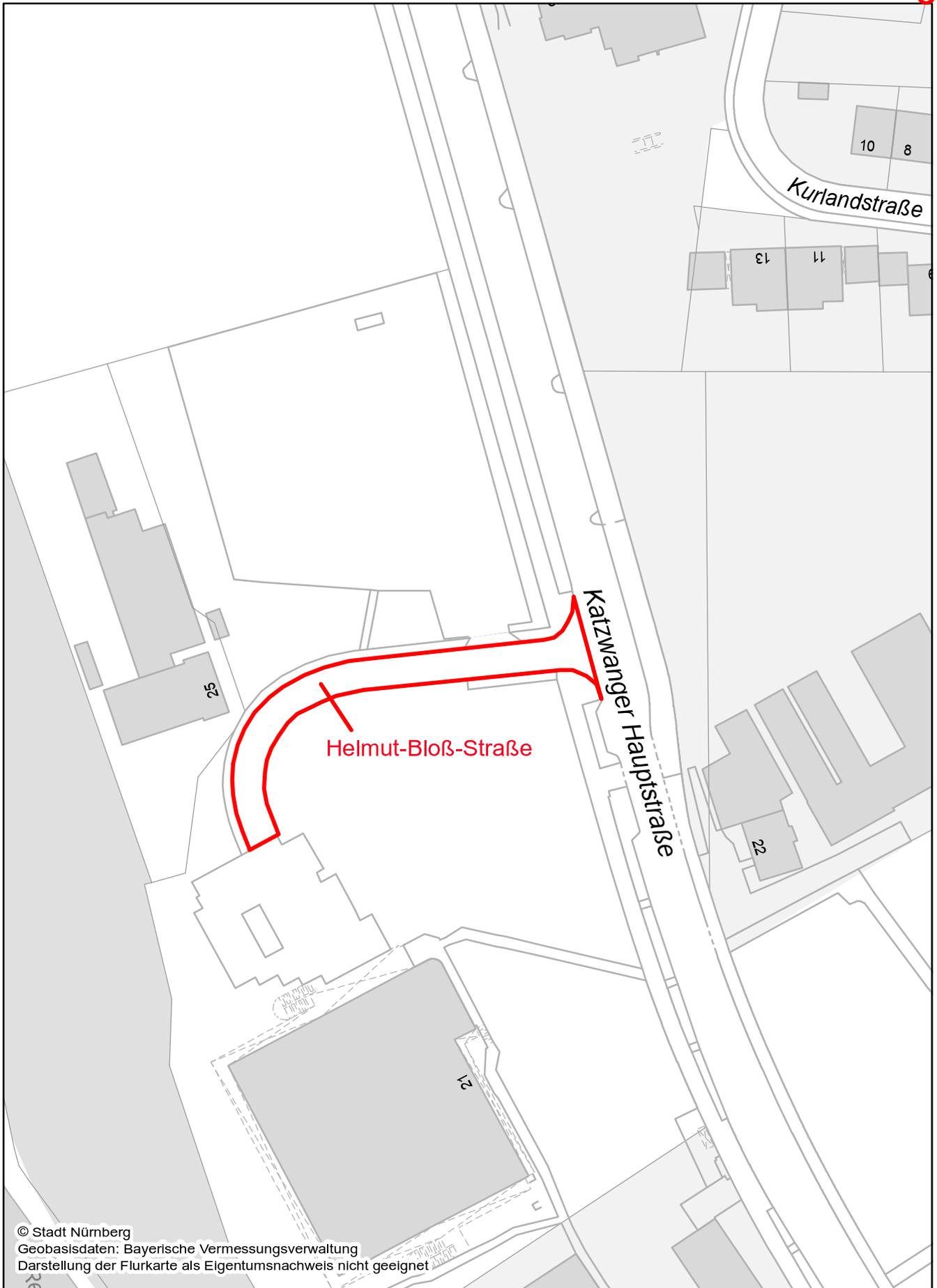
Es wird vorgeschlagen, die Stichstraße, die von der Katzwanger Hauptstraße zum Hallenbad Katzwang führt, in

Helmut-Bloß-Straße

nach

Helmut Bloß
(1939-2015)

umzubenennen.



© Stadt Nürnberg
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Ausdruck aus dem GIS der Stadt Nürnberg

Für rechtsverbindliche Auskünfte und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet. Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Information dar. Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig. Die Weitergabe ist im Rahmen der Nutzungsbedingungen möglich.

Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:1.000



Erstellungsdatum 08.10.2018

Ersteller Auer, Eva





Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.01.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung von 5 neuen Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"

Anlagen:

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.04.2018
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2015
Entscheidungsvorlage
Lageplan

Sachverhalt (kurz):

Zwei Stichstraßen auf Höhe des Gottlieb-Geiß-Wegs im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4346 werden als "Harry-Klinger-Straße" und "Schmidt-Burkhardt-Straße" benannt.

Die übrigen 3 Stichstraßen in diesem Gebiet sollen alte Flurnamen vor dem Vergessen bewahren. Sie werden als "Im Häßlach", "Im Finneisen" und "Im Steigfeld" benannt.

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:

Frauen und Männer werden in gleichem Maße berücksichtigt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4346 befindlichen Straßen:

- Harry-Klinger-Straße
- Schmidt-Burkhardt-Straße
- Im Häßlach
- Im Finneisen
- Im Steigfeld

Gustav Schickedanz in der St.-Pauls-Kirche in Fürth. Am 20. Oktober 1943 brachte Grete Schickedanz im Bunker der Nürnberger Frauenklinik ihre Tochter Madeleine zur Welt.

1946 eröffnete Grete Schickedanz in der Hersbrucker Braugasse einen Textilladen. 1948 zog der Laden in größere Räume am Eisenhüttlein um. Im April 1949 kehrte Gustav Schickedanz, dessen Berufsverbot aufgehoben worden war, in die Firma zurück. Die Eheleute Schickedanz bauten nun erneut das Versandhaus *Quelle* auf. Damals wurde Grete Schickedanz Generalbevollmächtigte und Mitglied des Konzernbeirats.

Anfang 1975 trat Grete Schickedanz als persönlich haftende Gesellschafterin in die neugebildete *Gustav und Grete Schickedanz Holding KG* ein. Grete Schickedanz engagierte sich für soziale Verbesserungen in ihrem Unternehmen. Auf ihre Initiative gehen unter anderem der Bau eines Altenheims und eines Kindergartens in Fürth zurück. Außerdem setzte sie für die *Quelle*-Mitarbeiter eine fortschrittliche Altersruhegeldregelung durch, wie sie erst Jahre später gesetzlich verankert wurde.

Als Gustav Schickedanz am 27. März 1977 starb, übernahm seine Witwe die Firmenleitung des Versandhauses *Quelle*. Im Frühjahr 1983 legte Grete Schickedanz ihre Führungs- und Aufsichtsämter nieder.

Um die Lebensleistung beider Unternehmerinnen zu würdigen und ein bleibendes Andenken für ihre Verdienste um unsere Stadt zu schaffen stellt die CSU-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Eine Straße bzw. Platz wird nach der früheren Unternehmerin Frau Henriette Schmidt-Burkhardt benannt. Der in aktuell Planung befindliche Quartierspark Eberhardshof wird nach Unternehmerin Frau Grete Schickedanz benannt.

Die Verwaltung wird beauftragt, weitere Straßen, Plätze und Parks nach berühmten Frauen zu benennen, die sich für Nürnberg und die Region verdient gemacht haben.

Mit freundlichen Grüßen


Marcus König
Fraktionsvorsitzender

02/07/2015 08:10 +49-911-231-3678 BGA

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de

U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus

Rathaus
90403 Nürnberg

Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3896

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Referat VII/Nr. 49

Termin: *02. Juli 2015*

<input checked="" type="checkbox"/> z. w. V.	Vorlage d. Antw.
<input type="checkbox"/> z. K.	z. Stellungn.

Kopien an: *SWIS / RegM / S+H*

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

afv

OBERBÜRGERMEISTER
30. JUNI 2015

VII	1 Zur Kl.	3 Zur Stellungnahme
VI/IV	2 <input checked="" type="checkbox"/> z. w. V.	4 Antwort vor Absendung Vorlesen
		5 Antwort zur Druckschrift vollständig

per Fax

Nürnberg, 30. Juni 2015
Dix

Benennung einer Straße nach Harry Klinger

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Harry Klinger, Jahrgang 1929, kam 1946 als Vertriebener nach Kornburg. Er fand bei MAN als Schlosser eine Beschäftigung und engagierte sich in Kornburg in allen wesentlichen Vereinen. Ebenfalls war Harry Klinger Mitglied im Ortsbeirat.

Harry Klinger prägte in der Zeit von 1962 bis 1985 als erster und zweiter Vorsitzender des Turn- und Sportverein Kornburg 1932 e.V. in hohem Maße den Verein und seine sportliche Entwicklung. Sein besonderes Engagement galt insbesondere der Jugendarbeit und Jugendförderung.

Am 13. April 1988 verstarb Harry Klinger.

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Im Ortsteil Kornburg – West wird die neue Stichstraße südlich der Ringelnetzstraße, die in ein neues Baugebiet führt, in „Harry-Klinger-Weg“ benannt.

Mit freundlichen Grüßen

[Handwritten Signature]

Dr. Anja Pröbß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Eing. **06. JULI 2015**

[Handwritten Initials]

Antwort schreiben von SW!



Entscheidungsvorlage

Am 18.04.2018 stellte die CSU-Stadtratsfraktion den Antrag, eine Straße nach Frau Henriette Schmidt-Burkhardt zu benennen.

Henriette Schmidt-Burkhardt wurde am 8. März 1926 in Nürnberg geboren. Vor dem Einstieg in das Familienunternehmen Lebkuchen-Schmidt war sie 17 Jahre lang, bis 1963, als Grundschullehrerin in St. Leonhard tätig. Nach dem frühen Tod ihres Mannes Rudolf Schmidt-Burkhardt (1980) und ihres Schwagers Martin Schmidt-Burkhardt (1983) übernahm sie die Leitung des Unternehmens. Unter ihrer Führung konnte das Unternehmen expandieren. Bis zu ihrem Tod stand Lebkuchen-Schmidt unter der Leitung Schmidt-Burkhardts. Auch die Förderung von kulturellen Veranstaltungen und Projekten lag der Nürnbergerin am Herzen. Neben der Nürnberger Staatsoper, der Internationalen Orgelwoche unterstützte sie auch das Nürnberger Kindertheater. Das Klassik-Open-Air ist ihrer dauerhaften Förderung durch die „Henriette und Rudolf Schmidt-Burkhardt-Stiftung“ mit zu verdanken. Frau Henriette Schmidt-Burkhardt stiftete an der Uni Erlangen einen Lehrstuhl für Lebensmittelchemie, an der TU München einen Wissenschaftspreis.

Henriette Schmidt-Burkhardt war Trägerin des Bayerischen Verdienstordens und Ehrensenatorin der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Die Stadt Nürnberg zeichnete sie 2004 mit der Bürgermedaille aus und 2009 erhielt sie das Bundesverdienstkreuz 1.Klasse.

Av stimmt der Straßenbenennung zu.

Es wird vorgeschlagen, die Stichstraße, die von der Straße „Am Bruckweg“ auf Höhe der Straße „Gottlieb-Geiß-Weg“ nach Norden führt, als

Schmidt-Burkhardt-Straße

nach

Henriette Schmidt-Burkhardt
(1926-2014)
Unternehmerin und Mäzenin

zu benennen.

Aufgrund der Länge des gesamten Namens soll auf den Vornamen im Straßennamen verzichtet und stattdessen ein Zusatzschild angebracht werden, um herauszustellen, dass die Benennung der Straße nach Frau Henriette Schmidt-Burkhardt erfolgte.

Am 30.06.2015 stellte die SPD-Fraktion den Antrag auf Straßenbenennung nach Harry Klinger im Nürnberger Ortsteil Kornburg. In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 21.01.2016 wurde demgemäß beschlossen, bei der nächsten Straßenbenennung in Kornburg eine Straße nach Harry Klinger zu benennen.

Harry Klinger war zwischen 1963 und 1985 Vorstand des TSV Kornburg 1932 e.V. und prägte durch sein großes, verantwortungsvolles, prägendes Engagement lange Jahre die Geschicke des Vereins.

Es wird daher vorgeschlagen, die parallele, östliche Stichstraße zur Schmidt-Burkhardt-Straße als

Harry-Klinger-Straße

nach

Harry Klinger
(1929-1988)

zu benennen.

Die übrigen Straßen im Bebauungsgebiet Kornburg-Nord sollen nach in unmittelbarer Nähe zu dem Baugebiet befindlichen Flurnamen benannt werden.

Es wird vorgeschlagen, die drei übrigen Stichstraßen

Im Häßlach

Im Finneisen

Im Steigfeld

zu benennen.





Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.01.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"

Anlagen:

Entscheidungsvorlage
Lageplan

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die südöstlich des Busbahnhofes Rothenburger Straße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße führende Verbindungsstraße mit "Am Leonhardspark" zu benennen und den südöstlichen Teil der Schlachthofstraße in diese Straßenbezeichnung einzubeziehen.

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 gibt keine Hinweise darauf, dass bestimmte Personengruppen benachteiligt sind.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Die südöstlich des Busbahnhofes Rothenburger Straße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße führende Verbindungsstraße wird unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark" benannt.

Entscheidungsvorlage

Aufgrund der geplanten baulichen Veränderungen des Areals und teilweisen Neubebauung beidseits des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße (einschließlich der bisherigen Parkplatzfläche) mit Büros, Tagungsräumen und Einzelhandel erhält das Areal einen neuen Charakter, zumal es sinnvoll ist, den Bereich einheitlich zu benennen. Daher soll die bisher nicht benannte Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße südöstlich des Busbahnhofes Rothenburger Straße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße die Benennung "Am Leonhardspark" erhalten. Hingegen behält der nordwestliche Teil der Schlachthofstraße bis zur Einmündung der vorgenannten Verbindungsstraße weiterhin die Benennung Schlachthofstraße, so dass der Hinweis auf den früheren Schlachthof erhalten bleibt.

Von der Umbenennung sind die Gebäude Schlachthofstraße 5, 8, 10 und 12 sowie die Transformatorstation mit der Hausnummer 8a betroffen. Die Eigentümerin der Gebäude stimmt einer Umbenennung zu.

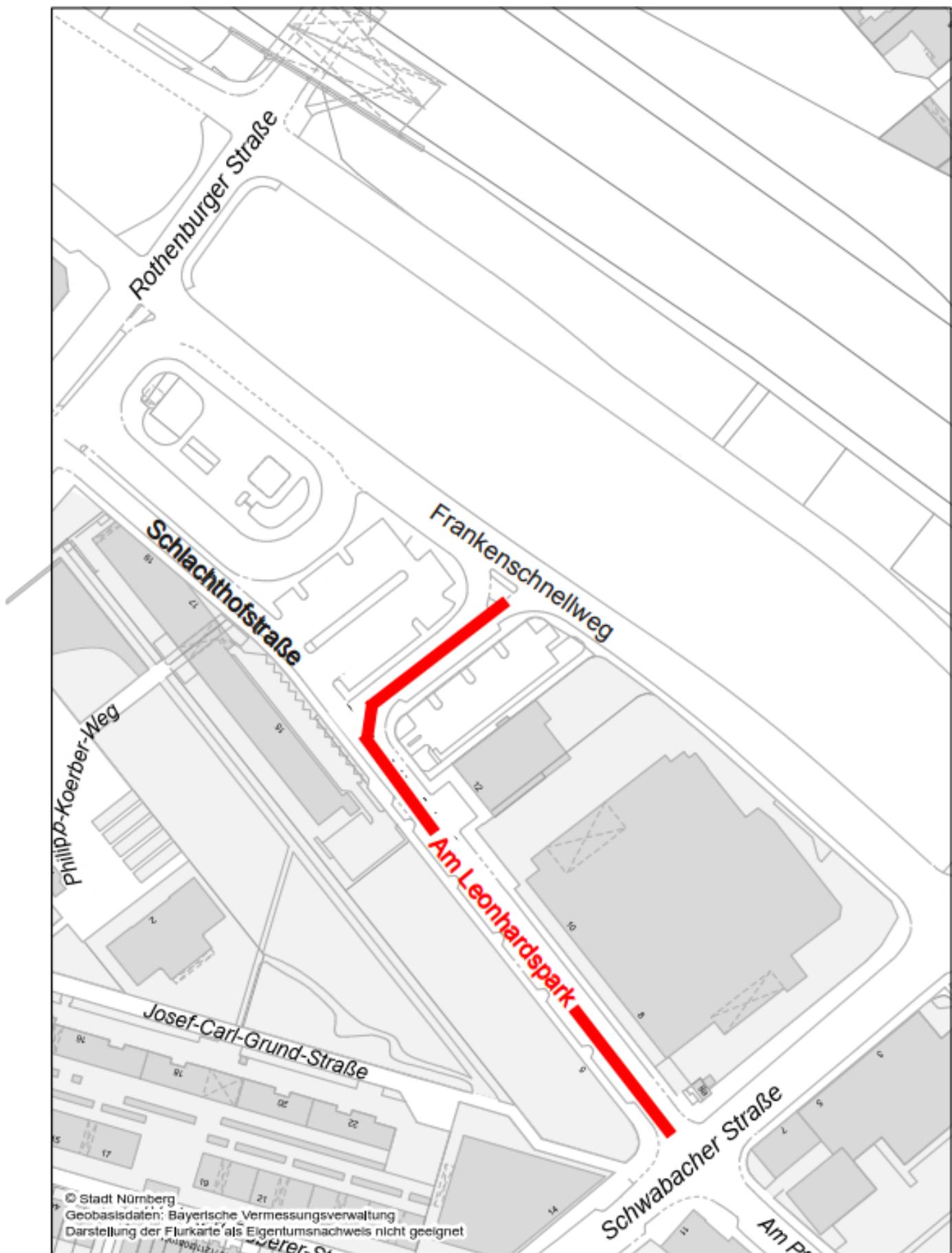
Av stimmt der vorgenannten Umbenennung eines Teils der Schlachthofstraße auch hinsichtlich des Namens, der dem weiter südlich liegenden Stadtteil St. Leonhard zugeordnet ist, nicht zu.

Es wird vorgeschlagen,

die südöstlich des Busbahnhofes Rothenburger Straße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße führende Verbindungsstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in

Am Leonhardspark

zu benennen.

**Ausdruck aus dem GIS der Stadt Nürnberg**

Für rechtsverbindliche Auskünfte und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet. Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Information dar. Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig. Die Weitergabe ist im Rahmen der Nutzungsbedingungen möglich.

Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:1.500



Erstellungsdatum 06.11.2015

Ersteller Auer, Eva





Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.01.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Stadt-Umland-Bahn: Bericht über das 4. Dialogforum am 28.11.2018
hier: Antrag der Freien Wähler vom 05.10.2017**

Anlagen:

Bericht über das Dialogforum
Variantenübersicht Bereich Nürnberg und Bewertungsergebnisse

Bericht:

Der Zweckverband berichtet in der Sitzung über das 4. Dialogforum am 28.11.2018. Es werden die neu prognostizierten Fahrgastzahlen vorgestellt und die Kriterien erläutert, die zur Auswahl der weiter zu verfolgenden Trassenvarianten geführt haben.

Auf dem Gebiet der Stadt Nürnberg wurden in der jetzt abgeschlossenen Stufe 1 noch drei Vorschläge weiter untersucht. Eine Variante, die in Richtung Großgründlich verschwenkt und diesen Ortsteil in Randlage mit einer Haltestelle erschließt. Ein zweiter Vorschlag, der den Verschwenk und die Durchfahrung von Großgründlach vorsah und anschließend die A3 mittels einer neuen Brücke überquert, die direkt in das Gewerbegebiet „Am Weichselgarten“ von Tennenlohe führt. Die dritte Variante war der Vorschlag, nach der Reutleser Straße die Trasse der StUB auf die B4 zu legen.

Auf dem Stadtgebiet Nürnberg sind diese alternativen Trassenvorschläge in der Stufe 1 der Bewertung ausgeschieden. Hier hat sich die Trasse des L-Netzes als Vorzugsvariante bestätigt.

Insgesamt werden noch acht Varianten in der Stufe 2 der Bewertung untersucht, die in der Anlage näher erläutert werden.

Der Zweckverband wird in der Sitzung einen aktuellen Bericht geben.

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 momentan keine diversityrelevanten Belange betroffen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
 VAG
 ZV StUB



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Bericht über das 4. Dialogforum am 28.11.2018

Am Mittwoch, 28. November 2018, fand das 4. Dialogforum zur Stadt-Umland-Bahn in der Sporthalle des TSV Buch in Nürnberg statt. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen der aktuelle Sachstand sowie die Ergebnisse der ersten Bewertungsstufe der vorliegenden Trassenvorschläge.

Neue Prognose Fahrgastzahlen

Im Rahmen des Nutzen-Kosten-Monitorings wurde vom Gutachter intraplan eine neue Fahrgastzahlenprognose für das L-Netz, welches die Grundlage der Planungen für die Stadt-Umland-Bahn bildet, erstellt. Diese lässt eine deutliche Steigerung erkennen: Zwischen Nürnberg und Erlangen fällt die Fahrgastzahl mit Blick auf das Jahr 2030 je nach Abschnitt um 30 bis 50 Prozent höher aus als in der letzten Untersuchung von 2015. An der Stadtgrenze zwischen Erlangen und Herzogenaurach wird sogar von mehr als doppelt so vielen Fahrten ausgegangen wie bisher (2015: 4.900 Personenfahrten pro Tag, 2018: 10.800 Personenfahrten pro Tag). Zur Bewältigung dieses Fahrgastaufkommens ist nun ein durchgängiger 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr auf der Gesamtstrecke vorgesehen (zuvor im Abschnitt Büchenbach West – Herzogenaurach 20-Minuten-Takt), in der Hauptverkehrszeit mit zusätzlichen Verstärkern zwischen Büchenbach West und Nürnberg. Durch die höheren Betriebs- und Fahrzeugkosten bleibt das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei 1,1.

Bewertung der Trassenvorschläge

Im 4. Dialogforum wurden die Ergebnisse der ersten tieferen Bewertung der Varianten vorgestellt. Im Rahmen einer planerischen Machbarkeitsprüfung wurde zunächst begutachtet, ob die Streckenführungen baulich umsetzbar sind. An dieser Stelle schieden beispielsweise Varianten aus, die in der Erlanger Innenstadt nur mit langen Rampenbauwerken umsetzbar gewesen wären. Im nächsten Schritt wurden alle verbliebenen Vorschläge hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die unterschiedlichsten Bereiche betrachtet. Dabei analysierten die Planer unter anderem das Fahrgastpotenzial, die Reisezeit, das Investitionsvolumen, die Streckenqualität, den Flächenbedarf und mögliche Eingriffe in die Umwelt. Alle Vorschläge, die im Vergleich zur Vorschlagstrasse im Gesamtergebnis mit minus 0,5 oder besser abgeschnitten haben, werden in der nächsten Stufe weiter untersucht.

Insgesamt sind dies folgende acht Varianten:

1. T-1009: Tennenlohe, Querung der Ackerfläche nördlich der A3, anschließend Bündelung mit der B4, Unterquerung des Wetterkreuzes unter Anpassung der B4-Anschlussstelle (Bewertung: -0,5)
2. T-1010: Tennenlohe, Leitensteig und Hutgraben (Bewertung: +0,5)
3. T-1012: Tennenlohe, Beibehaltung der Bündelung mit der B4 bis hinter dem Feuerwehrhaus, erst danach Verschwenk zu einer Haltestelle im Bereich des SV Tennenlohe (Bewertung: +1,0)
4. T-1015: Tennenlohe, Beibehaltung der Bündelung mit der B4 bis nach der B4-Anschlussstelle Weinstraße (Bewertung: +0,3)

5. S-1018: Erlangen-Süd, Friedrich-Bauer-Straße und Hammerbacherstraße (Bewertung: +0,7)
6. E-1029: Erlangen-Innenstadt, Werner-von-Siemens-Straße, Sieboldstraße und Henkestraße (Bewertung: -0,5)
7. B-1061: Büchenbach, Beibehaltung der Bündelung mit dem Adenauerring auch im Bereich des Nahversorgungszentrums (Bewertung: +0,2)
8. H-1058: Herzogenaurach, Rathgeberstraße und Hans-Maier-Straße (Bewertung: +0,5)

Trassenverlauf Nürnberg

Bezüglich der Streckenführung in Nürnberg sind alle Alternativen zum L-Netz aufgrund ihres Ergebnisses im Rahmen der Bewertung ausgeschieden (siehe Anlage).

Ausnahme: Regnitzquerung

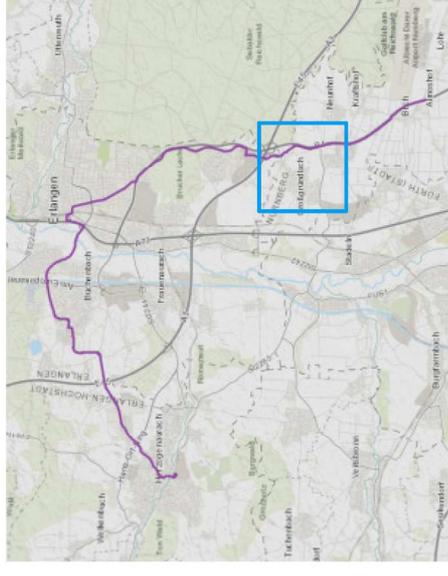
Die Thematik „Regnitzquerung“ musste in der Veranstaltung ausgeklammert werden. Die Ergebnisse der umfangreichen technischen Beurteilung der Varianten liegen im Januar 2019 vor und sollen voraussichtlich am Mittwoch, 23. Januar 2019, in einer separaten Veranstaltung präsentiert werden.

Informationen

Die detaillierten Bewertungen aller betrachteten Varianten sind auf der Internetseite des Zweckverbands abrufbar: www.stadtumlandbahn.de.

Anlage

Anlage 1: Ergebnisse der Variantenbewertung N-1001, NT-1002, NS-1003



Boxdorf Nord

BEWERTUNGSERGEBNISSE BEWERTUNGSERGEBNISSE VARIANTE N-1001



ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH

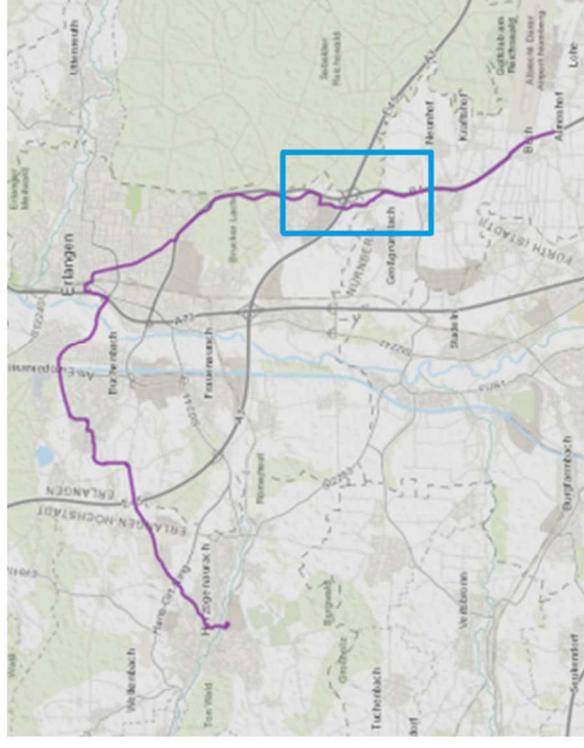
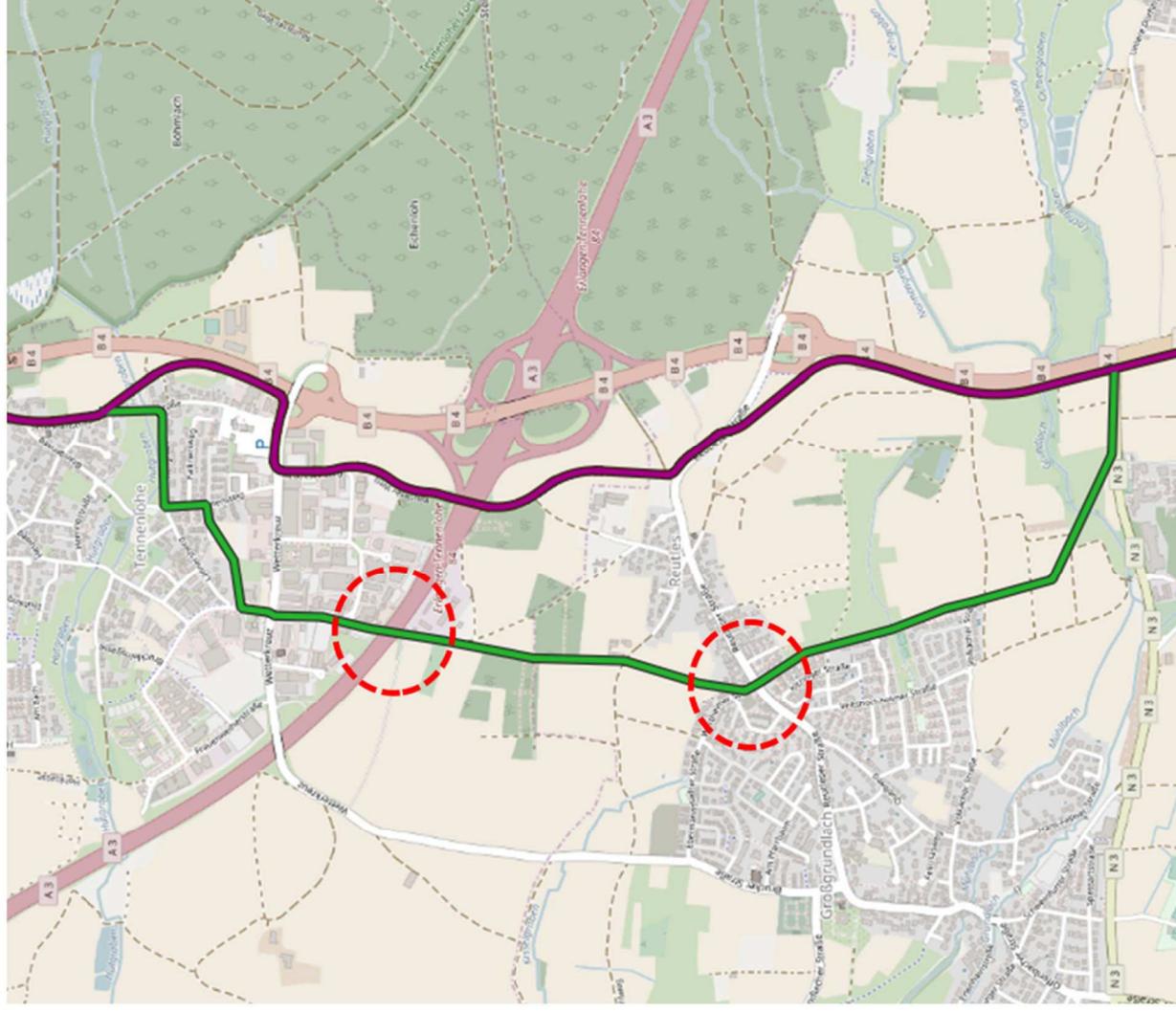
Variante N - 1001		Verbale Bewertung		K	ZG	
ZG	Kriterium	Unterkriterium	Beschreibung	Verbale Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	L-Netz: 3:15:12 1001: 3:20:53 (-46,40%)	-2,0	0,0	
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	L-Netz: 4 1001: 4	0,0		
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich STUB Nachfrage STUB	1001: 0 / 145 / 2120 = 2265 L-Netz: 0 / 140 / 860 = 860 (+163%)	2,0		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	L-Netz: 1.45 km 1001: 2.01 km (+39 %)	-2,0	-1,5	
		Fahrzeugbedarf				
	Streckenqualität	Streckenführung	1001: sehr kurvig, mehrere Richtungswechsel. Teilweise längere Zwischengeraden. L-Netz: weniger Richtungswechsel, gestreckter Verlauf entlang der B4.			-1,0
		Trassierung	1001: sehr kleine Radien, Vorschlagstrasse weist nur große Radien auf.			
		Störungsanfälligkeit	Kein Unterschied			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	N - 1001 ist 39 % länger.	-1,0	-0,3	
		Investitionen in straßenbindiger Bahnkörper	kein Unterschied			
		Ingenieurbauwerke	eine Brücke / Durchlass mehr			
	Umweltverbund	Aussicht auf Förderwürdigkeit	verlagerter Pkw-Verkehr	keine		0,0
		Synergieeffekte Busverkehr	Konflikte Straßenverkehr	kein Unterschied		
Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr	Radverkehr L:2 Kreuzungen, 1001: 2 Kreuzungen Fußgängerverkehr: L: 2 Querungen, 1001: 2 Querungen		0,0		
	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	keine				
Allgemeinheit	Strecken-sensitivität	Flächenverbrauch	N-1001 39% höher	-2,0	-1,0	
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	verlust Lebensraum, Querung GLB und Biotope §30			
	Städtebau	Wasserrechtliche Eingriffe	kein Unterschied			
		Erscheinungsbild Straßenraum	wie die Vorschlagstrasse			
Klima- und Umweltschutz	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	keine keine	Durch den Bau der Stadtumlandbahn werden im betrachteten Bereich keine Entwicklungs- oder Sanierungsgebiete tangiert. Durch den Bau der Stadtumlandbahn werden im betrachteten Bereich keine Schwerpunkte mit zentraler, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung erreicht.	0,0		
	CO2-Ausstoß Schadstoffemissionen Schall / Erschütterungen	Neubeeinträchtigung	Die Variante N - 1001 verbraucht 39 % mehr Fläche als die Vorschlagstrasse und führt zu einem Verlust von Lebensraum für den Kiebitz und das Rebhuhn. Außerdem wird ein geschützter Landschaftsbestandteil gequert und es gehen schwer wiederherstellbare §30-Biotope (Sandmagerrasen, Auwald) verloren. Die Querung von naturnahen Gewässern (Gründlach) ist für beide Varianten notwendig.	-1,0		
			Die Variante N - 1001 führt zu einer Neubeeinträchtigung bisher unbeeinträchtigter Gebiete.	-1,0		

-2,8

Gesamtergebnis

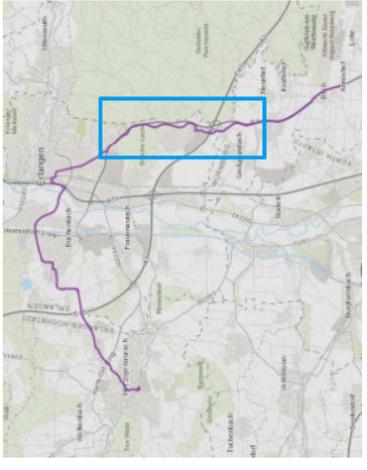
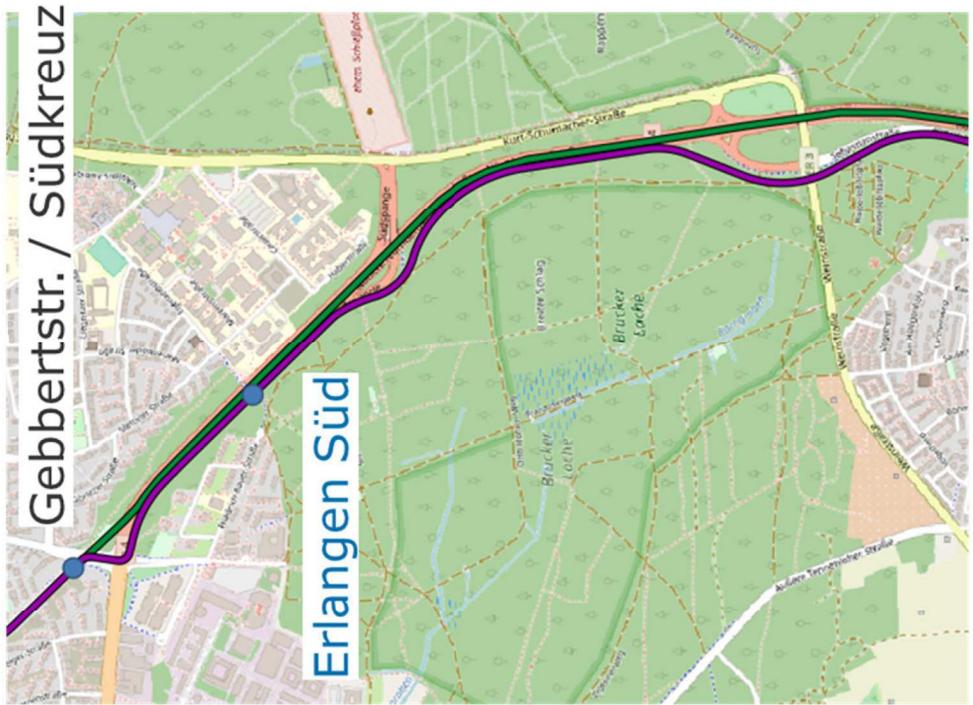
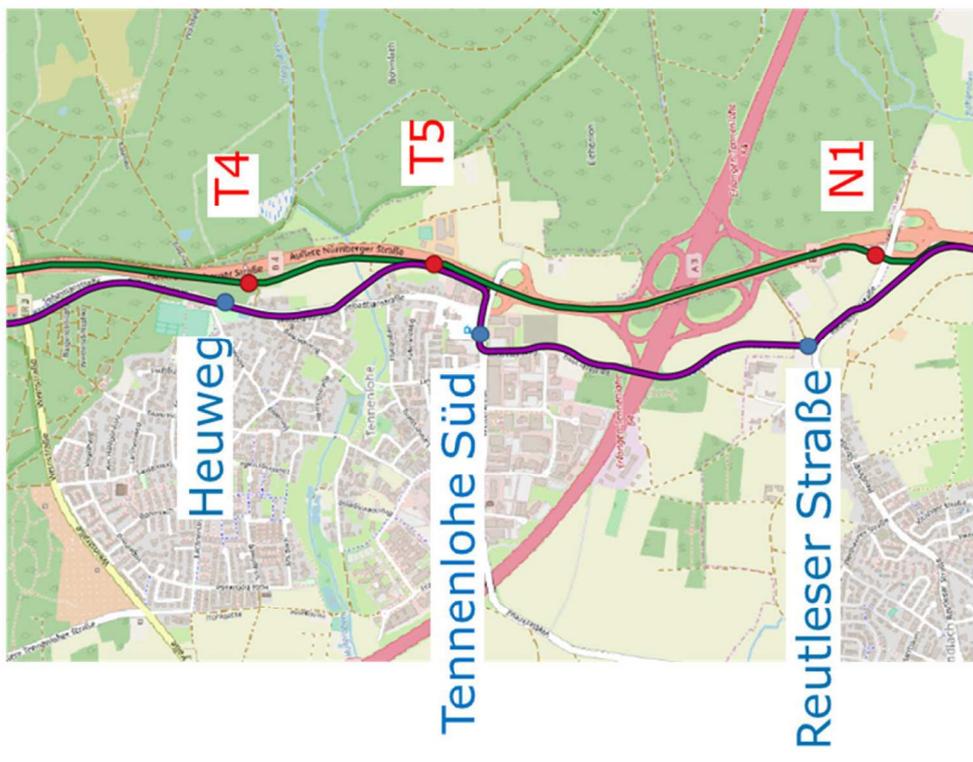
TECHNISCH NICHT MACHBAR

ÜBERSICHT VARIANTE NT-1002



NÜRNBERG - ERLANGEN SÜD

ÜBERSICHT VARIANTE NS-1003



BEWERTUNGSERGEBNISSE BEWERTUNGSERGEBNISSE VARIANTE NS-1003



ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Beschreibung	Verbale Bewertung	K	ZG
Fahrst	Reisezeit	Reisezeitänderung	L-Netz: 03:45:40 / 1003: 03:39:47 (-1,39 %)	In der Gesamtbetrachtung über alle relevanten Untersuchungsrelationen ergibt sich für die Variante eine geringfügig kürzere Reisezeit im Vergleich zur Vorschlagstrasse.	1,0	0,0
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	L-Netz: 4 / 1003: 4	In der Gesamtbetrachtung über alle relevanten Untersuchungsrelationen ergibt sich für die Variante kein relevanter Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0,0	
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB	L-Netz: 7761 / 11688 / 8610 = 28059 1003: 7761 / 8813 / 7928 = 24502 (-17,68%)	Die Variante weist im Vergleich zur Vorschlagstrasse eine geringere Erschließung im Bereich von Tennenlohe für Beschäftigte auf und im Bereich Reutles und Großgrundlach für Einwohner.	-1,0	
Betrieb	Streckenqualität	Betriebsleistung / Mehrleistung	L-Netz: ~4,090 km 1003: ~3,690 km	Die Variante weist eine Minderlänge von etwa 400 m auf, die bei der Betrachtung der Gesamtstrecke als relevant anzusehen ist.	1,0	1,0
		Fahrzeugbedarf	L-Netz: Richtungswechsel-Netz: 16; Zwischengeraden: 12 1003: Richtungswechsel-Netz: 5; Zwischengeraden: 3			
		Streckenführung	L-Netz: Sehr enge Radien: 3 1003: Sehr enge Radien: 0			
		Trassierung	Anteil besonderer Bahnkörper:			
		Störungsanfälligkeit	L-Netz: ~4,090 km = 100% 1003: ~3,690 km = 100%	Die Variante ist in ihrem Verlauf kurvenärmer mit weniger sehr engen Radien. Da beide Trassen durchgängig im besonderen Bahnkörper verlaufen, ergeben sich in der Störungsanfälligkeit keine Unterschiede.	1,0	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	L-Netz: ~4,090 km 1003: ~3,690 km			-2,0
		Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper	L-Netz: 0 km 1003: 0 km			
		Ingenieurbauwerke	L-Netz: Querung A3 – Reutleser Weg: Neubau erforderlich, Querung Hutgraben: Brücke notwendig 1003: Querung Hutgraben: Brücke notwendig, Kreuz A3 / B4: Anpassung erforderlich, Querung B4 – Weiterkrenz: Anpassung erforderlich, Ein-/Ausfahrt B4 – Weinstraße: Über-/ Unterführung notwendig, Querung B4 – Weinstraße: evtl. Anpassungen notwendig	Die Variante erfordert enorm aufwändige Investitionen in Ingenieurbauwerke für den Umbau des BAB A4/B4 Kreuzes, der bestehenden Bauwerke (Wettkrenz) sowie einem neuen Kreuzungsbauwerk Reutleser Straße. Ein technisch gesicherter Bahnübergang für die B4 ist erforderlich, aber aufgrund der hohen Verkehrsstärken nicht realisierbar – deshalb sind zwei Überwerfungsbauwerke erforderlich. Der Querschnitt der B4 muss sowohl auf der freien Strecke als auch auf den Bauwerken verbreitert werden (siehe Konflikte Straßenverkehr). Die Vorschlagstrasse erfordert ein zusätzliches Bauwerk für die Querung der A3. Insgesamt sind für die Variante erheblich höhere Investitionen zu erwarten als für die Vorschlagstrasse, insbesondere da erhebliche Folgekosten durch Umbau B4 und A5 Tennenlohe zu berücksichtigen sind. Variante und L-Netz werden in diesem Abschnitt voll umfänglich mit Besondere Bahnkörper ausgeführt werden können.		
		Aussicht auf Förderwürdigkeit				
		Variabler Pkw-Verkehr				
		Synergieeffekte Busverkehr	Anschluss Tennenlohe schlechter	In der Variante ist die Möglichkeit zur Verknüpfung mit dem Busnetz in Tennenlohe schlechter.	-1,0	
		Konflikte Straßenverkehr	Parkeflächen: 3 1003: Knotenpunkte: 2, Einmündungen: 6, Queren von anderen Verkehrsflächen: 7, Veränderungen Parkeflächen: 0, aber: B4 maßgeblich betroffen!			
		Konflikte Rad-/Fußverkehr	Radvverkehr: L-Netz: 2 Kreuzungen, 1003: 1 Kreuzung mit städt. Hauptroute / Pendlerroute; Fußverkehr: L-Netz: durch Gewerbegebiet mit vernachlässigbarem Fußgängerverkehr; 1003: außerorts bzw. angrenzend an Gewerbegebiet mit vernachlässigbarem Fußgängerverkehr	Beim Unterkriterium Konflikte mit dem Straßenverkehr ist die B4 als maßgebend zu nennen, da diese Hauptverkehrsroute mit 32.900 bis 40.200 Kfz/24h* bei einem 5-min Takt der STUB durch die erforderlichen Querungen von Fahrstreifen erheblich beeinträchtigt wird. Eine Reduzierung der Fahrspuren auf der B4 ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht möglich. Die Variante beeinträchtigt keine weiteren Gebäude-, Grundstücks- sowie Lieferantenzufahrten.	-2,0	
		weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	L-Netz: Zufahrten: 9, Lieferanten: 4, Aufenthaltsfläche: 0, Grundstücke: 2 1003: Zufahrten: 0, Lieferanten: 0, Aufenthaltsfläche: 0			
		Allgemeinheit	Strecken-sensitivität	Flächenverbrauch	Annahme: Auf Grünfläche werden nur besondere Bahnkörper gebaut: Breite 6,50m L-Netz: ~1,110 km Grünfläche betroffen: 7215 m ² 1003: ~2,287 km Grünfläche betroffen: 14866 m ² (+17 %)	
Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	Quering LSG / Erhaltungsziele FFH-Gebiet nicht betroffen, Quering VSG, LSG gleich Vorschlagstrasse Keine Beeinträchtigungen bei Variante und L-Netz zu erwarten					
Wasserrichtliche Eingriffe	L-Netz: neutral im vorhandenen Straßenum, keine wesentliche Aufwertung oder Beeinträchtigung. 1003: Verlauf außerhalb der städtischen Bebauung, daher nicht relevant.					
Erscheinungsbild Straßenum	L-Netz: 3 (Gewerbegebiet Tennenlohe, Universität Südgelände, Forschungszentrum Erlangen) 1003: 3 (Gewerbegebiet Tennenlohe, Universität Südgelände, Forschungszentrum Erlangen)			Die Variante tangiert durch ihren Verlauf außerhalb der städtischen Bebauung nicht das Erscheinungsbild des Straßenumraums. Die durch die Vorschlagstrasse entstehende Veränderung sorgt dafür, dass das Erscheinungsbild des Straßenumraums gleichwertig der derzeitigen Situation bleibt. Die Erschließung des Gewerbegebietes Tennenlohe wird durch die Verschiebung der Trasse nach Osten geringfügig schlechter. Insgesamt ist die Variante somit geringfügig schlechter einzustufen als die Vorschlagstrasse.	-1,0	
Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub) Schall / Erschütterungen			L-Netz: durchgängig im vorbelastetem Bereich, partiell entlang von Wohnbebauung (Ortsbereich Tennenlohe) 1003: durchgängig in vorbelastetem Bereich, außerhalb von Wohnbebauung	Die Variante verursacht etwas weniger Neubeinrächtigung bisher wenig belasteter Gebiete.	1,0

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.01.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Verkehrsberuhigung Petra-Kelly-Platz

hier: gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 04.12.2018

Anlagen:

Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 04.12.2018

Entscheidungsvorlage

Anlage 1 in der Entscheidungsvorlage

Anlage 2 in der Entscheidungsvorlage

Straßenplan Nr. 2.444.2.4 (Anlage 3 in der Entscheidungsvorlage)

Sachverhalt (kurz):

An die Verwaltung werden seit vielen Jahren Beschwerden über die Verkehrssituation am Petra-Kelly-Platz herangetragen. Insbesondere der Durchgangsverkehr, das rücksichtslose Fahren mit zu hohen Geschwindigkeiten und verbotswidriges Parken werden beklagt, weil die Situation v.a. für Kinder auf ihren Wegen zur Schule und zu den verschiedenen Horteinrichtungen als gefährlich wahrgenommen wird. Die Beschwerden aus dem Stadtteil wurden zum Anlass genommen erneut zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, um eine Verkehrsberuhigung für den Petra-Kelly-Platz zu erreichen. Darüber hinaus liegt ein gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 04.12.2018 vor, in dem ebenfalls eine Verkehrsberuhigung des Platzes gefordert wird.

Die Verwaltung hat in einer vom Stadtteilarbeitskreis STARK initiierten Veranstaltung verschiedene Varianten der Verkehrsberuhigung vorgestellt. Nach eingehender Diskussion haben sich die Anwesenden für die Variante ausgesprochen, die eine Unterbrechung des Petra-Kelly-Platzes von Ost nach West und umgekehrt sowie eine Unterbrechung der Bauerngasse von Süd nach Nord auf Höhe des Petra-Kelly-Platzes vorsieht. Mit der vorgeschlagenen Variante kann der Durchgangsverkehr ausgeschlossen und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit rund um den Petra-Kelly-Platz erreicht werden.

Um hohe Kosten zu vermeiden, soll die Unterbrechung zunächst mit für die Feuerwehr umklappbaren Pfosten realisiert werden. Mobile Bäume und Sitzelemente sollen die Aufenthaltsqualität verbessern. Mit dem Aufbau zusätzlicher Radständer kann das Fahrradparken geordnet und Platz für Außenbestuhlung der angrenzenden Gastronomiebetriebe geschaffen werden. Die Kosten für die vorläufigen Maßnahmen belaufen sich auf rd. 30.000 €. Eine bauliche Umgestaltung der Platzfläche kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die Unterbrechung des Petra-Kelly-Platzes soll im Frühjahr 2019 umgesetzt 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

<u>Gesamtkosten</u>	30.000 €	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	30.000 €	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:

Die Unterbrechung des Petra-Kelly-Platzes verbessert die Situation für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden in Gostenhof Ost.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt das von der Verwaltung vorgeschlagene Konzept zur Verkehrs-beruhigung des Petra-Kelly-Platzes mit folgenden Maßnahmen:

- Unterbrechung des Petra-Kelly-Platzes von Ost nach West und umgekehrt für den Kfz-Verkehr.
- Unterbrechung der Bauerngasse von Süd nach Nord auf Höhe des Petra-Kelly-Platzes.
- Die Unterbrechung soll zunächst mit für die Feuerwehr umklappbaren Pfosten realisiert werden.
Mobile Bäume und Sitzelemente sollen die Aufenthaltsqualität verbessern.

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**
GRÜNT. RATHAUS NÜRNBERG.DE

BAUREFERAT
10 DEZ. 2018 A129

1	Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
2	Zur Kts.	4	Antwort vor Absendung vorlegen
z. w. V.		5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

Stadtratsfraktion
Nürnberg
SPD

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

OBERBÜRGERMEISTER
04. DEZ. 2018 /.....Nr.....

VL	1	Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
	2	Zur Kts.	4	Antwort vor Absendung vorlegen
	X	z. w. V.	5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

per Fax ✓

Nürnberg, 04.12.2018
Yilmaz/Bielmeier

Umgestaltung des Petra-Kelly-Platzes

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

VPL Nr.
1. Quartal 2019
11. DEZ. 2018

D	J	E	U	R
PC			X	

der Petra-Kelly-Platz erlebte seit der Stadtteilsanierung Anfang der 90er Jahre eine besondere Entwicklung. Die ehemalige Kreuzung versuchte man durch die Straßenführung zu beruhigen. Der Platz wurde in den letzten 10 Jahren zu einem Stadtteil-Treffpunkt, was andere Stadtteile mühsam anregen müssen.

Parallel hat der motorisierte Individualverkehr in den letzten 15 Jahren auch hier deutlich zugenommen. Als Kreuzungspunkt leidet der Platz besonders stark unter dem hohen Anteil des Durchgangsverkehrs zwischen Frankenschnellweg und Plärrer. Hinzu kommen täglich verboten parkende PKWs und Lieferfahrzeuge (von Sprinter bis Sattelzug), die v.a. für den nahen fußläufigen Schulweg der Grundschulkinder Besorgnis erregende Gefahrenpunkte darstellen. Die wenigen Übergänge für Fußgänger*innen sind selbst für Erwachsene im Allgemeinen unübersichtlich. Erst am 17. Oktober fand eine Kinderdemo vor Ort statt, um auf diese gefährliche Situation hinzuweisen.

Auch der Aufenthaltscharakter des Platzes leidet unter der massiven verkehrlichen Nutzung und dem damit einhergehenden Nutzungskonflikt. Die geringen Freiflächen und die Bestuhlung der Gastronomie müssen sich immer wieder gegen den fließenden Verkehr sowie nicht ordnungsgemäß geparkte Fahrzeuge (Autos, Motorroller, etc.) behaupten.

Im Sommer 2018 konnten aufgrund eines Vor-Ort-Termins Lösungsideen entwickelt werden, die im Rahmen einer Infoveranstaltung des Stadtteilarbeitskreises mit dem Verkehrsplanungsamt sowie Anwohner*innen, Einrichtungen, Gastronom*innen und Unternehmer*innen diskutiert wurden.



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**
GRUENE.GATHAUS.NVFRUDTFC.DE



Eine Publikumsabfrage brachte eine 100%-ige Zustimmung zu einem der vorgestellten Verkehrsführungskonzepte. Diese Lösung würde den Charakter des Platzes nicht nur deutlich verändern, sondern endlich beruhigen. Die zahlreichen Gefahrenpunkte wären auf ein Minimum reduziert. Gleichzeitig blieben wichtige Verkehrsbeziehungen innerhalb des Stadtteils erhalten.

Vor diesem Hintergrund stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung stellt das Lösungskonzept, welches auf der Informationsveranstaltung am 26.07.2018 den Rückhalt aller Anwesenden erhielt, mitsamt der angedachten verkehrlichen Neuordnung des Petra-Kelly-Platzes vor. Sie legt die Planung dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vor und berichtet über die mögliche Zeitschiene für die Verkehrsberuhigung und Möglichkeiten zur Umgestaltung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Anja Pröll-Kammerer
Fraktionsvorsitzende
SPD-Stadtratsfraktion



Andrea Bielmeier
Stadträtin
Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Verkehrsberuhigung Petra-Kelly-Platz

hier: Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 04.12.2018

Entscheidungsvorlage

Anlass

An die Verwaltung werden seit vielen Jahren Beschwerden über die Verkehrssituation am Petra-Kelly-Platz herangetragen. Insbesondere der Durchgangsverkehr, das rücksichtslose Fahren mit zu hohen Geschwindigkeiten und verbotswidriges Parken werden beklagt, weil die Situation v.a. für Kinder auf ihren Wegen zur Schule und zu den verschiedenen Horteinrichtungen als gefährlich wahrgenommen wird. Darüber hinaus wurde der Platz auf Initiative von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie von Gewerbetreibenden durch Kunstaktionen, durch die Revitalisierung des Trinkbrunnens und die Zunahme an Gastronomiebetrieben belebt. Dies führt zu sich zum Teil widersprechenden Belangen am Platz.

Die Beschwerden aus dem Stadtteil wurden zum Anlass genommen erneut zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, um eine Verkehrsberuhigung für den Petra-Kelly-Platz zu erreichen. Auch der gemeinsame Antrag der Stadtratsfraktionen von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen vom 04.12.2018 zielt auf die Verkehrsberuhigung des Platzes.

Verkehrssituation im Bestand

Das Gebiet Gostenhof Ost zwischen der Rothenburger Straße, der Kohlenhofstraße, der Steinbühler Straße und dem Plärrer ist mit Ausnahme folgender Straßen als Tempo 30-Zone beschildert:

- Am Petra-Kelly-Platz und in der Gostenhofer Hauptstraße (zwischen Petra-Kelly-Platz und Gartenstraße) gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h.
- Die Leonhardstraße ist verkehrsberuhigter Bereich, hier gilt Schrittgeschwindigkeit.
- In der Hessestraße zwischen Schwabacher Straße und Schreyerstraße sowie in der Schreyerstraße gilt grundsätzlich Tempo 50. Nur im Zeitraum Montag bis Freitag von 7.00 bis 17.00 Uhr wurde in der Schreyerstraße im Bereich der Knauerstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h als Streckenregelung eingeführt; in der übrigen Zeit gilt auch hier Tempo 50.

Die Route Hessestraße - Knauerstraße - Gostenhofer Hauptstraße ist für den Kfz-Verkehr als Abkürzung zu Zielen im Bereich Plärrer / Gostenhofer Hauptstraße sowie Nürnberg Nord attraktiv, da eine Fahrt über die Kohlenhofstraße, die Steinbühler Straße und den östlichen Plärrer vermieden werden kann. Eine Durchgangsverkehrszählung hat ergeben, dass je nach Tageszeit ein Viertel bis ein Drittel des Verkehrs am Petra-Kelly-Platz reiner Durchgangsverkehr durch das Gebiet ist. In der Gostenhofer Hauptstraße östlich des Petra-Kelly-Platzes wurden im Juli 2018 ca. 4.000 Kfz/16h gezählt.

Für die Fußgängerinnen und Fußgänger weist der Platz, über den und an dessen Rand insgesamt 16 Verkehrsbeziehungen verlaufen (Anlage 1), ungünstige Querungsmöglichkeiten auf. In den direkten Laufbeziehungen werden häufig Kfz am Platzrand geparkt, so dass Sichtbeziehungen eingeschränkt sind und v.a. Kinder erst spät von anderen Verkehrsteilnehmenden gesehen werden können. In den vergangenen Jahren wurden deshalb auf Wunsch verschiedener Initiativen und Einrichtungen, wie z.B. der Kindertagesstätte in der Gostenhofer Hauptstraße oder des Elternbeirats der Schule, viele unterschiedliche Maßnahmen getroffen,

die die Situation entschärfen sollten. Leider haben die Maßnahmen nicht zu einer grundlegenden Verbesserung der Situation im Platzbereich geführt, insbesondere nicht für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

Prüfung verschiedener Varianten der Verkehrsberuhigung

Eine Reduzierung der Verkehrsbelastung am Petra-Kelly-Platz mit deutlicher Erhöhung der Verkehrssicherheit und gleichzeitiger Attraktivitätssteigerung des Platzes kann nur durch eine Unterbrechung des Verkehrs über den Platz erreicht werden. Die Verwaltung hat vor diesem Hintergrund in einem Termin vor Ort mit Polizei, dem Stadtteilarbeitskreis STARK, dem Bürgerverein Gostenhof, Kleinweidenmühle, Muggenhof und Doos e.V., Vertreterinnen und Vertretern von Initiativen, Einrichtungen und der Politik, Gewerbetreibenden sowie Anwohnerinnen und Anwohnern zugesagt, Varianten der Verkehrsberuhigung zu prüfen. Diese wurden in einer Veranstaltung am 26.07.2018, zu der der Stadtteilarbeitskreis STARK eingeladen hat, vorgestellt. Nach eingehender Diskussion haben sich die Anwesenden mit großer Mehrheit für eine Variante ausgesprochen, die eine Unterbrechung des Petra-Kelly-Platzes von Ost nach West und umgekehrt sowie eine Unterbrechung der Bauerngasse von Süd nach Nord auf Höhe des Petra-Kelly-Platzes vorsieht (Anlage 2). Damit würden nur noch sechs Fahrbeziehungen am Rand des Platzes bestehen bleiben.

Mit der Unterbrechung des Petra-Kelly-Platzes kann der Durchgangsverkehr von der Schwabacher Straße zur Gostenhofer Hauptstraße wirkungsvoll verhindert werden. Dieser Verkehr muss zukünftig über die Kohlenhofstraße und Steinbühler Straße fahren, die im Gegensatz zur Knauerstraße und zur Gostenhofer Hauptstraße den Status von Hauptverkehrsstraßen haben. Auch der Ziel- und Quellverkehr von Gostenhof Ost wird Umwege in Kauf nehmen müssen, allerdings wird dafür das Wohngebiet entlastet. Eine zusätzliche Unterbrechung der Fahrbeziehung von der nördlichen Bauerngasse in die südliche Bauerngasse würde unverhältnismäßig große Umwege für den Ziel- und Quellverkehr bedeuten. Deshalb soll diese Relation aufrechterhalten bleiben.

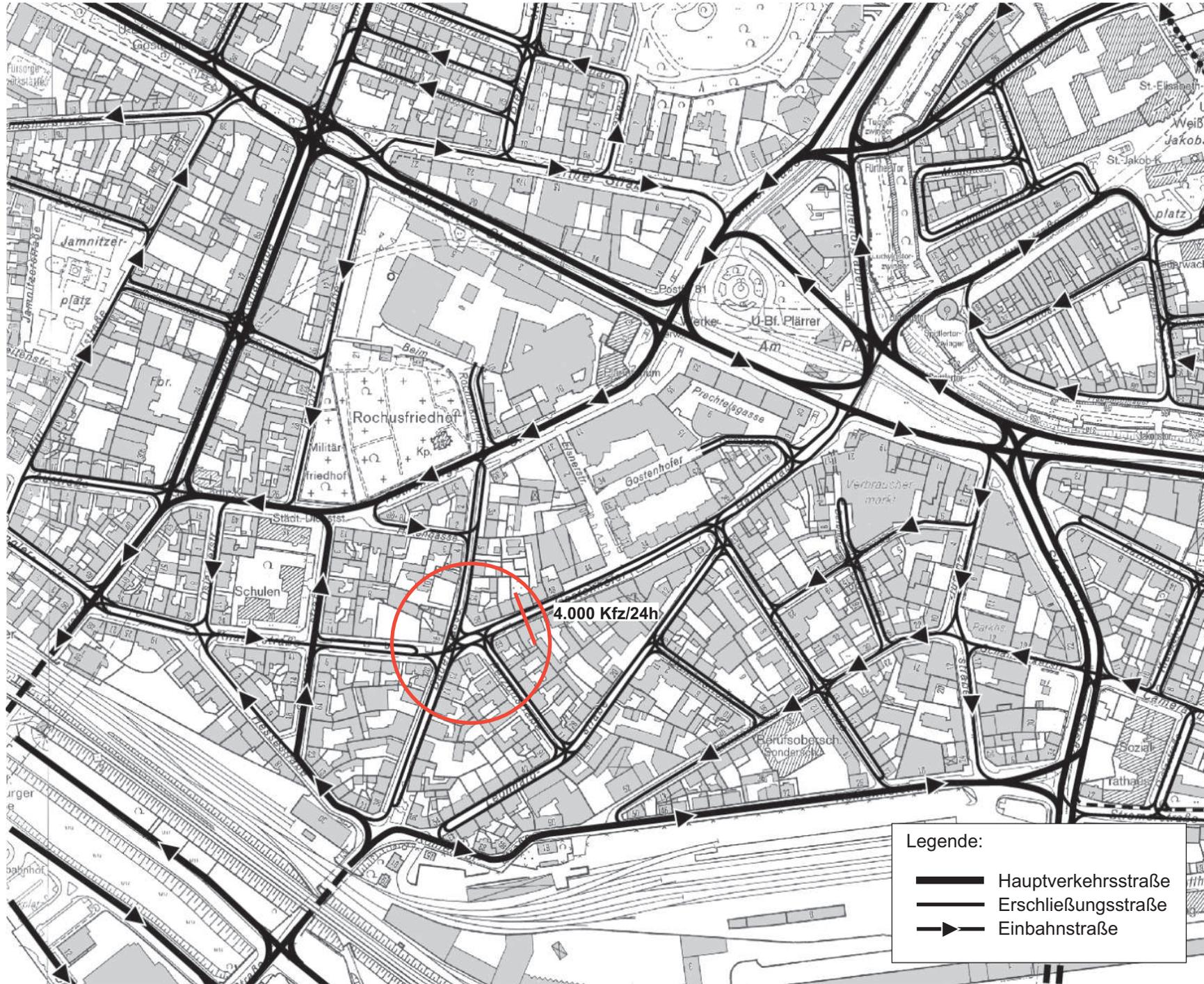
Für die Fußgängerinnen und Fußgänger wird die Situation deutlich entschärft, weil sich zum einen die Platzfläche ohne Kfz-Verkehr vergrößert und zum anderen der Verkehr im gesamten Umfeld abnehmen wird. Auch die Gostenhofer Hauptstraße wird von der Maßnahme profitieren, da der Durchgangsverkehr entfällt und nur noch der Ziel- und Quellverkehr des Gebietes die Straße nutzen wird.

Umgestaltung des Straßenraums

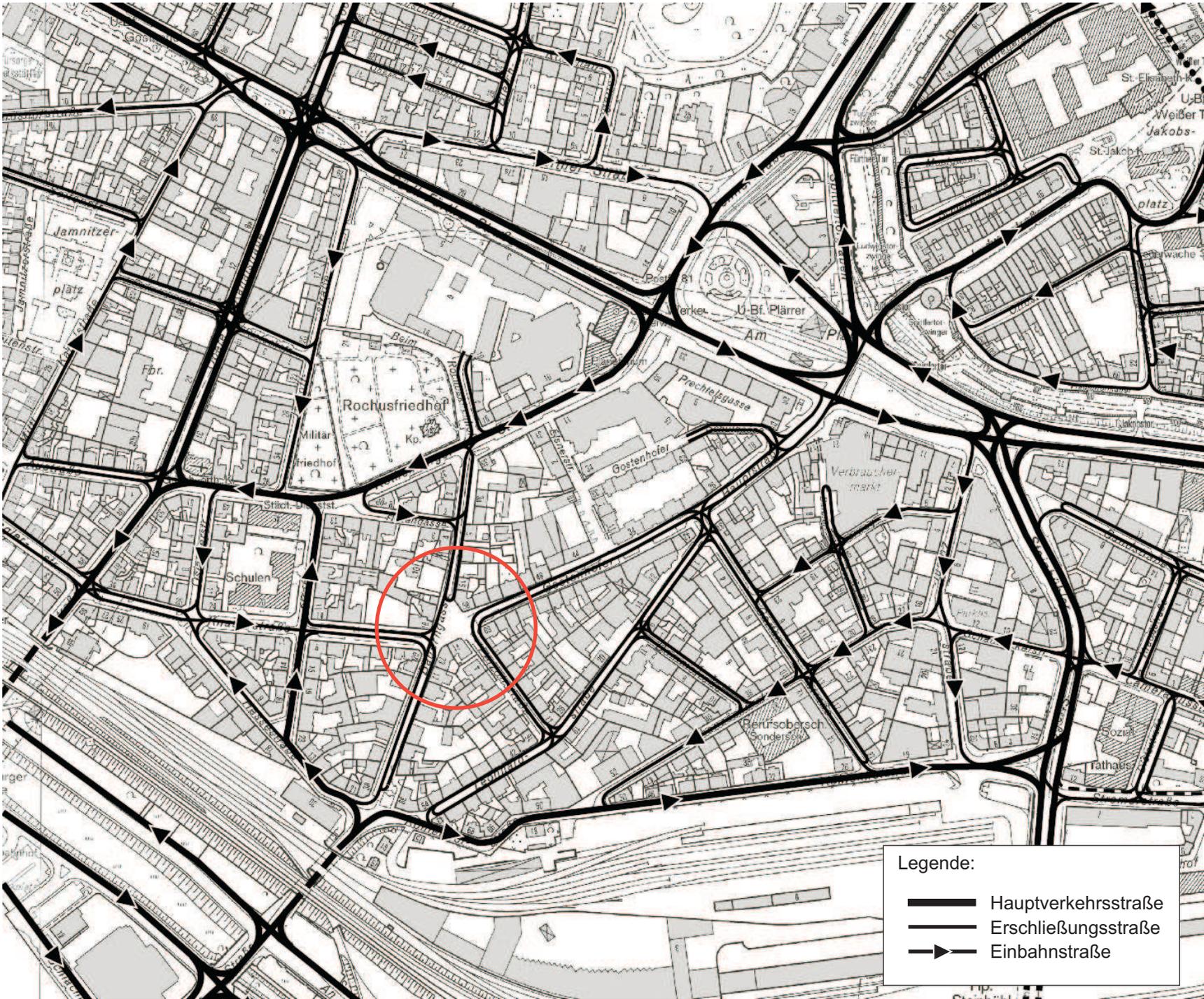
Mit der Unterbrechung des Petra-Kelly-Platzes vergrößert sich die Platzfläche und es ergeben sich Gestaltungsmöglichkeiten zur Erhöhung der Attraktivität des Platzes (Anlage 3). Um hohe Kosten zu vermeiden, soll die Unterbrechung zunächst mit Pfosten realisiert werden, die die Feuerwehr im Notfall umklappen kann. Mobile Bäume und Sitzelemente sollen die Aufenthaltsqualität verbessern. Mit dem Aufbau zusätzlicher Radständer kann das Fahrradparken geordnet und Platz für Außenbestuhlung der angrenzenden Gastronomiebetriebe geschaffen werden. Die Kosten für die vorläufigen Maßnahmen belaufen sich auf rd. 30.000 €. Eine bauliche Umgestaltung der Platzfläche kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Die Unterbrechung des Petra-Kelly-Platzes soll im Frühjahr 2019 umgesetzt werden.

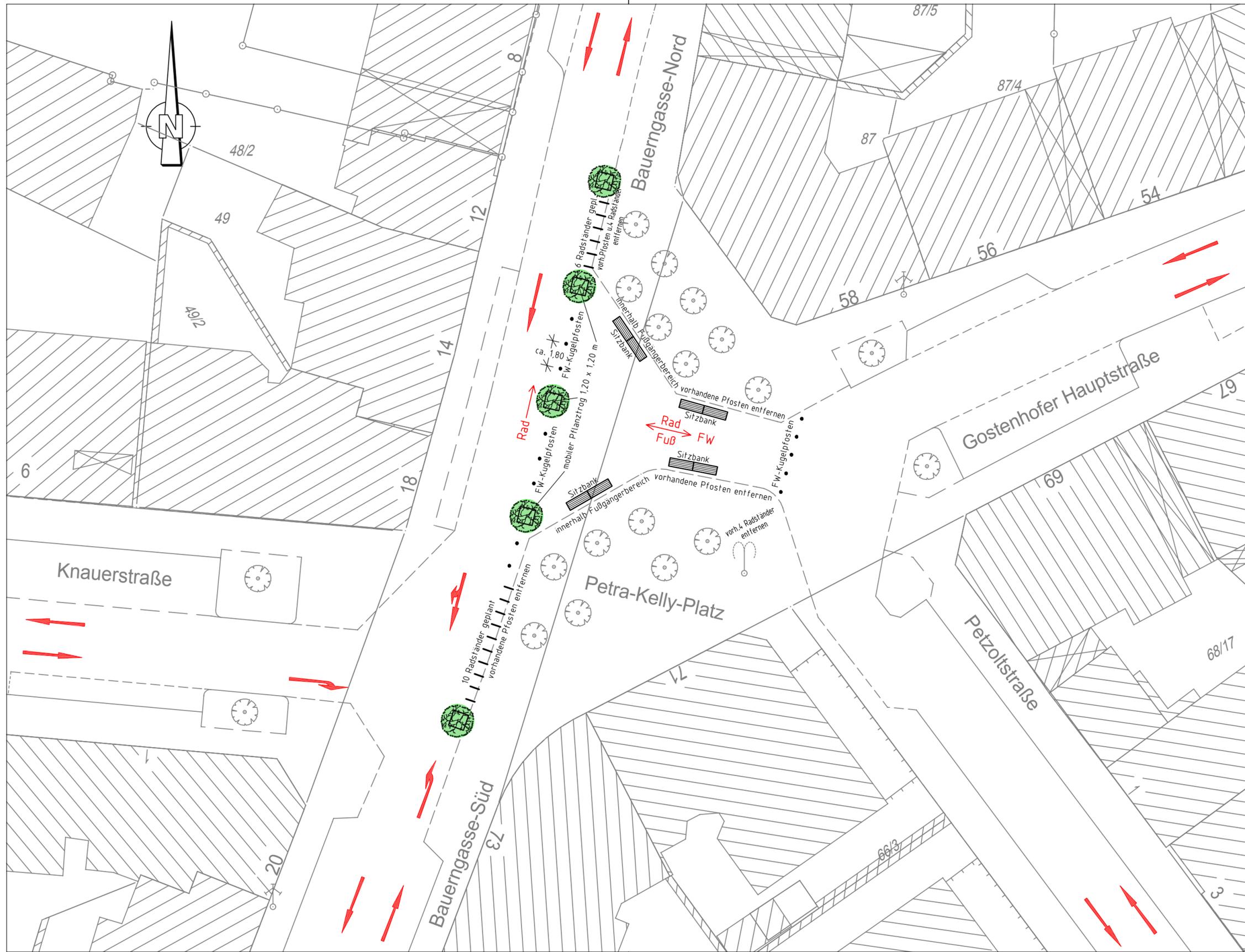
Verkehrsführung im Bereich Petra-Kelly-Platz im Bestand



Vorschlag für Verkehrsberuhigung Petra-Kelly-Platz



V/Vp1/1/Registe/Generalplanung_Verkehr/33_Stadtstraßenverkehr_Gostenhof_Petra-Kelly-Platz
 Stz_1812_Verkehrsberuhigung_Petra-Kelly-Platz_Anlage_2
 Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung



Zeichenerklärung:

- mögliche Richtungen der Fahrbeziehungen
- mobiler Pflanztrug
- Sitzbank
- Kugelpfosten
- Radständer

Bestand

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

**VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG**



ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 04.12.2018	
BEARBEITUNG	Kölbel (5355)	gez. Jülich AMTSLEITER	
ÄNDERUNGEN			
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 250
			2.444.2.4
Petra-Kelly-Platz			
Darstellung der Maßnahmen bei Änderung der Verkehrsführung			

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.01.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Verkehrssystem Altstadt - Sperrung der Maxbrücke

Anlagen:

Vorschlag für das Verkehrssystem Maxbrücke
Verkehrsbelastungen im Bereich Maxbrücke - Bestand
Verkehrsbelastungen bei Unterbrechung der Maxbrücke - Planung
Schreiben BV Altstadt vom 16.05.2017
Beschluss Parkraumbewirtschaftung AfV 13.12.2018

Sachverhalt (kurz):

Derzeit ist die Maxbrücke in südlicher Richtung für den allgemeinen Kfz-Verkehr geöffnet. Der Radverkehr ist seit 2003 auch in Richtung Norden zugelassen. Für den Kfz-Verkehr hat die Maxbrücke aktuell nur noch eine untergeordnete Bedeutung, sie dient überwiegend der inneren Erschließung der Altstadt. Der Radverkehr ist mit ca. 1.800 Rädern/24h etwa doppelt so stark wie der Kfz-Verkehr (900 Kfz/24h). Die Ergebnisse der Querschnittszählung 2018 bestätigen die Tendenz des deutlich rückläufigen Kfz-Verkehrs und des Anstiegs an Radfahrenden an den Altstadttoren.

Nach einer Sperrung der Maxbrücke aufgrund von Sanierungsarbeiten sind Anwohner, die südlich der Brücke wohnen, mit dem Wunsch nach einer dauerhaften Sperrung an den Bürgerverein Altstadt herangetreten. Dieses Anliegen wird von einigen Gewerbetreibenden unterstützt. Eine Sperrung der Maxbrücke für den allgemeinen Kfz-Verkehr käme insbesondere Fußgängern und Radfahrern sowie den Anwohnern nördlich und südlich der Brücke zugute, die derzeit besonders in den Nachtstunden unter dem Verkehrslärm leiden. Es gäbe auf der engen Fahrbahn weniger Konflikte zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrenden im Gegenverkehr sowie zwischen Kraftfahrzeugen und größeren Besuchergruppen, die hier regelmäßig unterwegs sind. Für Touristen würde die Attraktivität der Maxbrücke und ihrer reizvollen Umgebung erheblich steigen, dies schließt auch den Unschlittplatz ein. Zukünftig können nur noch Taxis und Busse mit Sondergenehmigung die Brücke passieren (ca. 100 Kfz/24h). Die Verkehrsberuhigung der Maxbrücke ist Bestandteil des am 13.12.2018 vom Verkehrsausschuss beschlossenen Maßnahmenpakets zur Aufwertung von Straßen und Plätzen in der Altstadt.

Die Verwaltung schlägt daher in Abstimmung mit dem Bürgerverein Altstadt sowie der Congress- und Tourismuszentrale die Unterbrechung der Maxbrücke für den allgemeinen Kfz-Verkehr vor. Diese könnte zunächst als eine reine Beschilderungslösung erfolgen. Als Verbindung zwischen nördlicher und südlicher Altstadt steht parallel zur Maxbrücke die Hallertorbrücke zur Verfügung. Aufgrund der sehr geringen Kfz-Verkehrsmenge auf der Maxbrücke, werden sich die Verlagerungen auf die Hallertorbrücke im Tagesschwankungsbereich bewegen (siehe Anlage). Am Hallertor ist keine Veränderung zu erwarten, da sich der Rückgang an einfahrenden Fahrzeugen, die heute die Route Hallertor-Maxbrücke wählen, mit einer leichten Zunahme an ausfahrenden Fahrzeugen, die nicht mehr die Maxbrücke nutzen können, ausgleicht. Eine leichte Zunahme ist darüber hinaus am Westtor zu erwarten, die ebenfalls in der Größenordnung der Tagesschwankung liegt.

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

<u>Gesamtkosten</u>	€	<u>Folgekosten</u>	€ 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:

Von einer Sperrung der Maxbrücke profitieren alle Anlieger gleichermaßen, außerdem Menschen zu Fuß und mit dem Fahrrad.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

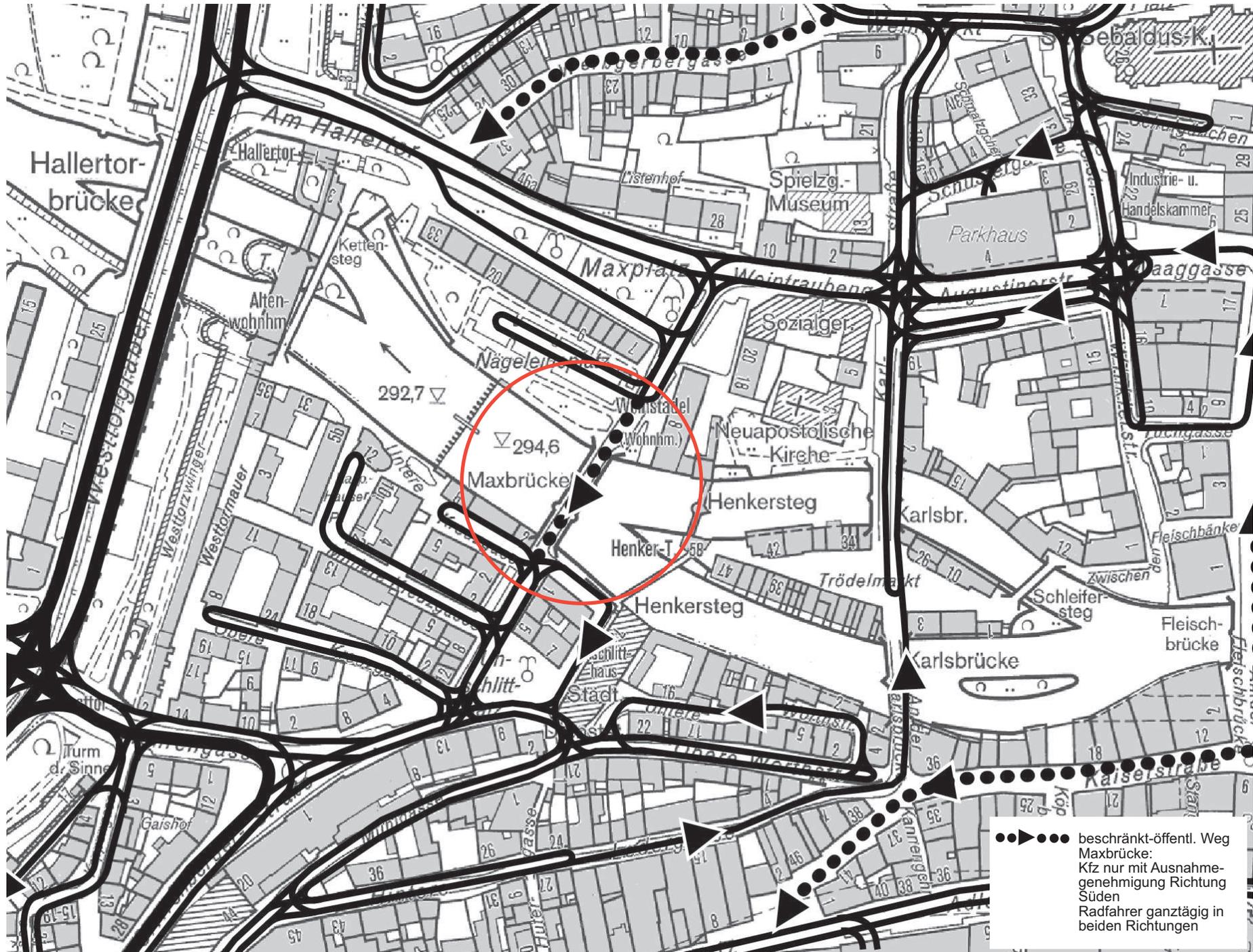
- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
 VB

Beschlussvorschlag:

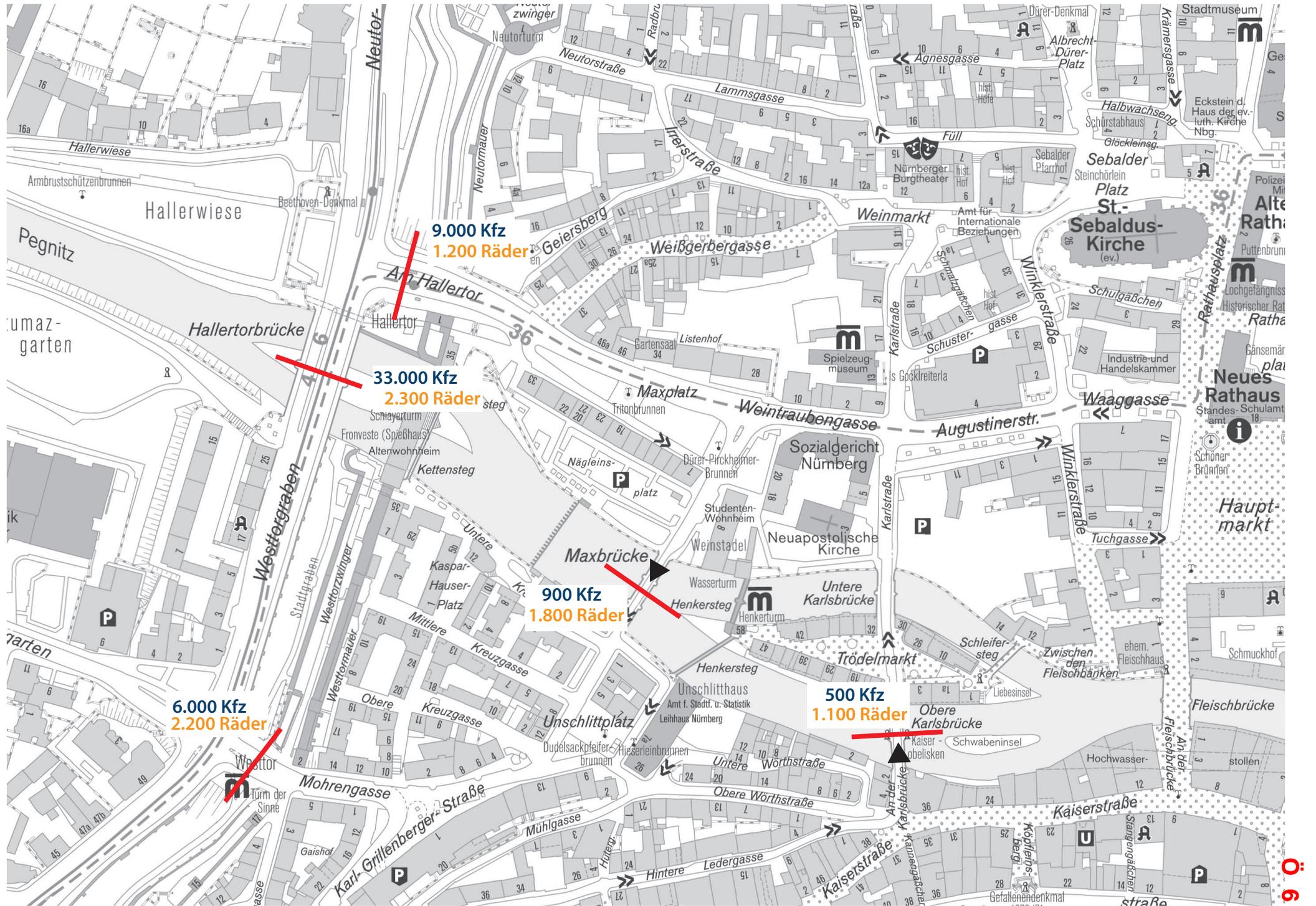
Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Maxbrücke für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu unterbrechen.

Verkehrssystem Bereich Maxbrücke

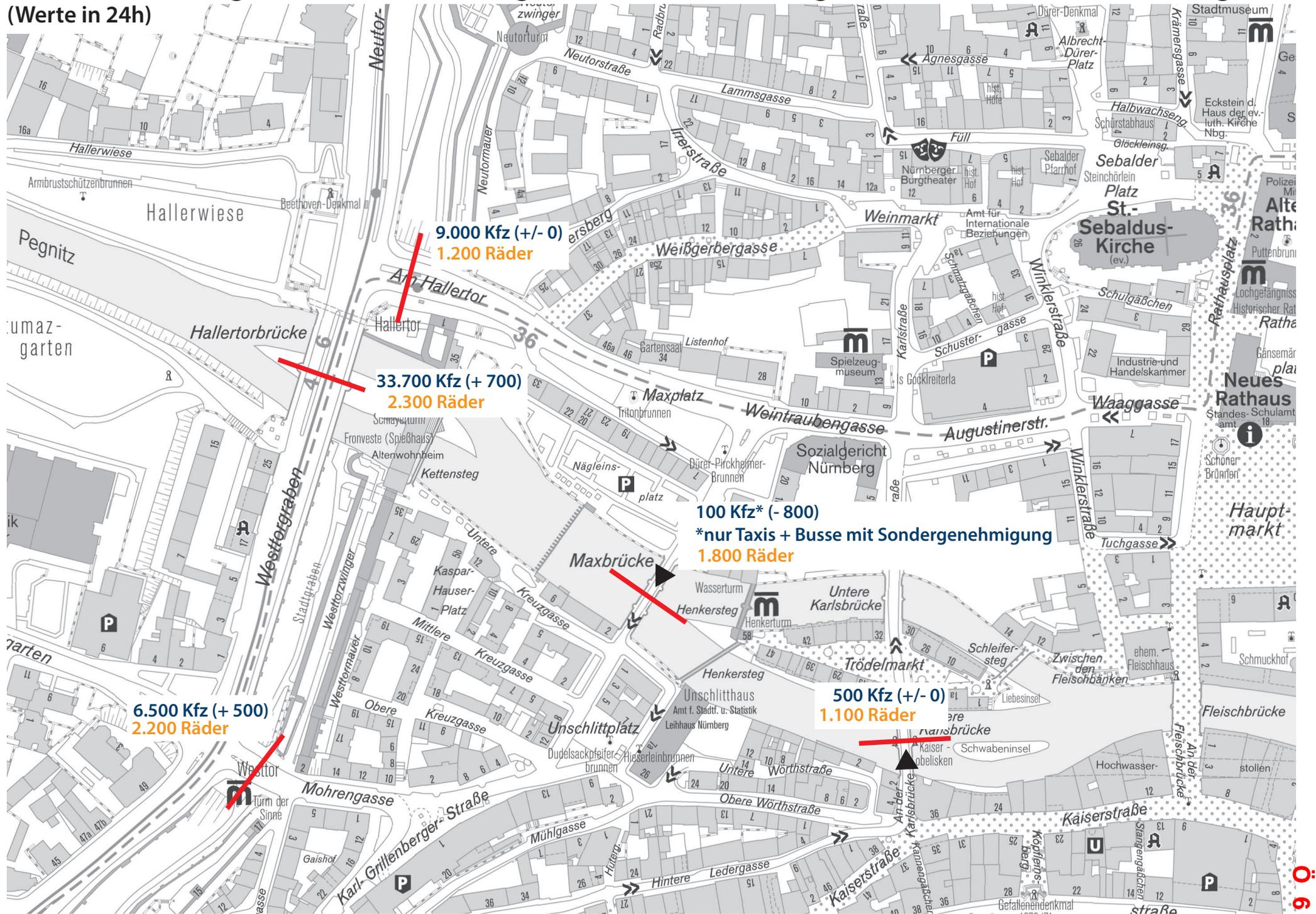
- Vorschlag Unterbrechung Maxbrücke, Rad, Taxi und Touristenbahn frei -



Verkehrsbelastungen im Bereich Maxbrücke - Bestand - (Werte in 24h)



Verkehrsbelastungen bei Unterbrechung der Maxbrücke für allgemeinen Kfz-Verkehr - Planung - (Werte in 24h)



BAUREFERAT
 30. MAI 2017 Nr. 353
 1 Zur Kta.
 2 z.w.v.
 3 ~~Antwort zur Unter- schrift vorlegen~~
 4 Antwort zur Unter- schrift vorlegen
 5 Termin: 18.6.17

an 2. BM über Ref. v.

BÜRGER VEREIN NÜRNBERG ALTSTADT e.V.

OBERBÜRGERMEISTER
 22. MAI 2017 3/2246
 1 Zur Kta.
 2 z.w.v.
 3 Zur Befragungstermine
 4 Antwort zur Unter- schrift vorlegen
 5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Bürgerverein Nürnberg-Altstadt - Weinmarkt 1a - 90403 Nürnberg

An den
 Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
 Herrn Dr. Maly
 Rathausplatz 2
 90403 Nürnberg

Nürnberg, 18.05.2017

Vpl Nr.
 17-0689
 06. Juni 2017

D	ist WEUR
M	X

Gut leben in der Altstadt!

Ihr Schreiben vom 18.12.2014, Ihr Zeichen Vpl/M-Mr

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Maly,

Anwohner vom Unschlittplatz und aus dem Kreuzgassenviertel sind an uns herangetreten mit der Bitte um Unterstützung ihres Anliegens zur Sperrung der Maxbrücke.

Wir gehen davon aus, dass das in Ihrem Schreiben angekündigte Instruktionsverfahren in den ver- gangenen zweieinhalb Jahren abgeschlossen worden ist.

Die tatsächliche Situation hat sich in dieser Zeit noch verschlechtert. Der Übergang von der Teerde- cke (erneuert auf der Maxbrücke) auf das anschließende Kopfsteinpflaster erzeugt aufgrund der ge- fahrenen Geschwindigkeiten einen beträchtlichen Lärm. Besonders in den Nachtstunden wird die Nachtruhe dadurch empfindlich gestört (dazu zählen auch Einsatzfahrzeuge, z.B. der Polizei und Ta- xis!). Geschwindigkeitskontrollen (Tempo 30!) finden nicht statt ... Außerdem lassen sich immer wie- der Fahrzeuge beobachten, die die einseitige Sperrung nicht beachten.

Um das Problem nicht noch weiter hinauszuschieben, schlagen wir vor, mit den Anwohnern zeitnah einen Ortsstermin zu vereinbaren, um hierbei eine dauerhaft wirksame Lösung zu finden und umzuset- zen. So würde einiges an Lebensqualität gewonnen.

Ihr Vorschlag, die Brücke für den Kfz-Verkehr zu sperren, deckt sich mit unseren Überlegungen.

Wir würden uns sehr freuen, bald von Ihnen zu hören.

Mit freundlichen Grüßen

Elisabeth Most

Ulrike Hauffe

Elisabeth Most
 Vorsitzende

Ulrike Hauffe
 Für die Anwohner Unschlittplatz

I. Beschluss

TOP: 2.2

Verkehrsausschuss

Sitzungsdatum 13.12.2018

öffentlich

Betreff:

Umstellung der Parkraumbewirtschaftung und Aufwertung von Straßen und Plätzen in der Altstadt
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.07.2018
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.08.2018

Abstimmungsergebnis:

- einstimmig
- angenommen / beschlossen, mit : Stimmen
- abgelehnt, mit Stimmen
- angenommen mit großer Mehrheit
- abgelehnt mit großer Mehrheit

Beschlusstext:

1. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Parkregelung in der Altstadt umzustellen. Ziel ist, die bislang kostenfreien Parkplätze zu bewirtschaften und die Regelungszeit der Bewohnerparkplätze auf 8:00 - 22:00 Uhr anzupassen, um die Parksituation für Bewohner und Kurzzeitparker zu verbessern. Die Bewohnerparkausweise sollen auch auf den bewirtschafteten Stellplätzen gelten (Mischregelung).
2. Die in dieser Vorlage genannten Plätze und Straßen sollen nach und nach umgestaltet beziehungsweise verkehrsberuhigt werden. Dazu ist in jedem Einzelfall ein erneuter Beschluss des zuständigen Ausschusses nötig.
3. Die Gesamtzahl an Stellplätzen in der Altstadt kann in den einzelnen Projekten gemindert werden, um Raum für Grün, Bäume und öffentlichen Raum sowie Platzgestaltungen zu schaffen.

II. Ref. VI/Vpl

III. Abdruck an:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ref. I/II / OrgA | <input checked="" type="checkbox"/> Ref. VI/Stpl |
| <input type="checkbox"/> Ref. I/II / Stk | <input type="checkbox"/> |
| <input checked="" type="checkbox"/> SÖR/1-G | <input type="checkbox"/> |

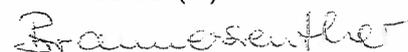
Vorsitzende(r):



Referent(in):



Schriftführer(in):



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.01.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Georg-Strobel-Straße zwischen Gießereistraße und Harmoniestraße, Komplettsanierung (wird nachgereicht)

Anlagen:

Entscheidungsvorlage
Straßenplan Nr. 2.2059.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Georg-Strobel-Straße zwischen Gießereistraße und Harmoniestraße ist im gesamten Querschnitt verschlissen. Der damit verbundene Unterhaltsaufwand ist hoch.

Im Bauprogramm ist die komplette Erneuerung des Querschnitts 2019 vorgesehen. Nach der neuen gesetzlichen Regelung entfallen die Anliegerbeiträge für die anliegenden Grundstücke.

Die Planung sieht einen "klassischen" Erschließungsstraßenquerschnitt mit beidseitigen Längsparkern, Radständern und fünf Baumstandorten vor.

Die Maßnahme wurde mit dem Vorstadtverein Nürnberg Wöhrd von 1877 e.V. abgestimmt.

Durch die vorliegende Planung wird eine funktionale und gestalterische Ordnung im Straßenraum nach gültigen Richtlinien für Erschließungsstraßen hergestellt und zudem die Sicherheit durch Ordnung im Straßenraum erhöht sowie die Barrierefreiheit verbessert.

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

<u>Gesamtkosten</u>	1.340.000 €	<u>Folgekosten</u>	810 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	1.340.000 €	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 Finanzierung erfolgt aus dem Ansatz für KAG-Maßnahmen.

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:

Verbesserung für schwache Verkehrsteilnehmer (Fußgänger) durch richtlinien-gemäße Gehwegbreiten und bessere Querungsmöglichkeiten bzw. Sichtverhältnisse.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Empfehlungsvorschlag:

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau der Georg-Strobel-Straße zwischen Gießereistraße und Harmoniestraße gemäß Straßenplan Nr. 2.2059.2.1 vom 25.07.2012 mit letzter Änderung vom 18.12.2018.

Georg-Strobel-Straße zwischen Gießereistraße und Harmoniestraße, Komplettsanierung

Entscheidungsvorlage

Die Georg-Strobel-Straße zwischen Gießereistraße und Harmoniestraße ist im gesamten Querschnitt verschlissen. Der damit verbundene Unterhaltsaufwand ist hoch.

Im Bauprogramm SÖR ist die komplette Erneuerung des Querschnitts 2019 vorgesehen. Nach der neuen gesetzlichen Regelung müssen keine KAG-Kosten mehr an die betroffenen Eigentümer verrechnet werden.

Die Planung sieht einen "klassischen" Erschließungsstraßenquerschnitt mit beidseitigen Längsparkern, Radständern und fünf Baumstandorten vor. Eine intensivere Begrünung scheitert an der Leitungssituation: In Längsrichtung verläuft eine 110kV-Leitung durch den überplanten Bereich.

In einem Informationsgespräch mit dem Vorstadtverein Nürnberg Wöhrd von 1877 e. V. am 27.11.2018 wurden zunächst große Bedenken wegen des Wegfalls zahlreicher Stellplätze geäußert. Die Verwaltung hat dazu folgende Prüfung durchgeführt und im Gespräch erläutert:

Im Bestand wurden durch Anbau an die Straße oder Umnutzung von Gehwegflächen asphaltierte Bereiche geschaffen, die schon seit langer Zeit zu abschnittswisen Senkrechtparkern (auf der Nordseite) bzw. Längsparkern umgewandelt wurden. Nachdem die Tiefe der Fläche nicht den Richtlinien entspricht, wurden Pfosten mit Kettenschwingen installiert, um zu vermeiden, dass Fahrzeuge zu nah an die Gebäude fahren und den Gehweg unbenutzbar machen. Die Kraftfahrzeuge sind in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich immer größer geworden, so dass die begrenzenden Pfosten ständig angefahren werden. Teilweise ragen die Fahrzeuge unter den Kettenschwingen hindurch in den Bereich für die Fußgänger so weit hinein, dass Menschen mit Rollatoren oder Traglasten nicht mehr durchkommen. Auch die Fahrbahn wird durch überstehende Fahrzeuge eingeengt, so dass der von der Feuerwehr geforderte Schwenkbereich heute nicht überall vorhanden ist. Die Sichtverhältnisse an den teilweise gewerblich genutzten Grundstückszufahrten sind kritisch, weil die Fußgänger sehr nah am Gebäude laufen und von ausfahrenden Kraftfahrern erst spät erkannt werden können. Auch auf der Südseite gibt es Engstellen im Gehweg.

Unter Beachtung der von der Feuerwehr geforderten Mindestbreite für die Fahrbahn von 5,50 m und den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie der StVO (Radfahrende Kinder auf Gehwegen erlaubt) können beim Neubau keine Senkrechtparkbuchten mehr errichtet werden.

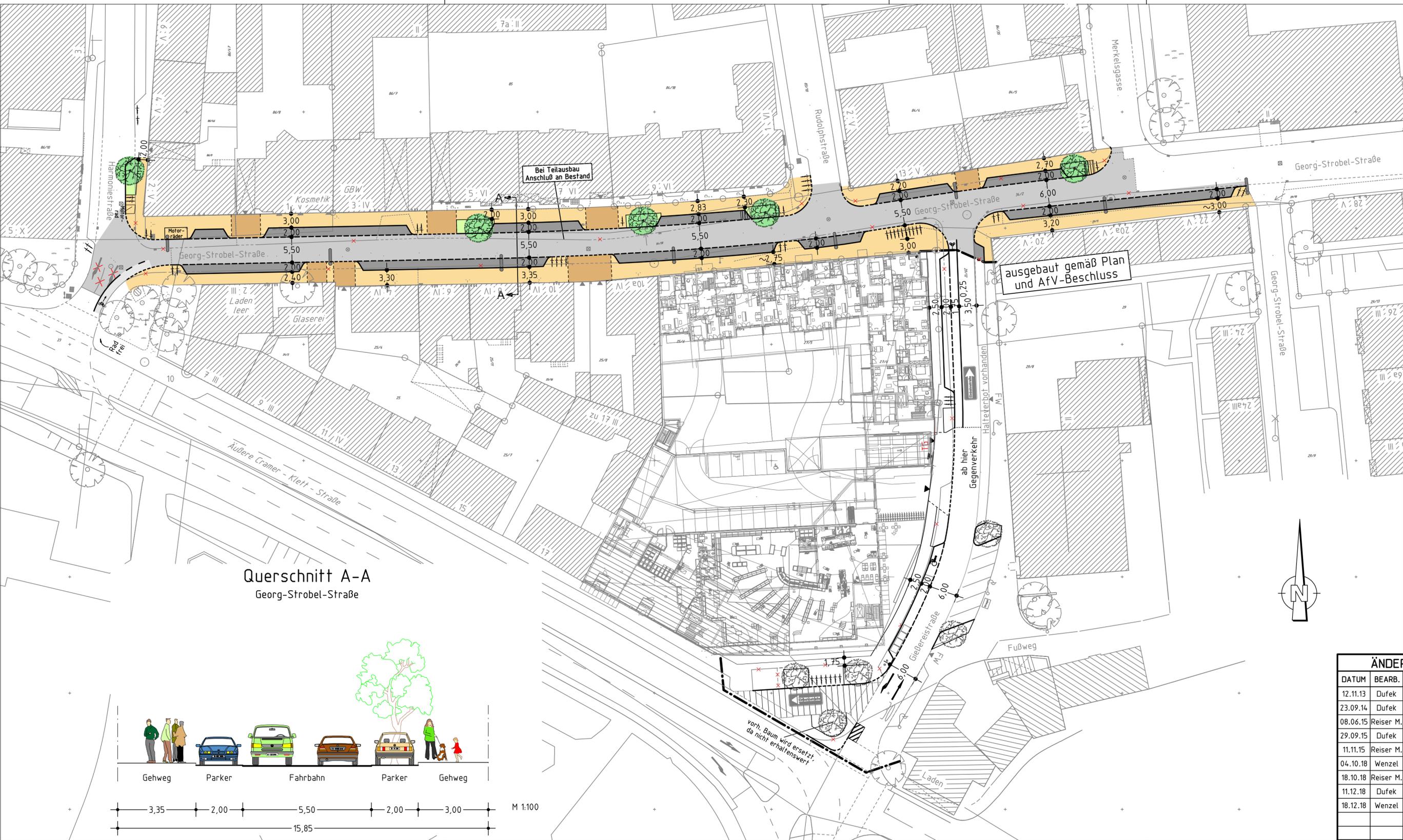
Es wurde zugesagt, dass die wegfallenden Bewohnerstellplätze weitgehend an anderer Stelle, größtenteils in der Georg-Strobel-Straße, kompensiert werden.

Somit bleibt insbesondere während der Zeit des starken „Fremdverkehrs“ im Gebiet während des Betriebs der TH Nürnberg Georg-Simon-Ohm die Situation für die Inhaber von Bewohnerparkausweisen unverändert. Angebot (Bewohnerstellplätze) und Nachfrage (Anzahl Parkausweise) werden durch die Verwaltung regelmäßig abgeglichen. Gegebenenfalls wird der Anteil der Bewohnerstellplätze angepasst.

Der Wegfall des lärmintensiven Großsteinpflasters wird begrüßt. In der Planung wird neben einer leider geringen Anzahl von fünf Bäumen auf einer Länge von 230 m und Radständern (dort, wo hoher Bedarf zu sehen war) die noch mögliche Anzahl von Längsparkern dargestellt. Die Gehwegbreiten entsprechen nach dem Umbau den aktuellen Richtlinien. Sie schwankt zwischen 2,4 m und 3,0 m.

Durch die vorliegende Planung wird die Sicherheit durch Ordnung im Straßenraum durch eine gute Querungsmöglichkeit erhöht. Für Radfahrer wird eine Zufahrt von der Äußeren Cramer-Klett-Straße geschaffen, die bisher legal nicht möglich war. Im Zuge des vorgesehenen Umbaus der Äußeren Cramer-Klett-Straße wird für Radfahrer auch eine Linksabbiegemöglichkeit geschaffen, so dass eine Route von der Innenstadt bis nach Veilhof durchgängig in beiden Richtungen befahrbar wird.

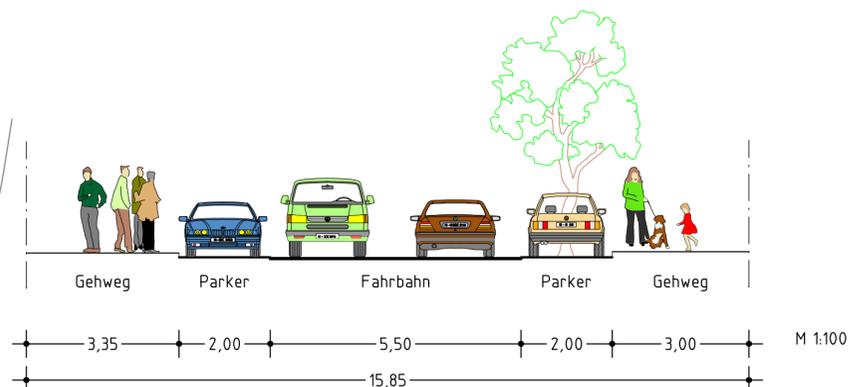
Der Umbau der Straße kostet ca. 1,34 Mio. €. Die Finanzierung der Maßnahme ist aus dem Ansatz für KAG-Maßnahmen vorgesehen.



Zeichenerklärung:

- Planung**
- Hochbord
 - - - Hochbord abgesenkt
 - ☉ vorh. Baum
 - ☉ gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
 - ▼ Einfahrt/Ausfahrt
 - Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
 - neue Maststandorte
- Bestand**
- ▨ best. Gebäude
 - ☉ Baum
 - ☉ Wiese
 - ☉ Wald
 - ☉ Gartenland
 - ☉ Unland
 - ☉ Friedhof
 - ☉ Zaun
 - ☉ Mauer
 - ☉ Stützmauer
 - ☉ Schalkkasten
 - ☉ Lichtsäule
 - ☉ Eingang
 - ☉ Einfahrt
 - ☉ Steigungspfeil
 - ☉ Fließrichtung
 - ☉ Mast
 - ☉ Fahnenmast
 - ☉ Lampe
 - ☉ Oberflurhydrant
 - ☉ Brunnen
- Farbgebung:**
- ▭ Fahrbahnfläche
 - ▭ Gehwegfläche
 - ▭ Parkstandsfläche
 - ▭ Grünfläche
 - ▭ Überfahrt-Gehweg
 - ▭ wasserdurchlässiger Belag
 - ▭ wasserdurchlässiger Belag
 - ▭ zukünftig städtische Fläche
 - ▭ Fahrradständer
 - ▭ Rückgabefläche

Querschnitt A-A
Georg-Strobel-Straße



A.f.V. 07.02.2013

Bereich Bauvorhaben

Nürnberg

VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG

STRASSENPLANUNG		Georg - Strobel - Straße/ Giebereisstraße	
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	zwischen Harmoniestraße und Merkelgasse	
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	Lageplan	
	Reiser M. (4933)		
ÄNDERUNGEN		M = 1 : 500	NR. 2.2059.2.1
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	NÜRNBERG, AM 25.07.2012
05.12.12	Reiser M.	Instruktionsergebnis	gez. Jülich AMTSLEITER
30.04.13	Reiser M.	Maststandorte	
06.05.13	Reiser M.	Spartengespräch	
06.06.13	Reiser M.	Ostseite Giebereisstraße	
11.07.13	Reiser M.	Diverse Details	

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARB.	OBJEKT
12.11.13	Dufek	Gründerwerbsflächen
23.09.14	Dufek	Parkstr.verkürzt
08.06.15	Reiser M.	Baumscheibe verschoben
29.09.15	Dufek	Baumstandort
11.11.15	Reiser M.	Parker vor Kirche
04.10.18	Wenzel	Senkrechtp. Mark. entfernt-grünfl.entfernt
18.10.18	Reiser M.	Einfahrten, Anpassung Bestand, Farbe raus
11.12.18	Dufek	Baumscheiben
18.12.18	Wenzel	Parkstreifen



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.01.2019	öffentlich	Beschluss-Auflage

Betreff:

Auflage der Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses vom 13.12.2018
