

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
28.03.2019

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	4
Tagesordnung -öffentlich-	4
Ergänzung zur Tagesordnung	6
Ergänzungen-Nachreichungen	8
Vorlagendokumente	28
TOP Ö 1 Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg	28
- Bauernfeindstraße und Messe Ost	
Sitzungsvorlage Vpl/055/2019	28
Entscheidungsvorlage Vpl/055/2019	32
Schreiben der VAG vom 26.02.2019 Vpl/055/2019	38
Geänderter Plan Vpl/055/2019	41
Abgewogene Alternativtrassen für die Straßenbahn zum Areal Brunecker Straße (Varianten 1, 2 und 3) Vpl/055/2019	42
* TOP Ö 1.1 Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngrasse" nach Magnus Hirschfeld	45
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.07.2018 Geo/009/2019	45
Sitzungsvorlage Geo/009/2019	46
Entscheidungsvorlage Geo/009/2019	49
Lageplan Geo/009/2019	50
* TOP Ö 1.2 Verkehrsführung während der Bauarbeiten in der Äußeren Laufer Gasse	51
Dringlichkeitsantrag CSU Verkehrsführung Äußere Laufer Gasse SÖR/102/2019	51
TOP Ö 2 Aufwertung der Wölckernstraße zwischen Allersberger Straße und Pillenreuther Straße	52
Sitzungsvorlage Vpl/054/2019	52
Entscheidungsvorlage Vpl/054/2019	56
Straßenplan Nr. 2.2223.2.2 Vpl/054/2019	60
* TOP Ö 3 Sicherer Schulweg auf der Fürther Straße	61
Bericht Vpl/057/2019	61
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Vpl/057/2019	65
Sachverhalt Vpl/057/2019	66
TOP Ö 4 Schulwegsicherheit an der Einmündung Franken- /Gotenstraße und Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer in der Katzwanger Straße an der Einmündung Nerzstraße	70
Bericht Vpl/051/2019	70
Planausschnitt Vpl/051/2019	75
TOP Ö 4.1 Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2018	76
Sitzungsvorlage Ref.VI/061/2018	76
Antrag_Schulwegsicherheit und Verkehrssicherheit erhöhen_SPD Ref.VI/061/2018	78
* TOP Ö 5 Schweinauer Hauptstraße, Einbau einer Fußgängerinsel	96
Sitzungsvorlage Vpl/056/2019	96
Straßenplan Nr. 2.2149.2.1 Vpl/056/2019	99
TOP Ö 6 Krellerstraße zwischen Feldgasse und Sulzbacher Straße	100
Sitzungsvorlage Vpl/053/2019	100
Straßenplan Nr. 2.1757.2.4 Vpl/053/2019	104
TOP Ö 7 Kollwitzstraße, Ausbau des fehlenden Teilstückes	105
Sitzungsvorlage Vpl/050/2019	105

Straßenplan Vpl/050/2019	109
TOP Ö 8 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 21.02.2019	110
Sitzungsvorlage Vpl/058/2019	110

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 28.03.2019, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- | | |
|--|---------------------------|
| 1. Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg - Bauernfeindstraße und Messe Ost hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.12.2018 | Beschluss
Vpl/055/2019 |
| Ulrich, Daniel | |
| 1.1 Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld | Beschluss
Geo/009/2019 |
| Fraas, Michael, Dr. | |
| 1.2 Verkehrsführung während der Bauarbeiten in der Äußeren Laufer Gasse
Dringlichkeitsantrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.02.2019 | Bericht
SÖR/102/2019 |
| Daume, Marco | |
| 2. Aufwertung der Wölckernstraße zwischen Allersberger Straße und Pillenreuther Straße | Beschluss
Vpl/054/2019 |
| Ulrich, Daniel | |
| 3. Sicherer Schulweg auf der Fürther Straße
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/ Die Grünen vom 07.02.2018
(Beilagen werden nachgereicht) | Bericht
Vpl/057/2019 |
| Ulrich, Daniel | |

- | | |
|--|--|
| <p>4. Schulwegsicherheit an der Einmündung Franken- /Gotenstraße und Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer in der Katzwanger Straße an der Einmündung Nerzstraße
 hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2018 (s. Ö 4.1)</p> <p>Ulrich, Daniel</p> | <p>Bericht
Vpl/051/2019</p> |
| <p>4.1 Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2018</p> | <p>Bericht
Ref.VI/061/2018</p> |
| <p>5. Schweinauer Hauptstraße, Einbau einer Fußgängerinsel (Beilagen werden nachgereicht)</p> <p>Ulrich, Daniel
Beilagen werden Nachgereicht</p> | <p>Beschluss
Vpl/056/2019</p> |
| <p>6. Krellerstraße zwischen Feldgasse und Sulzbacher Straße</p> <p>Ulrich, Daniel</p> | <p>Beschluss
Vpl/053/2019</p> |
| <p>7. Kollwitzstraße, Ausbau des fehlenden Teilstückes</p> <p>Ulrich, Daniel</p> | <p>Beschluss
Vpl/050/2019</p> |
| <p>8. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 21.02.2019</p> <p>Ulrich, Daniel</p> | <p>Beschluss-
Auflage
Vpl/058/2019</p> |

Sitzung des Verkehrsausschusses

Termin: Donnerstag, 28.03.2019, 09:00 Uhr

Ort: Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

EINLADUNGSERGÄNZUNG

Ich nehme Bezug auf die bereits zugestellte Einladung zur **Sitzung des Verkehrsausschusses** am 28.03.2019 und ergänze diese gemäß § 23 Abs. 2 StRGeschO wie folgt:

Öffentliche Sitzung

- | | | |
|------------|---|-----------|
| 1.1 | Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Stern gasse" nach Magnus Hirschfeld | Beschluss |
|------------|---|-----------|

Fraas, Michael, Dr.

- | | | |
|------------|--|---------|
| 1.2 | Verkehrsführung während der Bauarbeiten in der Äußeren Laufer Gasse
Dringlichkeitsantrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.02.2019 | Bericht |
|------------|--|---------|

Daume, Marco

Und im Nachgang zur bereits zugestellten Einladung/Tagesordnung übermittle ich die Unterlagen zu TOP:

- | | | |
|-----------|---|---------|
| 3. | Sicherer Schulweg auf der Fürther Straße
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/ Die Grünen vom 07.02.2018 | Bericht |
|-----------|---|---------|

Ulrich, Daniel

5. Schweinauer Hauptstraße, Einbau einer Fußgängerinsel

Beschluss

Ulrich, Daniel

Stadt Nürnberg, 19.03.2019
Mit freundlichen Grüßen

Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
28.03.2019

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	3
Ergänzung zur Tagesordnung	3
Vorlagendokumente	5
* TOP Ö 1.1 Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngrasse" nach Magnus Hirschfeld	5
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.07.2018 Geo/009/2019	5
Sitzungsvorlage Geo/009/2019	6
Entscheidungsvorlage Geo/009/2019	9
Lageplan Geo/009/2019	10
* TOP Ö 1.2 Verkehrsführung während der Bauarbeiten in der Äußeren Laufer Gasse	11
Dringlichkeitsantrag CSU Verkehrsführung Äußere Laufer Gasse SÖR/102/2019	11
* TOP Ö 3 Sicherer Schulweg auf der Fürther Straße	12
Bericht Vpl/057/2019	12
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Vpl/057/2019	16
* TOP Ö 5 Schweinauer Hauptstraße, Einbau einer Fußgängerinsel	17
Sitzungsvorlage Vpl/056/2019	17
Straßenplan Nr. 2.2149.2.1 Vpl/056/2019	20

Sitzung des Verkehrsausschusses

Termin: Donnerstag, 28.03.2019, 09:00 Uhr

Ort: Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

EINLADUNGSERGÄNZUNG

Ich nehme Bezug auf die bereits zugestellte Einladung zur **Sitzung des Verkehrsausschusses** am 28.03.2019 und ergänze diese gemäß § 23 Abs. 2 StRGeschO wie folgt:

Öffentliche Sitzung

- | | | |
|------------|--|-----------|
| 1.1 | Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld | Beschluss |
|------------|--|-----------|

Fraas, Michael, Dr.

- | | | |
|------------|--|---------|
| 1.2 | Verkehrsführung während der Bauarbeiten in der Äußeren Laufer Gasse
Dringlichkeitsantrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.02.2019 | Bericht |
|------------|--|---------|

Daume, Marco

Und im Nachgang zur bereits zugestellten Einladung/Tagesordnung übermittle ich die Unterlagen zu TOP:

- | | | |
|-----------|---|---------|
| 3. | Sicherer Schulweg auf der Fürther Straße
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/ Die Grünen vom 07.02.2018 | Bericht |
|-----------|---|---------|

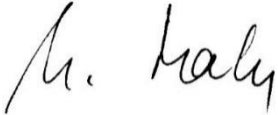
Ulrich, Daniel

5. Schweinauer Hauptstraße, Einbau einer Fußgängerinsel

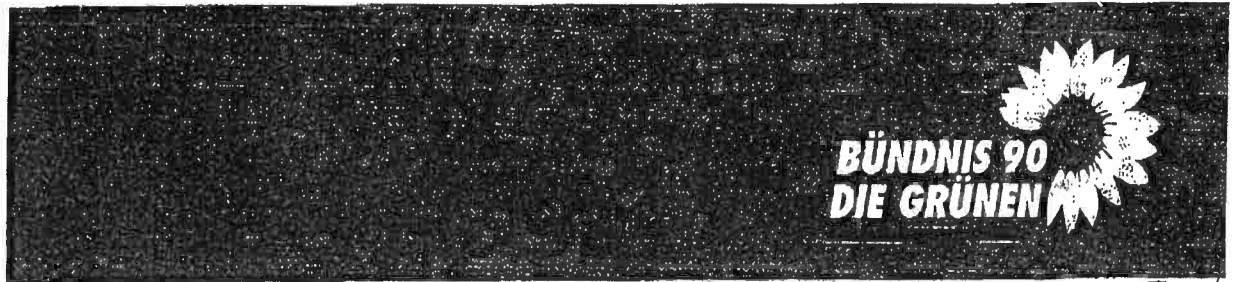
Beschluss

Ulrich, Daniel

Stadt Nürnberg, 19.03.2019
Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dr. Maly', written in a cursive style.

Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister



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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

afv *ky*

OBERBÜRGERMEISTER		
30. JULI 2018		
<u>VII</u>	1 Zur Kls.	3 Zur Stellungnahme
<u>IV</u>	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

1.84

Fein
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, 30.7.2018

Benennung einer Fläche nach Magnus Hirschfeld

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

am 27. Juni 2013 wurde eine Gedenk- und Informations-Stele für die homosexuellen Opfer des NS-Regimes eingeweiht. Zusammen mit einem Pflanzbeet entstand dort ein kleines Ensemble der Erinnerung. Dieser Erinnerungsort liegt auf einer bisher namenlosen Fläche zwischen Frauentorgraben, Grasersgasse und Frauentormauer nahe dem Sterntor. Das Bündnis gegen Trans- und Homophobie schlägt in seinem Schreiben vom 26.6.2018 vor, den Platz nach dem bekannten Sexualwissenschaftler Dr. Magnus Hirschfeld (1868-1935) zu benennen und ihn gestalterisch aufzuwerten. Der Platz ist sowohl bei der der queeren Szene in Nürnberg fest etabliert und wird auch im Rahmen von Stadtrundgängen häufig besucht.

Wir unterstützen den Vorschlag des Bündnisses und stellen zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden Antrag:

- Die oben benannte Fläche zwischen Frauentorgraben, Grasersgasse und Frauentormauer wird nach Magnus Hirschfeld zu benannt und gestalterisch aufgewertet.

Mit freundlichen Grüßen

Elke Leo

Elke Leo
Stadträtin

Andrea Bielmeier

Andrea Bielmeier
Stadträtin



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sternegasse" nach Magnus Hirschfeld

Anlagen:

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.07.2018
Entscheidungsvorlage
Lageplan

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, den Platz um die Gedenkstele für homosexuelle Opfer des NS-Regimes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sternegasse" als "Magnus-Hirschfeld-Platz" zu benennen.

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 DIP 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:

Würdigung eines Menschen, der wegen seiner wissenschaftlichen Arbeit in der
Sexualforschung und seiner sexuellen Orientierung verfolgt wurde.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung des Platzes um die Gedenkstele für homosexuelle Opfer des NS-Regimes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sternngasse" als "Magnus-Hirschfeld-Platz".

Entscheidungsvorlage

Am 30.07.2018 stellte die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen den Antrag, den Platz um die Gedenkstele für homosexuelle Opfer des NS-Regimes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sternngasse" nach Magnus Hirschfeld zu benennen. Auch das Bündnis gegen Trans- und Homophobie schlug dies mit Schreiben vom 26.06.2018 vor.

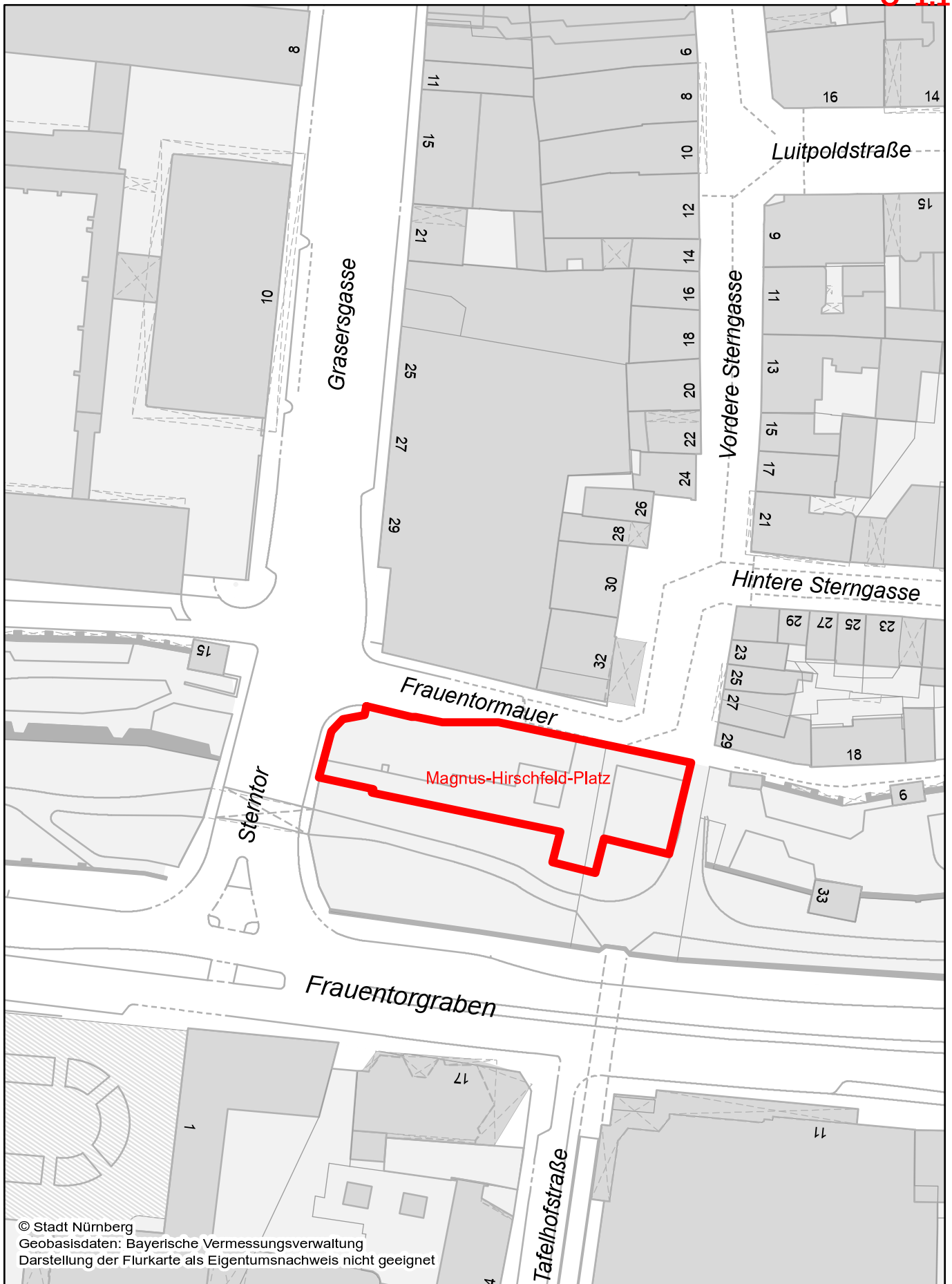
Magnus Hirschfeld (* 14. Mai 1868 in Kolberg (heute: Kołobrzeg, Polen); † 14. Mai 1935 in Nizza, Frankreich) war ein deutscher Arzt, Sexualwissenschaftler und Mitinitiator der ersten Homosexuellen-Bewegung. Er setzte sich mit dem von ihm gegründeten „Wissenschaftlichen-Humanitären Komitee“ u.a. für die Abschaffung des § 175 StGB ein. Im Jahr 1919 eröffnete er das Institut für Sexualwissenschaft, die weltweit erste Einrichtung dieser Art. Im Jahr 1933 wurde die Schließung des Instituts durch die Nationalsozialisten angeordnet, und die Bücher und Schriften der Institutsbibliothek am 10. Mai 1933 auf dem Berliner Opernplatz verbrannt.

Im Jahr 1931 nahm Hirschfeld eine Einladung zu Vorträgen in die Vereinigten Staaten an. Er betrat nie mehr deutschen Boden, sondern blieb im Exil, zunächst in Zürich und Ascona in der Schweiz, dann in Paris und Nizza, wo er 1935 starb.

Es wird vorgeschlagen, den Platz um die Gedenkstele für homosexuelle Opfer des NS-Regimes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sternngasse" als

"Magnus-Hirschfeld-Platz"
nach Magnus Hirschfeld (1868 bis 1935)

zu benennen.



© 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 12.02.2019

Ersteller Auer, Eva

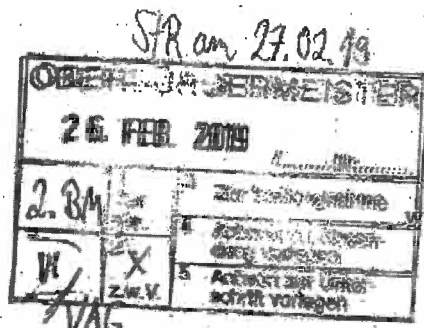


Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg



Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 58
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 09 11 231 - 2907
Telefax: 09 11 231 - 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

26.02.2019
Kriegelstein / Sendner

Verkehrsführung während der Bauarbeiten in der Äußeren Laufer Gasse

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

derzeit werden an städtischen Gebäuden in der Äußeren Laufer Gasse mehrere Baumaßnahmen gleichzeitig durchgeführt, so z.B. die Sanierung des ehemaligen Liegenschaftsamtes oder die Herstellung der Barrierefreiheit für das Einwohneramt. Durch die Baumaßnahmen wird eine Spur der Äußere Laufer Gasse in Anspruch genommen und ist für den Verkehr blockiert. Die Engstelle musste bis vor kurzem „auf Sicht“ durchfahren werden, dies führte zu gefährlichen Begegnungssituationen und oft minutenlangem Stillstand dort. Auch der Linienverkehr der VAG ist betroffen und die Linien 36 und 94 können ihre Taktzeiten häufig nicht mehr bedienen.

Bereits im SÖR-Ausschuss am 31.01.2019 stellte die CSU-Stadtratsfraktion daher den Antrag, für die Dauer der Baustelle die ursprüngliche Einbahnregelung dort wiederherzustellen. Dies wurde abgelehnt und SÖR wollte das Verkehrsproblem durch eine Lichtsignalanlage lösen. Diese ist nun seit mehr als 2 Wochen in Betrieb und regelt die Durchfahrt der mehrere hundert Meter langen Engstelle. Täglicher Stau, gefährliche Situationen und Verspätungen im Busverkehr können dadurch jedoch offensichtlich nicht verhindert werden.

Die Wiedereinführung der Einbahnregelung für die Dauer der Bauarbeiten würde sowohl für die VAG als auch den Individualverkehr eine deutliche Entlastung ermöglichen.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung in der Sitzung Stadtrates am 27.02.2019 folgenden

Dringlichkeitsantrag:

- Die VAG berichtet, welche Auswirkungen die Baustellensituation auf die Taktzeiten der Buslinien hat. Können die Einsparungen im Linienverkehr – mit denen seinerzeit für die Einführung der Gegenfahrspur argumentiert wurde – noch erreicht werden?
- Die Verwaltung stellt für die Bauzeit an den Ämtergebäuden in der Äußeren Laufer Gasse die ursprüngliche Einbahnregelung wieder her.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Fraktionsvorsitzender der



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

Sicherer Schulweg auf der Fürther Straße

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/ Die Grünen vom 07.02.2018

(Beilagen werden nachgereicht)

Anlagen:

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bericht:

Die Stadtratsfraktionen von Bündnis 90/ Die Grünen beantragt einen Bericht über die Schulwegsicherheit im Bereich der Fürther Straße und die Schulwegkarten.

Die Schulwegpläne werden im 2-Jahres-Turnus neu aufgelegt und über die Schulen an die Erstklässlerinnen und Erstklässler bzw. ihre Eltern bei der Schulanmeldung verteilt. Eine Überarbeitung durch Vpl zusammen mit SchA und der Polizei erfolgte 2019, ein Neudruck der Karten zuletzt im März 2019.

Die Kartenteile werden bei Anlass auch außerhalb des Turnus überarbeitet und sind dann in der aktuellen Fassung im Internet-Auftritt des Verkehrsplanungsamtes zum Herunterladen hinterlegt. Ein QR-Code auf dem Schulwegplan führt Nutzerinnen und Nutzer mobiler Endgeräte auf die entsprechende Seite
www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/schulwegkarten.html.

Die drei Verkehrsunfälle, bei denen Kinder beim Überqueren der Fürther Straße im Bereich zwischen Maximilianstraße und Plärrer betroffen waren, fanden an unterschiedlichen Stellen statt und hatten unterschiedliche Ursachen.

Im fraglichen Bereich der Fürther Straße ereignete sich bis zum Jahresende 2018 nur ein Unfall, der als Schulwegunfall definiert ist, am 13.12.2012. Der leider tödlich verlaufene Verkehrsunfall vom 16.07.2018 sowie der Unfall vom 18.02.2019 sind keine Schulwegunfälle, da sie außerhalb der Schulzeit stattfanden bzw. keine schulpflichtigen Kinder beteiligt waren. Der Unfall vom 05.02.2019 war ein Schulwegunfall und somit der zweite in dem untersuchten Abschnitt der Fürther Straße.

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 DIP 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:

Besondere, gruppenspezifische Nachteile oder Erschwernisse bestehen nicht.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

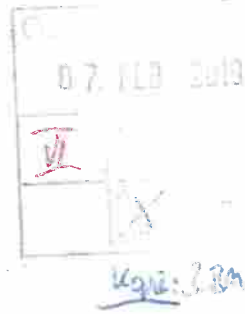
- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☐
☐
☐



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, 07.02.2018

Sicherer Schulweg auf der Fürther Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zum zweiten Mal innerhalb weniger Wochen ist ein Schulkind in der Fürther Straße von einem Auto angefahren und schwer verletzt worden, zuletzt auf Höhe der Paumgartnerstraße. Dies ist eine erschreckende Häufung. Der Uhrzeit nach zu urteilen, handelt es sich um Unfälle auf dem Schulweg.

Der Stadt ist es ein wichtiges Anliegen, sichere Wege für Schülerinnen und Schüler aufzuzeigen. Sie bietet Schulwegkarten an, um vor allem Eltern von Grundschulkindern bei der Wahl eines sicheren Schulwegs zu unterstützen und über Gefahrenstellen zu informieren. Die im Internet abrufbaren Karten stammen allerdings aus dem Jahr 2015.

Die kürzlich passierten Unfälle sollten Anlass geben, zu überprüfen, wie die Schulwegsicherheit verbessert werden kann und ob verkehrliche Maßnahmen angebracht sind.

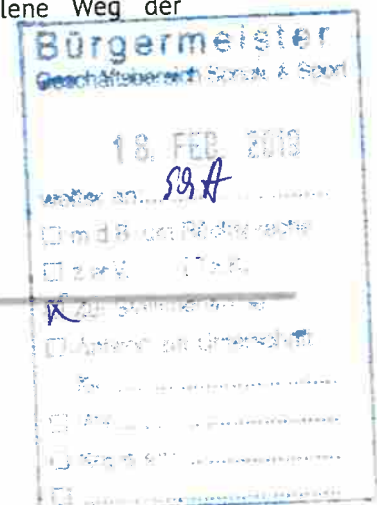
Vor diesem Hintergrund stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

1. Die Verwaltung zeigt auf, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fußgängerinnen in den betroffenen Bereichen der Fürther Straße zu verbessern.
2. Die Verwaltung berichtet, wann und in welchem Umfang die Karten für den sicheren Schulweg überprüft werden und ob der empfohlene Weg der verkehrlichen Situation noch angemessen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Elke Leo, Stadträtin

www.gruene.rathaus.nuernberg.de



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Schweinauer Hauptstraße, Einbau einer Fußgängerinsel
(Beilagen werden nachgereicht)**

Anlagen:

Straßenplan Nr. 2.2149.2.1

Sachverhalt (kurz):

In der Kinderversammlung am 07.02.2018 wurde auf Probleme beim Queren der Schweinauer Hauptstraße hingewiesen. Die Verwaltung hat den Sachverhalt geprüft:

Im Umfeld des Bereiches zwischen Vordere Marktstraße und Holzwiesenstraße gibt es keine Querungshilfen, und es gibt aufgrund der Einmündungen oder Grundstückerschließungen auch nur eine Möglichkeit eine Insel zu realisieren. Unter beengten Verhältnissen hat die Verwaltung eine Insel im Bereich Haus Nr. 57 bzw. in Höhe des SB-Marktes planen können. Die Maßnahme dient der Verbesserung für Fußgänger und der Verhütung von Unfällen.

Die Maßnahme ist in der Verwaltung abgestimmt und die Finanzierung geklärt.

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

17.000 €

Folgekosten

€ pro Jahr

- ☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

17.000 €

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:
Unterhaltsbudget

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 DIP 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:

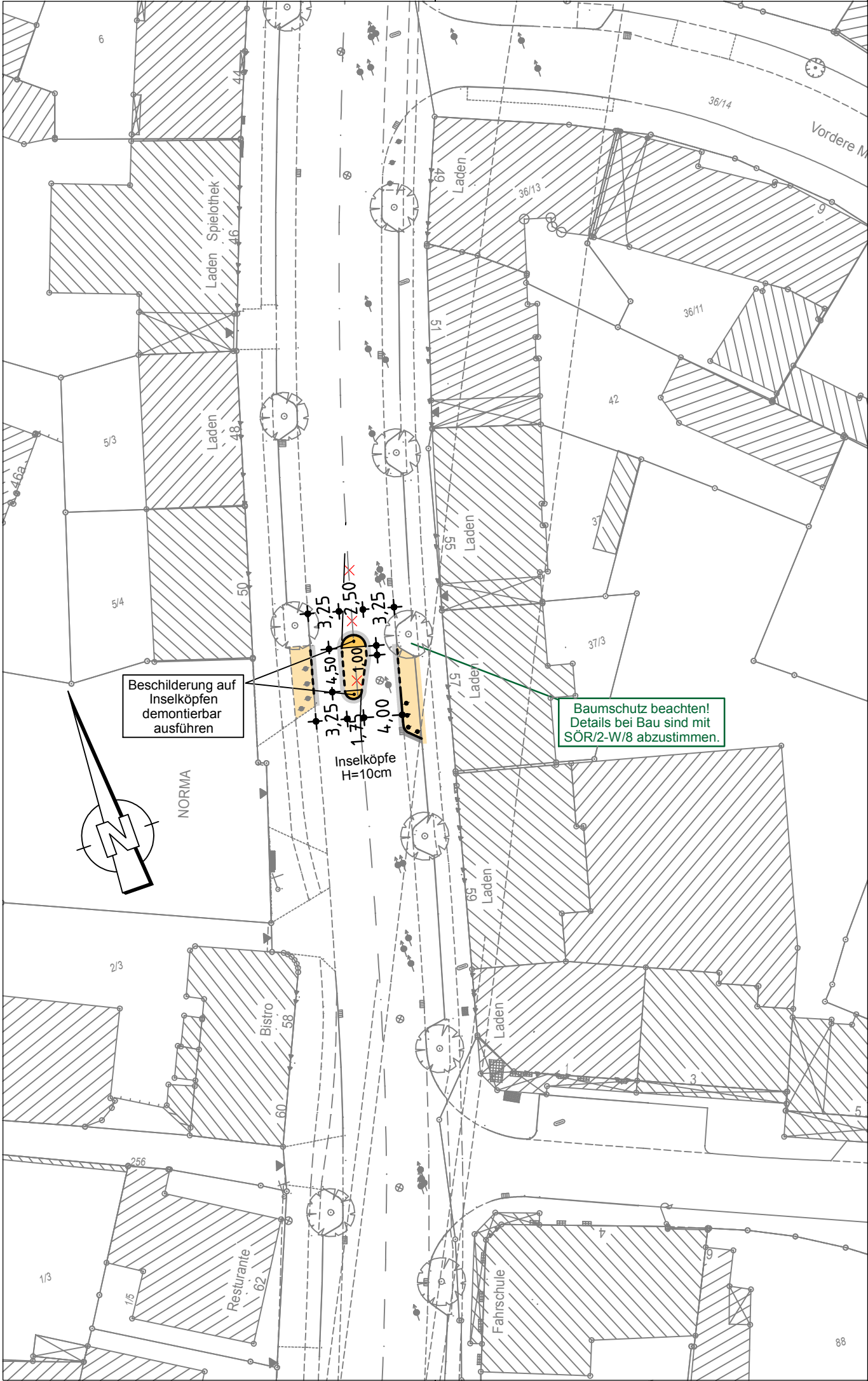
Erleichterung der Querung einer Hauptverkehrsstraße für Fußgänger.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☒ VB
☐
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Bau einer Fußgängerinsel in der Schweinauer Hauptstraße gemäß Straßenplan Vpl-Nr. 2.2149.2.1 vom 10.07.2018 mit letzter Änderung vom 11.02.2019.



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord

Hochbord abgesenkt

Beschilderung au Inselköpfe abschraubbar
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt

Grenzstein

Absteckpunkt

Vermessungspunkt

Schieber

Unterflurhydrant

Oberflurhydrant

Pegel

Bohrloch

Kabelschacht

Telefonzelle

Uhr

Schaltkasten

Fahrkartenautomat

Briefkasten

Automat

Kabelstein
- Mast

Fahnenmast

Lampe

Gassäule

Schild, Wegweiser

Litfaßsäule

Brunnen

Ampel

Lichtschacht

Haltestelle

Schildkröte, Leuchtpfeil

Gully

Kanalschacht

ACD - Rinne
- Eingang

Einfahrt

Steigungspfeil

Fließrichtung

Zaun#

Mauer

Stützmauer

best. Gebäude

Baum

Wiese

Wald

Gartenland

Unland

Friedhof

Glascontainer

Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 10.07.2018 gez. Jülich AMTSLEITER	
BEARBEITUNG		Erfurth(4937)		
		Wenzel		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2149.2.1
11.02.19	Wenzel	Instruktionsergeb.	Schweinauer Hauptstraße Querungshilfe	
Schweinauer_Hauptstraße_001 V500_1.PLT vom 11.02.19				

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg -
Bauernfeindstraße und Messe Ost
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.12.2018**

Anlagen:

Entscheidungsvorlage
Schreiben der VAG vom 26.02.2019
Geänderter Plan
Abgewogene Alternativtrassen für die Straßenbahn zum Areal Brunecker Straße (Varianten 1, 2 und 3)

Sachverhalt (kurz):

Die Verwaltung wurde beauftragt, Planungen zur Konkretisierung einer optimalen Erschließung des Gebietes des Bebauungsplans Nr. 4600 "Brunecker Straße" mit der Straßenbahn zu erarbeiten. Die Verlängerung der Straßenbahn ist integraler Bestandteil des den Planungen zugrundeliegenden Mobilitätskonzeptes des Entwicklungsgebietes Brunecker Straße (s.a. AfV-Bericht vom 11.05.2017 „Verkehrsentwicklung im Nürnberger Südosten“).

Darüber hinaus liegt ein Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.12.2018 zum Thema „ÖPNV-Erschließung des neuen Uni-Campus“ vor.

Die Verwaltung hat zwischenzeitlich verschiedene Trassenvarianten geprüft und die Trassen verworfen, die aufgrund verschiedenster Faktoren, wie z.B. Flächenentwicklungen, Nutzerpotentiale, Kosten oder Sicherheitsanforderungen ausgeschlossen werden mussten. Nach diesem Prüf- und Ausschlussverfahren bleibt eine Trasse mit einem Korridor im Bereich der Universitätsnutzung übrig, die sowohl technisch realisierbar ist als auch die größten Nutzerpotentiale erschließen kann (siehe Anlage 1 „Übersicht des Planungskorridors“).

Auf die ausführliche Sachverhaltsdarstellung mit Darstellung der Trassenabwägung wird verwiesen.

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 DIP 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 Realisierung der Verlängerung der Straßenbahn ins Areal des ehemaligen Südbahnhofs "Brunecker Straße" wird einen Nutzen für alle ÖPNV-Nutzende bedeuten.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☒ **VAG**
☒ **SÖR**
☐

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss beauftragt im Lichte der Ergebnisse der Nutzen-/Kosten-Untersuchung sowie der Potentialuntersuchung die Verwaltung, die Entwurfsplanung für die Verlängerung der Straßenbahn bis zur Bauernfeindstraße auf der Trasse zwischen dem Bundesamt für Migration und Flüchtlinge und dem Z-Bau auszuarbeiten (oberirdische Querung), für die ein positiver Nutzen-/ Kosten-Faktor nachgewiesen ist.
2. Die Pläne für die Straßenbahntrasse werden dem AfV zum Beschluss vorgelegt, bevor die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet und eine zweite Nutzen-/Kosten-Untersuchung im Zuge des Zuschussantrages auf Basis der konkreten Planung vergeben werden.
3. In Abstimmung mit dem Freistaat Bayern ist die Trasse auf dem Gelände der neuen Universität zeitnah nach Ergebnis der Planungsstudie für die neue Hochschule festzulegen. Die Straßenbahn soll das Universitätsgelände möglichst gut erschließen, Belange der TUN sind dabei zu berücksichtigen.
4. Für die Trassenverlängerung bis zur Messe/Große Straße und Bertolt-Brecht-Schule sind in Abstimmung mit der Messe die Planungen für die messennahe Variante zu konkretisieren.
5. Die für die weitere Planung erforderlichen Mittel sind für den MIP / Haushalt anzumelden.

Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg – Bauernfeindstraße und Messe
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.12.2018

Entscheidungsvorlage

Anlass

Die Verwaltung wurde beauftragt, Planungen zur Konkretisierung einer optimalen Erschließung des Gebietes des Bebauungsplans Nr. 4600 "Brunecker Straße" mit der Straßenbahn zu erarbeiten. Die Verlängerung der Straßenbahn ist integraler Bestandteil des den Planungen zugrundeliegenden Mobilitätskonzeptes des Entwicklungsgebietes Brunecker Straße (s.a. AfV-Bericht vom 11.05.2017 „Verkehrsentwicklung im Nürnberger Südosten“).

Darüber hinaus liegt ein Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.12.2018 zum Thema „ÖPNV-Erschließung des neuen Uni-Campus“ vor.

Die Verwaltung hat zwischenzeitlich verschiedene Trassenvarianten geprüft und die Trassen verworfen, die aufgrund verschiedenster Faktoren, wie z.B. Flächenentwicklungen, Nutzerpotentiale, Kosten oder Sicherheitsanforderungen ausgeschlossen werden mussten. Nach diesem Prüf- und Ausschlussverfahren bleibt eine Trasse mit einem Korridor im Bereich der Universitätsnutzung übrig, die sowohl technisch realisierbar ist als auch die größten Nutzerpotentiale erschließen kann (s. Anlage „Übersicht des Planungskorridors“).

1. Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren

Wie im Verkehrsausschuss am 11.05.2017 berichtet, wurde eine Nutzen/Kosten-Untersuchung (NKU) nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren mit weiterführenden Potentialabschätzungen in Auftrag gegeben. Erste Ergebnisse der NKU und der Potentialabschätzung für die Verlängerung über die Bauernfeindstraße hinaus bzw. für eine schienengebundene Erschließung des Südklinikums werden im Folgenden vorgestellt.

➤ *Nutzen-Kosten-Untersuchung des Abschnitts zwischen Tristanstraße und Bauernfeindstraße*

Die vorläufigen Ergebnisse der NKU haben den in Folge des Nahverkehrsentwicklungsplanes Nürnberg 2025+ (NVEP 2025+) erwarteten verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen der Straßenbahnverlängerung bis zum Verknüpfungspunkt Bauernfeindstraße durch ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von rund 2,1 bestätigt. Den Berechnungen liegt die in Abschnitt 3 beschriebene Trasse, welche so auch im städtebaulichen Wettbewerb zum Areal „Brunecker Straße“ berücksichtigt wurde, zugrunde. (s. Anlage „Übersicht des Planungskorridors“)

➤ *Potentialabschätzungen Straßenbahn und U-Bahn*

Die ersten Ergebnisse der Potentialabschätzungen legen nahe, dass eine über den Verknüpfungspunkt Bauernfeindstraße hinaus trassierte messenahe Straßenbahnverlängerung bis Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule (BBS) unter den derzeitigen Rahmenbedingungen einen Nutzen/Kosten-Faktor über 1 ergeben kann und damit volkswirtschaftlich und förderfähig sinnvoll ist. Eine weitere Verlängerung in Richtung Klinikum Süd wird jedoch nach heutigem Stand keinen förderwürdigen Faktor über 1,0 ergeben. Ein Endhalt im Umfeld der Großen Straße / Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule (BBS) sollte als Planungsziel weiterverfolgt werden. Hierzu wurden Gespräche mit der NürnbergMesse GmbH bereits aufgenommen.

Der U-Bahnabzweig Scharfreiterrung zum Klinikum Süd bis nach Moorenbrunn hätte ein negatives Nutzen/Kosten-Verhältnis zur Folge und sollte nicht weiter verfolgt werden.

Auch die untersuchte Straßenbahnverlängerung vom Dokuzentrum über die Große Straße bis Messe Ost und ggf. Klinikum Süd hätte kein ausreichendes Potential, um ein positives Nutzen-/Kosten-Verhältnis erreichen zu können.

Die Erschließung des Klinikum Süd soll zunächst im Zusammenhang mit der im Nahverkehrsplan 2017 beschlossenen Verlängerung der Buslinie 44 über den derzeitigen Endpunkt Zerzabelshof-Ost hinaus verbessert werden.

2. U-Bahnhof Optionalhalt Brunecker Straße

Die Überlegungen zur Herstellung eines optionalen U-Bahnhaltes der U1 zwischen Hasenbuck und Bauernfeindstraße wurden bereits 2010 im Rahmen des NVEP 2025+ eingehend geprüft. Die Ergebnisse der Variantenbetrachtung des NVEP 2025+ ergaben, dass ein optionaler U-Bahnhalt mit randseitiger Erschließung des Areals lediglich als Ergänzung zur direkten Erschließung mit der Straßenbahn gedacht werden kann. Bei Erschließung des Gebietes durch den Optionalhalt mit U-Bahn und Bus würde dies für die Mehrheit der derzeit rund 41.250 Durchfahrenden mit Bezug zu Messe und Langwasser eine negativ wirkende Reisezeitverlängerung zur Folge haben. Dieser Schaden würde in einer volkswirtschaftlichen Bewertung voraussichtlich nicht durch zusätzliche Nutzerpotentiale des zusätzlichen U-Bahnhaltes mit langen Zuwegen aufgewogen werden können. Der Verkehrsausschuss hat in Folge beschlossen, in den weiteren Planungen ausschließlich eine Verlängerung der Straßenbahnlinie bis zur Haltestelle Bauernfeindstraße als ÖPNV-Erschließung für das neue Entwicklungsgebiet auf dem Gelände des ehemaligen Südbahnhofs zu planen.

3. Variantenbetrachtung der Straßenbahnführung Tristanstraße - Ingolstädter Straße - Brunecker Straße

Der optimale Erschließungskorridor des Areals „Brunecker Straße“ wurde bereits 2010 ermittelt (s. AfV-Beschluss vom 16.12.2010, TOP 3). In Folge des städtebaulichen Wettbewerbs für das Areal „Brunecker Straße“ ergab sich eine Trasse entlang der heutigen Brunecker Straße, die die Flächen im Norden des Geländes ideal erschließt. Südlich des geplanten Quartiersparks soll die Straßenbahn nach Südosten in Richtung Bauernfeindstraße verschwenken. Damit ist eine direkte Führung der Straßenbahn bis zum Verknüpfungspunkt Bauernfeindstraße gegeben und eine optimale Erschließung der Nutzungen in Modul IV / Technische Universität Nürnberg (TUN) gewährleistet. Die konkrete Lage der Straßenbahntrasse ist in diesem Abschnitt noch nicht festgelegt; sie sollte innerhalb des im Übersichtsplan dargestellten Korridors liegen.

In Folge des Antrags der CSU-Stadtratsfraktion fand bezüglich des Abschnitts Tristanstraße - Ingolstädter Straße am 14.02.2019 ein Ortstermin mit Vertretern der Bürgervereine und Vertretern aus Verwaltung, VAG, N-Ergie und Politik statt. Die komplexe Gesamtsituation wurde vor Ort von den zuständigen Planungs- und Lastenträgern erläutert.

➤ *Tunnelanlagen an der Bayernwanne – Allgemeinzustand der zwei Tunnelabschnitte (Entlang Münchener Straße - Bayernwanne sowie Bayernwanne – Frankenstraße/Allersberger Straße)*

Die 1938 fertiggestellten „Unterpflasterstrecken“ haben in den relevanten Querschnitten der Tunnel Regelbreiten zwischen 6,15 m bis 6,30 m. Nach heute gültigen technischen Regelwerken werden bei einem zweigleisigen Betrieb einschließlich beidseitigem Sicherheitsraum mit je 0,70 m Querschnittsbreiten von mindestens 7,30 m gefordert. Berücksichtigung finden dabei zahlreiche Parameter, resultierend aus der Streckenführung, der Fahrdynamik und des Fahrzeugs selbst. (Vorschriften BOStrab und TRStrab Lichtraum). Die Tunnelanlagen sind in bestehender Form nicht für einen Fahrgastbetrieb nutzbar.

Neben den unzureichenden Querschnitten (fehlendem Sicherheitsraum) wären für einen Betrieb weitere Defizite abzustellen. Dazu zählen:

- fehlende Brandschutzsicherheit (Brandschutzziel F90, notwendige Maßnahmen in Verbindung mit umfangreichen Untersuchungen und statischen Eingriffen führen zu einer weiteren Einschränkung des vorhandenen Lichtraumprofils),
- Schutzmaßnahmen gegen Berührungsspannungen sind nicht für den Fahrgastbetrieb geeignet / Es existiert keine sogenannte „innere Erdung“ aufgrund stromführender Einrichtungen;
- diverse bauliche Mängel, z.B. Bemessungsdefizite, Abdichtung des Tunnels, Beton- und Korrosionsschäden;
- fehlende Zugsicherungsanlagen .

Grundsätzlich befinden sich die Bauwerke am Ende ihrer planmäßigen Nutzungszeit.

Die im Einsatz befindlichen Straßenbahnfahrzeuge der VAG erfüllen nicht die Anforderungen für einen Einsatz im Fahrgastbetrieb auf Tunnelstrecken.

Auf die ausführliche Stellungnahme der VAG in der Anlage wird verwiesen.

➤ *Tunnelanlage Bayernwanne – Frankenstraße/Allersberger Straße*

Der Teilbereich Bayernwanne – Allersberger Straße wird von der Linie 7 befahren.

Im März 2011 wurde der Linienverkehr für Fahrgäste durch die Tunnelanlage seitens der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) der Regierung von Mittelfranken insbesondere wegen der fehlenden Sicherheitsräume eingestellt. Seit dieser Zeit ist die Haltestelle Tristanstraße für Fahrgäste Endhaltestelle. Der Tunnel darf seit dieser Zeit lediglich für Leerfahrten zum Wenden der Straßenbahn genutzt werden.

Der abgetrennte Teilbereich des Tunnels zur Frankenstraße, Linienbetrieb 1972 eingestellt, wird lediglich als Abstellanlage für historische Straßenbahnen genutzt. Nach BOStrab liegt hier keine Betriebsgenehmigung mehr vor, da hier das Bestandsprivileg erloschen ist.

Eine Erneuerung der bisher bestehenden Anlagen nach den Vorgaben der BOStrab ist aufgrund der erforderlichen Dimensionen unter dem Aspekt der Förderfähigkeit (NKU) wirtschaftlich nicht darstellbar. Mit den bestehenden Tunnelquerschnitten kann eine Genehmigung für einen zweigleisigen Fahrgastbetrieb nicht erteilt werden. Dies gilt insbesondere auch für Überlegungen, mittels Gleiskreuzungen und Linksverkehr im Tunnel die Anforderungen an den Platzbedarf hinsichtlich der erforderlichen Sicherheitsräume zu reduzieren.

Ergebnis der Betrachtungen ist, dass die künftige Nutzung der Bestandsanlagen aufgrund des Bauwerksalters längerfristig keine wirtschaftliche Lösung darstellen kann. Auch im Zuge der NKU fanden bereits Abstimmungsgespräche mit der technischen Aufsichtsbehörde und dem ÖPNV-Fördermittelgeber, der Regierung von Mittelfranken, statt. Auch diese gelangten zu dem Ergebnis, dass die bestehenden baulichen Anlagen nicht mit vertretbarem Aufwand wiederhergestellt werden können.

Auf die ausführliche Stellungnahme der VAG in der Anlage wird verwiesen.

➤ *Tunnelanlage Entlang Münchener Straße - Bayernwanne*

Bereits im Zuge der ersten Variantenbetrachtungen in Folge des NVEP 2025+ wurde die Trasse (oberirdisch und unterirdisch) aufgrund der mangelhaften Erschließungsfunktion für das Areal „Brunecker Straße“ ausgeschieden. Der Straßenbahnbetrieb durch den Tunnel (heute teilweise auf

dem Grundstück des Möbelhauses XXL Lutz) wurde mit Eröffnung der U1 in die Altstadt am 28.01.1978 aufgegeben. Mit der Linienaufgabe erlosch das Bestandsprivileg. Zwischenzeitlich befinden sich in dem Abschnitt Fernwärmeeinrichtungen zur Versorgung des Stadtteils Langwasser. Im Bereich der Einmündung Münchener Straße / Ingolstädter Straße wurde der Tunnel mittels Stahlkonstruktionen statisch verstärkt, um die mehrspurige Erschließung des Möbelhauses sicherzustellen. Der Querschnitt wurde dabei nahezu vollständig verbaut.

Darüber hinaus dient der Tunnel aktuell als Unterstellfläche für historische Feuerwehrfahrzeuge. Die EWAG (jetzt Main-Donau-Netz-Gesellschaft) hat sich aufgrund ihrer Nutzungen vertraglich für den dauerhaften Erhalt der Anlagen als Bestandteil der Fernwärmeversorgung verpflichtet. Die Herstellung einer heutigen technischen Anforderungen genügenden Straßenbahnunterführung zur Unterquerung der Frankenstraße und Ingolstädter Straße parallel zur Münchener Straße wäre in jeder Variante im Vergleich zu einer plangleichen Querung unverhältnismäßig kostenintensiv. Eine Trassenwahl entlang der Münchener Straße würde zudem die eigentlich zu erreichenden Nutzungen bzw. Nutzerpotentiale nicht ausreichend gut erschließen.

➤ *Querung Frankenstraße über Parkplatz Möbelhaus*

Die höhengleiche Gleistrasse von der Allersberger Straße nach Osten in die Frankenstraße und durch den Parkplatz des XXX Lutz an der Ingolstädter Straße wurde eingehend geprüft. Die signaltechnische Einfädelung in die Trasse durch das Möbelhaus-Areal ist unter Aufrechterhaltung der Busschleuse im Zusammenhang mit der Steuerung der stark belasteten Kreuzung Bayernstraße / Münchener Straße ungünstig. Maßgeblich ist hierbei die Lage im direkten Zulauf zur Münchener Straße mit regelmäßiger Überstauung.

Notwendige Kreuzungen der Trasse innerhalb des Parkplatzes des Möbelhausgeländes müssten zur Aufrechterhaltung des dortigen Betriebs in einem dichten Abstand mittels aufwändiger technischer Absicherungsmaßnahmen (Lichtsignalanlagen oder Schranken) erfolgen. Die Trassenfläche ist durch Dienstbarkeiten belastet. Die auch geprüften Lösungsansätze führten zu dem Ergebnis, dass ein stabiler Straßenbahnbetrieb in dichtem Takt nur mit größtem Aufwand theoretisch machbar wäre und hohe Kosten verursachen würde.

➤ *Querung Frankenstraße über Korridor westlich Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF)*

Die höhengleiche Gleistrasse von der Allersberger Straße mit leicht nach Westen versetzter Querung der Frankenstraße in Richtung Ingolstädter Straße erlaubt eine störungsfreie Erschließung der Entwicklungsflächen. Die Querung der Frankenstraße wurde detailliert signaltechnisch geprüft. Sie führt nicht zu Leistungseinbußen für den Kfz-Verkehr am Ring:

Der zu betrachtende Abschnitt der Ringstraße B4R reicht von der Kreuzung Ben-Gurion-Ring / Regensburger Straße bis zur Kreuzung Frankenstraße / Katzwanger Straße.

Überlastungsstaus entstehen an den Knotenpunkten Ben-Gurion-Ring / Regensburger Straße, Bayernstraße / Münchener Straße und Frankenstraße / Katzwanger Straße. Diese Knotenpunkte bestimmen die Leistungsfähigkeit der Ringstraße. Dort ist die Leistungsfähigkeit der Signalprogramme auch bei bestmöglicher Justierung unter Berücksichtigung aller Belange der verschiedenen Verkehrsträger und aller technischen Randbedingungen an der Grenze des physikalisch machbaren angelangt.

Wenn an anderen Kreuzungen Fahrzeuge bei Rot auffahren, liegt dies nicht an der Leistungsfähigkeit sondern an der gerade stattfindenden konkreten verkehrlichen Situation.

Die Kreuzung Allersberger Straße / Frankenstraße zählt also nicht zu den für die Leistung maßgebenden Knoten. Auch die den Ring nur in einer Fahrtrichtung unterbrechende Querung zum Z-Bau wird nicht zu Verringerungen der Leistung führen. Die Querung kann signaltechnisch mit der Einmündung Allersberger Straße koordiniert werden. Zudem ist die Anzahl der zur Straßenbahn feindlichen Kraftfahrzeugverkehrsströme geringer als am Knoten An der Ehrenhalle / Bayernstraße, wo die Straßenbahn seit Eröffnung der Strecke 2002 mit zwei bis drei möglichen Freigabefenstern im Umlauf ohne Probleme auch bei höchstem Verkehrsaufkommen den Ring quert. Die Trasse beansprucht teilweise Flächen des BAMF bzw. Zoll. Die Linienführung wurde mit dem Zoll, dem BAMF und dem Eigentümer des Gebäudes, der Bundesimmobilienverwaltung, abgestimmt.

Diese Verbindung von der Tristanstraße zur Ingolstädter Straße und zur Brunecker Straße über eine Trasse zwischen dem BAMF und dem Z-Bau wurde entsprechend des Planungsauftrags an die Verwaltung als verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollste Trasse weiterverfolgt.

4. Ergebnis der Variantenuntersuchung

Unter Berücksichtigung des baulichen Zustands der Tunnelanlagen, des baulichen Aufwands, der Baukosten und der Erschließungswirkung lässt sich das Ergebnis der Abwägung, dass zur vorgelegten Vorzugsvariante führt, wie folgt zusammenfassen:

Variante	Beschreibung	Baulicher Aspekt	Kosten	Erschließung
Variante V	Vorzugstrasse Z-Bau oberirdisch	Vergleichsweise einfach zu realisieren, Signaltechnische Machbarkeit ist detailliert nachgewiesen	Oberirdisch mit dem geringsten signaltechnischen Aufwand	Optimal
Variante 1	Tunnel Allersberger Str. und entlang Münchener Str. nutzen	Tunnels sind nicht reaktivierbar, Neubau des Tunnels und Verlegung der Fernwärme wären erforderlich	Sehr hoch	Randlage
Variante 2	XXXLutz-Areal oberirdisch durchqueren	Signaltechnisch aufwändig, Viele durch Grunddienstbarkeit fixe Querungen sind zu sichern	Wegen signaltechn. Aufwand höher als bei V	Modul I wird nicht erschlossen
Variante 3	Tunnel auf Trasse der Variante V	Kein Tunnel auf der Trasse vorhanden, Neubau erforderlich, Trassierung sehr kurvig, Haltestelle am Ring im Tunnel wegen der Kurven fraglich	Sehr hoch	Haltestelle am Ring B4R nicht möglich bzw. im Tunnel

5. Fazit und weiteres Verfahren

Die westlich der BAMF oberirdisch verlängerte Straßenbahntrasse stellt aufgrund ihrer Erschließungsfunktion des Areals „Brunecker Straße“ und unter planerischen, baulichen, förderrechtlichen und gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten in der Abwägung die einzig sinnvoll realisierbare Trasse dar. Die Tunnelvarianten stellen keine Alternative dar.

Für die oberirdische Vorzugsvariante konnte ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor nachgewiesen werden, der dazu führt, dass eine Förderung nach GVFG nach dem Länderprogramm in Aussicht gestellt werden kann

Die Verwaltung bittet daher um den Beschluss, die konkreten Pläne für die Straßenbahnverlängerung von der Tristanstraße bis zur Bauernfeindstraße auf der Trasse, die die Frankenstraße ebenerdig quert und westlich am BAMF/Zoll vorbeiführt, zu erarbeiten. Um von Beginn an eine optimale ÖPNV-Erschließung der neuen Nutzungen im Gelände des ehemaligen Südbahnhofs zu erreichen, ist eine möglichst zügige Planung und Umsetzung der Maßnahme erforderlich.

Nach derzeitigem Stand der Machbarkeitsstudie der NKU „Brunecker Straße“ belaufen sich die groben Schätzkosten des Gesamtausbaus bis Messe Ost / BBS auf rund 33,6 Mio € (netto, ohne Planungskosten, Preisstand 2016). Der Realisierungsabschnitt bis zur Bauernfeindstraße wird in der Machbarkeitsstudie auf 20,5 Mio € (netto, ohne Planungskosten, Preisstand 2016) geschätzt.

Für eine erste Kostenberechnung ist eine Entwurfsplanung erforderlich. Die potentielle Arbeitsteilung und Finanzierung der Planungsleistungen ist zwischen VAG und Stadt Nürnberg noch zu klären.

Die Maßnahme ist im BIC-Prozess angemeldet. Es ist erforderlich, die finanziellen Mittel für Planung und Bau im Haushalt einzustellen.

Da noch verschiedene Punkte im Abschnitt der Verlängerung bis Messe Ost offen sind, erscheint die Realisierung des gesamten Projektes in zwei Schritten als sinnvoll. Die erste Baustufe sollte die Straßenbahntrasse bis Bauernfeindstraße beinhalten, um die Verknüpfung mit der U-Bahn und ggf. einer Buslinie zu gewährleisten. Die Verlängerung bis Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule / Langwasser-T kann dann im zweiten Schritt erfolgen.

Die abgestimmten Pläne werden dem AfV zum Beschluss vorgelegt um danach die Planfeststellung bei der Regierung von Mittelfranken zu beantragen. Für die Beantragung von Fördergeldern für den Bau der Straßenbahn ist eine erneute Nutzen-/Kosten-Berechnung auf Basis der beschlossenen Pläne und der fortgeschriebenen Kosten zu erstellen.

Bezüglich des Trassenkorridors auf dem künftigen Universitätsgelände des Freistaates soll in Zusammenarbeit mit dem Freistaat eine verträgliche Lösung erarbeitet werden. Dazu Punkt 3. des Beschlussvorschlags. Dem AfV wird über den Fortgang und über Ergebnisse der Verhandlungen berichtet.

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5
90429 Nürnberg
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg
Telefon: 0911 283-0
Telefax: 0911 283-4800

Michael Weiss
Leiter Verkehrsplanung
PL-VP
Telefon: 0911 283-4670
Telefax: 0911 283-4695
planung@vag.de

Nürnberg, 26. Februar 2019

Stellungnahme zu den Tunnelbauwerken an der Bayernwanne

Sehr geehrte Damen und Herren,

hinsichtlich der Erschließung des Baugebietes im sogenannten Brunecker Areal ist aus Sicht der VAG eine zentrale Erschließung durch eine leistungsfähige ÖPNV-Achse erforderlich. Nur so kann das Ziel, einen autoarmen Stadtteil zu realisieren, erreicht werden. Hierzu ist es maßgeblich erforderlich, die Straßenbahnlinie von der Allersberger Straße kommend möglichst direkt und zentral von Norden her in das zu erschließende Gebiet zu führen. Daher ist eine Streckenführung der Straßenbahn entlang der Münchner Straße aus verkehrsplanerischer Sicht unzureichend.

Eine solche Linienführung würde ihre Erschließungswirkung überwiegend in den bereits durch die Ringbuslinie 65 erschlossenen Bereichen wie dem XXXLutz oder der Oskar-von-Miller-Siedlung entfalten und ansonsten größtenteils die Parkanlagen entlang der Münchner Straße bis zur neuen Universität erschließen. Durch die Trassenführung in Randlage des Areals würden sowohl die optimale Erschließung wesentlicher Teile des Entwicklungsgebiets wie auch der insgesamt positive Nutzen-Kosten-Faktor der vorliegenden Untersuchung gefährdet.

Ebenso wäre die verkehrliche Wirkung des Entwicklungsgebiets im Brunecker Areal auf die Leistungsfähigkeit der Münchner Straße hinsichtlich des MIV neu zu bewerten, da der MIV nicht wie erwartet reduziert werden kann.

Eine Nutzung der bestehenden Tunnelanlagen zur Anbindung des Brunecker Areals ist nicht möglich. Die Tunnelanlagen erfüllen nicht die Anforderungen der BOStrab für einen sicheren Straßenbahnbetrieb mit Fahrgästen. Dies betrifft insbesondere folgende Punkte:

- Entlang beider Gleise gibt es keinen Sicherheitsraum. Ein Sicherheitsraum kann in einem zweigleisigen Betrieb nicht hergestellt werden.
- Die Schutzmaßnahmen gegen das Bestehenbleiben gefährlicher Berührungsspannungen bei Fahrdrahttriss sind nicht für den Fahrgastbetrieb geeignet.
- Im Tunnel gibt es keine Sicherheitsbeleuchtung.
- Im Tunnel ist keine ausreichende Fluchtwegbeschilderung vorhanden.
- Die Strecken im Tunnel sind nicht mit Zugsicherungsanlagen ausgerüstet.
- Die Brandschutzmaßnahmen sind nicht für den Fahrgastbetrieb geeignet.

Da eine Ertüchtigung des bestehenden Tunnels zwischen der Allersberger Straße und der Bayernwanne wirtschaftlich nicht darstellbar war, musste bereits 12.12.2010 der Fahrgastbetrieb eingestellt

werden. Der Straßenbahnbetrieb im Tunnel von der Bayernwanne in Richtung Bauernfeindstraße wurde bereits 1972 im Zuge des U-Bahnbaus eingestellt. Diese Tunnelanlage befindet sich nicht mehr im Besitz der Stadt Nürnberg. Sie wird zwischenzeitlich anderweitig genutzt und steht nicht mehr zur Verfügung.

Eine Wiedernutzbarmachung der bestehenden Tunnelinfrastruktur ist mit erheblichen finanziellen Aufwänden verbunden. Mit den bestehenden Tunnelquerschnitten kann eine Genehmigung für einen zweigleisigen Fahrgastbetrieb nicht erteilt werden. Dies gilt insbesondere auch für Überlegungen, mittels Gleiskreuzungen und Linksverkehr im Tunnel die Anforderungen an den Platzbedarf hinsichtlich der erforderlichen Sicherheitsräume zu reduzieren. Der Sicherheitsraum darf sich nicht im Gleisbereich befinden. Für die Abwicklung der Nachfragespitzen der neuen Universität im Brunecker Areal ist die Gleiskapazität ausreichend zu dimensionieren, so dass in den Hauptverkehrszeiten ein 5-Minuten-Takt zur Universität gefahren werden kann. Dies erfordert aufgrund der Streckenlänge der beiden Tunnelstrecken inkl. Bayernwanne von mehr als einem Kilometer zur Vermeidung von betrieblichen Einschränkungen eine Zweigleisigkeit.

Ein neues Tunnelbauwerk zur direkten Unterquerung der Frankenstraße und der Südkaserne, um die maximale Erschließungswirkung zu erzielen, würde auf Höhe der Frankenstraße einen unterirdischen Bahnhof zur Verknüpfung mit den Buslinien auf der B4R (Linien 45 und 65) erfordern. Hierfür sind im Vergleich zu einer höhengleichen Kreuzung der Frankenstraße zwischen Allersberger Straße und Z-Bau erheblich höhere Investitionskosten erforderlich. Da insbesondere die Leistungsfähigkeit der höhengleichen Kreuzung entsprechend der vorliegenden Analysen gegeben ist, ist die Förderfähigkeit eines derartigen Tunnelbauwerks im Rahmen der herkömmlichen Förderinstrumente nach Einschätzung der VAG nicht gegeben. Hier greift die Verpflichtung der öffentlichen Hand zu einem sparsamen Mitteleinsatz. Hinzu kommt, dass der Unterhalt eines solchen Bauwerks auf Dauer erhebliche Finanzmittel binden würde.

Die bei der VAG im Einsatz befindlichen Straßenbahnfahrzeuge erfüllen nicht die Anforderungen für einen Einsatz im Fahrgastbetrieb auf Tunnelstrecken. Insbesondere die in den Fahrzeugen eingesetzten Materialien entsprechen nicht den erforderlichen Brandschutzklassen. Die Materialien können in den Bestandsfahrzeugen nicht ausgetauscht werden. Auch sind für die Befahrung der Tunnelbauwerke Zugsicherungssysteme erforderlich. Derartige Systeme sind weder strecken- noch fahrzeugseitig vorhanden. Auch für die derzeit laufende Beschaffung von Neufahrzeugen wurde aus Kostengründen auf eine entsprechende Ausrüstung der Straßenbahnfahrzeuge verzichtet. Dies bedeutet, dass für einen Tunnelbetrieb sowohl die Bestandsfahrzeuge wie auch die derzeit ausgeschriebenen Fahrzeuge im Rahmen einer Neubeschaffung zu ertüchtigen bzw. zu ersetzen wären. In der Summe würde dies alleine auf Fahrzeugseite zusätzliche Investition in dreistelliger Millionenhöhe erfordern.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach den vorläufigen Ergebnissen der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Straßenbahnverlängerung in das Brunecker Areal bis zum U-Bahnhof Bauernfeindstraße weder in einer Variante mit Sanierung und Ertüchtigung der bestehenden Tunnelanlagen noch bei einem Tunnelneubau mit optimierter Streckenführung ein förderfähiger Nutzen-Kosten-Faktor erwartet werden kann. Dies ist insbesondere der Tatsache geschuldet, dass die untersuchte höhengleiche Trassenführung der Straßenbahn die Leistungsfähigkeit der Frankenstraße nicht beeinträchtigt. Eine Tunnellösung ist technisch und verkehrlich daher nicht erforderlich. Sie generiert darüber hinaus einen geringwertigeren verkehrlichen Nutzen (Trasse entlang der Münchner Straße), da sie das Brunecker Areal außerhalb des Erschließungspotenzials anbindet, bzw. allenfalls eine gleichwertige verkehrliche Wirkung (Trasse unter Bundesamt). Entsprechend dem Grundsatz des sparsamen Mitteleinsatzes bei öffentlichen Geldern ist bei gleichwertigem Nutzen die kostengünstigste Variante zu bevorzugen.

Somit gefährdet die weitere Verfolgung einer Tunnellösung grundsätzlich die von Ministerpräsident Söder am 09.10.2018, anlässlich der Grundstücksübergabe für die neue Universität, geforderte möglichst baldige gute ÖPNV-Anbindung des Geländes.

Freundliche Grüße

VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



John Borchers

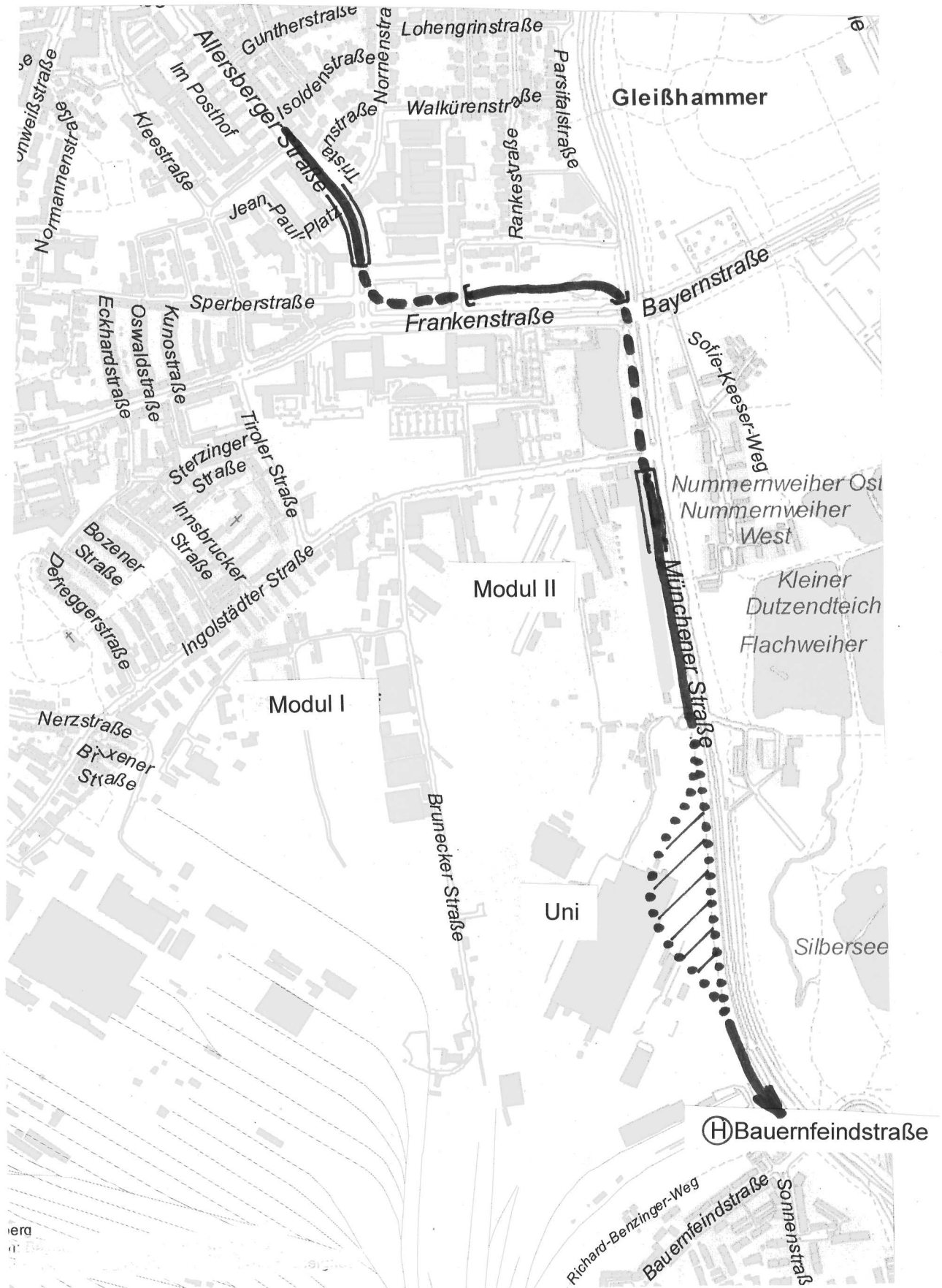
i. A.



Michael Weiss

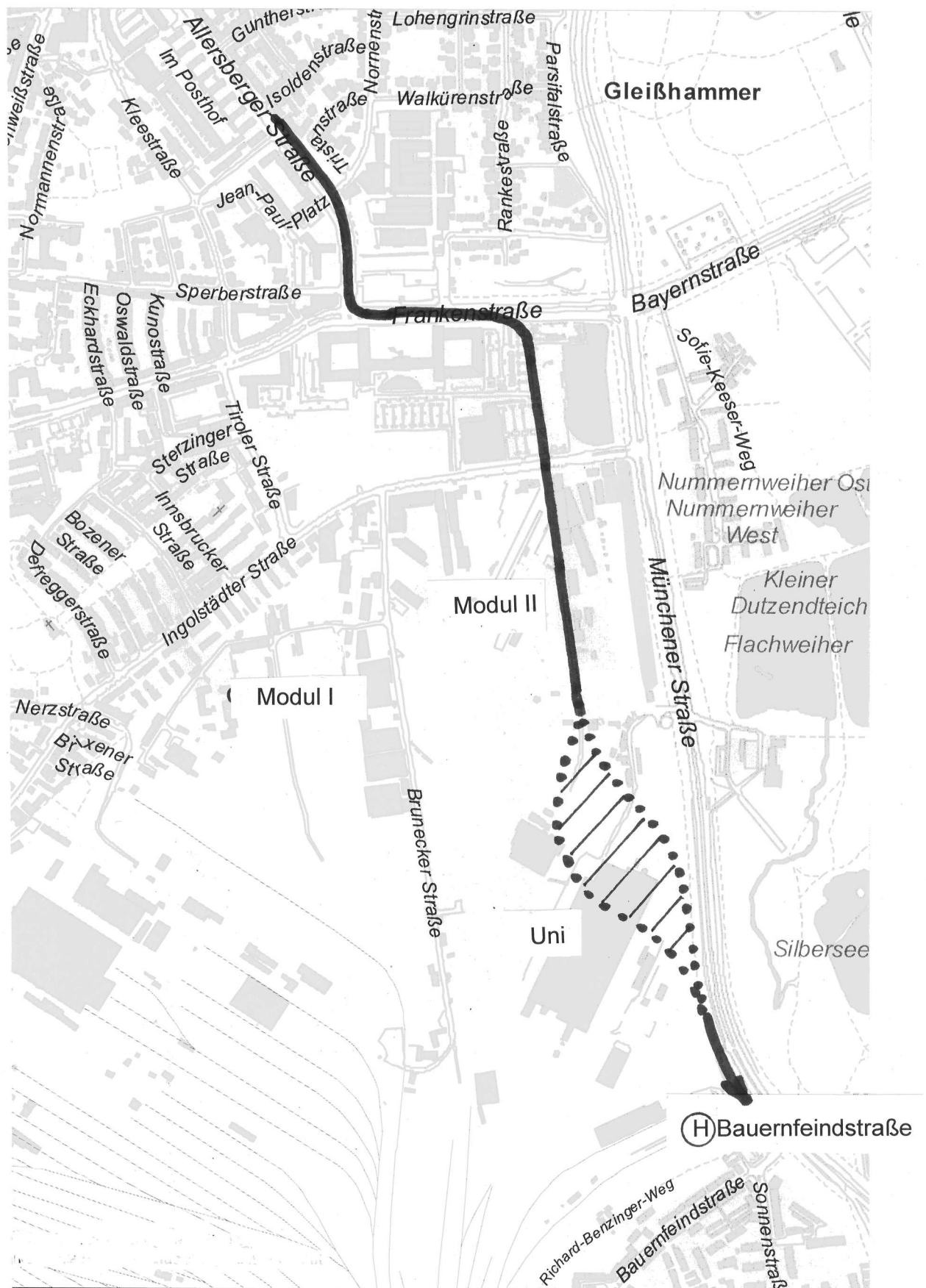
Abgewogene Alternativtrassen für die Straßenbahn zum Areal Brunecker Straße

Variante 1 Tunnel entlang Münchener Straße



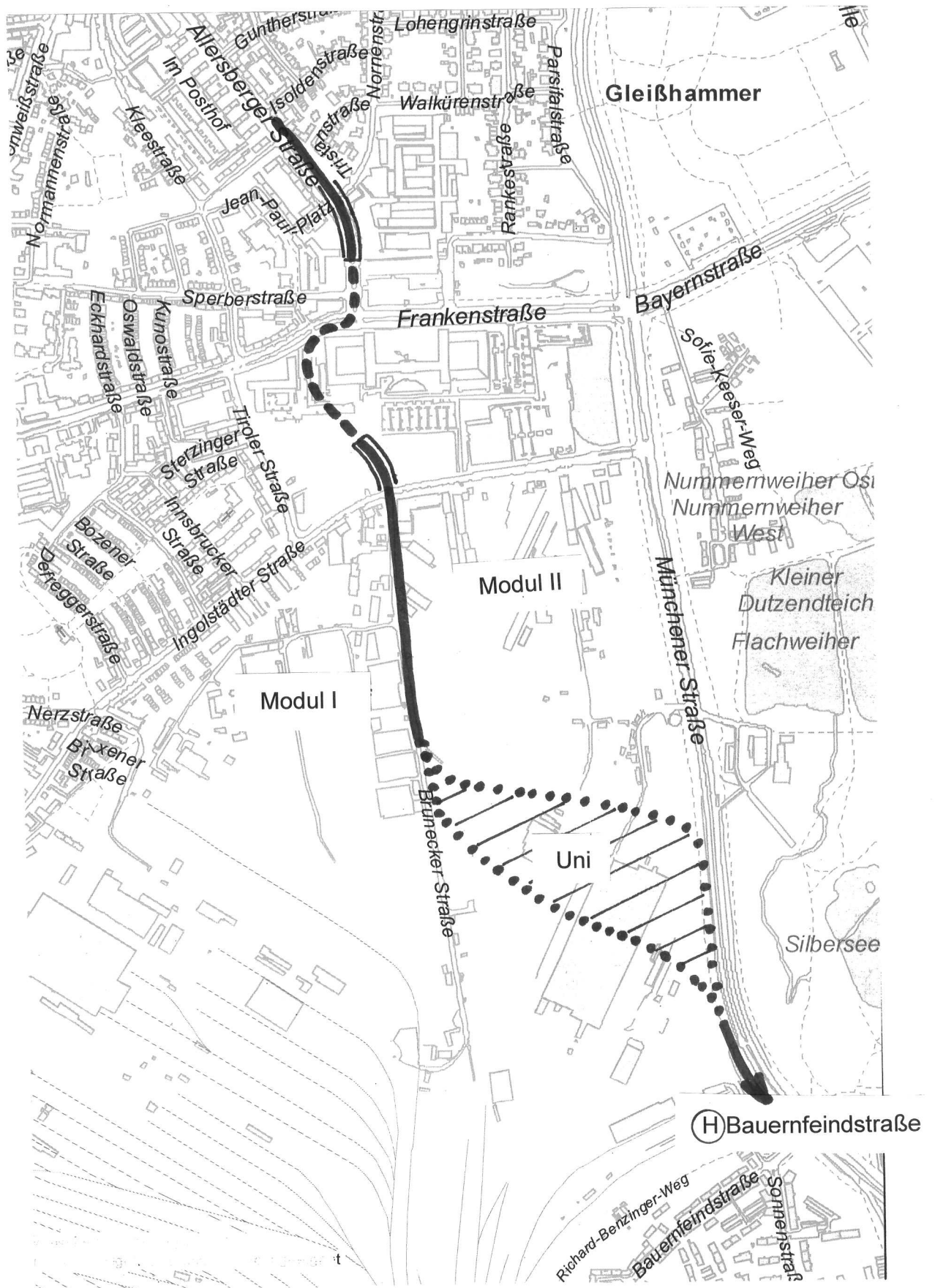
Abgewogene Alternativtrassen für die Straßenbahn zum Areal Brunecker Straße

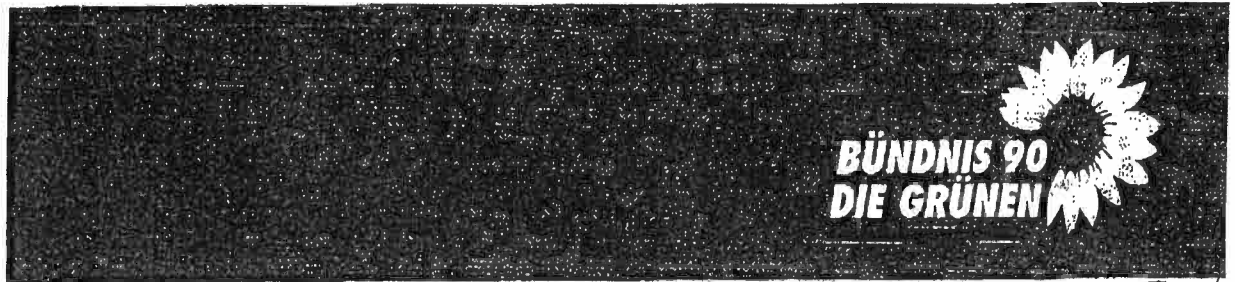
Variante 2 XXXLutz-Areal durchqueren



Abgewogene Alternativtrassen für die Straßenbahn zum Areal Brunecker Straße

Variante 3 Tunnel auf der Trasse der Vorzugsvariante





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, 30.7.2018

AFV *BM*

OBERBÜRGERMEISTER		
30. JULI 2018		
<i>VII</i>	1 Zur Kls.	3 Zur Stellungnahme
<i>IV</i>	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

12.84

Benennung einer Fläche nach Magnus Hirschfeld

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

am 27. Juni 2013 wurde eine Gedenk- und Informations-Stele für die homosexuellen Opfer des NS-Regimes eingeweiht. Zusammen mit einem Pflanzbeet entstand dort ein kleines Ensemble der Erinnerung. Dieser Erinnerungsort liegt auf einer bisher namenlosen Fläche zwischen Frauentorgraben, Grasersgasse und Frauentormauer nahe dem Sterntor. Das Bündnis gegen Trans- und Homophobie schlägt in seinem Schreiben vom 26.6.2018 vor, den Platz nach dem bekannten Sexualwissenschaftler Dr. Magnus Hirschfeld (1868-1935) zu benennen und ihn gestalterisch aufzuwerten. Der Platz ist sowohl bei der der queeren Szene in Nürnberg fest etabliert und wird auch im Rahmen von Stadtrundgängen häufig besucht.

Wir unterstützen den Vorschlag des Bündnisses und stellen zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden Antrag:

- Die oben benannte Fläche zwischen Frauentorgraben, Grasersgasse und Frauentormauer wird nach Magnus Hirschfeld zu benannt und gestalterisch aufgewertet.

Mit freundlichen Grüßen

Elke Leo

Elke Leo
Stadträtin

Andrea Bielmeier

Andrea Bielmeier
Stadträtin



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sternegasse" nach Magnus Hirschfeld

Anlagen:

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.07.2018
Entscheidungsvorlage
Lageplan

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, den Platz um die Gedenkstele für homosexuelle Opfer des NS-Regimes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sternegasse" als "Magnus-Hirschfeld-Platz" zu benennen.

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 DIP 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:

Würdigung eines Menschen, der wegen seiner wissenschaftlichen Arbeit in der
Sexualforschung und seiner sexuellen Orientierung verfolgt wurde.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung des Platzes um die Gedenkstele für homosexuelle Opfer des NS-Regimes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sternngasse" als "Magnus-Hirschfeld-Platz".

Entscheidungsvorlage

Am 30.07.2018 stellte die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen den Antrag, den Platz um die Gedenkstele für homosexuelle Opfer des NS-Regimes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sternngasse" nach Magnus Hirschfeld zu benennen. Auch das Bündnis gegen Trans- und Homophobie schlug dies mit Schreiben vom 26.06.2018 vor.

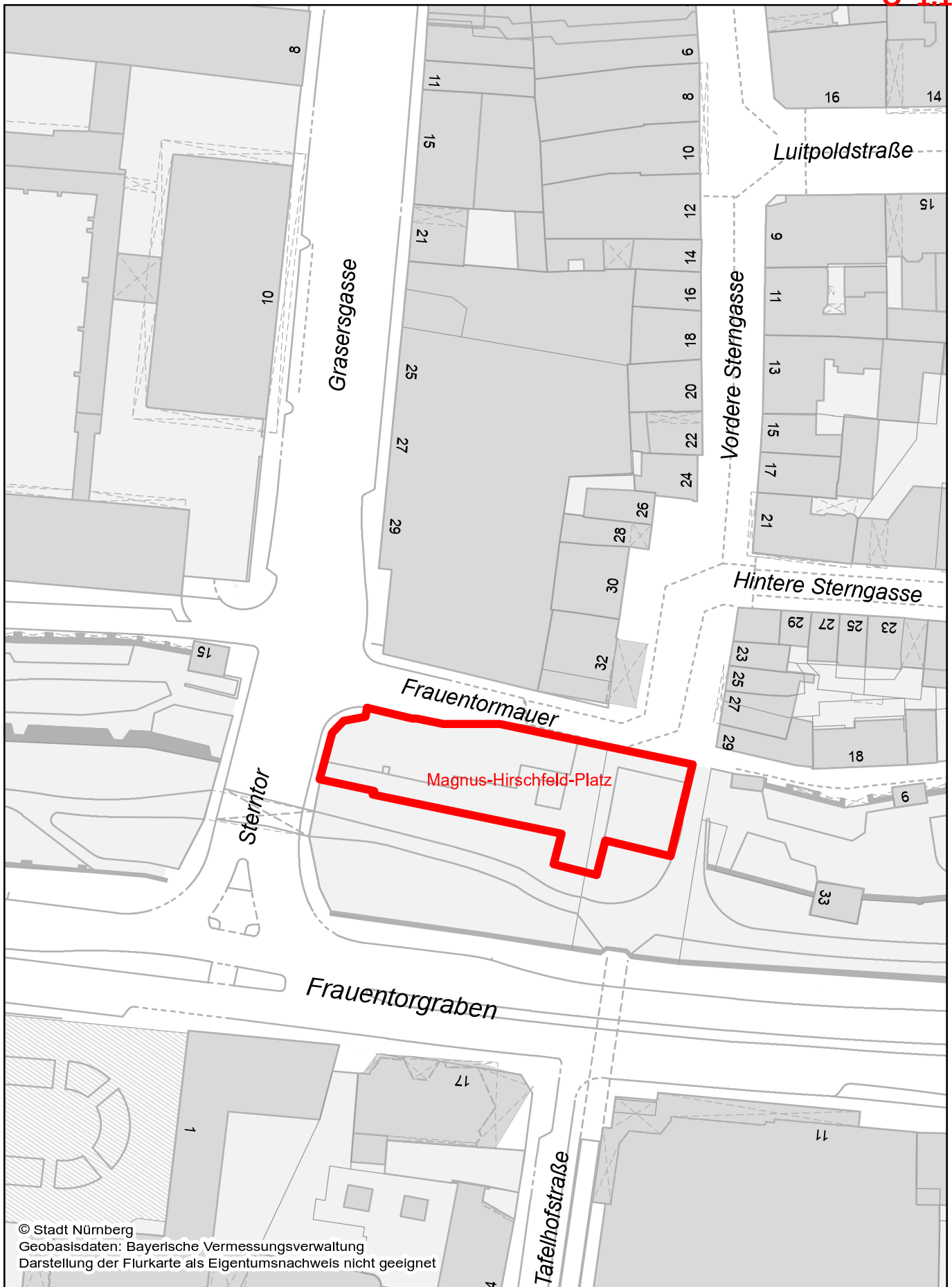
Magnus Hirschfeld (* 14. Mai 1868 in Kolberg (heute: Kołobrzeg, Polen); † 14. Mai 1935 in Nizza, Frankreich) war ein deutscher Arzt, Sexualwissenschaftler und Mitinitiator der ersten Homosexuellen-Bewegung. Er setzte sich mit dem von ihm gegründeten „Wissenschaftlichen-Humanitären Komitee“ u.a. für die Abschaffung des § 175 StGB ein. Im Jahr 1919 eröffnete er das Institut für Sexualwissenschaft, die weltweit erste Einrichtung dieser Art. Im Jahr 1933 wurde die Schließung des Instituts durch die Nationalsozialisten angeordnet, und die Bücher und Schriften der Institutsbibliothek am 10. Mai 1933 auf dem Berliner Opernplatz verbrannt.

Im Jahr 1931 nahm Hirschfeld eine Einladung zu Vorträgen in die Vereinigten Staaten an. Er betrat nie mehr deutschen Boden, sondern blieb im Exil, zunächst in Zürich und Ascona in der Schweiz, dann in Paris und Nizza, wo er 1935 starb.

Es wird vorgeschlagen, den Platz um die Gedenkstele für homosexuelle Opfer des NS-Regimes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sternngasse" als

"Magnus-Hirschfeld-Platz"
nach Magnus Hirschfeld (1868 bis 1935)

zu benennen.



© 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 12.02.2019

Ersteller Auer, Eva

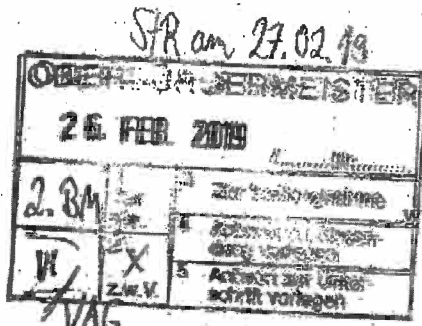


Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg



Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 58
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 09 11 231 - 2907
Telefax: 09 11 231 - 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

26.02.2019
Kriegelstein / Sendner

Verkehrsführung während der Bauarbeiten in der Äußeren Laufer Gasse

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

derzeit werden an städtischen Gebäuden in der Äußeren Laufer Gasse mehrere Baumaßnahmen gleichzeitig durchgeführt, so z.B. die Sanierung des ehemaligen Liegenschaftsamtes oder die Herstellung der Barrierefreiheit für das Einwohneramt. Durch die Baumaßnahmen wird eine Spur der Äußere Laufer Gasse in Anspruch genommen und ist für den Verkehr blockiert. Die Engstelle musste bis vor kurzem „auf Sicht“ durchfahren werden, dies führte zu gefährlichen Begegnungssituationen und oft minutenlangem Stillstand dort. Auch der Linienverkehr der VAG ist betroffen und die Linien 36 und 94 können ihre Taktzeiten häufig nicht mehr bedienen.

Bereits im SÖR-Ausschuss am 31.01.2019 stellte die CSU-Stadtratsfraktion daher den Antrag, für die Dauer der Baustelle die ursprüngliche Einbahnregelung dort wiederherzustellen. Dies wurde abgelehnt und SÖR wollte das Verkehrsproblem durch eine Lichtsignalanlage lösen. Diese ist nun seit mehr als 2 Wochen in Betrieb und regelt die Durchfahrt der mehrere hundert Meter langen Engstelle. Täglicher Stau, gefährliche Situationen und Verspätungen im Busverkehr können dadurch jedoch offensichtlich nicht verhindert werden.

Die Wiedereinführung der Einbahnregelung für die Dauer der Bauarbeiten würde sowohl für die VAG als auch den Individualverkehr eine deutliche Entlastung ermöglichen.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung in der Sitzung Stadtrates am 27.02.2019 folgenden

Dringlichkeitsantrag:

- Die VAG berichtet, welche Auswirkungen die Baustellensituation auf die Taktzeiten der Buslinien hat. Können die Einsparungen im Linienverkehr – mit denen seinerzeit für die Einführung der Gegenfahrspur argumentiert wurde – noch erreicht werden?
- Die Verwaltung stellt für die Bauzeit an den Ämtergebäuden in der Äußeren Laufer Gasse die ursprüngliche Einbahnregelung wieder her.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Fraktionsvorsitzender der



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Aufwertung der Wölckernstraße zwischen Allersberger Straße und Pillenreuther Straße

Anlagen:

Entscheidungsvorlage
Straßenplan Nr. 2.2223.2.2

Sachverhalt (kurz):

Die Verwaltung beabsichtigt, die heute stark von Fahrbahnen dominierte Wölckernstraße durch veränderte Markierungen, 20 mobile Baumstandorte und eine Ordnung bzw. Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs aufzuwerten. Es wird eine Steigerung der Attraktivität des Streckenabschnitts der wichtigen Ost-West-Achse in der Südstadt erwartet, die den schwächeren Verkehrsteilnehmern, den Anwohnern und den Gewerbetreibenden in der Straße zugute kommt.

Die Maßnahme wird über verkehrsrechtliche Anordnung umgesetzt und die benötigten Mittel in Höhe von rd. 120.000 € aus dem Ansatz „Um und Ausbau im laufenden Jahr“ P5414500000U finanziert.

Auf die Entscheidungsvorlage wird verwiesen.

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>	120.000 €	<u>Folgekosten</u>	9.500 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	120.000 €	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:
P541450000U

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 DIP 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:

Mobilitätseingeschränkte Personen können die breiteren Gehwege besser nutzen. Die Sichtverhältnisse an Einmündungen und Grundstückszufahrten verbessern sich.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Umgestaltung der Wölckernstraße mit mobilen Bäumen und verändertem ruhenden Verkehr zwischen Allersberger Straße und der Pillenreuther Straße gemäß Plan Nr. 2.2223.2.2 vom 15.01.2019 mit letzter Änderung vom 11.02.2019.

Aufwertung der Wölckernstraße zwischen Allersberger Straße und Pillenreuther Straße

Entscheidungsvorlage

Ausgangslage

Die Wölckernstraße verläuft als Teil der zentralen Ost-West-Achse mitten durch die Südstadt und reicht von der Kreuzung Allersberger Straße bis zum Aufseßplatz westlich der Pillenreuther Straße. In den Jahren 1872/73 erstmals ausgebaut wurde die Pillenreuther Straße nach einem Plan von 1956 als breiter Querschnitt im Hinblick auf einen stark ansteigenden fließenden Verkehr konzipiert. Schon damals wurde ein Fahrbahnquerschnitt von ca. 13m bis 14m festgelegt und überbreite Gehwege bzw. Vorgärten zurückgebaut und Grundstücke erworben. Alte Luftbilder zeigen einen Querschnitt ohne markierte Vierstreifigkeit und mit einigen wenigen parkenden Fahrzeugen am rechten Fahrbahnrand.

Im Laufe der Zeit hat sich die verkehrliche Nutzung mehr und mehr in Richtung Laden und Liefern sowie Parken verschoben. Mit Verlängerung der U-Bahn bis zum Aufseßplatz im Jahr 1976 wurden hinsichtlich einer Ordnung des Verkehrs insgesamt und hinsichtlich Verbesserungen für die Straßenbahn, deren Angebot bedingt durch den U-Bahn-Endhalt verdichtet werden sollte, ein Markierungsplan erstellt und am 29.04.1976 im AfV beschlossen. Dabei wurde ein durchgehend vierstreifiger Querschnitt angestrebt, der jedoch in den laufenden Jahren durch Anpassungen bzw. Neuschaffung verschiedener Haltestelleninseln unterbrochen wurde. Gleichzeitig wurde die bis heute geltende Parkregelung „halb am Gehweg“ angeordnet.

Bedingt durch die steigenden Breiten der Personenkraftwagen und eine immer stärkere Nutzung des Automobils in den 70er und 80er Jahren wurden die Missstände im Straßenraum immer größer. Besonders das Halten in zweiter Reihe führte mehr und mehr zu Problemen in der Verkehrsabwicklung. Darunter leiden bis heute insbesondere die schwachen Verkehrsteilnehmer und die Straßenbahn. Im Zuge der Schließung des Kaufhofs am Aufseßplatz wurden erste Forderungen nach einer Aufwertung der Straßen in der Südstadt laut.

Gestalterisch gibt es in der Wölckernstraße keinen einzigen Baum. Außerdem ist der Straßenraum proportional ungünstig aufgeteilt. Eine überproportionierte Fahrbahn quetscht die Nutzungen "Ruhender Verkehr" und "Laufen" zu weit an den Rand. Auslagen der Geschäfte und eine gewisse Aufenthaltsfunktion leiden darunter, so dass die Nutzung der Straße für Niemanden, auch - bedingt durch die missbräuchliche Nutzung einschließlich Kraftfahrer - angenehm oder gar attraktiv ist.

Planung

Die Verwaltung beobachtet die Missstände mit steigender Sorge in verkehrlicher und städtebaulicher Hinsicht. Mit Schließung des Kaufhofs am Aufseßplatz wurden erste konzeptionelle Überlegungen für eine Aufwertung angestellt. Dabei wurde klar, dass die Spartenlage so dicht ist, dass Baumpflanzungen kaum möglich sind. Ein besonderer Bahnkörper für die Straßenbahn - eine Überlegung in den 80er Jahren - wurde auch nicht ernsthaft angedacht, weil dieser weder durchgehend erforderlich ist und auch die Aufteilung der Flächen auf die verschiedenen Nutzungen noch mehr zulasten der Randbereiche entwickelt werden müsste. In den wichtigen Bereichen sind Abmarkierungen der Gleise bereits vorhanden oder werden im gesamten Straßenzug Landgraben- und Wölckernstraße noch behutsam ergänzt. Der unter den gegebenen Randbedingungen machbare Qualitätsstandard für den Straßenbahnverkehr wird durch signaltechnische Maßnahmen, die vor ca. 15 Jahren realisiert wurden, erreicht und nach Möglichkeit weiter verbessert. Wesentliches Element ist dabei die Freihaltung des Straßenraums vor einem in den Streckenabschnitt einfahrenden Zug (dynamische Pulkführung). Somit fiel die Entscheidung auf eine Herstellung städtebaulicher Proportionen und den Nutzungen entsprechende Verteilung des Straßenraums.

Wesentliche Bestandteile der Planung sind:

- Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf ca. 2/3 des bisherigen rechten Fahrstreifen und der Verbleib eines breiten Fahrstreifens, in dem Radfahrer überholt werden können und die Straßenbahn mitfährt,
- Die Aufstellung von 20 mobilen Bäumen zur Gliederung und Aufwertung des Straßenraums - auch in ökologischer Hinsicht,
- die Schaffung von Radstellplätzen über die gesamte Länge der Straße,
- und die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Bewirtschaftung der Stellplätze mit Parkscheinautomaten während der Ladenöffnungszeiten und Schaffung von Lieferzonen, insbesondere in Bereichen wo Halten in zweiter Reihe bisher den Verkehrsfluss von Autos und Straßenbahnen am meisten behinderte.

Die Maßnahme wurde innerhalb der Verwaltung, im Rahmen einer Begehung mit Einzelhändlern und auf einer öffentlichen Veranstaltung mit Darstellung der Planung, u.a. durch Visualisierungen, mit den Anwesenden abgestimmt. Die Planung wurde positiv aufgenommen.



Visualisierung Bestand



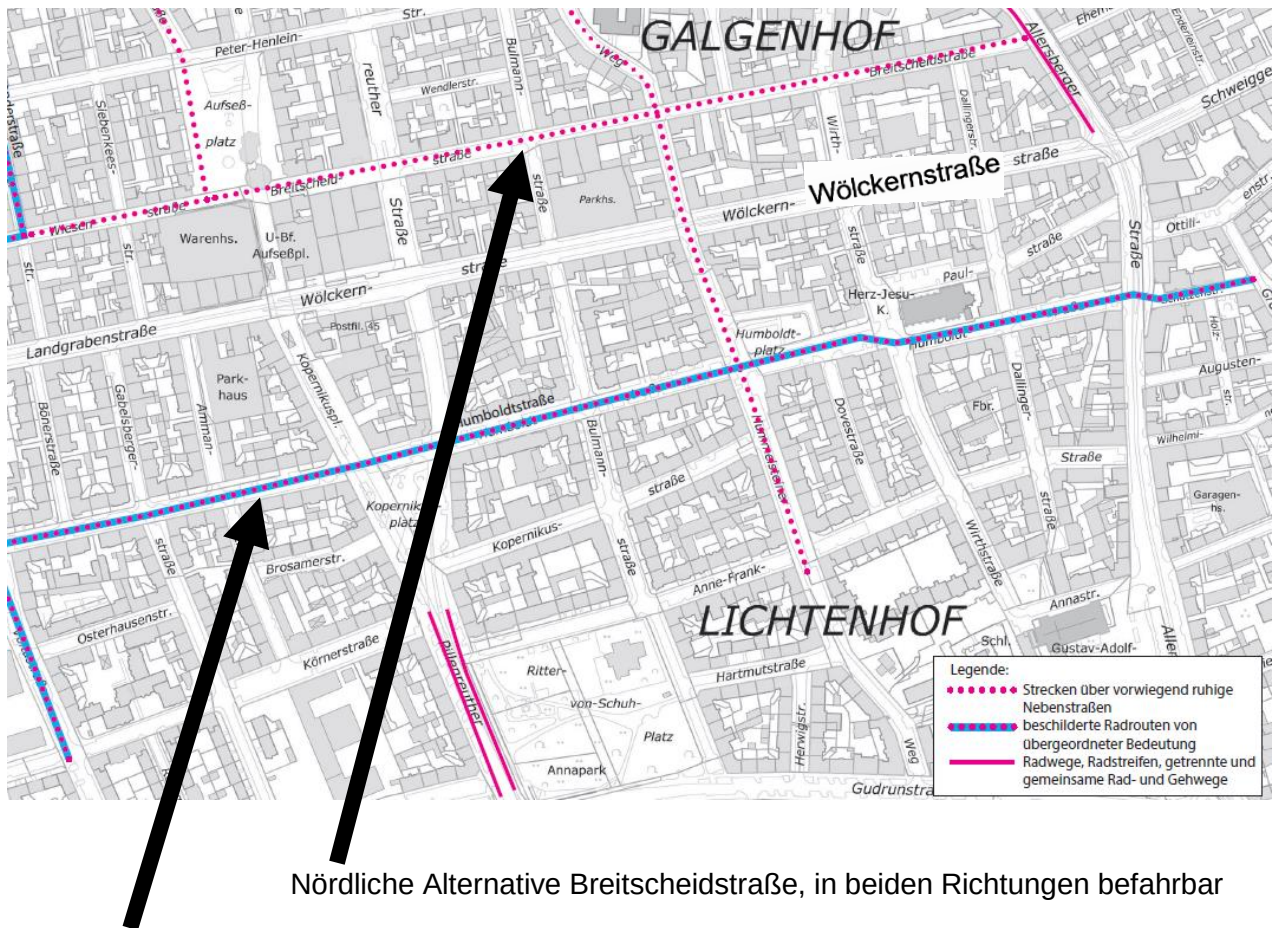
Visualisierung Planung mit mobilen Bäumen

Es wird erwartet, dass nach der Umsetzung durch besser mögliche Auslagen der Geschäfte, durch die bessere Erreichbarkeit mit Kraftfahrzeugen (Kurzzeitparken), Fahrrad und zu Fuß und einen besseren optischen Eindruck der Straße die Attraktivität dieses Bereichs für den Einzelhandel tendenziell steigen wird. Die Benutzung des Straßenraum durch schwächere Verkehrsteilnehmer wird angenehmer und sicherer. Tendenziell wird sich der Verkehrsfluss verstetigen und so die Lärm- und Abgasbelastung sinken.

Nachdem zunächst keinerlei bauliche Maßnahmen vorgesehen sind, bleibt Spielraum für zukünftige Entwicklungen.

Radverkehr

Für den Radverkehr ist auch zukünftig in der Wölckernstraße/Landgrabenstraße kein eigenes Angebot möglich. Der Querschnitt und dessen verkehrstechnische Rahmenbedingungen (Belastung, Abbieger, Straßenbahnbeschleunigung) lassen dies nicht zu. Deshalb hat die Verwaltung vor geraumer Zeit Parallelrouten ermöglicht, die im Fahrradstadtplan dargestellt sind:



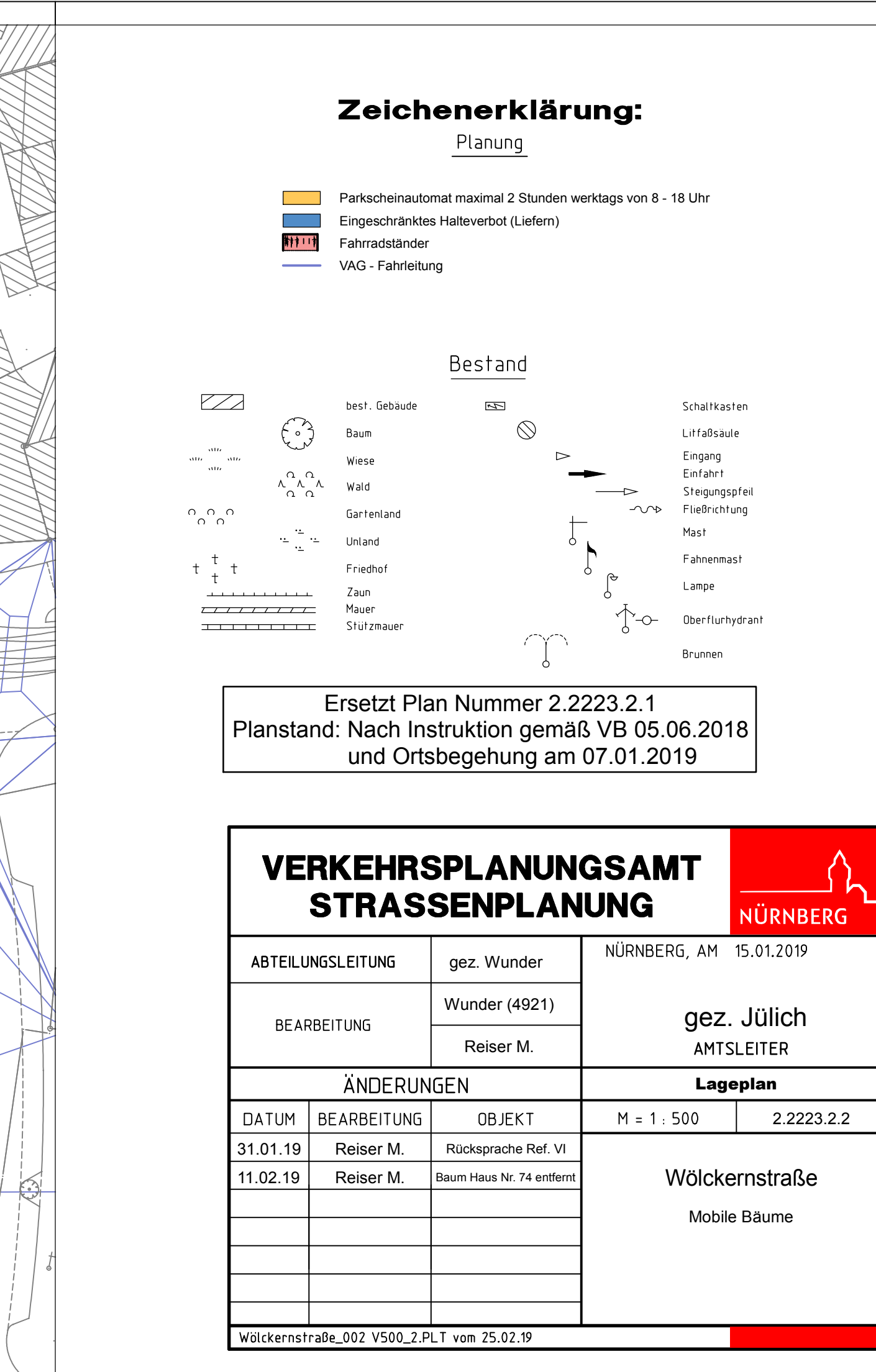
Die Humboldtstraße ist als zukünftige Fahrradstraße bereits in der Vorplanung, sie soll schnellstmöglich angegangen werden, um eine starke Ost-West-Route anbieten zu können. Allerdings sind damit Eingriffe in das Verkehrssystem verbunden, so dass die Humboldtstraße in der zweiten Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes umgesetzt werden soll.

Umsetzung und Finanzierung

Es ist beabsichtigt die Maßnahme in der zweiten Jahreshälfte 2019 zu realisieren. Die Auswirkung auf das Verkehrsgeschehen wird durch die Verwaltung beobachtet. Gegebenenfalls sind Korrekturen bei der Aufteilung der Parkierungsflächen bzw. den Markierungen möglich.

Die Maßnahme wird über verkehrsrechtliche Anordnung umgesetzt und die benötigten Mittel in Höhe von rd. 120.000 € aus dem Ansatz „Um und Ausbau im laufenden Jahr“ P541450000U finanziert.

=====



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

Sicherer Schulweg auf der Fürther Straße

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/ Die Grünen vom 07.02.2018

Anlagen:

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
Sachverhalt

Bericht:

Die Stadtratsfraktionen von Bündnis 90/ Die Grünen beantragt einen Bericht über die Schulwegsicherheit im Bereich der Fürther Straße und die Schulwegkarten.

Die Schulwegpläne werden im 2-Jahres-Turnus neu aufgelegt und über die Schulen an die Erstklässlerinnen und Erstklässler bzw. ihre Eltern bei der Schulanmeldung verteilt. Eine Überarbeitung durch Vpl zusammen mit SchA und der Polizei erfolgte 2019, ein Neudruck der Karten zuletzt im März 2019.

Die Kartenteile werden bei Anlass auch außerhalb des Turnus überarbeitet und sind dann in der aktuellen Fassung im Internet-Auftritt des Verkehrsplanungsamtes zum Herunterladen hinterlegt. Ein QR-Code auf dem Schulwegplan führt Nutzerinnen und Nutzer mobiler Endgeräte auf die entsprechende Seite
www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/schulwegkarten.html.

Die drei Verkehrsunfälle, bei denen Kinder beim Überqueren der Fürther Straße im Bereich zwischen Maximilianstraße und Plärrer betroffen waren, fanden an unterschiedlichen Stellen statt und hatten unterschiedliche Ursachen.

Im fraglichen Bereich der Fürther Straße ereignete sich bis zum Jahresende 2018 nur ein Unfall, der als Schulwegunfall definiert ist, am 13.12.2012. Der leider tödlich verlaufene Verkehrsunfall vom 16.07.2018 sowie der Unfall vom 18.02.2019 sind keine Schulwegunfälle, da sie außerhalb der Schulzeit stattfanden bzw. keine schulpflichtigen Kinder beteiligt waren. Der Unfall vom 05.02.2019 war ein Schulwegunfall und somit der zweite in dem untersuchten Abschnitt der Fürther Straße.

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 DIP 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:

Besondere, gruppenspezifische Nachteile oder Erschwernisse bestehen nicht.

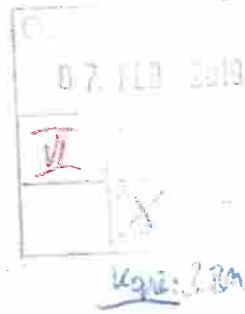
4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)☐☐☐



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, 07.02.2018

Sicherer Schulweg auf der Fürther Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zum zweiten Mal innerhalb weniger Wochen ist ein Schulkind in der Fürther Straße von einem Auto angefahren und schwer verletzt worden, zuletzt auf Höhe der Paumgartnerstraße. Dies ist eine erschreckende Häufung. Der Uhrzeit nach zu urteilen, handelt es sich um Unfälle auf dem Schulweg.

Der Stadt ist es ein wichtiges Anliegen, sichere Wege für Schülerinnen und Schüler aufzuzeigen. Sie bietet Schulwegkarten an, um vor allem Eltern von Grundschulkindern bei der Wahl eines sicheren Schulwegs zu unterstützen und über Gefahrenstellen zu informieren. Die im Internet abrufbaren Karten stammen allerdings aus dem Jahr 2015.

Die kürzlich passierten Unfälle sollten Anlass geben, zu überprüfen, wie die Schulwegsicherheit verbessert werden kann und ob verkehrliche Maßnahmen angebracht sind.

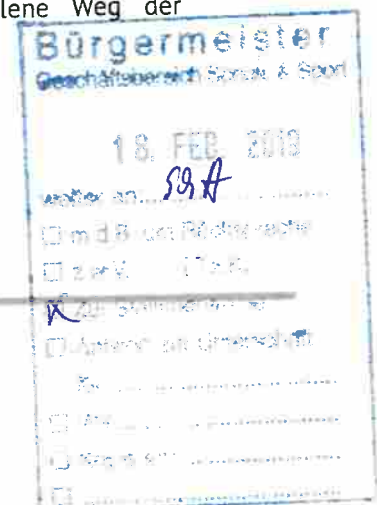
Vor diesem Hintergrund stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

1. Die Verwaltung zeigt auf, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fußgängerinnen in den betroffenen Bereichen der Fürther Straße zu verbessern.
2. Die Verwaltung berichtet, wann und in welchem Umfang die Karten für den sicheren Schulweg überprüft werden und ob der empfohlene Weg der verkehrlichen Situation noch angemessen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Elke Leo, Stadträtin

www.gruene.rathaus.nuernberg.de



Schulwegpläne und sicherer Schulweg auf der Fürther Straße hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 07.02.2018

Bericht

Schulwegpläne

Vpl erstellt in Zusammenarbeit mit SchA und dem Polizeipräsidium Mittelfranken sowie der Verkehrspolizeiinspektion Nürnberg die Nürnberger Schulwegpläne als Hilfsmittel für Kinder und Eltern der städtischen Grundschulen. Die Schulwegpläne dienen dazu, den Kindern und Eltern einen sicheren Schulweg auszuwählen, in dem sie durch die Schulwegpläne auf Gefahrenstellen hingewiesen werden und ihnen sichere Wege empfohlen werden. Die finale Auswahl des individuellen Schulweges liegt in der Verantwortung der Eltern als Erziehungsberechtigte ihres Kindes.

Die Schulwegpläne werden über die Schulen an die Erstklässlerinnen und Erstklässler im Rahmen der Schulanmeldung verteilt. Darüber hinaus sind sie in der aktuellen Fassung über den Internet-Auftritt des Verkehrsplanungsamtes zum Herunterladen hinterlegt. Ein QR-Code auf dem Schulwegplan führt Nutzerinnen und Nutzer mobiler Endgeräte auf die entsprechende Seite www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/schulwegkarten.html.

Vpl überarbeitet die Schulwegpläne regelmäßig in Zusammenarbeit mit den beteiligten Dienststellen, über die sowohl die Schulen als auch die Verkehrserzieherinnen und Verkehrserzieher der Verkehrspolizeiinspektion beteiligt sind.

Der Kartenteil der Schulwegpläne wird – auch außerhalb des Turnus - stets dann erneuert, wenn sich hier Veränderungen ergeben. Dies können z. B. Erkenntnisse über neu aufgetretene Gefahrenstellen (wie z. B. Bahnübergänge an der Gräfenbergbahn) oder neu geschaffene sichere Querungsstellen (z. B. neue Lichtsignalanlagen, Fahrbahnleiter) sein. Die Änderungen im Kartenteil werden unverzüglich online gestellt und können über die digitale Version abgerufen werden.

Eine Printversion der Schulwegkarten wird im 2-Jahres-Turnus aufgelegt und an die Schulen verteilt. Ein Neudruck der Pläne erfolgte in den Jahren 2015, 2017 und 2019, der nächste ist für 2021 geplant. Exemplare der auch redaktionell überarbeiteten Pläne liegen im Sitzungssaal zur Mitnahme aus. Bürgerinnen und Bürger können im Einzelfall beim Verkehrsplanungsamt Exemplare anfordern.

Schulwegsicherheit in der Fürther Straße

Die Schulwege im Bereich der Fürther Straße sind – trotz des aktuell thematisierten Unfallgeschehens – als relativ sicher anzusehen.

Die Fürther Straße ist im thematisierten Abschnitt die Verbindung zwischen den Bundesstraßen 4R und 8 sowie dem Verkehrsknotenpunkt Plärrer, mithin eine verkehrlich hoch belastete örtliche Hauptverkehrsstraße. Sie wurde im wesentlichen Ende der 1970er/ Anfang der 1980er Jahre im Zuge des U-Bahnbaus umgebaut und weist beiderseits breite, boulevardähnliche Gehwege mit Radverkehr und einen 3 bis 4 streifigen Fahrbahnquerschnitt auf. Die Straße weist eine Verkehrsbelastung von ca. 24.000 bis 25.500 Fahrzeugen in 16 Stunden bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 2,5-3,0% auf. Die Verkehrsbelastung ist seit Jahren ziemlich konstant.

Es sind eine Vielzahl von Querungsmöglichkeiten (Lichtsignalanlagen, Mittelinseln, U-Bahnunterführungen) vorhanden. Diese ermöglichen auch den schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Radfahrer und Fußgänger die Fahrbahnen der Fürther Straße sicher zu queren.

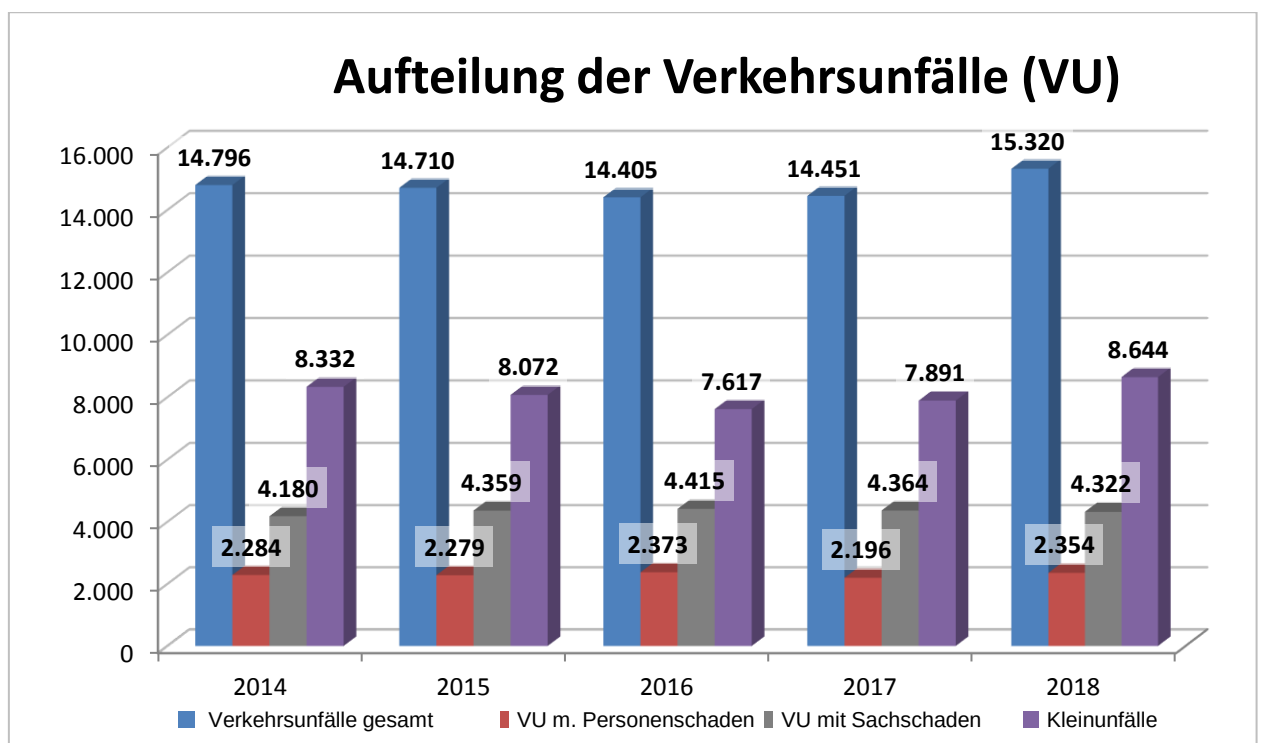
Die Stadt Nürnberg hat das Unfallgeschehen zusammen mit den Dienststellen des Polizeipräsidiums Mittelfranken eingehend analysiert und sich die Unfallmeldungen mit Sachverhalt vorlegen lassen.

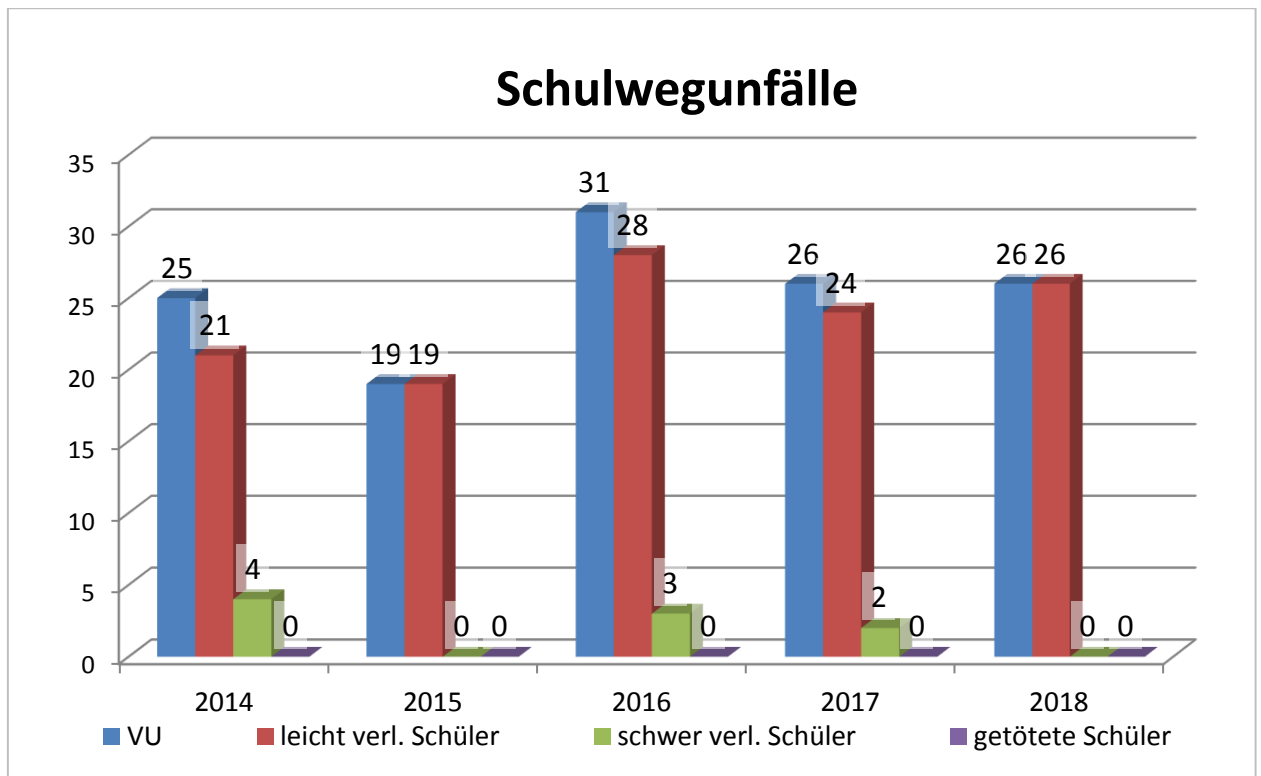
Die drei Verkehrsunfälle, bei denen Kinder beim Überqueren der Fürther Straße im Bereich zwischen Maximilianstraße und Plärrer betroffen waren, fanden an unterschiedlichen Stellen statt und hatten unterschiedliche Ursachen.

Im fraglichen Bereich der Fürther Straße ereignete sich bis zum Jahresende 2018 nur ein Unfall, der als Schulwegunfall definiert ist, am 13.12.2012. Damals überquerte ein damals 11jähriger Schüler die Fürther Straße an der Fußgängerfurt westlich der Preißlerstraße bei ROT und wurde von einem Kfz erfasst. Der Schüler wurde schwer verletzt.

Der leider tödlich verlaufene Verkehrsunfall vom 16.07.2018 sowie der Unfall vom 18.02.2019 sind keine Schulwegunfälle, da sie außerhalb der Schulzeit stattfanden bzw. keine schulpflichtigen Kinder beteiligt waren. Der Unfall vom 05.02.2019 war ein Schulwegunfall und somit der zweite in dem untersuchten Abschnitt der Fürther Straße.

Generell sind Schulwegunfälle glücklicherweise im Stadtgebiet Nürnberg im Vergleich zum Verkehrs- und Unfallgeschehen eher selten, wie der Blick auf die polizeiliche Unfallstatistik zeigt:





Quelle: Unfallbericht 2018 des Polizeipräsidiums Mittelfranken für die Stadt Nürnberg

In den letzten Jahren wurden auf dem Weg zwischen Schule/ Hort und Elternhaus keine Kinder mehr bei Verkehrsunfällen getötet, in 2018 auch nicht schwer verletzt. Als schwer verletzt gilt ein Unfallopfer nach der gesetzlichen Definition, wenn es für mehr als 24 Stunden in das Krankenhaus aufgenommen wurde.

Aus den Unfalldaten für die Fürther Straße gehen auch keine Hinweise hervor, dass es im Abschnitt von Plärrer bis Maximilianstraße zu vermehrten Unfällen mit Fußgängern kommt. In den letzten 5 Jahren haben sich zwischen 3 und 6 Unfälle/ Jahr - insgesamt 23 Unfälle - ereignet. Die Unfallzahlen mit Fußgängern sind rückläufig. Sie lassen sich auch nicht auf einzelne Örtlichkeiten festlegen und sind durch unterschiedliches Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zurückzuführen. 12 Unfälle wurden von den Fußgängern hauptursächlich verursacht. Dabei wurden 12 Fußgänger leicht, 5 Fußgänger schwer verletzt und ein Fußgänger getötet.

Die 18 Unfälle, die durch Überschreiten der Fahrbahn (Typ 4), bedingt waren, ereigneten sich in der Zeit von 2010 bis 2018 an unterschiedlichen Stellen des ca. 800m langen Untersuchungsgebietes. Eine Häufung von 2 und mehr gleichartigen Unfällen ist an keiner Stelle zu verzeichnen. Die Entfernung der Unfallstellen beträgt zwischen Unfallstelle 1 (tödlicher VU vom 16.07.2018) und 2 (VU vom 05.02.2019) ca. 420m, zwischen Unfallstelle 2 und 3 (VU vom 18.02.2019) ca. 500m. Zwischen Unfallstelle 1 und 3 liegen damit ca. 920m.

Die drei Verkehrsunfälle, bei denen Kinder beim Überqueren der Fürther Straße im Bereich zwischen Maximilianstraße und Plärrer betroffen waren, fanden an unterschiedlichen Stellen statt und hatten unterschiedliche Ursachen.

- Das Kind, das am 16.07.2018 tödlich verunglückte, lief nachmittags, abseits gesicherter Querungsstellen, durch stadtauswärts aufgestaute Fahrzeuge in den Gegenverkehr. Der Unfall wäre unter Umständen bei geringerer Geschwindigkeit harmloser verlaufen.
- Den Unfall vom 05.02.2019 verursachte ein Kraftfahrer durch sein Fehlverhalten, der im Kreuzungsbereich hinter einem Linksabbieger wartend in stadtauswärtiger Richtung unterwegs war. Als der Linksabbieger die Kreuzung verlassen hatte und der wartende Kraftfahrer wieder anfuhr, hatte das querende Kind bereits GRÜN.

- Der jüngste Unfall ereignete sich am 18.02.2019 als ein die Fahrbahn querendes Kind von einem Kfz an einem signalisierten Überweg erfasst wurde. Das Kind erlitt dabei Prellungen und eine Gehirnerschütterung. Entgegen erster Annahmen, der VU sei durch das Fehlverhalten des Kindes, welches bei ROT auf die Fahrbahn lief, bedingt, hat sich zwischenzeitlich herausgestellt, dass die im Osten tiefstehende Sonne die Kraftfahlerin blendete und diese die LSA übersah und bei ROT fuhr. Die Schülerin überquerte die Fahrbahn bei GRÜN.

Es wurden folgende kurzfristige Abhilfemaßnahmen eingeleitet:

Die in der Fürther Straße installierten Lichtsignalanlagen sind gemäß der bundeseinheitlichen Richtlinie für Lichtsignalanlage (RiLSA) installiert und die Ausstattung, Funktion und Lage sind nicht kausal für das vom Beschwerdeführer angesprochene Unfallgeschehen. Bei der Lichtsignalanlage (LSA 128), an der der VU vom 18.02.2019 passierte, wurde am darauf folgenden Tag zur gleichen Uhrzeit bei identischem Sonnenstand eine Besichtigung durchgeführt, um die Sichtverhältnisse zu prüfen. Zwischenzeitlich wurde veranlasst, dass an den Signalgebern in Fahrtrichtung Osten Kontrastrahmen angebracht werden. Ebenso werden Signalgeber jeweils auf der linken Fahrbahnseite pro Fahrtrichtung wiederholt, um die grundsätzlich ausreichende Erkennbarkeit der Signalgeber noch mehr zu erhöhen.

Weitere Prüfungen anderer Signalanlagen im Zuge der Fürther Straße werden nach Erfordernis geprüft, da es sich jeweils um andere Örtlichkeiten mit anderen Verkehrserfordernissen handelt.

Der Abschnitt der Fürther Straße ist mit Blick auf das gesamte Stadtgebiet bezüglich der Geschwindigkeitsverstöße eher unauffällig. Dennoch wird die Polizei die Geschwindigkeitskontrollen im Rahmen ihrer personellen und technischen Möglichkeiten hier intensivieren. Aus den bisherigen Geschwindigkeitsüberwachungen der Polizei ergeben sich keine Hinweise auf eine ungewöhnlich hohe Verstoßquote, sie liegt bei max. 3,3%. Zu den Hauptverkehrszeiten sinken die Verstoßquoten auf max. 1,2%. Der Großteil der Überschreitungen wurde mit gebührenpflichtigen Verwarnungen belegt, bei Überschreitungen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h wird ein Bußgeldverfahren eingeleitet.

Langfristige Perspektive:

Langfristige Abhilfemaßnahmen können in Änderungen des Fahrbahnquerschnitts und der Aufteilung des Verkehrsraums liegen. Vor Jahren gab es eine intensive Debatte im Stadtrat über die Einspurigkeit in dem Abschnitt vor dem Justizpalast. Grundsätzlich ist die Fürther Straße auf freier Strecke auch mit einer Fahrspur pro Richtung für den Kfz-Verkehr leistungsfähig. An den Kreuzungen können zusätzliche Abbiegespuren die Leistungsfähigkeit erhöhen. Nach der derzeitigen Beschlusslage ist die Verschmälerung auf eine Fahrspur auf die Zeit nach dem Ausbau des Frankenschnellweges verschoben. Sollte der Stadtrat von dieser Beschlusslage abweichen, wären die personellen und finanziellen Ressourcen für einen Umbau der Fürther Straße zu klären.

Die Einführung von Tempo 30-Strecken vor Schulen, Kitas und Altenheimen wurde mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung deutlich erleichtert. Nach der Anordnung von Tempo 30 vor Schulen werden inzwischen auch diese vor Horten in Nürnberg umgesetzt. Leider gibt es bisher keine Rechtsgrundlage abseits von schützenswerten Einrichtungen an Hauptverkehrsstraßen die schwächeren Verkehrsteilnehmer durch Tempo 30-Strecken zu schützen ohne dass eine besondere Gefahrenlage nachgewiesen werden muss. Die Verwaltung wird auf den Bundesverkehrsminister zugehen, um den Kommunen mehr verkehrsrechtliche Kompetenzen zu geben, Tempo 30-Strecken auch in Bereichen anzuordnen, an denen weder eine konkrete erhebliche Gefahrenlage nachweisbar ist noch eine der genannten Einrichtungen liegen. Das Kriterium könnte auf innerstädtische Bereiche mit hoher Fußgängerfrequenz und angrenzender Wohnbebauung begrenzt sein. Dies könnte dann auch für die Fürther Straße gelten.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

Schulwegsicherheit an der Einmündung Franken- /Gotenstraße und Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer in der Katzwanger Straße an der Einmündung Nerzstraße

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2018

Anlagen:

Planausschnitt

Bericht:

Die Verwaltung wird gebeten Möglichkeiten aufzuzeigen, um die Schulwegsicherheit an der Einmündung Franken-/Gotenstraße zu verbessern und die Sicherheit für Fußgänger in der Katzwanger Straße an der Einmündung Nerzstraße zu gewährleisten.

Schulwegsicherheit an der Einmündung Franken-/Gotenstraße:

Am 04.12.2018 wurde in einem gemeinsamen Ortstermin mit Vertretern des Elternbeirates, des Bürgervereins Hasenbuck sowie Vertretern der Polizei und der Fachdienststellen der Stadt Nürnberg das Thema Verkehrssicherheit im Bereich der Grundschule in der Sperberstraße thematisiert und erörtert.

Der bevorzugte Weg von und zu der Grundschule führt unter anderem über einen signalgeregelten Übergang über die Frankenstraße an der Einmündung Gotenstraße. Es wurde beim Ortstermin den Anwesenden vermittelt, wie der Ablauf der Freigaben für den Fahrzeug- bzw. Fußgängerverkehr verläuft. Bislang bestand offenbar Unsicherheit, wie man sich verhalten soll, wenn das Fußgängergrün der Ampelanlage auf Rot umschaltet, während man sich noch auf der Straße befindet.

Hierbei gilt richtlinienkonform im gesamten Stadtgebiet: Fußgänger, die bei grün einen signalgeregelten Fußgängerüberweg betreten, dürfen auch dann bis zur nächsten Straßenseite weitergehen, wenn das Signal auf Rot umgeschaltet hat. Wesentlich ist, dass das Grünsignal für Kraftfahrer erst geschaltet wird, wenn die Fußgänger die Straße überquert haben. Die für die Fußgänger erforderliche übliche Räumzeit ist in die Ampelschaltzeiten eingerechnet.

Um insbesondere die Schülerinnen und Schüler darüber zu informieren, wie sie sich bei der Querung richtig verhalten, sollen in Kooperation mit dem Sachbereich Verkehrserziehung der Verkehrspolizei sowie der Schule nochmals Infoveranstaltungen in der Schule durchgeführt werden.

Zusätzlich werden von der Verwaltung drei Maßnahmen ergriffen, um den örtlichen Besonderheiten an dieser Stelle Rechnung zu tragen und die Sicherheit für die Schüler weiter zu erhöhen.

1. Auf dem nördlichen Radweg entlang der Frankenstraße im Bereich der Einmündungen werden Markierungen von Fahrradsymbolen mit Pfeil - in westliche Richtungweisend - angebracht.

2. Auf dem südlichen Radweg östlich der Signalanlage (Überweg zur Gotenstraße) werden das Gefahrenzeichen „Gefahrstelle“ aufgestellt sowie Rüttelstreifen markiert.
3. Da sich am Morgen vor Schulbeginn viele Schülerinnen und Schüler an der Südseite der Frankenstraße sammeln, um die Signalanlage bei Grün zu überqueren, reicht die Aufstellfläche zwischen Bordsteinkante und Radweg oft nicht aus. Aus diesem Grund warten die Schülergruppen abseits des Radweges auf „ihr“ Grün. Um den längeren Weg auszugleichen, den sie dann bei Grün zurücklegen müssen, wird die Steuerung der Signalanlage dahingehend überarbeitet, dass im Zeitbereich des großen Schülerandrangs eine längere Grünzeit zum Queren der Frankenstraße zur Verfügung steht.

Die Kombination aus Radweg und Fußweg stellt nach wie vor eine zweckdienliche Führungsform dar. So gilt auch weiterhin: Auf getrennten Geh-/Radwegen (Zeichen 241) müssen Radfahrer in gleicher Weise wie bei gemeinsamen Geh-/Radwegen (Zeichen 240) besondere Rücksicht auf Fußgänger nehmen. Die o.g. Maßnahmen dienen dazu, ergänzend zu dieser Rechtslage, die Sicherheit für Schülerinnen und Schüler weiter zu erhöhen. Es wird seitens der Verwaltung angestrebt, diese Maßnahmen im ersten Halbjahr 2019 umzusetzen.

Eine gezielte Schwerpunktüberwachung durch die Polizei ist trotz der angestrebten Maßnahmen unumgänglich.

Zum Thema Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer in der Katzwanger Straße an der Einmündung Nerzstraße konkretisiert der Bürgerverein aufgezeigte Punkte.

- "Errichtung eines deutlich gekennzeichneten Fußgängerüberweg mit Hinweiszeichen 350 und gelb blinkendem Dauerlicht und vorgeschalteter Streckengeschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h,
- Parkverbote für LKW ab 2,8 t und Sprinter auf dem vorhandenen Parkstreifen ab dessen Beginn an der Einmündung Nerzstraße (bis zur Parkplatzeinfahrt des Discounters, ALDI) zur Schaffung klarer Sichtverhältnisse sowohl für Fahrzeugführer als auch für Fußgänger sowie
- Durchführung verstärkter Geschwindigkeitskontrollen zu unregelmäßigen Schwerpunktzeiten in dem in Rede stehenden Straßenbereich."

Das Ergebnis der Prüfung ist:

- 1.) Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen ist nach der bundeseinheitlichen Richtlinie bei Straßen mit mehreren Fahrspuren je Richtung ausgeschlossen. Damit kann auch auf weitergehende Untersuchungen verzichtet werden, mit denen die Fahrzeug- und Fußgängerzahlen erhoben werden. Die im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan südl. Hasenbuck geforderte Fußgänger-LSA bietet hier einen wesentlich besseren Schutz.
- 2.) Für die gewünschten Haltverbote besteht keine Rechtsgrundlage. Die Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt aus dem ALDI-Parkplatz stellen für einen durchschnittlich aufmerksamen Verkehrsteilnehmer kein Problem dar.
- 3.) Die Polizei überwacht die Geschwindigkeit in der Katzwanger Straße bereits seit langer Zeit und in unregelmäßigen Abständen. Eine Intensivierung der Überwachung wurde bereits zugesagt.

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 DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

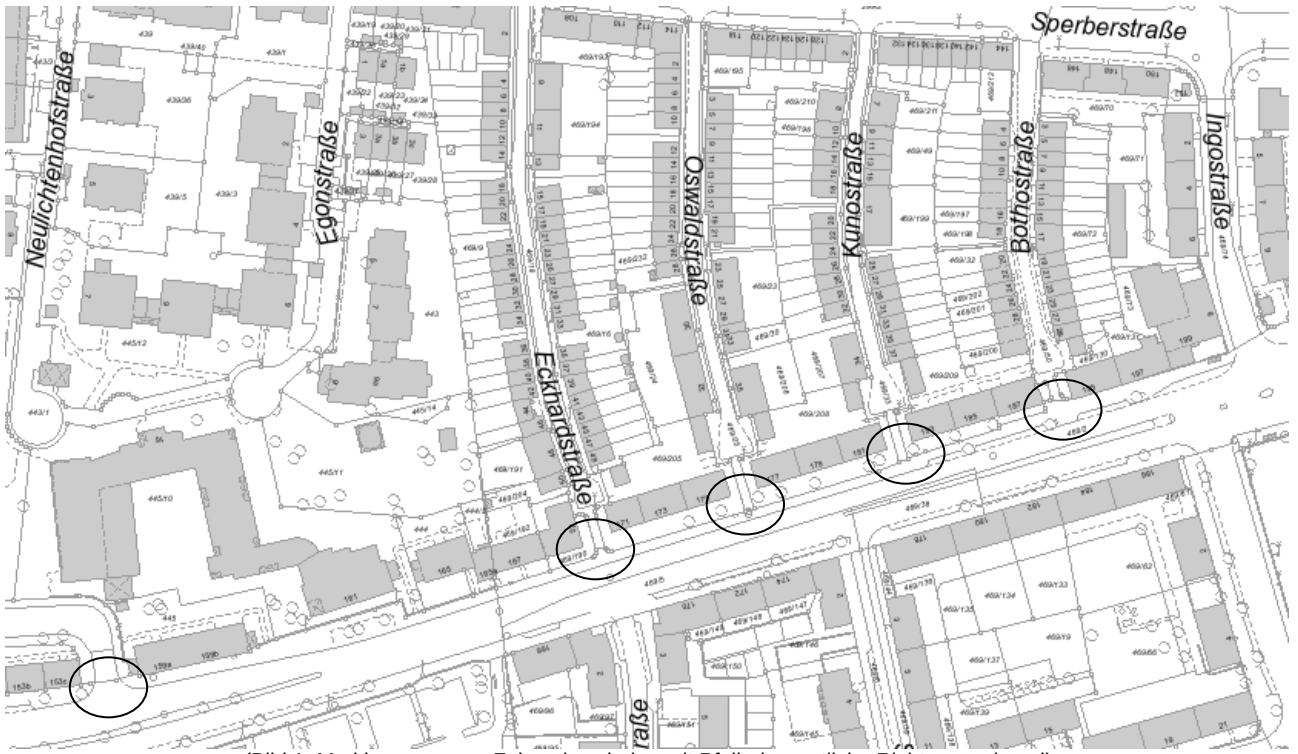
- ☒ Nein
☐ Ja

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)
☐
☐
☐



(Bild 1: Markierungen von Fahrradsymbolen mit Pfeil - in westliche Richtung weisend)



(Bild 2: Gefahrenzeichen „Gefahrstelle“)



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

Schulwegsicherheit erhöhen

Anlagen:

Antrag_Schulwegsicherheit und Verkehrssicherheit erhöhen_SPD

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

AFV

OBERBÜRGERMEISTER		
27. NOV. 2018 /.....Nr.....		
1	Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2	z.w.V.	4 Antwort vor Absendung vorlegen
5		Antwort zur Unterschrift vorlegen

VI 3.84

PE Tax ✓

1/3

Nürnberg, 27. November 2018
Gradl

Schulwegsicherheit an der Einmündung Franken-/Gotenstraße und Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer in der Katzwanger Straße an der Einmündung Nerzstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Bürgerverein Hasenbuck hat mit beigefügtem Schreiben vom 29. Oktober 2018 die Erhöhung der Schulwegsicherheit an der Einmündung Franken-/Gotenstraße und mit beigefügtem Schreiben vom 02. November 2018 die Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwache VerkehrsteilnehmerInnen in der Katzwanger Straße an der Einmündung der Nerzstraße gefordert.

Da die Anregungen und Forderungen des Bürgervereins nachvollziehbar sind, stellt die SPD-Stadtratsfraktion stellt zur Behandlung im Verkehrsausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung prüft die Anregungen und Forderungen des Bürgervereins Hasenbuck zu o. g. Themen und berichtet über Lösungsmöglichkeiten.

Mit freundlichen Grüßen



Anja Pröbß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Bürgerverein Nürnberg - Hasenbuck e.V.
Geschäftsstelle Rieppelstr. 24 / UG • 90461 Nürnberg

Herrn

Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

1. Vorsitzender

Hans Blendinger
Gerberstraße 6
90461 Nürnberg
Tel.: 0911 455360

bv-nabu-nuernberg@mnet-mail.de

2. Vorsitzender

Prof. Dr. Stefan Ströhla
Egonstraße 7
90461 Nürnberg

Tel.: 0911 / 422822
stefan.stroehla@th-nuernberg.de

3. Vorsitzender

Lothar Kenzel
Andreas-Hofer-Straße 4
90461 Nürnberg
Tel.: 0911 / 4501331
kenzels@freenet.de

29. Oktober 2018

Schulwegsicherheit an der Einmündung Franken-/Gotenstraße erhöhen

1. Schulweglage

Für die Kinder des Stadtteils Hasenbuck, die die **Grundschule Sperberschule, Sperberstraße 85**, besuchen, ist nach dem aktuellen Schulwegplan, Ausgabe 03/2017, der Schulweg über den weit- aus gefahrlosen Hasenbuck vorgeschrieben. Die Kinder nutzen zur Querung der stark frequen- tierten Frankenstraße den lichtsignalgeregelten Fußgängerüberweg an der Einmündung Franken- /Gotenstraße und erreichen durch die Eckhardstraße das Schulgebäude.

Der signalgeregelte Fußgängerübergang ist zu den festgelegten Schwerpunktzeiten vor Unter- richtsbeginn und nach Unterrichtsende mit einem **Schulwegdienst**, der von Frau Leder in hoch anerkennenswerter Weise und mit großem persönlichem Engagement und Einsatz besetzt ist, zusätzlich gesichert.

Die **Frankenstraße**, die innerörtliche Bundesstraße B 4R, ist gerade zu Zeiten des Schulzeitbe- ginnns und auch zum Schulzeitende durch den einsetzenden Berufsverkehr morgens , aber auch tagsüber in der Mittagszeit verkehrsmäßig sehr stark durch Pkw, Lkw, Lkz und Bussen befahren.

In gleicher Weise muss eine Vielzahl der Schulkinder aus dem Stadtteil Hasenbuck den signalge- regelten Fußgängerüberweg queren, und zwar an der **Einmündung der Goten- in die Franken- straße** an der südöstlichen Straßenecke. Dort verläuft ebenfalls ein **auf den Gehweg verlegter Radweg in West-Ost-Richtung**, der bei Einhaltung der Fahrtrichtung durch die Fahrradfahrer von den Kindern gut einsehbar ist.

Seite 1 von 3

Bürgerverein Nürnberg - Hasenbuck e.V.

Sitz und Gerichtsstand: Nürnberg

Mitglied der Arbeitsgemeinschaft der Bürger- und Vorstadtvereine Nürnberg e.V. (AGBV).

irenvorsitzender
Gerhard Kunzmann

Vereinsregister
Amtsgericht Nürnberg
- Registergericht
Az.: VR 3729 vom 29.09.2003

Steuernummer
Finanzamt Nürnberg Zentral
241 / 107 / 31309

Bankverbindung
Sparda-Bank Nürnberg eG
IBAN DE04 7609 0500 0002 3104 30
BIC: GENODEF1S06

2. Schulwegproblematik am signalgeregelten Fußgängerüberweg

Eine Querung der Straße kann an besagter Örtlichkeit neben der in der Grünphase ausfahrenden Kfz aus der Göttenstraße durch Drücken des Signalkopfes erfolgen. Dadurch stehen die ankommenden Kinder im Pulk an der Rotlicht zeigenden Fußgängerampel, je nach Anmarschweg auf der Süd- oder Nordseite der Fahrbahn.

Leider wird aber der Radweg von Radfahrern nicht nur in der vorgeschriebenen Fahrtrichtung West-Ost befahren. Viele Radfahrer nutzen den Radweg auch verkehrswidrig in Ost-West-Richtung, mit der Folge, dass schnell heranlaufende Schulkinder den oftmals mit hoher Geschwindigkeit anfahrende Radfahrer nicht oder nur sehr spät bemerken. Dadurch kommt es - verursacht durch verkehrswidrig verhaltende und unbelehrbare Radfahrer - oftmals in der Woche zu unfallträchtigen Situationen zwischen Radfahrern und den Schulkindern. Der vorhandene Stauraum an der LZA ist, bedingt durch den quer verlaufenden Radweg auf dem Gehweg, sehr beengt. Vom Buck herab laufende Schulkinder sehen die „Rad-Falschfahrer“ erst im letzten Moment von rechts kommen, bevor sie die Straße erreichen und noch bei Grün überqueren könnten.

Andererseits fahren immer wieder Autofahrer schon an, obwohl der signalgeregelte Fußgängerüberweg noch Grün für die Schulkinder zeigt und die Straße noch von Schulkindern begangen wird. Diese werden erschreckt, sind irritiert und neigen zu Fehlreaktionen. Die Schulkinder sind in derartigen Fällen äußerst verunsichert, da auch der anwesende Schulwegdienst, der nur eine Fahrbahn sichern und nicht eingreifen kann. Nur durch den tatkräftigen und oftmals selbstlosen Einsatz von Frau Leder konnten bisher Unfälle mit den Schulkindern verhindert werden.

3. Lösungsvorschlag

Bei der anberaumten Verkehrsbegehung des Bürgervereins Hasenbuck e.V. am 17. Juli 2018 in Anwesenheit der Vertreter des Verkehrsplanungsamtes (Herrn Fiegl, Frau Maueröder), der Polizeiinspektion Nürnberg-Süd (Herrn PHK Pöllmann) und von Frau Leder (Schulwegdienst) wurde die Situation nochmals gründlich erörtert.

Da ein Zebrastreifen in diesem Bereich nicht auf der Fahrbahn angebracht werden kann, die Grünphase für Fußgänger nach unserer Prüfung mit 9 Sekunden aber zu kurz ist, wird angeregt, diese entsprechend zum Schutz der querenden Schulkinder zu verlängern. Einwände, dass die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Fahrzeugverkehrs bei Verlängerung des Fußgänger-Grün beeinträchtigt wird, sind u.E. keine akzeptable Begründung für eine bestehende Gefährdungslage der Schulkinder. Außerdem beginnt 50 m danach in Richtung Osten eine Streckengeschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Anders stellt sich die Situation auf der gegenüberliegenden Ost-West-Fahrbahn dar, die bereits wieder 50 km/h-Bereich befindet.

Seite 2 von 3

2. Schulwegproblematik am signalgeregelten Fußgängerüberweg

Eine Querung der Straße kann an besagter Örtlichkeit neben der in der Grünphase ausfahrenden Kfz aus der Gotenstraße durch Drücken des Signalkopfes erfolgen. Dadurch stehen die ankommenden Kinder im Pulk an der Rotlicht zeigenden Fußgängerampel, je nach Anmarschweg auf der Süd- oder Nordseite der Fahrbahn.

Leider wird aber der Radweg von Radfahrern nicht nur in der vorgeschriebenen Fahrtrichtung West-Ost befahren. Viele Radfahrer nutzen den Radweg auch verkehrswidrig in Ost-West-Richtung, mit der Folge, dass schnell heranlaufende Schulkinder den oftmals mit hoher Geschwindigkeit anfahrende Radfahrer nicht oder nur sehr spät bemerken. Dadurch kommt es - verursacht durch verkehrswidrig verhaltende und unbelehrbare Radfahrer - oftmals in der Woche zu unfallträchtigen Situationen zwischen Radfahrern und den Schulkindern. Der vorhandene Stauraum an der LZA ist, bedingt durch den quer verlaufenden Radweg auf dem Gehweg, sehr beengt. Vom Buck herab laufende Schulkinder sehen die „Rad-Falschfahrer“ erst im letzten Moment von rechts kommen, bevor sie die Straße erreichen und noch bei Grün überqueren könnten.

Andererseits fahren immer wieder Autofahrer schon an, obwohl der signalgeregelte Fußgängerüberweg noch Grün für die Schulkinder zeigt und die Straße noch von Schulkindern begangen wird. Diese werden erschreckt, sind irritiert und neigen zu Fehlreaktionen. Die Schulkinder sind in derartigen Fällen äußerst verunsichert, da auch der anwesende Schulwegdienst, der nur eine Fahrbahn sichern und nicht eingreifen kann. Nur durch den tatkräftigen und oftmals selbstlosen Einsatz von Frau Leder konnten bisher Unfälle mit den Schulkindern verhindert werden.

3. Lösungsvorschlag

Bei der anberaumten Verkehrsbegehung des Bürgervereins Hasenbuck e.V. am 17. Juli 2018 in Anwesenheit der Vertreter des Verkehrsplanungsamtes (Herrn Fiegl, Frau Maueröder), der Polizeiinspektion Nürnberg-Süd (Herrn PHK Pöllmann) und von Frau Leder (Schulwegdienst) wurde die Situation nochmals gründlich erörtert.

Da ein Zebrastreifen in diesem Bereich nicht auf der Fahrbahn angebracht werden kann, die Grünphase für Fußgänger nach unserer Prüfung mit 9 Sekunden aber zu kurz ist, wird angeregt, diese entsprechend zum Schutz der querenden Schulkinder zu verlängern. Einwände, dass die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Fahrzeugverkehrs bei Verlängerung des Fußgänger-Grün beeinträchtigt wird, sind u.E. keine akzeptable Begründung für eine bestehende Gefährdungslage der Schulkinder. Außerdem beginnt 50 m danach in Richtung Osten eine Streckengeschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Anders stellt sich die Situation auf der gegenüberliegenden Ost-West-Fahrbahn dar, die bereits wieder 50 km/h-Bereich befindet.

Wir fordern daher regelmäßige gezielte Verkehrskontrollen zu den bekannten Schwerpunktzeiten mit dem Ziel, den „Rad-Falschfahrern“ das verkehrswidrige Verhalten zu unterbinden und die begangene Ordnungswidrigkeit zu verfolgen. Schulwegsicherheit geht vor Radfahrer-Rowdytum!

Von der in Rede stehenden Örtlichkeit haben wir einige Fotoaufnahmen beigelegt.

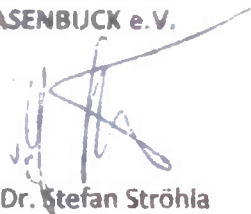
Bedauerlicherweise sind trotz der Dringlichkeit bis heute keine Abhilfemaßnahmen erfolgt. Wir bitten daher um unverzügliche Bereinigung der Gefahrenlage an besagter Örtlichkeit durch die verantwortlichen Behörden bzw. Ämter.

Mit freundlichen Grüßen

BÜRGERVEREIN NÜRNBERG-HASENBUCK e.V.



Hans Blendinger
1. Vorsitzender



Dr. Stefan Ströhl
2. Vorsitzender



Lothar Kenzel
3. Vorsitzender

Abdruck erhalten:

- Fraktionen von CSU, **SPD**, Grüne und AG „Die Bunten“
- Polizeipräsidium Mittelfranken – Sachgebiet Verkehr
- Polizeiinspektion Nürnberg – Süd
- Verkehrspolizei-Inspektion Nürnberg, Schulwegbetreuung
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, KV Nürnberg
- Schulleitung der Grundschule Sperberstraße 85
- Örtliche Printmedien (NN, NZ, Bild, Marktspiegel)

Bildbeilage zum Schreiben des BV Hasenbuck e.V. vom 29.10.2018



Blick aus der Gottenstraße nach Norden zur Frankenstraße mit dem signalgeregelten Fußgängerüberweg
 ⬇ vorgeschriebener Schulweg vom Hasenbuck kommend zur Sperberschule



● Wartebereich der Schulkinder auf der südlichen Gehwegseite aus der Gottenstraße kommend
 ⬇ davor querend der Radweg auf dem Gehweg in West-Ost-Richtung



Einmündung der Gotenstraße in die Frankenstraße (Blick nach Süden)



Vorgeschriebener Schulweg vom Hasenbuck kommend zur Überquerung der Frankenstraße

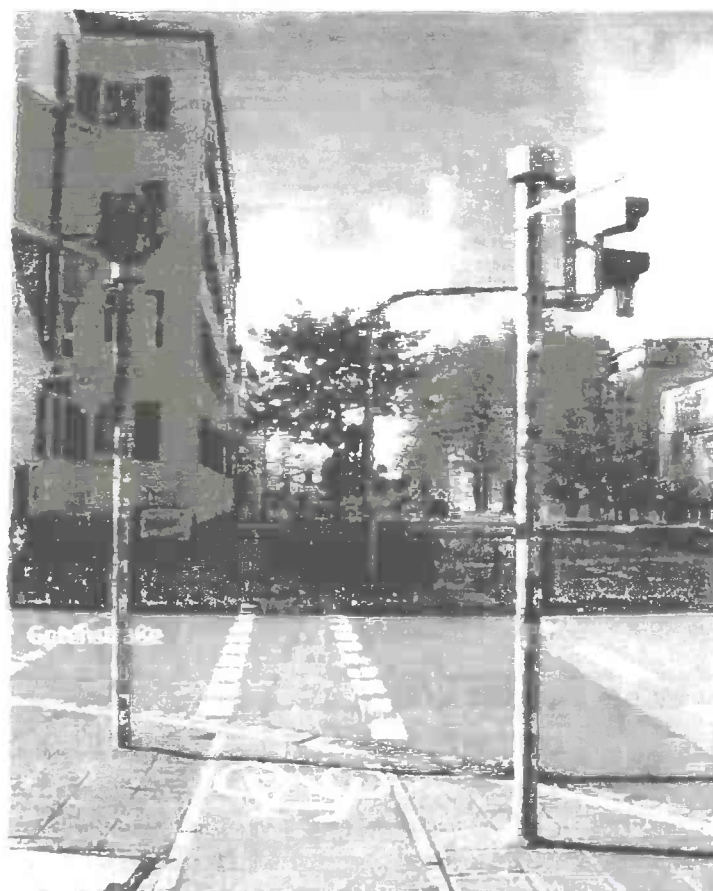


Auf Gehweg verlaufender Radweg Frankenstraße in West-Ost-Richtung (Blick nach Westen)



Einmündung der Gotenstraße in die Frankenstraße (Blick nach Süden)

📍📍 Vorgeschriebener Schulweg vom Hasenbuck kommend zur Überquerung der Frankenstraße



Auf Genweg verlaufender Radweg Frankenstraße in West-Ost-Richtung (Blick nach Westen)



Auf Gehweg verlaufender Radweg Frankenstraße in West-Ost-Richtung (Blick nach Osten)

- 1 Wartezone der Schulkinder bei Rotlicht
- 2 Anmarsch Schulweg vom Hasenbuck kommend



Blick auf Wartebereich der Fußgänger/Schulkinder – dahinter verlaufender Radweg von Westen nach Osten, der für die Schulkinder gut einsehbar ist.



„Falschfahrender“ Radfahrer
 kann von den von rechts kommenden Schulkindern erst im letzten Moment bemerkt werden
 Die Sicht auf den Falschfahrer ist bis zu Hausecke erheblich eingeschränkt
 Radfahrer benutzt Radweg in falscher Richtung (von Ost nach West)



In falscher Richtung fahrende Radfahrerin (Dauerzustand)



Wartezone bei Rotlicht

2 Schulweg vom Hasenbuck kommend

Gotenstraße

„Falschfahrender“ Radfahrer

kann von den von rechts kommenden Schulkindern erst im letzten Moment bemerkt werden

Die Sicht auf den Falschfahrer ist bis zu Hausecke erheblich eingeschränkt

Radfahrer benutzt Radweg in falscher Richtung (von Ost nach West)



In falscher Richtung fahrende Radfahrerin (Dauerzustand)



Anhaltendes verkehrswidriges Verhalten von Radfahrern auf dem südlichen Radweg in der Frankenstraße
Wegen schlechter Einsicht an der Straßenecke Goten-/Frankenstraße erhöhte Unfallgefahr durch teils
rücksichtslose Radweg-Falschfahrer

Hier hätte der ADFC eine Möglichkeit, positiv und gefahrenmindernd auf das teils rowdyhafte
Verkehrsverhalten der Radfahrer einzuwirken!

Bildmappe erstellt:
Bürgerverein Nürnberg-Hasenbuck e.V
29.10.2018

Kopie



Bürgerverein Nürnberg - Hasenbuck e.V.
Geschäftsstelle Rieppelstr. 24 / UG • 90461 Nürnberg

Herrn
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Nürnberg, 2. November 2018

Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer in der Katzwanger Straße an der Einmündung der Nerzstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Maly,

am Samstag, 27.10.2018, gegen 13 Uhr, ereignete sich auf der westlichen Fahrbahn der Katzwanger Straße ein schwerer Verkehrsunfall, bei dem ein 10jähriges Kind schwer verletzt wurde. Wenngleich uns keine detaillierten Unfallangaben vorliegen, ist inzwischen das eingetreten, was wir schon seit langem voraus gesehen haben. Diesen Unfall nehmen wir erneut zum Anlass, nochmals die prekäre Gefahrensituation an besagter Stelle zu verdeutlichen und die Forderung nach Erhöhung der Sicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer zu stellen.

Die Unfallstelle liegt kurz nach der Einmündung der Nerzstraße in die durch zwei Fahrbahnen getrennten Katzwanger Straße, kurz nach der Quermöglichkeit für Fußgänger oberhalb der dortigen Straßenbahnunterführung. Gerade die westliche Fahrbahn der Katzwanger Straße wird zunehmend, von der Frankenstraße kommend, mit Geschwindigkeiten von deutlich mehr als 50 km/h befahren. Durch den leichten Linksknick der Fahrbahn in Höhe der Einmündung Nerzstraße ist die weitere Fahrbahn stadtauswärts nur schwer einsehbar. Geschwindigkeitskontrollen wurden bisher in diesem Bereich kaum spürbar durchgeführt. Ein Manko, das auch zu diesen Rasereien in dem besagten Straßenabschnitt führt.

Seite 1 von 4

Bürgerverein Nürnberg - Hasenbuck e.V.

Sitz und Gerichtsstand: Nürnberg

Mitglied der Arbeitsgemeinschaft der Bürger- und Vorstadtvereine Nürnberg e.V. 'ACBV'

1. Vorsitzender
Gerhard Kunzmann

Vereinsregister
Amtsgericht Nürnberg
Registergericht
Az.: VR 3729 vom 29.09.2003

Steuernummer
Finanzamt Nürnberg Zentra
241 / 107 / 31309

Bankverbindung
Sparda-Bank Nürnberg eG
IBAN: DE04 7609 0500 0002 3104 30
BIC: GENODEF1506

Aufgrund der dort gefahrenen, teils hohen Geschwindigkeiten und der starken Fußgängerfrequenz (Kinder, Senioren ohne und mit Rollatoren, Eltern mit Kinderwagen) zu den dortigen Nahversorgern (Discounter ALDI, Getränkevertrieb Fränky und dem Textil-Discounter Takko) birgt diese ungesicherte „Querungsmöglichkeit“ für die schwachen Verkehrsteilnehmer aus dem östlichen oberen Stadtteil eine erhebliche Gefahr. Die einsetzende Verkehrsdichte und der Verkehrsablauf zu den Schwerpunktzeiten, die dort gefahrenen Fahrgeschwindigkeiten, aber auch die bestehende Sichtbeeinträchtigung durch parkende Kfz und Lkw entlang der westlichen Fahrbahnseite tragen zur diesem Gefährdungsaspekt beim Queren der beiden getrennten Fahrbahnen mit jeweils zwei Fahrstreifen für die schwachen Verkehrsteilnehmer bei. Obwohl sich die Fußgänger beim Queren der getrennten Fahrbahnen ordnungsgemäß verhalten und die vorhandene Querungsmöglichkeit benutzen, wird seitens der Fahrzeugführer trotz der seit kurzem aufgestellten Beschilderungen mit Zeichen 133 der StVO (Hinweis, dass sich vermehrt Fußgänger in Fahrbahnnähe aufhalten und damit Mahnung zu erhöhter Aufmerksamkeit, insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrensituation) weiterhin aggressiv, teils rücksichtslos und personengefährdend gefahren.

Dies ist u.E. auch Ausfluss eines fehlenden Fußgängerüberweges nach § 26 StVO, der für die schwachen Verkehrsteilnehmer die Sicherheit beim Überqueren der Fahrbahn erhöhen würde. An Fußgängerüberwegen haben nämlich Fahrzeuge den zu Fuß Gehenden sowie Fahrenden mit Rollstühlen oder Rollatoren, welche den Überweg erkennbar benutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Deshalb dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranfahren, wenn nötig, haben sie sogar zu warten:

Die Straßenverkehrsordnung schreibt für die vorstehend geschilderte Verkehrslage in der VwV-StVO zu § 25 (Fußgänger), Nr. 2, bestimmte Vorkehrungsmaßnahmen vor. Da angeregte Stangen- oder Kettenabspernungen dort ungeeignet sind und ein zumutbarer Umweg nicht besteht (der nächstgelegene signalgeregelte Fußgängerübergang befindet sich ca. 300 m südlich in Höhe der Trafowerk-Einfahrt), bleibt nach unserer Auffassung zum Schutz der „schwachen Verkehrsteilnehmer“ nur die Markierung eines Fußgängerüberweges oder die Errichtung einer Lichtzeichenanlage. Diese Forderungen haben wir, wie schon vor Jahren und letztmals am 17.07.2018, bei den Verkehrsbegehungen mit dem Verkehrsplanungsamt und der Polizeiinspektion Süd gestellt, zumindest die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs mit gelbem Blicklicht und großen Hinweisschildern (Zeichen 350 der StVO) sowie zusätzlich die Einrichtung einer Streckengeschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. All diese berechtigten Anregungen wurden bisher vom Verkehrsplanungsamt abgelehnt. Ob das Unterlassen einer solchen Sicherheitsmaßnahme bisher für diesen schweren Verkehrsunfall mit ursächlich ist, entzieht sich unserer Beurteilungsmöglichkeit.

Seite 2 von 4

Aufgrund der dort gefahrenen, teils hohen Geschwindigkeiten und der starken Fußgängerfrequenz (Kinder, Senioren ohne und mit Rollatoren, Eltern mit Kinderwagen) zu den dortigen Nahversorgern (Discounter ALDI, Getränkevertrieb Fränky und dem Textil-Discounter Takko) birgt diese ungesicherte „Querungsmöglichkeit“ für die schwachen Verkehrsteilnehmer aus dem östlichen oberen Stadtteil eine erhebliche Gefahr. Die einsetzende Verkehrsdichte und der Verkehrsablauf zu den Schwerpunktzeiten, die dort gefahrenen Fahrgeschwindigkeiten, aber auch die bestehende Sichtbeeinträchtigung durch parkende Kfz und Lkw entlang der westlichen Fahrbahnseite tragen zur diesem Gefährdungsaspekt beim Queren der beiden getrennten Fahrbahnen mit jeweils zwei Fahrstreifen für die schwachen Verkehrsteilnehmer bei. Obwohl sich die Fußgänger beim Queren der getrennten Fahrbahnen ordnungsgemäß verhalten und die vorhandene Querungsmöglichkeit benutzen, wird seitens der Fahrzeugführer trotz der seit kurzem aufgestellten Beschilderungen mit Zeichen 133 der StVO (Hinweis, dass sich vermehrt Fußgänger in Fahrbahnnähe aufhalten und damit Mahnung zu erhöhter Aufmerksamkeit, insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrsituation) weiterhin aggressiv, teils rücksichtslos und personengefährdend gefahren.

Dies ist u.E. auch Ausfluss eines fehlenden Fußgängerüberweges nach § 26 StVO, der für die schwachen Verkehrsteilnehmer die Sicherheit beim Überqueren der Fahrbahn erhöhen würde. An Fußgängerüberwegen haben nämlich Fahrzeuge den zu Fuß Gehenden sowie Fahrenden mit Rollstühlen oder Rollatoren, welche den Überweg erkennbar benutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Deshalb dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranzufahren, wenn nötig, haben sie sogar zu warten:

Die Straßenverkehrsordnung schreibt für die vorstehend geschilderte Verkehrslage in der VwV-StVO zu § 25 (Fußgänger), Nr. 2, bestimmte Vorkehrungsmaßnahmen vor. Da angeregte Stangen- oder Kettenabsperrungen dort ungeeignet sind und ein zumutbarer Umweg nicht besteht (der nächstgelegene signalgeregelte Fußgängerübergang befindet sich ca. 300 m südlich in Höhe der Trafowerk-Einfahrt), bleibt nach unserer Auffassung zum Schutz der „schwachen Verkehrsteilnehmer“ nur die Markierung eines Fußgängerüberweges oder die Errichtung einer Lichtzeichenanlage. Diese Forderungen haben wir, wie schon vor Jahren und letztmals am 17.07.2018, bei den Verkehrsbegehungen mit dem Verkehrsplanungsamt und der Polizeiinspektion Süd gestellt, zumindest die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs mit gelbem Blicklicht und großen Hinweisschildern (Zeichen 350 der StVO) sowie zusätzlich die Einrichtung einer Streckengeschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Auf diese berechtigten Anregungen wurden bisher vom Verkehrsplanungsamt abgelehnt. Ob das Unterlassen einer solchen Sicherheitsmaßnahme bisher für diesen schweren Verkehrsunfall mit ursächlich ist, entzieht sich unserer Beurteilungsmöglichkeit.

Seite 2 von 4

Lediglich die Aufstellung zweier Zeichen 133 der StVO in kurzem Abstand vor der besagten Querungsstelle wurde als Ausfluss der Verkehrsbegehung am 20.08.2018 links und rechts der Fahrbahn veranlasst. Trotzdem ist das Verhalten der Fahrzeugfahrer unverändert.

Der Bürgerverein Nürnberg-Hasenbuck e.V. fordert daher aufgrund der eingetretenen Unfallsituation und zum Schutz der querenden schwachen Verkehrsteilnehmer die Verwaltung nachdrücklich auf, umgehend geeignete vorbeugende Abhilfemaßnahmen zur weiteren Verhinderung derart schwerer Verkehrsunfälle in besagtem Bereich einzuleiten. Die VwV-StVO zu § 25 der StVO stellt in ihrer Ausführungsbestimmung unmissverständlich klar, dass die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei ist!

Daher lauten unsere Forderungen zur Verbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit an genannter Gefahrenstelle wie folgt:

- *Errichtung eines deutlich gekennzeichneten Fußgängerüberweg mit Hinweiszeichen 350 und gelb blinkendem Dauerlicht und vorge-schalteter Streckengeschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h,*
- *Parkverbote für LKW ab 2,8 t und Sprinter auf dem vorhandenen Parkstreifen ab dessen Beginn an der Einmündung Nerzstraße (bis zur Parkplatzeinfahrt des Discounters „ALDI“) zur Schaffung klarer Sichtverhältnisse sowohl für Fahrzeugführer als auch für Fußgänger sowie*
- *Durchführung verstärkter Geschwindigkeitskontrollen zu unregel-mäßigen Schwerpunktzeiten in dem in Rede stehenden Straßenbereich.*

Der Bürgerverein sieht sich sowohl aus satzungsrechtlicher Verantwortung als auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Schutz der dort querenden schwachen Verkehrsteilnehmer zu dieser Forderung verpflichtet.

Sollten keine unfallverhütenden und geschwindigkeitsbezogenen Maßnahmen in Kürze dort durchgeführt werden, sehen wir uns veranlasst, weitergehende rechtliche Schritte vorzunehmen.

In Erwartung einer tragfähigen Entscheidung seitens der Verwaltung im Sinne unseres Antrags verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

BÜRGERVEREIN NÜRNBERG - HASENBUCK e.V.



Hans Blendinger
1. Vorsitzender



Dr. Stefan Ströhl
2. Vorsitzender



Lothar Kenzel
3. Vorsitzender

Abdruck des Schreibens an:

- Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen, der CSU, SPD, AG „Die Bunten“
- Polizeipräsidium Mittelfranken – Sachgebiet Verkehr
- Örtliche Printmedien von NN, NZ, Bild, Marktspiegel
- Schaukastenaushang zur Bürger-Information im Stadtteil

In Erwartung einer tragfähigen Entscheidung seitens der Verwaltung im Sinne unseres Antrags verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

BÜRGERVEREIN NÜRNBERG HASENBUCK e.V.



Hans Blendinger
1. Vorsitzender



Dr. Stefan Ströhl
2. Vorsitzender



Lothar Kenzel
3. Vorsitzender

Abdruck des Schreibens an:

- Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen, der CSU, SPD, AG „Die Bunten“
- Polizeipräsidium Mittelfranken – Sachgebiet Verkehr
- Örtliche Printmedien von NN, NZ, Bild, Marktspiegel
- Schaukastenaushang zur Bürger-Information im Stadtteil

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Schweinauer Hauptstraße, Einbau einer Fußgängerinsel
(Beilagen werden nachgereicht)**

Anlagen:

Straßenplan Nr. 2.2149.2.1

Sachverhalt (kurz):

In der Kinderversammlung am 07.02.2018 wurde auf Probleme beim Queren der Schweinauer Hauptstraße hingewiesen. Die Verwaltung hat den Sachverhalt geprüft:

Im Umfeld des Bereiches zwischen Vordere Marktstraße und Holzwiesenstraße gibt es keine Querungshilfen, und es gibt aufgrund der Einmündungen oder Grundstückerschließungen auch nur eine Möglichkeit eine Insel zu realisieren. Unter beengten Verhältnissen hat die Verwaltung eine Insel im Bereich Haus Nr. 57 bzw. in Höhe des SB-Marktes planen können. Die Maßnahme dient der Verbesserung für Fußgänger und der Verhütung von Unfällen.

Die Maßnahme ist in der Verwaltung abgestimmt und die Finanzierung geklärt.

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

17.000 €

Folgekosten

€ pro Jahr

- ☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

17.000 €

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:
Unterhaltsbudget

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 DIP 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:

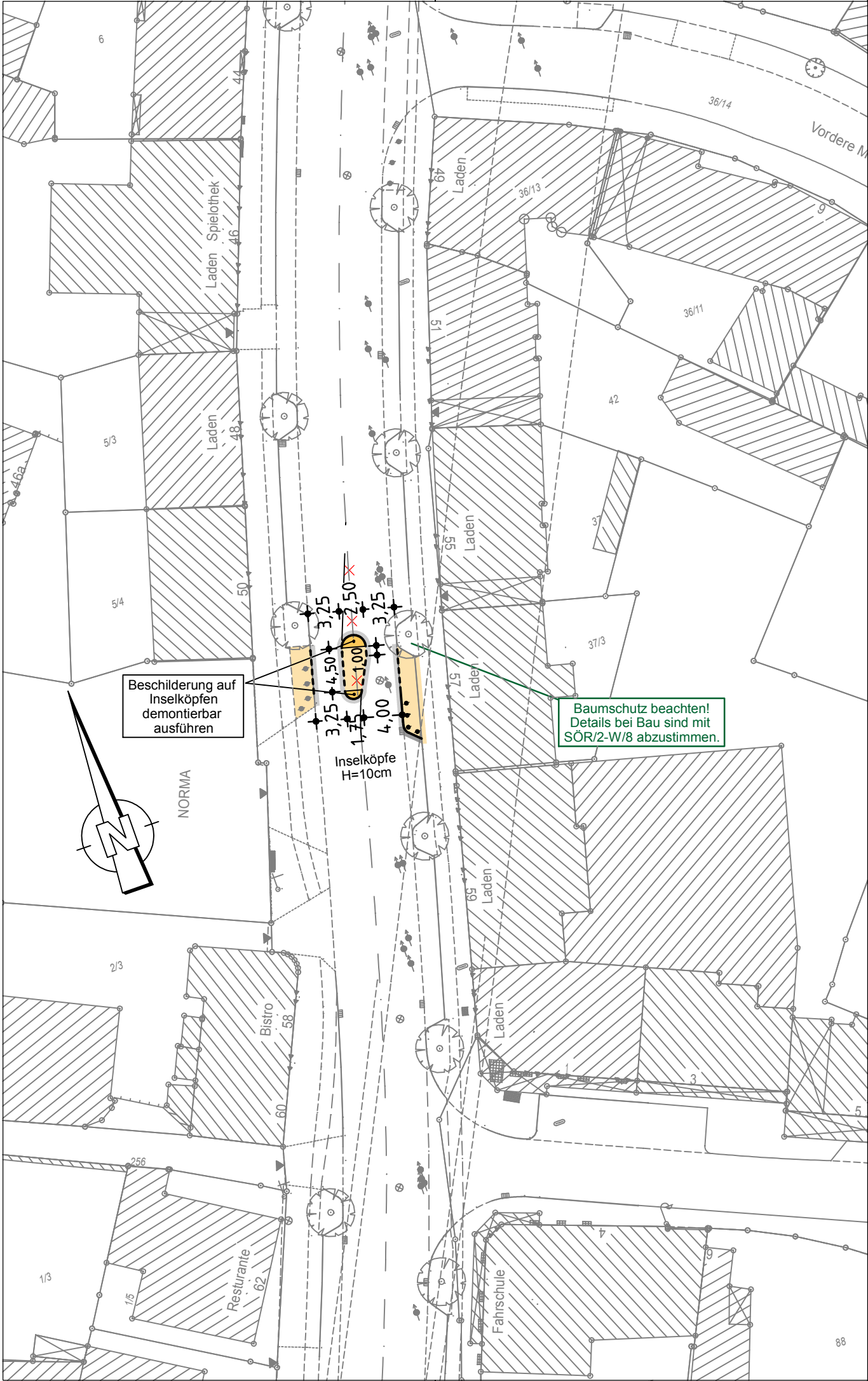
Erleichterung der Querung einer Hauptverkehrsstraße für Fußgänger.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☒ VB
☐
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Bau einer Fußgängerinsel in der Schweinauer Hauptstraße gemäß Straßenplan Vpl-Nr. 2.2149.2.1 vom 10.07.2018 mit letzter Änderung vom 11.02.2019.



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord

Hochbord abgesenkt

Beschilderung au Inselköpfe abschraubbar
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt

Grenzstein

Absteckpunkt

Vermessungspunkt

Schieber

Unterflurhydrant

Oberflurhydrant

Pegel

Bohrloch

Kabelschacht

Telefonzelle

Uhr

Schaltkasten

Fahrkartenautomat

Briefkasten

Automat

Kabelstein
- Mast

Fahnenmast

Lampe

Gassäule

Schild, Wegweiser

Litfaßsäule

Brunnen

Ampel

Lichtschacht

Haltestelle

Schildkröte, Leuchtpfeil

Gully

Kanalschacht

ACD - Rinne
- Eingang

Einfahrt

Steigungspfeil

Fließrichtung

Zaun#

Mauer

Stützmauer

best. Gebäude

Baum

Wiese

Wald

Gartenland

Unland

Friedhof

Glascontainer

Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 10.07.2018 gez. Jülich AMTSLEITER	
BEARBEITUNG		Erfurth(4937)		
		Wenzel		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2149.2.1
11.02.19	Wenzel	Instruktionsergeb.	Schweinauer Hauptstraße Querungshilfe	
Schweinauer_Hauptstraße_001 V500_1.PLT vom 11.02.19				

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Krellerstraße zwischen Feldgasse und Sulzbacher Straße

Anlagen:

Straßenplan Nr. 2.1757.2.4

Sachverhalt (kurz):

Die 80 m lange Krellerstraße zwischen Feldgasse und Sulzbacher Straße ist verschlissen und muss saniert werden.

Aktuell wird halb auf einer Straßenseite längs und auf der gegenüberliegenden Seite schräg geparkt. Die Gehwege sind abschnittsweise weniger als 1,50 m breit. In der Krellerstraße befinden sich neben Wohngebäuden auch gemeinnützige Einrichtungen, u.a ein Gospelzentrum und ein Seniorenheim. Um zukünftig Fußgängern einen angemessenen Raum zur Verfügung stellen zu können und unter der Berücksichtigung der erforderlichen Fahrbahnbreite von 5,50 m (Forderung der Feuerwehr) und der Richtlinien für Stadtstraßen (RASt 06) sind zukünftig beidseitige Längsparkbuchten geplant. Die vorhandenen 11 Bewohnerparkplätze können beibehalten werden. Eine Mehrung ist dort wegen des großen Anteils öffentlicher Nutzungen nicht erforderlich. Neue Bewohnerparkplätze in der Lenbachstraße, Feldgasse, Stabiusstraße und am Rennweg wurden kürzlich angeordnet, um die Situation für die Bewohner des Gebiets R1 zu entspannen.

Zur Begrünung der Straße können drei Bäume gepflanzt werden. Aufgrund der vorhandenen Sparten (Fernwärme sowie Strom und Gas) ist eine intensivere Begrünung nicht möglich.

Die geschätzten Kosten belaufen sich auf ca. 350.000 €. Die Finanzierung ist aus dem Ansatz für KAG-Maßnahmen vorgesehen.

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

350.000 €

Folgekosten

6.000 € pro Jahr

☒ dauerhaft

☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

350.000 €

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:
P413600000U

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 DIP 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:

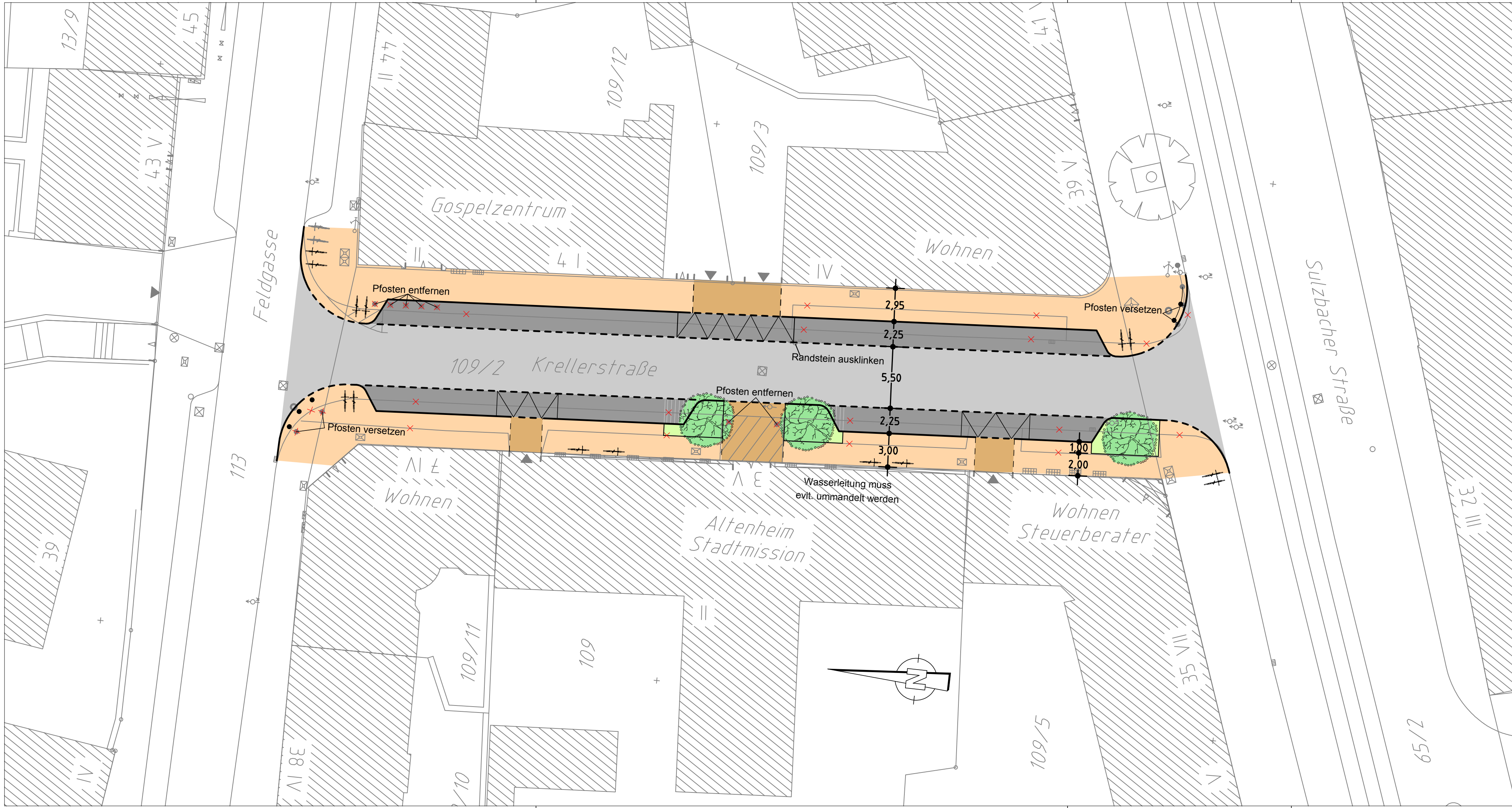
Mobilitätseingeschränkte Personen können die breiteren Gehwege besser nutzen. Die Sichtverhältnisse an Einmündungen und Grundstückszufahrten verbessern sich.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau der Krellerstraße zwischen der Feldgasse und der Sulzbacher Straße gemäß Plan Nr. 2.1757.2.4 vom 03.03.2011 mit letzter Änderung vom 13.02.2019.



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord

Hochbord abgesenkt

gepl. Baum

Fahrradständer

Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze

Fahrbahnfläche

Gehwegfläche

Überfahrt-Gehweg

Grünfläche

wasserdurchlässiger Belag

Parkstandsfläche
- Bestandsaufnahme
- Katasterpunkt

Grenzstein

Absteckpunkt

Vermessungspunkt

Schieber

Unterflurhydrant

Oberflurhydrant

Pegel

Bohrloch

Kabelschacht

Telefonzelle

Uhr

Schaltkasten

Fahrkartenautomat

Briefkasten

Automat

Kabelstein

Mast

Fahnenmast

Lampe

Gassäule

Schild, Wegweiser

Leuchtsäule

Brunnen

Ampe

Lichtschacht

Halteselle

Schildkro

Schildpfel

Gully

Kanalschacht

ACO - Rinne

Eingang

Einfahrt

Steigungspfeil

Fließrichtung

Zaun

Mauer

Stützmauer

best. Gebäude

Baum

Wiese

Wald

Gartenland

Unland

Friedhof

Glascontainer

Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG

ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 03.03.2011	
BEARBEITUNG		Dufek (4933)	gez. i.V. Wunder AMTSLEITER	
		Uepping		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 250	2.1757.2.4
09.08.11	Dufek	Instruktionserg.	Krellerstraße zwischen Feldgasse und Sulzbacher Straße Längsparkstreifen	
29.01.19	Wenzel	Bestand ergänzt		
13.02.19	Wenzel	Baumscheiben		
Krellerstraße_001 V250_1.PLT vom 14.02.19				

CARD/!

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Kollwitzstraße, Ausbau des fehlenden Teilstückes

Anlagen:

Straßenplan

Sachverhalt (kurz):

Die Kollwitzstraße ist noch nicht komplett erstmalig hergestellt. Da die Erschließungsbeiträge der Kollwitzstraße unter die Verjährungsfrist 31.03.2021 gemäß des KAG (erstmalige Herstellung) fallen, muss die Straße jetzt endgültig fertig gebaut werden. Als Grundlage für die Erschließungsabrechnung benötigt die Verwaltung für den abschließenden Ausbau der Kollwitzstraße gemäß Straßenplan Nr. 2.2238.2.1 vom 05.12.2017 einen AfV-Beschluss.

Die Fahrbahn der Kollwitzstraße wurde im Abschnitt von der Berta-von-Suttner-Straße bis zum Haus Nr. 17 bereits 1960 ausgebaut. In den Jahren 1994 - 1996 wurden im Bereich der Anwesen Haus Nr. 17 bis 23 gemäß des Straßenplanes Nr. 2.1418.2.1 vom 07.08.1994, dieser basierend auf dem B-Plan 3757, die Beleuchtung, die Kanalisation, die Fahrbahn und der westliche Gehweg hergestellt. Die Straßenbäume wurden im Frühjahr 2017 gepflanzt.

Es fehlen die Gehwege, Parkbuchten und Baumscheiben auf der Ostseite und die Fahrbahndecke. Die Beleuchtung im Bereich der Kehre muss geringfügig angepaßt werden.

Der vorliegende Straßenplan entspricht, nach entsprechender Abwägung der Belange nach §1 Abs. 4 bis 7 BauGB, den Anforderungen des §125 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit §1 Abs. 4 bis 7 BauGB.

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

172.000 €

Folgekosten

1.285 € pro Jahr

☐ dauerhaft

☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

172.000 €

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:
MIP-Nr. P5413600000U "Erschließungsstraßen allgemein".

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 DIP 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:

Keine betroffenen Belange.

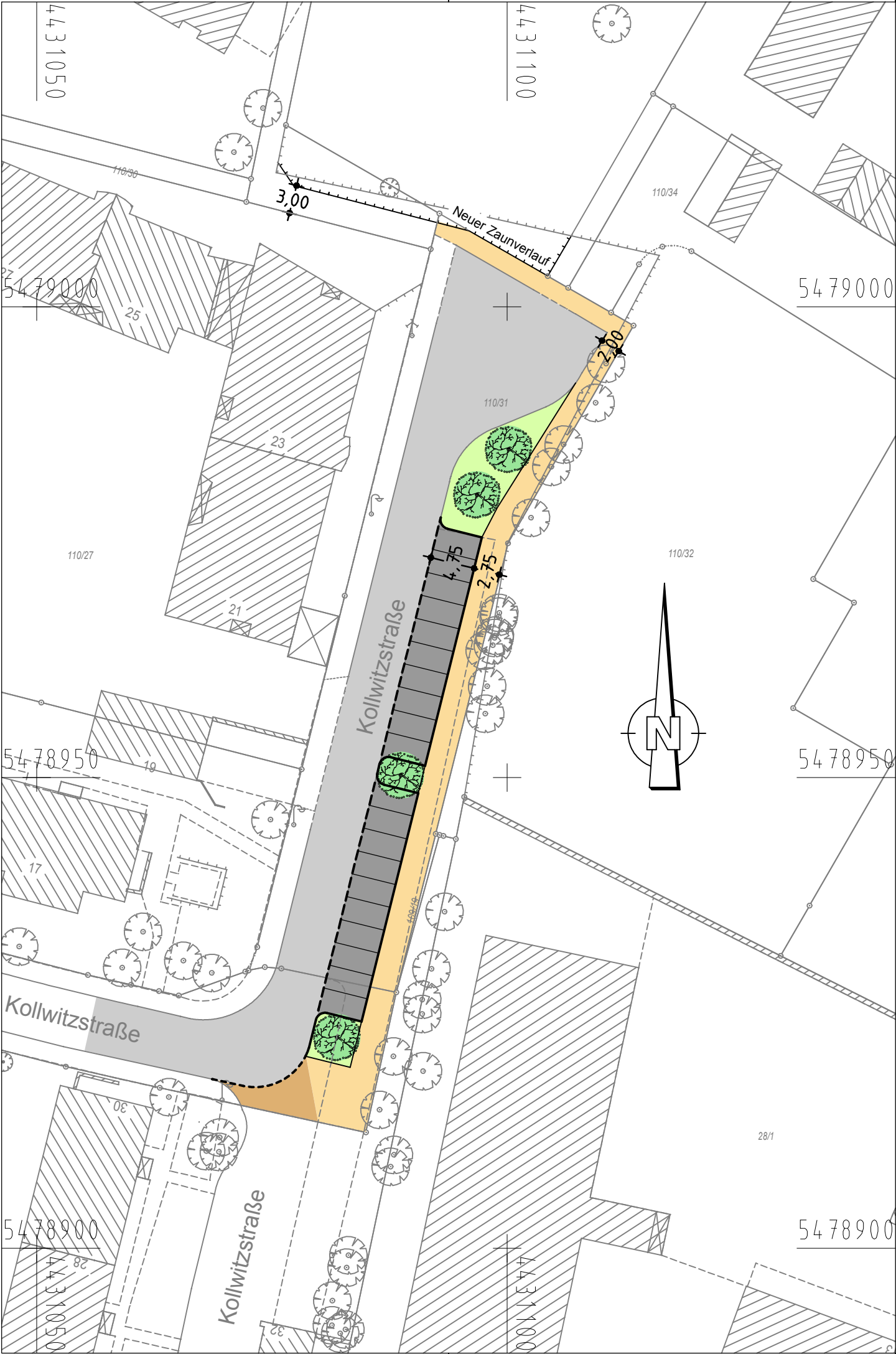
4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☒ **SÖR**
☐
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den abschließenden Ausbau der Kollwitzstraße gemäß Straßenplan Nr. 2.2238.2.1 vom 05.12.2017 und empfiehlt die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.

Die Planungen entsprechen den Anforderungen des §125 Abs. 2 BauGB i.V. mit §1 Abs. 4-7.



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord

Hochbord abgesenkt

vorh. Baum

gepl. Baum

Einfahrt/Ausfahrt

neue Maststandorte
- Nur Deckschicht
- Gehwegfläche
- Parkstandsfläche
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg

Standort nach Spartenlage
und Prüfung durch Suchschlitze

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 05.12.2017 gez. Jülich AMTSLEITER	
BEARBEITUNG		Erfurth (4937)		
		Wenzel		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2238.2.1
			Kollwitzstraße	
Kollwitzstraße_001 V500_2.PLT vom 21.02.19				



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.03.2019	öffentlich	Beschluss-Auflage

Betreff:

Auflage der Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses vom 21.02.2019

