Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

09.05.2019

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente 3
Tagesordnung -öffentlich- 3
Vorlagendokumente 4
TOP Ö 1 StUB-Vorzugstrasse im Stadtgebiet Nürnberg 4
Sitzungsvorlage Vpl/063/2019 4
Entscheidungsvorlage Vpl/063/2019 8
Verkehrsanlagenplanung Machbarkeitsstudie modifiziert - Plan Nr. 2.2252.2.1 Vpl/063/2019 10
Plan geprüfte Alternativvarianten in Raum Nürnberg Vpl/063/2019 11
TOP Ö 2 Jahresbauprogramm Radverkehr 12
Sitzungsvorlage Vpl/062/2019 12
Beschlussvorschlag Vpl/062/2019 16
Entscheidungsvorlage Vpl/062/2019 17
Jahresbauprogramm Radverkehr und Komplementärfinanzierung Vpl/062/2019 20
Planungs- und Bauprogramm 2019 f Vpl/062/2019 22
TOP Ö 3 Nordwestring zwischen Lerchenbühlstraße und Bucher Straße, Neue Busspur und Radstreifenverbreiterung 24
Sitzungsvorlage Vpl/065/2019 24
Straßenplan Nr. 2.1753.2.8 Vpl/065/2019 28
Straßenplan Nr. 2.1753.2.9 Vpl/065/2019 29
TOP Ö 4 Menschen mit Behinderung im ÖPNV 30
Sitzungsvorlage Ref.VI/054/2018 30
Antrag_Menschen mit Behinderung ÖPNV_Die Grünen Ref.VI/054/2018 34
Schreiben der VAG vom 25.02.2019 Ref.VI/054/2018 35
Schreiben des Behindertenrats der Stadt Nürnberg vom 14.03.2019 Ref.VI/054/2018 37
TOP Ö 5 Hafenverkehrskonzept und Zulassung von Lang-Lkw 38
Bericht Vpl/049/2019 38
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.09.2014 Vpl/049/2019 42
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.11.2016 Vpl/049/2019 43

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 09.05.2019, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**StUB-Vorzugstrasse im Stadtgebiet Nürnberg** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/063/2019
2.	**Jahresbauprogramm Radverkehr** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/062/2019
3.	**Nordwestring zwischen Lerchenbühlstraße und Bucher Straße, Neue Busspur und Radstreifenverbreiterung** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/065/2019
4.	**Menschen mit Behinderung im ÖPNV** **hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.10.2018** Ulrich, Daniel	Bericht Ref.VI/054/2018
5.	**Hafenverkehrskonzept und Zulassung von Lang-Lkw** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.09.2014** **Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.11.2016** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/049/2019
6.	**Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 28.03.2019, öffentlicher Teil**	

Beschlussvorlage
Vpl/063/2019

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	09.05.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

StUB-Vorzugstrasse im Stadtgebiet Nürnberg

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Verkehrsanlagenplanung Machbarkeitsstudie modifiziert - Plan Nr. 2.2252.2.1
Plan geprüfte Alternativvarianten in Raum Nürnberg

Sachverhalt (kurz):

In der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens für die Stadt-Umland-Bahn hat der ZV StUB Alternativen und Varianten zur Planung aus den Jahren 1993 bzw. 2012 erarbeitet und bewertet. Im Stadtgebiet Nürnberg wurden dazu zwei Varianten untersucht, die ortsnahe Trasse Großgründlach und die konsequente Führung der Stadtumlandbahn im Bereich der Bundesstraße B4 auch nördlich der Reutleser Straße bis in den Bereich der sog. Südkreuzung in Erlangen. Beide Varianten sind aufgrund ihrer Bewertungsergebnisse nach der ersten Stufe des formalisierten Abwägungs- und Bewertungsverfahrens (FAR) ausgeschieden. Somit blieb in der zweiten Bewertungsstufe im Stadtgebiet Nürnberg nur die Trasse der Zuschuss-Rahmenanmeldung als weiterzuverfolgende Trasse übrig. Der Verkehrsausschuss wird gebeten, die vorgeschlagene Vorzugstrasse und das weitere Vorgehen zu beschließen.

Ein Vertreter des ZV StUB wird an der Sitzung des Verkehrsausschusses teilnehmen.

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:

Keine geschlechterspezifischen Auswirkungen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **ZV StUB**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem ZV StUB in den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens im Bereich des Stadtgebiets Nürnberg, die Führung der Stadtumlandbahn von der Haltestelle Am Weg-feld bis zur Stadtgrenze Erlangen entlang der Bundesstraße B4 wie in der beiliegenden Planung dargestellt, als Vorzugstrasse zu benennen. Diese Planung entspricht weitgehend der Trassenfüh-rung der Zuschuss-Rahmenanmeldung.

Der Verkehrsausschuss nimmt die vom ZV StUB in der Sitzung dargestellte beabsichtigte Führung der Gesamt-Vorzugstrasse zur Kenntnis. Diese Führung kann im Gebiet der anderen Verbandsmitglieder durch entsprechende Empfehlungen des jeweils örtlich zuständigen Stadtratsgremiums abgeändert werden. Voraussetzung ist, dass die endgültige Vorzugstrasse von der Geschäftsstelle des ZV StUB als förderwürdig eingeschätzt wird.

Der Verkehrsausschuss nimmt zur Kenntnis, dass der ZV StUB nach Beschluss des Verbandsaus-schusses die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren der Stadt-Umland-Bahn gemäß den ge-nannten Voraussetzungen bei der Regierung von Mittelfranken einreichen wird.

Stadtumlandbahn Nürnberg Erlangen
hier: StUB-Vorzugstrasse im Stadtgebiet Nürnberg

Entscheidungsvorlage

Anlass

In der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens für die Stadt-Umland-Bahn hat der ZV StUB Alternativen und Varianten zur 1993 bzw. 2012 erarbeiteten Planung erarbeitet und bewertet. Die 2012 in der Zuschuss-Rahmenanmeldung dem Bund und dem Freistaat Bayern vorgestellte Trassenführung dient dabei als Ausgangs- und Vergleichsbasis.

Die Entwürfe der Bewertungen wurden im Rahmen des StUB-Dialogkonzepts in öffentlichen Veranstaltungen vorgestellt und diskutiert, zuletzt im 6. Dialogforum am 7. Mai 2019 im Vereinshaus Herzogenaurach.

Im Stadtgebiet Nürnberg hat der ZV StUB zwei das Stadtgebiet Nürnberg betreffende Varianten untersuchen lassen:

N-1001: Ortsnahe Trasse Großgründlach
NS-1003: Konsequente Führung im Bereich der Bundesstraße B4 auch nördlich der Reutleser Straße bis in den Bereich der sog. Südkreuzung in Erlangen

Beide Varianten sind aufgrund ihrer Bewertungsergebnisse nach der ersten Stufe des Bewertungsverfahrens ausgeschieden. Diese Bewertungen wurden in der Dialogforumsveranstaltung am 28.11.2018 der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Im Falle der ortsnahen Trasse Großgründlach deckt sich die Bewertung mit dem Beschluss des AfV vom 05.03.2015.

Eine Vielzahl weiterer Varianten war im Bürgerdialog vorgeschlagen worden (insbes. mehrere Vorschläge zur direkteren Anbindung der Orte im Knoblauchsland, Flughafenanbindung, andere Anbindungen von Tennenlohe), konnten aber jeweils die für die Prüfung auf Aussichtsreichtum gesetzte Schwelle von -2 Punkten nicht überspringen oder sind wegen baulichen Umsetzungshindernissen gescheitert.

Somit blieb in der zweiten Bewertungsstufe im Stadtgebiet Nürnberg nur die Trasse der Zuschuss-Rahmenanmeldung als weiterzuverfolgende Trasse übrig. Diese wurde vom Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg als Auftragnehmer des ZV StUB einer Planung der HOAI-Leistungsphase 2 unterzogen.

Bei der vorliegenden Planung ist die Führung östlich der Bundesstraße B4 bis zur Kreuzung Moosäckerstraße in Boxdorf unterstellt. In dieser Kreuzung soll die StUB auf eine westseitige Lage zur Bundesstraße B4 wechseln. Mit der Anschlussstelle der Reutleser Straße soll die StUB die Bündelung mit der B4 verlassen und der Reutleser Straße bzw. dem Reutleser Weg bis zur Stadtgrenze Erlangen folgen.

In der Zuschuss-Rahmenanmeldung war eine Führung der StUB westlich der Bundesstraße B4 bereits ab der Kreuzung mit der Kraftshofer bzw. Bucher Hauptstraße vorgesehen. Nach Auswertung der Spartenpläne wird nun geplant, bis zur Mossäckerstraße auf der Ostseite der Bundesstraße B4 zu bleiben. Die abschließende Entscheidung, ob die StUB links, in der Mitte oder rechts der B4 geführt wird, ist nach Vorabstimmung mit der Regierung von Mittelfranken allerdings unterhalb der Detailtiefe des Raumordnungsverfahrens, deshalb kann derzeit auch nicht gesagt werden, welche Grundstückseigentümer betroffen sind.

Der ZV StUB wird im Dialogforum am 7. Mai 2019 die von Seiten der Geschäftsstelle vorgesehene Führung der Gesamt-Vorzugstrasse in allen drei Stadtgebieten vorstellen. Die Bewertungen für die

Stadtgebiete Erlangen und Herzogenaurach sind zur Vorlagefrist für den heutigen Ausschuss noch in Arbeit. Die Vorstellung der beabsichtigten Vorzugstrasse der Gesamtstrecke erfolgt daher mündlich in der Sitzung des AfV.

Zwischen den Mitgliedern des Verbandsausschusses des ZV StUB ist verabredet, dass die drei beteiligten Stadtratsgremien Empfehlungen über die Berücksichtigung von Varianten jeweils für ihr Gebiet aussprechen sollen. Aus den einzelnen Empfehlungen wird sich die Trasse zusammen setzen, welche der Regierung von Mittelfranken in den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens als beabsichtigte Vorzugstrasse benannt wird. Bedingung ist, dass die endgültige Vorzugstrasse vom ZV StUB als förderwürdig i.S.d. GVFG eingeschätzt wird. Der Verbandsausschuss des ZV StUB wird erst im Nachgang der geplanten Stadtratssitzungen am 7. Juni 2019 über die Gesamttrasse entscheiden.

Somit stellt die dargestellte Trasse den Stand der Beschlussvorlagen für die beteiligten Gremien dar.

Beschlussfassungen sind über folgende Bereiche vorgesehen:

- Umwelt-, Verkehrs- und Planungsauschuss Erlangen am 09. April 2019 und Stadtrat Erlangen am 11. April 2019:
    - StUB-Trassenvarianten Regnitzquerung

- Ausschuss für Verkehr Nürnberg am 09. Mai 2019:
    - StUB-Vorzugstrasse im Stadtgebiet Nürnberg

- Umwelt-, Verkehrs- und Planungsauschuss Erlangen am 14. Mai 2019 und Stadtrat Erlangen am 29. Mai 2019:
    - StUB-Trassenvarianten in Tennenlohe
    - StUB-Trassenvariante Friedrich-Bauer-Straße
    - StUB-Trassenvariante Sieboldstraße
    - StUB-Trassenvariante Nahversorgungszentrum Büchenbach

- Planungs- und Umweltausschuss Herzogenaurach am 15. Mai 2019 und Stadtrat Herzogenaurach am 29. Mai 2019:
    - StUB-Vorzugstrasse im Stadtgebiet Herzogenaurach

Auf Basis der vorgenannten Ausschuss-, Stadtrats- und Verbandsausschussbeschlüsse wird der ZV StUB die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren einreichen.

Die Trassenführung der Gesamtstrecke wird in der Ausschusssitzung durch die Geschäftsstelle des ZV StUB präsentiert. Die Präsentationsfolien werden der Niederschrift beigefügt, liegen aufgrund der Abhängigkeit zum Dialogforum am 7. Mai jedoch zur Ladungsfrist noch nicht vor.

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:25.000, Blatt-Nr. 6332, 6431, 6432, 6531, 6532
Wiedergabe mit Genehmigung des Bayrischen Landesamtes f. DBV Auftrag-Nr. 23940, 23945, 24057

5489000 5488000 5487000 5486000 5485000

4432000 4431000 4430000 4429000 4428000

Am Wegfeld
Buch Nord
Moosäckerstraße
Reutleser Straße
Boxdorf

BW 01
BW 02
BW 03
BW 04

RRB
P&R
S

Bauabschnitt km 100+000
101+000
102+000
103+000
104+000
105+000
106+000

Fehllänge = 509.7
105+490 = 106+000
Kilometrierungssprung

E45 3 4 N3

Bauwerk 01
Brücke im Zuge der StUB
über Georg-Ziegler-Weg

Bau-km 100+622
Länge ca. 14 m

Bauwerk 02
Brücke im Zuge der StUB
über Feldweg

Bau-km 102+322
Länge ca. 7,5 m

Bauwerk 03
Brücke im Zuge der StUB
über Kothbrunngraben

Bau-km 103+060
Länge ca. 6,6 m

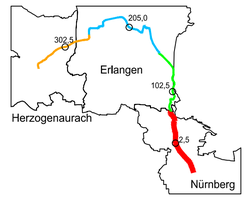
Bauwerk 04
Brücke im Zuge der StUB
über Gründlach

Bau-km 104+230
Länge ca. 6 m

Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Dammböschung
- Haltestelle
- unabhängiger Bahnkörper
- besonderer Bahnkörper
- Gleise im Straßenraum
- Brücke
- RRB — Standort Regenrückhaltebecken
- S — Sonderbaufläche eventuelle BE-Fläche (Baumbestand schützen)
- P&R — Mögliche Park- & Ride-Fläche Planung Stadt Nürnberg



ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: FÜR DIE RICHTIGKEIT:

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 05.04.2019
BEARBEITUNG	Wie	
	Mh	gez. Jülich AMTSLEITER
		Lageplan
		M = 1 : 10.000 / 2.2252.2.1

Raumordnungsverfahren

Auftraggeber: StUB Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach

Unterlage / Blatt-Nr.:
Maßstab: 1 : 10.000

Erlangen, den

Verkehrsanlagenplanung
Variante "Machbarkeitsstudie modifiziert" G-0001
Bau-km 100+000 - 105+490

Plancodierung: G-G-0001-1-SBT-003-LP-10000-0A

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft Stadt-Umland-Bahn
Gauff Rail Engineering · RAMBØLL · OBERMEYER

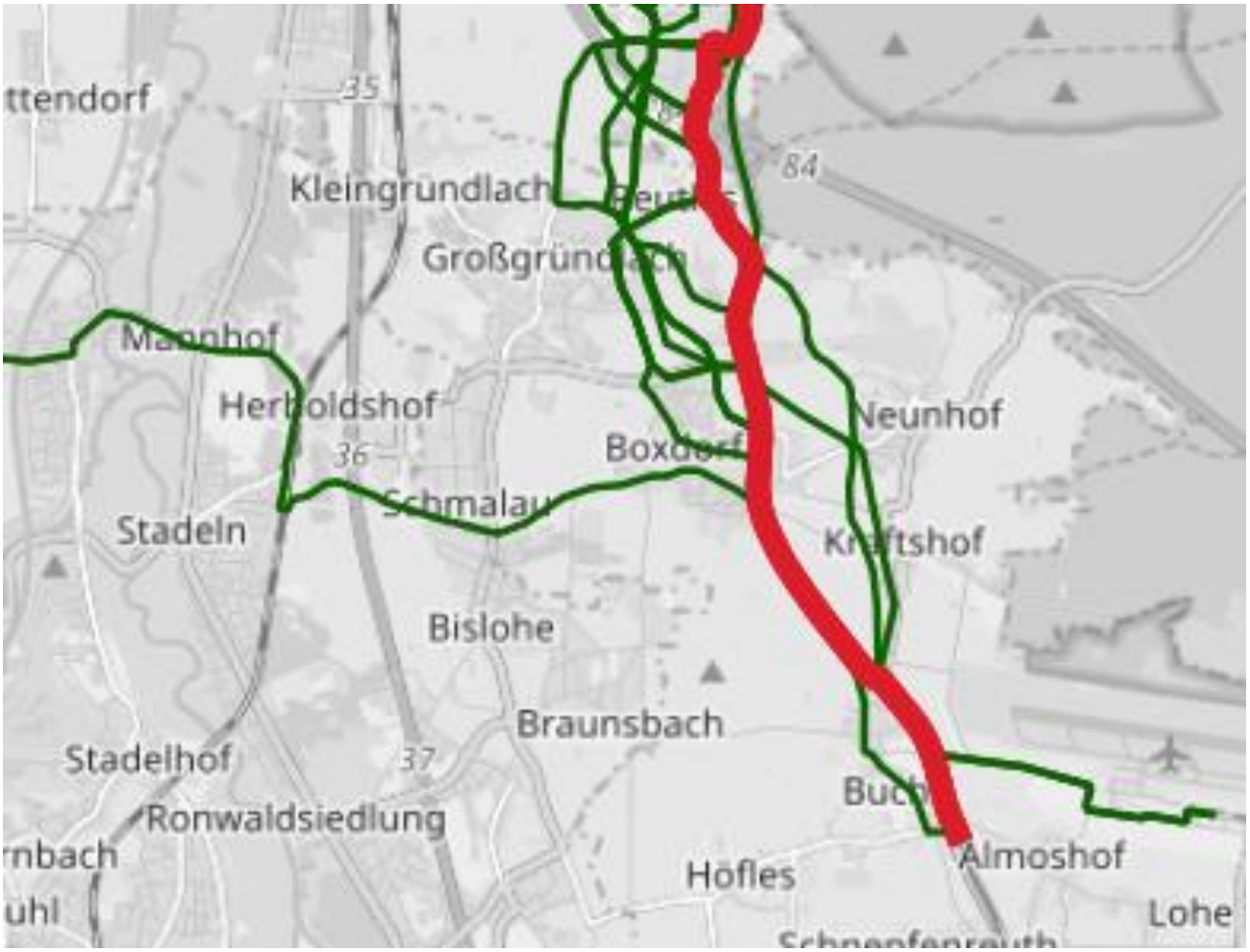
OBERMEYER Planen + Beraten GmbH
Burgschmietstraße 2-4
90419 Nürnberg
Telefon: +49 911 / 39 90 9-0

	Datum	Name
bearbeitet:	22.03.2019	Krieg
gezeichnet:	22.03.2019	Ziegler
geprüft:		

Nürnberg, den

Plotdatum: 05.04.2019 V:\Vpl2\Projekte\S..s\STUB-Thon-Stadtgrenze\Ntg\8-Vermessung-Unterlagen Dritter\Obermaier\Lageplan - Voruntersuchung-G-0001 - Standard

Geprüfte Alternativvarianten im Raum Nürnberg



Legende:

Ursprungsvariante aus Machbarkeitsstudie

Varianten aus Bürgerbeteiligung und Online-Forum,

Beschlussvorlage
Vpl/062/2019

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	09.05.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Jahresbauprogramm Radverkehr

Anlagen:
Beschlussvorschlag
Entscheidungsvorlage
Jahresbauprogramm Radverkehr und Komplementärfinanzierung
Planungs- und Bauprogramm 2019 f

Sachverhalt (kurz):

Es wird über die Verwendung der Haushaltsmittel aus dem Radwegebauetat 2017 und 2018 berichtet und das Planungs- und Bauprogramm für 2019 und 2020 zum Beschluss vorgeschlagen.

Über das Planungs- und Bauprogramm hat sich der "Runde Tisch Radverkehr", zu dem die verkehrspolitischen Sprecher der im Verkehrsausschuss vertretenen Parteien, Vertreter der Verwaltung und des Polizeipräsidiums Mittelfranken sowie je ein Vertreter der folgenden Vereine: ADFC, ADAC, AGBV, BN, i bike NBG und VCD gehören, verständigt. Über die Prioritätensetzung und die künftige Verwendung der Haushaltsmittel aus dem Etat "Bau von öffentlichen Radwegen" für die Folgejahre ab 2021 wird nach erfolgter Abstimmung im Runden Tisch Radverkehr gesondert berichtet werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	5.490.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	5.490.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☒ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

- ☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- ☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
- ☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit 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 gibt keine Hinweise, dass bestimmte Personengruppen durch den Radwegebau besonders benachteiligt sind. Vielmehr dienen Radwege der Konfliktminimierung zwischen den versch. am Verkehr Teilnehmenden.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt das Planungs- und Bapurogramm für die Jahre 2019 und 2020. Die Verwaltung wird beauftragt, die zur Umsetzung dieses Programms notwendigen Schritte einzuleiten.

Ö 2

NÜRNBERG

I. Beschluss

TOP:

Verkehrsausschuss

Sitzungsdatum 09.05.2019

öffentlich

Betreff:
Jahresbauprogramm Radverkehr

Abstimmungsergebnis:

☐ **einstimmig**

☐ **angenommen / beschlossen, mit : Stimmen**

☐ **abgelehnt, mit Stimmen**

☐ **angenommen mit großer Mehrheit**

☐ **abgelehnt mit großer Mehrheit**

Beschlusstext:
Der Verkehrsausschuss beschließt das Planungs- und Bapurogramm für die Jahre 2019 und 2020. Die Verwaltung wird beauftragt, die zur Umsetzung dieses Programms notwendigen Schritte einzuleiten.

II. **Ref.VI/Vpl**

III. Abdruck an:

☐ Ref. I/II / OrgA	☐
☐ Ref. I/II / Stk	☐
☒ SÖR	☐

Vorsitzende(r): Referent(in): Schriftführer(in):

001 03.2013

Jahresbauprogramm Radverkehr

Entscheidungsvorlage:

Der Verkehrsausschuss hat am 27.01.2005 beschlossen, die Verwaltung möge jährlich über die Förderung des Radverkehrs und die Verwendung der Mittel aus dem MIP-Titel „Bau von öffentlichen Radwegen“ berichten sowie die Planungen für die Folgejahre vorstellen. Grundlage für die Planung und Errichtung von Radverkehrsanlagen bildet der im November 2007 beschlossene Radwegenetzplan. Er zeigt auf, wo Radwege entweder aufgrund der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung und des Verkehrsablaufs oder im Sinne einer stadtverträglichen Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung erforderlich sind.

Zuletzt wurde im „Runden Tisch Radverkehr“ am 03.07.2018 und am 21.03.2019 über den jeweiligen Umsetzungsstand, Verzögerungsrisiken und den aufgrund des Baubooms enormen Unsicherheiten hinsichtlich des Realisierungshorizonts berichtet. Zur Erhöhung der Transparenz wurde vereinbart, die jährlichen Planungs- und Bauprogramme künftig auf der Basis einer umfangreicheren Maßnahmenliste zu erstellen und zu priorisieren. Zwischenzeitlich wurde hierfür ein Verfahrensvorschlag erarbeitet. Sobald die schon eingeleitete, aber noch nicht abgeschlossene Prioritätensetzung erfolgt ist, wird hierüber gesondert im Verkehrsausschuss berichtet werden.

Vor diesem Hintergrund werden hier die vom Radverkehr veranlassten und realisierten Baumaßnahmen der Jahre 2017 und 2018 und das Planungs- und Bauprogramm für 2019 und 2020, die entweder aus den MIP-Nummern 65002460000U „Bau von öffentlichen Radwegen“ und 65002462000U „Radwege ‚aus 1 mach 3‘, Bau und Sanierung“ oder als Einzelmaßnahmen über den MIP finanziert sind, vorgestellt.

<u>Jahresbauprogramm 2017 und 2018</u>

In den beiden vergangenen Jahren konnten folgende Netzergänzungen und sicherheitsrelevante Umbauten von Radwegen realisiert werden:

- In der Minervastraße wurden beidseitig Radfahrstreifen zwischen Buchenschlag und Finkenbrunn angelegt und damit ein Lückenschluss zwischen den Stadtteilen Gibitzenhof und Gartenstadt erzielt.

- Beim Umbau des Bahnhofsvorplatzes konnte der Radverkehr an vielen Stellen profitieren: Unter anderem entstand ein Zweirichtungsradweg vor dem Grand Hotel, ein ebenerdiger Übergang von der Mittelhalle des Bahnhofs zum Handwerkerhof und eine signalisierte Zufahrt zum Taxiparkplatz.

- Westlich des Marienbergparks wurde im Zusammenhang mit dem Bau einer neuen Drainageleitung eine Geh- und Radwegverbindung in Verlängerung der Rollnerstraße zwischen der Sonnengartenstraße und der Marienbergstraße hergestellt. Der Ausbau des bisherigen Trampelpfades ermöglicht eine komfortable, nahezu kraftfahrzeugfreie sowie direkte Wegeführung, wodurch die gesamte Route von der Innenstadt zum Flughafen eine deutliche Aufwertung erfährt.

- Verbreitert wurde der Radweg in der Otto-Bärnreuther-Straße in Höhe der Behindertenwerkstatt.

- In der Lobsingerstraße wurde ein Radfahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung angelegt, womit der Radverkehr nun sicher in Richtung Osten gelangen kann, ohne über den hoch belasteten Knoten Johannisstraße / Brückenstraße / Kirchenweg fahren zu müssen.

- Im Bereich des Nordrings / Hintermayrstraße wurde die für Fußgänger und Radfahrer beengte Wegeführung zur Gerngrosstraße entschärft.

- Ebenfalls ertüchtigt wurde die Radschleuse im Übergang Rückertstraße / Rieterstraße.

- Entlang der Regensburger Straße wurde zusammen mit dem Staatlichen Bauamt ein Geh-/Radweg zwischen der Breslauer Straße und dem Sühnekreuz gebaut und damit der bestehende forstwirtschaftliche Weg nach Fischbach angebunden.

- Die Querung der Flußstraße in Höhe des Johann-Soergel-Wegs wurde sicherer und komfortabler gestaltet.

- In der Bayreuther Straße wurde stadtauswärts ein Radfahrstreifen zwischen dem Rathenauplatz und der Ludwig-Feuerbach-Straße abmarkiert, durch den ein wichtiger Netzschluss von der Altstadt zu den stark frequentierten Radrouten durch Tempo 30-Gebiete nach Schoppershof und Erlenstegen entstand.

- Aufgehoben wurde die Einbahnregelung in der Äußeren Laufer Gasse und in der Beckschlagergasse. Hierfür waren Anpassungsmaßnahmen am Inneren Laufer Platz erforderlich, die im Rahmen der anstehenden Sanierung der LSA umgesetzt werden konnten.

- In der Holsteiner Straße wurden zwischen der Schnieglinger Straße und der Holsteiner Straße Nr. 33 Radfahrstreifen bzw. Radwege angelegt.

- Weiter vorangeschritten ist die grundlegende Sanierung der Radwege beiderseits der Münchener Straße.

- Unabhängig vom Radwegebauetat wurde als über den MIP finanzierte Einzelmaßnahme die Ansbacher Straße umgebaut, wobei beidseitig Radfahrstreifen zwischen der Schnelldorfer Straße und der Rednitzstraße abmarkiert wurden und damit der wichtige Lückenschluss in Richtung Stein erzielt werden konnte.

- Im Rahmen der mittlerweile abgeschlossenen Machbarkeitsstudie „Radschnellverbindungen Nürnberg – Fürth – Erlangen – Herzogenaurach – Schwabach und umgebende Landkreise“ wurden sieben Vorzugstrassen empfohlen. Fünf davon betreffen das Nürnberger Stadtgebiet. Für die erste Trasse (Nürnberg-Erlangen) wurde bereits eine Planungsvereinbarung mit dem Staatlichen Bauamt unterzeichnet, für die zweite Trasse (Nürnberg-Zirndorf) steht die Planungsvereinbarung kurz vor der Unterzeichnung.

Hinsichtlich der detaillierten Mittelverwendung wird auf Anlage 1: Jahresbauprogramm Radverkehr und Komplementärfinanzierung verwiesen.

Planungs- und Bauprogramm 2019 und 2020

Auch künftige Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen sollen für ein sicheres, vollständiges und attraktives Radwegenetz sorgen. Hierzu zählen notwendige Lückenschlüsse entlang von Hauptverkehrsstraßen, Generalsanierungen mittlerweile in die Jahre gekommener eigenständiger Radwege, Optimierung von Knotenpunktsbereichen mit Anpassung der Signalzeiten, regelgerecht dimensionierte Rad-/Gehwege und kurze, direkte Rad-/Gehwegeverbindungen sowie die Anlage von übergeordneten Freiraumverbindungen.

Des weiteren wird an der Umsetzung der ersten Stufe des beschlossenen Fahrradstraßenkonzepts gearbeitet, das die Ausweisung von 12 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von circa 15 km vorsieht.

Weiter konkretisiert werden die Planungen für die das Nürnberger Stadtgebiet tangierenden Radschnellverbindungen. Für den umfangreichen Abstimmungsprozess mit den beteiligten Projektpartnern hinsichtlich Planungsgrundlagen, detaillierten Straßenplanungen, Klärung offener Fragen hinsichtlich Widmung, Baulastträgerschaft etc. steht seit Beginn 2019 eine Vollzeitstelle im Verkehrsplanungsamt zur Verfügung.

Der vollständige, aktuelle Planungs- und Verfahrensstand für die Jahre 2019 und 2020 kann der Anlage 2 entnommen werden. Die personellen Kapazitäten zur Umsetzung dieser Maßnahmen sind im vorgesehenen Zeitraum gesichert. Hierfür wurde auch beim Servicebetrieb Öffentlicher Raum eine zusätzliche Stelle geschaffen. Kurzfristige Änderungen aufgrund unvorhersehbarer Entwicklungen können nach wie vor nicht ausgeschlossen werden, ebenso wenig kann gesichert werden, ob bei den erforderlichen Ausschreibungen ausreichend leistungsfähige Auftragnehmer zu annehmbaren Konditionen gefunden werden können.

Das Fahrradstraßenkonzept gemäß Beschluss des AfV vom 28.6.2018 soll 2019 bzw. 2020 umgesetzt werden. Die konkreten Straßenpläne für die ersten Maßnahmen werden noch vor der Sommerpause 2019 dem AfV zum Beschluss vorgelegt. Es ist geplant, die ersten Fahrradstraßen noch 2019 zu realisieren. Nachdem sich die Pläne noch in der Instruktionsphase befinden, könnten sich einzelne Projekte noch in das Jahr 2020 verschieben.

Finanzierung

Der Etat für den Radwegebau aus dem Ansatz MIP-Nummer 65002460000U „Bau von öffentlichen Radwegen“ wurde von 1,125 Mio. € auf 2,702 Mio. € bzw. 2,788 Mio. € in 2019 bzw. 2020 und ab 2021 auf 3,0 Mio. € erhöht. Für die Roteinfärbung von Bestandsradwegen stehen zusätzlich 500.000 € zur Verfügung. In Abstimmung mit der Kämmerei soll weiterhin jährlich eine Einzelmaßnahme über 500.000 € in den MIP aufgenommen werden und somit zusätzlich zum Radwegebauetat finanziert werden.

Fazit

In den Jahren 2017 und 2018 konnten einige wichtige Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur erzielt werden. Für die Jahre 2019 und 2020 liegt ein ausführliches Planungs- und Bauprogramm vor. Über die künftige Prioritätensetzung und die Verwendung der Haushaltsmittel aus dem Etat "Bau von öffentlichen Radwegen" beratschlagt der „Runde Tisch Radverkehr“. Die Ergebnisse werden dem zuständigen Ausschuss wieder zur Beschlussfassung vorgelegt.

Jahresbauprogramm Radverkehr und Komplementärfinanzierung

Anlage 1

hier: vom Radverkehr veranlasste Maßnahmen, 2016 - 2018 finanziert aus Radwegebauetat,
MIP-Nummern: 65002460000U Bau von öffentlichen Radwegen und
65002462000U Radwege "aus 1 mach 3", Bau und Sanierung (Pauschale)

Maßnahme:	2016	2017	2018	Länge [m]	AfV	Bemerkungen
Julius-Loßmann-Straße/Saarbrückener Straße, Verlegung Radfahrstreifen	26.800			60	19.07.12	Gesamt 111.000,-; fertiggestellt 2016
Spittlertorgraben/westlich Ludwigstor, Radweg	44.000			70	24.05.12	Gesamt 344.000,-; 108.000,- Zuschuss nach Klima-schutzinitiative; fertiggestellt 2016
Großhabersdorfer Weg/Gutenstetter Straße, Geh-/Radwegverbindung	81.000			70	18.11.10	fertiggestellt 2016
Beuthener Straße, Radfahrstreifen im Brückenbereich	25.000			420	06.10.16	fertiggestellt 2016
Minervastraße zw. Buchenschlag und Finkenbrunn, Radfahrstreifen	469.000			1740	06.11.14	Zuschuss nach Klimaschutzinitiative; fertiggestellt 2017
Geh-/Radwegverbindung westlich Marienbergpark auf der Trasse der ehemaligen Rollnerstraße	490.000			1100	19.12.13	incl. Maßnahmen aus landschaftspflegerischem Begleitplan; fertiggestellt 2017
Otto-Bärnreuther-Straße	50.000				16.07.15	fertiggestellt 2017
Rieterstraße (Radschleuse zur Rückertstraße)	10.000	45.000			28.04.16	fertiggestellt 2017
Nordring/Hintermayrstraße, G/R zur Gerngrosstraße	15.000	30.000		40	o. AfV	fertiggestellt 2017
Lobsingerstraße zw. Poppenreuther Straße und Kirchenweg		20.000		145	16.06.16	fertiggestellt 2017
Bayreuther Straße zw. Rathenauplatz und Ludwig-Feuerbach-Straße (stadtauswärts)		580.000		330	16.06.16	fertiggestellt 2018; Komplementärfinanzierung 110.000,-
Innerer Laufer Platz/Beckschlagergasse		100.000			16.06.16	fertiggestellt 2017; Komplementärfinanzierung 150.000,-
Flußstraße, Querungshilfe im Zuge Johann-Soergel-Weg		90.000			06.10.16	fertiggestellt 2017
Münchener Straße zw. Nr. 340 und Ringbahn, Generalsanierung mit Neubau		160.000				fertiggestellt 2017
Regensburger Straße, Geh-/Radweg zw. Breslauer Straße und Sühnekreuz				170	ohne AfV	Kostenteilung StBA N und Stadt Nürnberg; städtische Mittel noch nicht abgerufen
Umgestaltung Bahnhofsvorplatz, Radwegeverbesserungen		306.000			03.12.15	fertiggestellt 2017
Georg-Silberhorn-Straße, Geh-/Radweg		150.000				Vergabe erfolgt; Baubeginn 09/2018
Öffnung Radweg Jagdstraße entgegen Einbahn			20.000			in Vorbereitung; Umsetzung abh. von Fahrradstraßenbeschluss
Adolf-Braun-Straße zw. Muggenhofer Str. und Adolf-Braun-Straße 35, Radfahrstreifen			40.000		12.04.18	Radweg ist Teil einer Gesamtplanung, Teil der Kosten von Investor zu tragen, Vereinbarung noch nicht abgeschlossen; Komplementärfinanzierung 280.000,-

Maßnahme:	2016	2017	2018	Länge [m]	AfV	Bemerkungen
Münchener Straße stadtauswärts zw. Frankenstraße und Bauernfeindstraße sowie stadteinwärts zw. Messe und Esso-Tankstelle, Generalsanierung mit Neubau			750.000		11.05.17	in Umsetzung
Fürther Straße/Ludwig-Quellen-Straße, Radfahrstreifen			85.000			in Umsetzung
Holsteiner Straße zw. Schnieglinger Straße und Holsteiner Straße 33, Radfahrstreifen und Radweg			200.000	530		fertiggestellt 2018
Minervastraße/Dianaplatz, Radfahrstreifen			80.000		01.03.18	fertiggestellt 2018
Verbreiterung Rad-/Gehweg Spittlertorgraben vor Kreuzung Kontumazgarten			80.000			fertiggestellt 2019
Querungshilfe An der Radrunde			40.000			fertiggestellt 2019
Summe:	**1.210.800**	**1.481.000**	**1.295.000**			
Jahresansatz:	**1.125.000**	**1.125.000**	**1.125.000**			
Rückflüsse aus Spenden und Zuschüssen:						
Spittlertorgraben/westlich Ludwigstor, Radweg	108.000				24.05.12	
Minervastraße zw. Buchenschlag und Finkenbrunn, Radfahrstreifen		282.410				
gesamt zur Verfügung stehende Mittel	**1.233.000**	**1.407.410**	**1.125.000**			
Übertrag Vorjahr	241.390	263.590	190.000			
Saldo	**263.590**	**190.000**	**20.000**			

Ö 2

Planungs- und Bauprogramm 2019/2020

Anlage 2

lfd. Nummer	Maßnahme	Begründung	(Gesamtkosten) davon Radetat in Tsd. €	AfV-Beschluss vorhanden, bzw. wann erfolgt Beschluss	Zuschussantrag vorhanden, bzw. bis wann zu stellen	voraussichtlicher Baubeginn	Bemerkungen
1	Erlanger Straße zw. Nordring und Äußerer Bucher Straße, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	(820)	28.06.2018	2018 GVFG	2019	
2	Ziegelsteinstraße zw. Äußerer Bayreuther Straße und Heroldsberger Weg, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	130	20.09.2018		2020	unter Beibehaltung der Senkrechtstelllätze
3	Münchener Straße, Radweg: Verbreiterung und Ertüchtigung	Verkehrssicherheit	1.760	11.05.2017		2019	
4	Martin-Bächer-Weg, gemeinsamer Geh-/ Radweg: Asphaltierung	Verkehrssicherheit	140	nicht notwendig		2019	Ausbau im Bestand
5	Zuckermandelweg / Lenkersheimer Straße, gemeinsamer Geh- / Radweg: Verbreiterung und Asphaltierung	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	90	26.10.2000, 19.07.2012		2019	Brücke wird nach Aussage der DB nicht mehr verändert, Realisierung abhängig von Verein-barung mit DB; Kombination mit Restaubau Lenkersheimer Straße
6	Kieslingstraße zwischen Leipziger Platz und Schafhofstraße, Schutzstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	100	1. Quartal 2019		2019	
7	Eichendorffstraße, Radfahrstreifen (einseitig)	Verbesserung der Verkehrssicher-heit für Radfahrer und Fußgänger	50	nicht notwendig		2019	
8	Regensburger Str, Dürrenhofstraße, Knoten, bei LSA-Umbau	Verbesserung der Verkehrssicher-heit für Radfahrer und Fußgänger	160	nicht notwendig		2019	
9	Geh- / Radwegverbindung Insterburger Straße	Lückenschluss	320	B-Plan		2019	
10	Geh- /Radwegverbindung zwischen Kattowitzer Straße und Hartungstraße	Lückenschluss	150	B-Plan		2019	
11	Pillenreuther Straße zw. Wölckernstraße und Kopernikusplatz, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	200	2. Quartal 2019		2020	
12	Spittlertorgraben sowie Kreuzung Westtor, gemeinsamer Geh- / Radweg , Verbreiterung	Verbesserung der Verkehrssicher-heit für Radfahrer und Fußgänger	350	14.11.2013		2019	
13	Fürther Straße zw. Fuchsstraße und Adolf-Braun-Straße, getrennter Rad- / Gehweg	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	(585) 350	21.02.2019		2019	im Zusammenhang mit U-Bahn
14	Adolf-Braun-Straße in Höhe Fuchsstraße, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	300	12.04.2018		2019	abhängig vom Investor
15	Bahnhofstraße zw. Marienstraße und Vogelsgarten plus Marientunnel Nord, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit, Erhöhung der Leistungsfähigkeit	(2.813)	18.04.2013	BayGVFG	2020 + 2021	abhängig vom Investor
17	Hinterm Bahnhof zw. Allersberger Straße und Osttunnel, gemeinsamer Geh- / Radweg	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	620	24.10.2010 Bericht 26.07.2018		2020	abhängig von Vereinbarung mit DB
18	Konrad-Adenauerbrücke und Bauvereinstraße, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	320	vorauss. 27.06.2019		2020	Änderung Verkehrssystem, Sanierung Brücke

lfd. Nummer	Maßnahme	Begründung	(Gesamtkosten) davon Radetat in Tsd. €	AfV-Beschluss vorhanden, bzw. wann erfolgt Beschluss	Zuschussantrag vorhanden, bzw. bis wann zu stellen	voraussichtlicher Baubeginn	Bemerkungen
19	Neutorgraben / Johannisstraße, Aufstellflächen Fußgänger und Radfahrer	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	(950)	15.11.2018		2020	im Zusammenhang mit Strab-Beschleunigung
20	Rehlinger Straße zw. Rehlinger Straße und S-Bahnhof Reichelsdorf, gemeinsamer Geh- / Radweg	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	450	26.10.2006 Erneuerung 2. Quartal 2019		2020	
21	NEU: Nordwestring zw. Lerchenbühl- und Bucher Str. Verbreiterung Radstreifen in Fahrtrichtung Ost	Verkehrssicherheit	(0)	2. Quartal 2019		2019	Ausführung mit Fahrbahndeckensanierung
22	Regensburger Straße zw. Hainstraße und Scharrerstraße	Lückenschluss, Verkehrssicherheit				2020/2021	abhängig vom Investor
23	Hainstraße zw. Scharrstraße und Regensburger Straße	Verkehrssicherheit				2020/2021	abhängig vom Investor
23	**Fahrradstraßen**		750	28.06.2018		2019	Detailplanung läuft, Teil 1 2019 / Teil 2 2020
23.1	Sandrartstraße, Jagdstraße Umbau der Einmündung zum Kirchenweg			2. Quartal 2019		2019	Anpassung des Verkehrssystems
23.2	Hummelsteiner Weg			2. Quartal 2019		2019	
23.3	Wilhelm-Späth-Straße			2. Quartal 2019		2019	
23.4	Schloßstraße, Gleißhammerstraße, Dientzenhoferstraße, Balthasar-Neumann-Straße, Thäterstraße			2. Quartal 2019		2019	
23.5	Muggenhofer Straße			2. Quartal 2019		2019	
23.6	Friedrichstraße, Schweppermannstraße, Pilotystraße, Innerer Kleinreuther Weg			2. Quartal 2019		2019 / 2020	Umgestaltung Platz, Radschnellverbindung
23.7	Kornmarkt, Dr-Kurt-Schumacher-Straße			3/4. Quartal 2019		2019 / 2020	
23.8	Metthingstraße, Aussiger Platz, Kachletstraße			3./4. Quartal 2019		2019 / 2020	
23.9	Eberhardshofstraße, Adam-Klein-Straße			3/4. Quartal 2019		2019 / 2020	
23.10	Herbststraße, Regelsbacher Straße, Zuckermandelweg			3/4. Quartal 2019		2019 / 2020	
23.11	Rennweg, Am Messehaus			3/4. Quartal 2019		2019 / 2020	
23.12	Sperberstraße			3/4. Quartal 2019		2019 / 2020	

Beschlussvorlage
Vpl/065/2019

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	09.05.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Nordwestring zwischen Lerchenbühlstraße und Bucher Straße, Neue Busspur und Radstreifenverbreiterung

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.1753.2.8
Straßenplan Nr. 2.1753.2.9

Sachverhalt (kurz):

Am Nordwestring zwischen der Lerchenbühlstraße und der Bucher Straße (Fahrtrichtung von West nach Ost) muss die Fahrbahndecke vor Pfingsten (innerhalb 4 Wochen) komplett saniert werden. Es wurde durch die Verwaltung deshalb geprüft welche Spielräume für Verbesserungen bestehen. Sehr dringend ist hierbei die Verbreiterung des in den 1980er Jahren angelegten, für die heutigen Erfordernisse zu schmalen Radstreifens. Außerdem war schon bei der Erarbeitung des Ringbuskonzepts in diesem Bereich Bedarf für eine Busspur ermittelt worden. Zwar kann der Bus seit einigen Monaten die Rechtsabbiegespur vom Nordwestring zur Bucher Straße für die Geradeausfahrt über den Knoten nutzen, aber die Verlustzeiten sind trotzdem noch hoch, da der Rückstau auf den zwei maßgebenden Geradeausfahrstreifen im Knotenpunktsbereich weiter nach Westen reicht.

Im Sanierungsabschnitt weist die B4R durchgängig bis zum Knoten Bucher Straße drei Geradeaus-Fahrstreifen auf. Im Bereich der untergeordneten signalisierten Knotenpunkte Lerchenbühlstraße und Düsseldorfer Straße bis zum Zulauf des Knotens Bucher Straße sind diese für die Leistungsfähigkeit jedoch nicht erforderlich, so dass mit nur abschnittsweisen Verschiebungen der Bordsteinlinie (als Eingriff über die reine Deckensanierung hinaus) der Platz für eine Busspur geschaffen werden kann und trotzdem zwei Spuren für den Individualverkehr übrig bleiben.

Somit wird zukünftig der von Westen kommende Ring mit den üblichen zwei Fahrstreifen bis zur Auffächerung nach links und rechts vor dem Knoten Bucher Straße weiter geführt. Der Bus erhält eine barrierearme Haltestelle Lerchenbühlstraße und startet von dort aus in die Busspur, die dann in die vorhandene, für den Bus geradeaus befahrbare Rechtsabbiegespur übergeht. Dem Radverkehr steht zukünftig ein richtlinienkonformer Radstreifen zur Verfügung.

Der dazwischen liegende Knoten Düsseldorfer Straße weist eine Besonderheit auf: Es gibt keine Fußgängerquerung über den Ring, da es auf der Südseite keine Gehwege gibt. Daher kann dort eine Sonderlösung, die der Beschleunigung des Ringbusses und der Komfortsteigerung für den Radverkehr dient, geschaffen werden. In Höhe der T-Einmündung werden Busspur und Radstreifen baulich vom Knoten getrennt, so dass hier keine Signalisierung mehr erforderlich ist. Busse und Radfahrer haben somit quasi "Dauergrün", ohne dass die Steuerung der LSA für den Bus verkehrsabhängig sein muss. Aus Platzgründen werden Busse und Radverkehr auf einer Misch-Spur geführt. Nach der Kreuzung werden die beiden Ströme wieder getrennt geführt.

Damit besteht für die Busbeschleunigung in der Gegenrichtung, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt, mehr Spielraum und weniger steuerungstechnischer Aufwand. Für den Bus in

Fahrtrichtung Nordostbahnhof entfallen schon jetzt die durch die Signalsteuerung bedingten Fahrzeitstreuungen. Dies ist ein weiterer Beitrag zur Zuverlässigkeit der Linie 35.

Die geschätzten Gesamtkosten für die Maßnahme betragen ca. 941.000 €. Davon entfallen für die Sanierungsmaßnahmen ca. 750.000 € aus dem Unterhalt. Der Rest von ca. 191.000 € soll aus dem MIP-Ansatz Steigerung der Attraktivität des ÖPNV finanziert werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	941.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	191.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	750.000 €	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:

Busspur und Radstreifen, Belange hier nicht berührt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

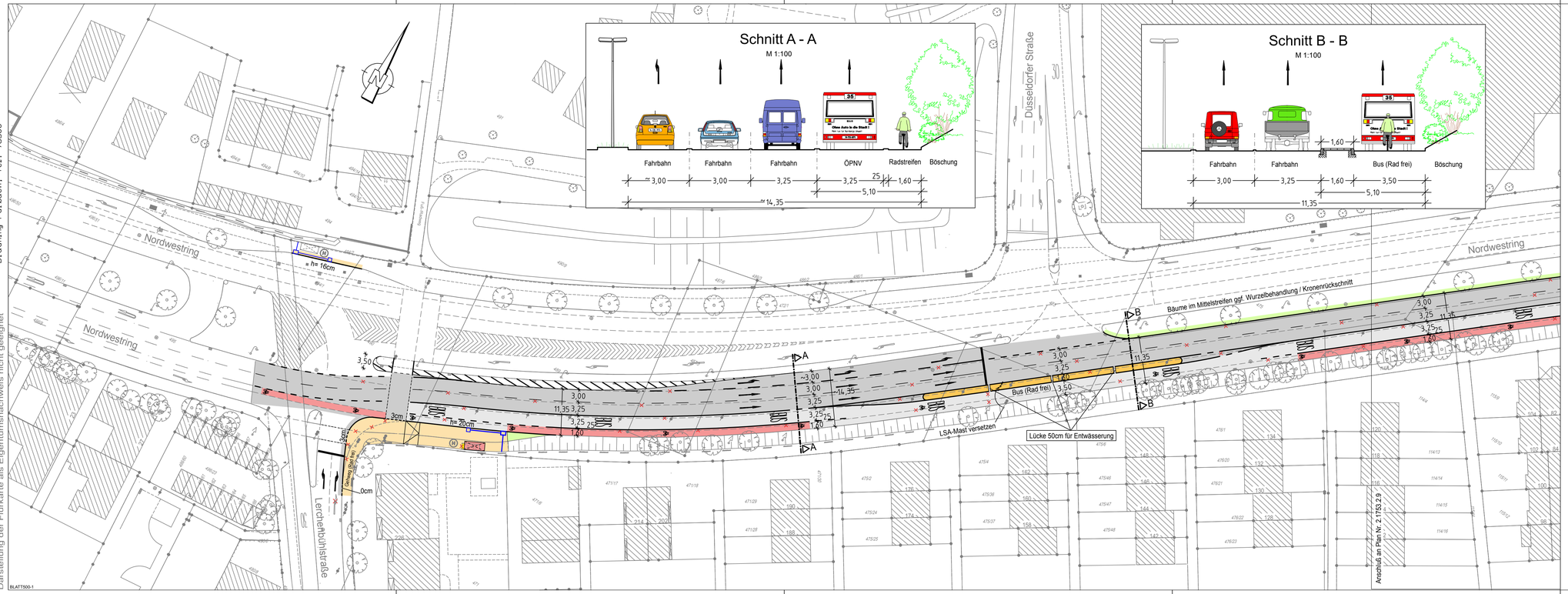
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die beiden Straßenpläne Nordwestring, Vpl-Nr. 2.1753.2.8 und 2.1753.2.9 jeweils vom 02.03.2019 und letzter Änderung vom 08.04.2019

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bräuning-Fürbach, Tel. 79300

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/I-KomV Herr Roh Tel.: 231-4417
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

BLATT500-1



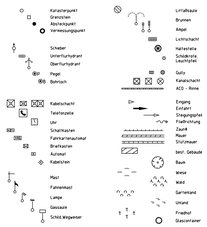
Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte

Bestandsaufnahme

- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßensanierung nach SÖR/Z-B/3
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RASt Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 22.03.2019
BEARBEITUNG	Kölbel (5355)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN — **Lageplan 1 von 2**

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.1753.2.8
04.04.19	Br-Fürb./Kölbel	SÖR / Markierung		
08.04.19	Br-Fürbach	SÖR/Markier./LSA		

Nordwestring
zwischen Lerchenbühlstraße und Erlanger-/Bucher Straße
Busspur / Radstreifen

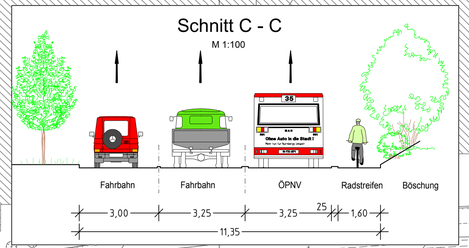
Nordwestring-Ost VLP500-1.PLT vom 10.04.19

CARD/1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bräuning-Fürbach, Tel. 78300

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoI-KomV Herr Roh Tel.: 231-4417

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



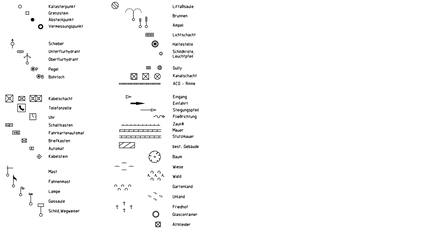
Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschütze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte

- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßensanierung nach SÖR/Z-B/3
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestandsaufnahme



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 22.03.2019
BEARBEITUNG	Kölbel (5355)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN — **Lageplan 2 von 2**

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.1753.2.9
04.04.19	Br-Fürb./Kölbel	SÖR / Markierung		
08.04.19	Br-Fürbach	SÖR/Markier./LSA		

Nordwestring
zwischen Lerchenbühlstraße und Erlanger-/Bucher Straße
Busspur / Radstreifen

Nordwestring-Ost VLP500-2.PLT vom 10.04.19

CARD/1

Beschlussvorlage
Ref.VI/054/2018

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	09.05.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

Menschen mit Behinderung im ÖPNV
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.10.2018

Anlagen:
Antrag_Menschen mit Behinderung ÖPNV_Die Grünen
Schreiben der VAG vom 25.02.2019
Schreiben des Behindertenrats der Stadt Nürnberg vom 14.03.2019

Sachverhalt (kurz):

In ihrem Antrag vom 30.10.2018 bittet die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen um Informationen zu Bedarfen und Möglichkeiten der Bereitstellung eines VAG-Busses mit einer höheren Rollstuhlplatzzahl. Grundsätzlich ist das Anliegen, für Seniorenheime und Behinderteneinrichtungen eine attraktive und kostengünstige Transportmöglichkeit mit Platz für mehrere Rollstühle beispielsweise für Ausflüge bereitzustellen, nachvollziehbar.
Der Vorschlag, ein solches Angebot im Rahmen des ÖPNV zu schaffen, ist aus rechtlichen Gründen jedoch nicht umsetzbar, da ein solcher spezieller Fahrdienst keine Beförderung im Rahmen des allgemeinen ÖPNV darstellt. Die VAG müsste einen solchen Fahrdienst als sog. Gelegenheitsverkehr anbieten, bei dem wiederum bestimmte Vorgaben zu erfüllen sind. Demnach müssen Rollstühle sicher im Bus untergebracht werden, was bedeutet, dass der Bus mit ausreichenden und den aktuellen Standards entsprechenden Befestigungsmöglichkeiten ausgestattet sein muss. Der Umbau eines regulären Niederflurbusses zu einem solchen "Rollibus" ist mit einem erheblichen technischen und finanziellen Aufwand verbunden. Zudem bietet ein Niederflurbus aufgrund seiner Bauweise nur beschränkt Platz für die Einrichtung weiterer Rollstuhlplätze. Bereits umgebaute Rollibusse stehen derzeit auf dem Markt nicht zum Erwerb zur Verfügung. Die VAG kommt daher zu dem Schluss, aus technischen und finanziellen Zwängen das gewünschte Angebot nicht bereitstellen zu können.
Die VAG hat die Bedarfe für einen "Rollibus" im ÖPNV bei den Behindertenverbänden abgefragt. Diese sehen hierfür jedoch keinen Bedarf, da es seit Jahren den Behindertenfahrdienst des Bezirks Mittelfranken gibt, der für Berechtigte kostenlos zur Verfügung steht und die gleichzeitige Beförderung von einer großen Zahl von Menschen ermöglicht. Der Behindertenrat der Stadt Nürnberg äußert die Sorge, dass das geforderte Angebot eine Konkurrenz zu örtlichen Behindertenfahrdiensten darstellen könnte und so perspektivisch die Versorgung mit Fahrdiensten für Menschen mit Behinderung grundsätzlich verschlechtert werden könnte.

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 Fragestellung betrifft körperlich eingeschränkte Bevölkerungsgruppen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VAG**

☒ **Behindertenrat der Stadt Nürnberg**

☐

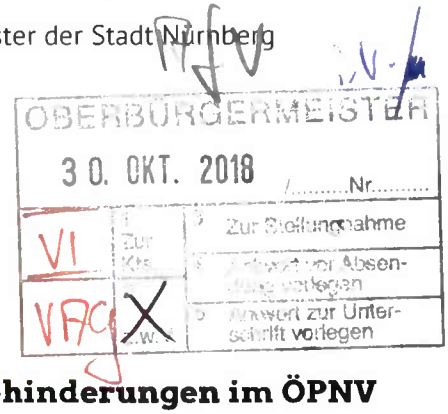
Ö 4

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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, 30.10.2018

Menschen mit Behinderungen im ÖPNV

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in diversen Arbeitskreisen ist es immer wieder Thema, dass beispielsweise bei Ausflügen von Seniorenheimen öffentliche Verkehrsmittel schlecht genutzt werden können, weil der Transport mit Rollstühlen zahlenmäßig nur sehr eingeschränkt möglich ist. Der ÖPNV könnte allerdings oftmals eine sehr attraktive und kostengünstige Alternative zu einem gecharterten Bus sein.

Ziel muss also sein, einen VAG-Bus für entsprechende Unternehmungen so umbauen zu können, dass mehr Fahrgäste mit Rollstühlen aufgenommen werden können. Das kann für Senioren- wie Behinderteneinrichtungen gleichermaßen interessant sein.

Zur Klärung des Sachverhalts stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

1. Die VAG ermittelt die Bedarfslage durch Umfragen in den Senioren- und Pflegeheimen sowie in den Behinderteneinrichtungen.
2. Die VAG stellt Lösungsmöglichkeiten vor. Möglicherweise kann der VGN in die Überlegungen einbezogen werden.
3. Der Fahrgastbeirat und der Behindertenrat der Stadt Nürnberg werden um Stellungnahme gebeten.

Mit freundlichen Grüßen

Elke Leo
Stadträtin

Ö 4

VAG

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

VAG · 90338 Nürnberg

VpL Nr.
04. MRZ. 2019

D		E	U	R

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

Natascha Lehmann
SB Verkehrsplanung
PL-VP-AT
Telefon: 0911 283-4679
Telefax: 0911 283-4695
planung@vag.de

Nürnberg, 25. Februar 2019

Menschen mit Behinderungen im ÖPNV
hier: Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 30.10.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem oben genannten Antrag nehmen wir wie folgt Stellung:

Der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) ist die Mitnahme, insbesondere auch unserer mobilitätseingeschränkten Fahrgäste, die im Rollstuhl sitzen, ein großes Anliegen. Eine Beförderung im Rahmen des allgemeinen ÖPNV erfolgt über die von der Stadt Nürnberg an die VAG beauftragten Linienverkehre. Hierzu werden auf den Buslinien von der VAG moderne Niederflurbusse mit in der Regel zwei Mehrzweckflächen für Rollstuhlfahrer, Kinderwägen, etc. eingesetzt.

Die Einrichtung eines speziellen Fahrdienstes für die Beförderung von Menschen mit Behinderungen (hier: Rollstuhlfahrer) stellt keine Beförderung im Rahmen des allgemeinen ÖPNV dar.

Der Umbau eines Niederflurbusses zu einem Rollibus ist nur mit erheblichem technischem und finanziellem Aufwand möglich. Aus technischer Sicht sind bei den Niederflurbussen v.a. die Radkästen und Podeste zu berücksichtigen. So können im Vorderwagen bei zwei Rollstuhlplätzen nur ein bis zwei Doppelsitze abgebaut werden. Insgesamt ist durch die Niederflurbauart der Busse der damit mögliche Platz für weitere Rollstühle sehr beschränkt. Aus finanzieller Sicht würde nur ein dauerhaft geplanter Einsatz des Rollibusses die Extrakosten rechtfertigen. Allerdings ist ein so umgebauter Bus durch die reduzierten Sitzmöglichkeiten nicht mehr im herkömmlichen Linienverkehr einsetzbar.

Selbst bei Stellung eines Busses mit Fahrer für den alleinigen Transport von Fahrgästen mit Rollstuhl im Rahmen eines sog. Gelegenheitsverkehrs gelten folgende Bedingungen:
Rollstühle müssen im Bus sicher untergebracht werden (z.B. für Vollbremsungen, Ausweichmanöver etc.). Dazu müsste der Bus über ausreichende Vorrichtungen – standardisierte, zugelassene Befestigungsmöglichkeiten (z.B. Trennwandgestelle, Gurtsysteme mit Airline-Schienen) – verfügen. Es reicht nicht aus, wenn der Fahrer versucht, sein Fahrverhalten einer ungesicherten Ladung anzupassen. Daher kann ein solcher Fahrdienst durch die VAG derzeit weder technisch noch personell geleistet werden.

Des Weiteren ergaben interne Recherchen, dass derzeit keine Niederflurbusse mit umfassender Ausstattung von mehreren Rollstuhlplätzen zum Erwerb zur Verfügung stehen.

Zuletzt wurden auch die Behindertenverbände in der Thematik „Rollibus" im letzten Jour Fixe mit der VAG eingebunden. Diese sehen auf Nachfrage seitens der VAG keinen Bedarf eines solchen Busses im ÖPNV.

Die im Antrag vom 30.10.2018 „Menschen mit Behinderungen im ÖPNV" geforderten Fahrdienste für Ausflüge können in dem gewünschten Umfang seitens der VAG aufgrund der aufgezeigten technischen und finanziellen Zwänge nicht gestellt werden. Hierfür sind von den Behinderteneinrichtungen und Seniorenheimen geeignete Fahrdienste zu beauftragen, welche auf derartige Dienstleistungen spezialisiert sind.

Freundliche Grüße

VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.

John Borchers

i. A.

Michael Weiss

Geschäftsstelle
Adam-Klein-Str. 6
90429 Nürnberg
Tel. (0911) 3 47 92 68
Mail:
info@behindertenrat-nuernberg.de
Internet:
www.behindertenrat-nuernberg.de

U-Bahn Linie 1 Haltestelle Gostenhof
Bus 34 Haltestelle Gostenhof West

Behindertenrat der Stadt Nürnberg
Adam-Klein-Str. 6 90429 Nürnberg
Stadtratsfraktion
Bündnis `90 Die Grünen
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

14. März 2019

Stellungnahme des Behindertenrates Nürnberg zum ÖPNV

Sehr geehrte Frau Leo,

vielen Dank für die von Frau Katharina Haas übermittelte Anfrage an den BRN zum Thema ÖPNV.

Der Behindertenrat versteht durchaus die großen Mobilitätsschwierigkeiten von Menschen mit Behinderung bei größeren freizeitlichen Aktivitäten. Die VAG bemüht sich, wie wir aus der jahrelangen positiven Zusammenarbeit heraus wissen, den Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr für Menschen mit Behinderung im größt möglichen Umfang gerecht zu werden.

Die Ausgestaltung der Freizeit, insbesondere im Bereich der Gruppenmobilität - für den betroffenen Personenkreis - ist nicht originäre Aufgabe der städtischen Verkehrsbetriebe. Hierfür gibt es seit Jahren den Behindertenfahrdienst des Bezirk Mittelfranken mit einer für Berechtigte kostenlosen Fahrtenkarte. Dieses System ermöglicht einer großen Zahl von Menschen mit Behinderung eine gleichzeitige Beförderung.

Sicherlich haben die in ihrem Antrag angesprochenen Personen aufgrund einer vorliegenden Einschränkung eine Berechtigung, den o. g. Behindertenfahrdienst in Anspruch zu nehmen. Die Kosten hierfür sind über die Eingliederungshilfe gedeckt und die von Ihnen geschilderte Problematik ist somit auch abgemildert.

Zu Bedenken ist auch, dass bei Alternativlösungen zu ortsansässigen Behinderten-fahrdiensten mittel- bis langfristig deren Kapazitäten – vor allem für Rollstuhlfahrer -deutlich eingeschränkt werden könnte, was dann allen Menschen mit Behinderung die gleichberichtige Teilhabe - jenseits von Haltestellen des ÖPNV - erschweren würde.

Wir bitten, diese Gefahr der Kontraproduktivität eines auf den ersten Blick positiven Ansatzes nicht zu unterschätzen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Mertel Peter Vogt
Vorsitzende des Behindertenrats

Behindertenrat der Stadt Nürnberg - mehr tun -
für ein li(e)benswertes Nürnberg für alle Menschen

Berichtsvorlage
Vpl/049/2019

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	09.05.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

Hafenverkehrskonzept und Zulassung von Lang-Lkw
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.09.2014
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.11.2016

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.09.2014
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.11.2016

Bericht:

In ihren zwei Anträgen vom 16.09.2014 und vom 30.11.2016 fordert die CSU-Stadtratsfraktion die Genehmigung der Zu- und Abfahrt für Lang-Lkw zum bzw. vom Gewerbegebiet Hafen zur A 73.

Mit der Veränderungsverordnung vom 27.12.2016 hat der vormalige Bundesverkehrsminister grundsätzlich den streckenbezogenen Regelbetrieb für Lang-Lkw ab dem 01.01.2017 zugelassen. Am Verfahren zum Erlass der sogenannten "Positivliste" hat sich nichts geändert. Dies bedeutet, dass nach wie vor die Zulassung von Lang-Lkw an festgelegte Strecken gebunden ist, die vor der Genehmigung geprüft und in die Positivliste aufgenommen werden müssen. Von den Strecken der durch die Bundesregierung amtlich veröffentlichten Positivliste (Anlage zu §2 Abs. 1 der LKWÜberlStVAusnV) darf nicht abgewichen werden. Voraussetzung für die Genehmigung ist, dass die Strecken unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit (z.B. Wendekreis, Räumzeiten, keine höhengleichen Eisenbahnkreuzungen) geeignet sein müssen.

Die Verwaltung hat Anfang April 2019 der Regierung von Mittelfranken die Strecke von der Anschlussstelle Nürnberg-Hafen Süd (vormals Nürnberg-Königshof) über den Marthweg und die Wiener Straße in die Hamburger Straße zur Aufnahme in die Positivliste genannt. Im Hafengebiet selbst muss je nach Fahrzeugtyp an mehreren Einmündungen ggf. die Gegenfahrbahn mitbenutzt werden. An verschiedenen Stellen bestehen Mittelinseln, die das Einbiegen in Straßen erschweren. Da bislang von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) keine Schleppkurven für Lang-Lkw zur Prüfung der Befahrbarkeit einzelner Strecken vorliegen, kann keine verlässliche Aussage bzgl. der Befahrbarkeit der einzelnen Straßen im Hafengebiet getroffen werden. Sollten Umbaumaßnahmen notwendig werden, muss die Übernahme der Kosten geklärt werden.

Die Strecke von der Anschlussstelle Nürnberg-Hafen Ost über die Hafenstraße ins Gewerbegebiet Hafen kann wegen der anstehenden Sanierung der Brücken in der Hafenstraße und über den Frankenschnellweg derzeit nicht für Lang-Lkw freigegeben werden. Die Baustelle ist für die Befahrung mit Lang-Lkw nicht geeignet. Es wird wechselnde Bauzustände mit teilweise eingeschränkten oder unterbundenen Abbiegebeziehungen geben, die zudem wechselnde Zu- und Abfahrten zu einzelnen Betrieben im Hafengebiet erforderlich machen.

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:

Grundsätzlich führt die Zulassung von Lang-Lkw zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer entlang der betroffenen Strecken.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **Ref.VII**

☐

FRAKTION
DER CHRISTLICH-SOZIALEN UNION
IM STADTRAT ZU NÜRNBERG

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
17. SEP. 2014
.....Nr.....
VI
Zur Kts.
Zur Stellungnahme
4 Abdruck von Antrag vorlegen
VR/2014
z.w.V.
5 Antrag zur Unterschrift vorlegen

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

mk / 16. September 2014
Brehm

per Faxv

Teilnahme am Feldversuch für Lang-LKW

Antrags-Nummer:
230 / 2014

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Feldversuch vieler Bundesländer für Lastkraftwagen mit einer Länge von bis zu 25,25 Metern wurde kürzlich auf weitere Streckenabschnitte ausgeweitet.

Die bisherigen Erfahrungen der Logistikbranche sind gut und die Praxistauglichkeit wurde inzwischen zweifelsfrei erwiesen. Bedenken hinsichtlich der Belastung von Straßen und Brücken sind physikalisch nicht haltbar. Die Belastung wird in aller Regel an der sogenannten Achslast festgemacht - diese ist bei den Lang-LKW jedoch geringer als bei herkömmlichen Lastkraftwagen, da sich die (gleichbleibende) Tonnage auf mehr Achsen (acht vs. sechs) verteilt.

In Nürnberg ginge es bei der Teilnahme am Versuch lediglich um eine direkte Zu-/Abfahrt zwischen Hafengebiet und Autobahn. Es handelt sich um eine Strecke von ca. 500 Meter von der Anschlussstelle Nürnberg-Hafen-Ost bis zur Einfahrt ins GVZ über die Rotterdamer Straße sowie ca. 1,5 Kilometer über den Marthweg zur Anschlussstelle Nürnberg-Königshof.

Das Güterverkehrszentrum Hafen ist der größte und bedeutendste Logistikstandort in Nordbayern. Eine weitere Ablehnung der Teilnahme am Feldversuch stellt für den Standort einen wachsenden Nachteil in der nationalen Konkurrenz dar.

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

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über die bisher gemachten Erfahrungen anderer Kommunen mit den sog. „Giga-Linern".

Die Stadt Nürnberg gestattet im Rahmen des Feldversuchs Lang-LKWs die Zufahrt und Abfahrt in das und aus dem GVZ – Hafen auf direktem Weg. Eine Nutzung weiterer Strecken innerhalb des Stadtgebietes wird ausdrücklich ausgeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

Sebastian Brehm
Fraktionsvorsitzender

VR

06. OKT. 2014

D		E	U	R

BAUREFERAT
- 1. OKT 2014 A1302/14
1 Zur Kts.
3 Zur Stellungnahme
4 Abdruck zur Unterschrift vorlegen
2. VR
5 Termin:

1/1– A14091500 Versuchsteilnahme Lang-LKW.doc

Ö 5

FRAKTION
DER CHRISTLICH-SOZIALEN UNION
IM STADTRAT ZU NÜRNBERG

BAUREFERAT
16. DEZ. 2016
A128/16
1 Zur Kta.
2 z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
5 Termin:

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Vpl. Nr.
21. DEZ. 2016
D | E U R

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
01. DEZ. 2016
/.....Nr.....
VI
2.3 W/VII
1 Zur Kta.
2 z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Abendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

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

mk / 30.11.2016
König / Pirner

per Fax

Antrags-Nummer:
254 / 2016

Regelbetrieb für Lang-LKW

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

ab kommendem Jahr soll der Feldversuch mit Lang-LKW in den Regelbetrieb überführt werden. Nach mehreren Jahren erfolgreicher Tests hat das Bundesverkehrsministerium die Verordnungen fertiggestellt und die Regelung tritt wohl zum Jahreswechsel in Kraft.

Leider konnten in Nürnberg bisher keine Erfahrungen mit den Fahrzeugen gesammelt werden. Ein entsprechender Antrag der CSU aus dem Jahr 2014 zur Teilnahme am Feldversuch - mit einer Zu- und Abfahrtsmöglichkeit für das Hafengebiet – wurde bisher nicht behandelt.

Die nun 2017 in Kraft tretende Verordnung für den Regelbetrieb sieht vor, dass das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge nach wie vor auf 40 Tonnen begrenzt wird. Dies macht auch noch einmal unmissverständlich deutlich, dass mit dem Betrieb von Lang-LKW definitiv keine höhere Belastung für Straßen oder Brücken einhergeht. Dafür ausschlaggebend ist in allererster Linie die Achslast. Ein Lang-LKW verteilt diese 40 Tonnen auf 7-8 Achsen während ein Standard-Sattelzug das identische Gewicht auf nur 5-6 Achsen aufteilt. Somit reduziert sich die Achslast und damit die Belastung für Straßen bei der Befahrung durch Lang-LKW - im direkten Vergleich mit einem gleichschwer beladenen Normal-LKW - sogar um ca. 25%. Die leider häufig als Gegenargument genutzte angebliche Mehrbelastung – insbes. für die Hafenbrücken – trifft nicht zu.

Zum Start des Regelbetriebes im Jahr 2017 sollte sich Nürnberg nicht weiter als Innovationsverhinderer präsentieren, sondern endlich eine Zu- und Abfahrt von Lang-LKWs für das Hafengebiet ermöglichen.

Dabei sieht die CSU-Stadtratsfraktion nicht nur ein positives Signal für die Wirtschaftsunternehmen unserer Stadt – insbes. der Logistikbetriebe im Hafen – sondern auch Potential zur Einsparung von LKW-Fahrten, da die (Volumen-) Kapazität von zwei Lang-LKW der von drei Standard-LKW entspricht. Somit bestehen 30% Einsparpotential bei der Zahl der Fahrten sowie in Folge auch im CO^2 - Ausstoß.

Eine zusätzliche Belastung der Anwohner im Hafen-Stadtteil Maiach wäre ausgeschlossen, da die Fahrzeuge - nördlich des Hafens - ausschließlich zwischen Autobahnanschlussstelle Hafen-Ost bis zur Rotterdamer Straße verkehren würden. Von dort aus kann über Querverbindungen (z.B. zur Bremer Straße oder im weiteren Verlauf über die Koperstraße zur Ham-

burger Straße) das gesamte Hafengebiet erreicht werden. Die Südliche Anbindung der A73 könnte über die Anschlussstelle Königshof – Marthweg – Wiener Straße erfolgen, ohne dabei die Stadtteile Weiherhaus oder Siedlungen Süd zu belasten. Eine Befahrung der Wohngebiete dieser beiden Stadtteile sowie von Maiach wäre ausdrücklich auszuschließen.

Daher stellt die CSU-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über die Rahmenbedingungen und Inhalte der Verordnung zur Einführung des Regelbetriebes für Lang-LKW.

Es wird dargestellt, welche physikalischen Zusammenhänge zwischen Belastung von Straßen bzw. Brücken und Achslasten bestehen und wie sich die Verteilung von 40 Tonnen Gesamtgewicht auf mehr Achsen bei Lang-LKWs im Vergleich zu Standard-LKWs auswirkt

Die Stadt Nürnberg erlaubt mit Start des Regelbetriebes die An- und Abfahrt des Hafengebietes durch Lang-LKWs. Dabei sind zwischen A73 und Hafengebiet ausschließlich auf direktem Wege folgende Straßen zu nutzen:

Nördlich:
Anschlussstelle Hafen-Ost -> Hafenstraße (bis Einmündung Rotterdamer Straße -> Rotterdamer Straße

Südlich:
Wiener Straße -> Marthweg (ab Einmündung Wiener Straße) -> Anschlussstelle Königshof

sowie die jeweils umgekehrte Straßenfolge. Innerhalb des Hafengebiets wird die Nutzung aller Straßen für die Lang-LKW freigegeben.

Mit freundlichen Grüßen

Sebastian Brehm
Fraktionsvorsitzender