

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
19.09.2019

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	4
Tagesordnung -öffentlich-	4
Vorlagendokumente	6
TOP Ö 1 Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	6
Sitzungsvorlage Geo/014/2019	6
Entscheidungsvorlage Geo/014/2019	9
Planbeilage Geo/014/2019	10
TOP Ö 2 Mehr Platz für Fußgänger auf Gehwegen, die von Parkplätzen eingeengt werden	11
Bericht Vpl/085/2019	11
RASt06_Bild_17 Vpl/085/2019	16
Bilddarstellung Heroldstraße Vpl/085/2019	17
Bilddarstellung Helenenstraße Vpl/085/2019	19
Bilddarstellung Webersgasse Vpl/085/2019	21
TOP Ö 3 Verkehrssituation Strawinskystraße/ Neuseser Straße	22
Bericht Vpl/083/2019	22
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.06.2018 Vpl/083/2019	26
Lichtbildtafel Vpl/083/2019	27
TOP Ö 4 Steinbühler Straße - Probephase zur Stabilisierung des Straßenbahnbetriebs stadtauswärts	28
Sitzungsvorlage Vpl/082/2019	28
Fahrzeitmessung VAG Vpl/082/2019	32
Planskizze Vpl vom 23.07.2019 Vpl/082/2019	33
TOP Ö 5 Thumenberger Weg, Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Strecke 5903 Nürnberg - Schirnding in Bahn-km 4,491	34
Sitzungsvorlage Vpl/084/2019	34
Übersichtslageplan Vpl/084/2019	38
Straßenquerschnitt Bestand im Bereich der Eisenbahnüberführung Vpl/084/2019	39
Straßenquerschnitt Planung im Bereich der Eisenbahnüberführung Vpl/084/2019	40
TOP Ö 6 Spurreduzierung zugunsten von Radverkehr und ÖPNV am Ring	41
Bericht Vpl/088/2019	41
Sachverhalt Vpl/088/2019	45
Antrag_Spurreduzierung am Ring_Die Grünen Vpl/088/2019	48
TOP Ö 7 Katharinengasse, Einmündung Marientorgraben	50
Sitzungsvorlage Vpl/086/2019	50
Straßenplan Vpl/086/2019	54
TOP Ö 8 Schafhofstraße, Kreuzung Neumeyerstraße	55
Sitzungsvorlage Vpl/090/2019	55
Lichtsignalanlagenplan Vpl/090/2019	59
TOP Ö 9 Standards beim Bau der Radinfrastruktur	60
Sitzungsvorlage Vpl/087/2019	60
Antrag-Radinfrastruktur_SPD Vpl/087/2019	65
TOP Ö 10 Verkehrssicherheit Ortsausgang Kornburg Richtung Katzwang	66
Bericht Vpl/089/2019	66
Stellungnahme Vpl/089/2019	70

Unfalluntersuchung St2407 Ringelnatzstraße Greuth Vpl/089/2019	71
Unfalluntersuchung St2407 Ringelnatzstraße Kornburg Vpl/089/2019	77
Antrag_Verkehrssicherheit Ortsausgang Kornburg Richtung Katzwang_SPD Vpl/089/2019	84
TOP Ö 11 Radwegnutzung an Straßen mit mehr als Tempo 50 km/h	85
Sitzungsvorlage Ref.VI/111/2019	85
Stellungnahme Ref.VI/111/2019	89
Antrag_Radwegnutzung_SPD Ref.VI/111/2019	90

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 19.09.2019, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1. **Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafestraße über die Südwesttangente und Hafestraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafestraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter** Beschluss
Geo/014/2019

Fraas, Michael, Dr.
2. **Mehr Platz für Fußgänger auf Gehwegen, die von Parkplätzen eingengt werden** Bericht
Vpl/085/2019

Ulrich, Daniel
3. **Verkehrssituation Strawinskystraße/ Neuseser Straße hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.06.2018** Bericht
Vpl/083/2019

Ulrich, Daniel
4. **Steinbühler Straße - Probephase zur Stabilisierung des Straßenbahnbetriebs stadtauswärts** Beschluss
Vpl/082/2019

Ulrich, Daniel
5. **Thumenberger Weg, Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Strecke 5903 Nürnberg - Schirnding in Bahn-km 4,491 Änderungsverlangen der Stadt Nürnberg** Beschluss
Vpl/084/2019

Ulrich, Daniel
6. **Spurreduzierung zugunsten von Radverkehr und ÖPNV am Ring hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 07.11.2018** Bericht
Vpl/088/2019

- Ulrich, Daniel
7. **Katharinengasse, Einmündung Marientorgraben** Beschluss
Vpl/086/2019
Ulrich, Daniel
8. **Schafhofstraße, Kreuzung Neumeyerstraße
Anlage einer Lichtsignalanlage** Beschluss
Vpl/090/2019
Ulrich, Daniel
9. **Standards beim Bau der Radinfrastruktur
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 31.07.2019** Beschluss
Vpl/087/2019
Ulrich, Daniel
10. **Verkehrssicherheit Ortsausgang Kornburg Richtung Katzwang** Bericht
Vpl/089/2019
Ulrich, Daniel
11. **Radwegnutzung an Straßen mit mehr als Tempo 50 km/h
hier: Antrag der Stadtratsfraktion SPD vom 08.05.2019** Beschluss
Ref.VI/1111/2019
Ulrich, Daniel
12. **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 18.07.2019,
öffentlicher Teil**



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafensstraße über die Südwesttangente und Hafensstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafensstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter

Anlagen:

Entscheidungsvorlage
Planbeilage

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die neu zu errichtenden Brücken Hafensstraße über die Südwesttangente und Hafensstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen "Finkenbrunn" und "Hafensstraße" als "Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke" 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:

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

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafensstraße über die Südwesttangente und Hafensstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen "Finkenbrunn" und "Hafensstraße" als "Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke".

Entscheidungsvorlage

Die beiden neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße (vgl. Stadtrat vom 25.07.2018) sollen nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter benannt werden.

Dr. Andreas Urschlechter, geboren 1919, studierte Rechts- und Staatswissenschaften sowie Volks- und Betriebswirtschaft an den Universitäten Erlangen, München und Frankfurt am Main. 1944 bestand er die große juristische Staatsprüfung für den höheren Justiz- und Verwaltungsdienst. Nach Kriegsende, ab dem Jahr 1946, war Dr. Andreas Urschlechter als stellvertretender Leiter des Referats für Wiederaufbau, Wohnungs- und Grundstücksverwaltung der Stadt Nürnberg tätig, dessen Leitung er schließlich als Verwaltungsdirektor übernahm. 1955 führte er als Berufsmäßiger Stadtrat das Referat, welches 1956 in „Verwaltung für Wohnungs- und Grundstückswesen sowie für den Katastrophenschutz“ umbenannt wurde.

Von 1957 bis 1987 bekleidete er 30 Jahre lang das Amt des Oberbürgermeisters. Seine Amtszeit war geprägt vom vielseitigen Wiederaufbau und der Erneuerung der städtischen Infrastruktur. Darunter fallen der Baubeginn der U-Bahn (1967), die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals bei Nürnberg und des Nürnberger Hafens (1972), der Baubeginn der S-Bahn sowie die Errichtung der Meistersingerhalle und des Messezentrums im damals neu entstehenden Stadtteil Langwasser.

Darüber hinaus war Dr. Andreas Urschlechter von 1958 bis 1982 Mitglied des Bezirkstags Mittelfranken, von 1959 bis 1962 dessen Präsident und von 1962 bis 1978 dessen Vizepräsident. Er gehörte dem Bayerischen Senat von 1968 bis 1985 an.

Dr. Andreas Urschlechter war Inhaber des Großen Bundesverdienstkreuzes mit Stern (1987), des Bayerischen Verdienstordens, der Ehrenbürgerwürde der Stadt Nürnberg (1987), der Ehrensensatorwürde der Universität Erlangen-Nürnberg (1967), der Kommunalen Verdienstmedaille in Gold und des Verdienstordens der Volksrepublik Polen (für sein Engagement für die Städtepartnerschaft zwischen Krakau und Nürnberg).
Dr. Andreas Urschlechter verstarb am 19. April 2011 in Nürnberg.

Es wird vorgeschlagen, die neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße als

Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke

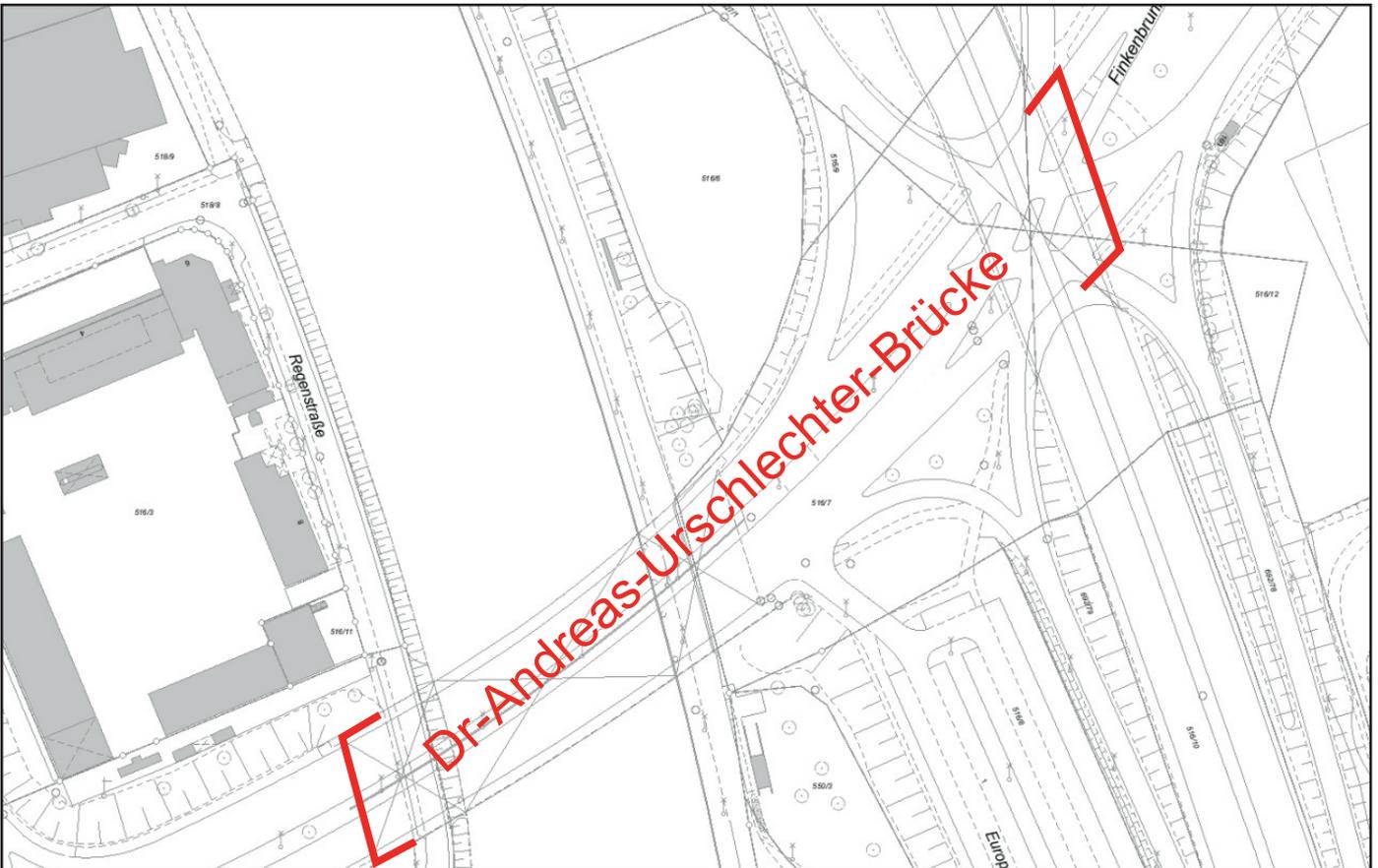
(nach Nürnbergs Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, 1919-2011)

zu benennen.

Beilage:



(Bild: SÖR / Stadt Nürnberg)



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

Mehr Platz für Fußgänger auf Gehwegen, die von Parkplätzen eingeengt werden

Anlagen:

RASt06_Bild_17

Bilddarstellung Heroldstraße

Bilddarstellung Helenenstraße

Bilddarstellung Webersgasse

Bericht:

Im AfV vom 27.06.2019 wurde die Verwaltung beauftragt, eine Fußverkehrsstrategie für Nürnberg zu erarbeiten und umzusetzen. Aus einzelnen Straßen liegen Beschwerden aus der Bürgerschaft vor, dass Gehwege massiv eingeengt werden und für Fußgängerinnen und Fußgänger und insbesondere für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, nicht nutzbar sind. Bei diesen Straßen ist es erforderlich, das Parken auf Gehwegen zu unterbinden - auch wenn dies zum Verlust von Parkplätzen führt. Für jeden Einzelfall erfolgt eine Detailprüfung, um die Belange des Fußverkehrs entsprechend den Richtlinien im öffentlichen Raum zu berücksichtigen.

Bei der Neuanlage von Gehwegen wird nach den Richtlinien für Stadtstraßen (RASt 06) geplant, die eine Breite von mind. 2m erfordern. Im Bestand kann davon abgewichen werden, allerdings sind 1,50m Gehwegbreite für Fußgänger, Rollstuhlfahrende und Kinderwagen notwendig.

Bei folgenden Straßen ist eine Änderung der Parkplatzanordnung zugunster der Freihaltung des Gehweges erforderlich:

Heroldstraße: Der Querschnitt der Straße von Haustür zur Haustür beträgt 15 m. Auf der Ostseite ist eine 3,6m breiter Gehweg vorhanden, auf der Westseite ein 2,2m breiter Gehweg. Daran angrenzend sind Parkplätze in einer Längsparkbucht vorhanden. Auf der Ostseite engen Schrägparker den Gehweg so ein, dass dieser mit einer Restbreite von teilweise unter 1m nicht mehr nutzbar ist. Da die Fahrbahn aufgrund der vierstöckigen Bebauung eine Aufstellfläche für die Feuerwehr zum Anleitern von 5,50m benötigt, können die Senkrechtstellplätze nicht weiter in die Straße gerückt werden. Die Schrägparkplätze müssen aufgelöst und Längsparker angeordnet werden.

Webersgasse: Der Querschnitt der Straße von Gebäudekante zu Gebäudekante beträgt 12m, auf der Nord- und Südseite verläuft ein jeweils ca. 2m breiter Gehweg, der zwischen der Sündersbühlstraße und der Schwabacher Straße beidseitig durch - bislang erlaubterweise - halbseitig auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge mitgenutzt wird. Die Fahrbahn ist nur ca. 7,7m breit und als Querverbindung zwischen Rothenburger Straße und Schwabacher Straße verhältnismäßig stark genutzt (ca. 5000 Kfz/24 h, in der Spitzenstunde 420 Kfz.). Nachdem sich bei dieser Verkehrsbelastung Rückstaus von der LSA Schwabacher Straße/ Webersgasse (LSA 338) nicht vermeiden lassen, wird - um Behinderungen im Begegnungsverkehr zu vermeiden, auf dem Gehweg so geparkt, dass nur noch 3-4 Gehwegplatten (d. h. 0,9 bis 1,2m) als Fußweg verbleibt. Punktuell engen abgestellte Fahrräder, zur Abholung bereitgestellte Gelbe Säcker, Fallrohre von Dachrinnen oder Verkehrszeichenrohre den Gehweg weiter ein.

Der Begegnungsfall Pkw/Pkw erfordert eine Mindestfahrbahnbreite von 4,75m, der Begegnungsfall Pkw/Lkw (der in der Webersgasse wegen des Lieferverkehrs der über sie erschlossenen Einzelhändler auch gerechnet werden muss, mindestens 5,25m (idealerweise 5,55m) Daher muss- um Gefährdungen gerade schwächerer Verkehrsteilnehmer - in diesem Fall das halbseitige Gehwegparken beidseitig aufgehoben werden, was den Entfall von fünf Parkplätzen auf der Nordseite der Webersgasse zur Folge hat und es dann ermöglicht, auf der Südseite das Parken (mit allen 4 Rädern) am Fahrbahnrand zuzulassen. In diesem Fall können die Gehwege auf die richtliniengemäße Breite hin freigehalten werden, bleibt der Fahrverkehr möglich und ist auch die Aufstellung eines Hubrettungsfahrzeugs der Feuerwehr im Einsatzfall (Mindestabstand vom Gebäude an der Südseite 3,0m/ Aufstellfläche einschließlich Arbeitsbereich 5,5m) noch gegeben.

Stichstraßen Helenenhof/ Helenenstraße 33-40/ Julienstraße 26-33

Die frühere Parkweise in den drei identischen Stichstraßen wurde durch die Feuerwehr beanstandet, da sie aufgrund des beidseitigem Gehwegparken keine ausreichende Aufstellfläche für ein Hubrettungsfahrzeug vorfand. Die Gehwege wurden dabei soweit verparkt, dass Fußgänger diese nicht mehr nutzen konnten. Hier wurde jeweils auf der Westseite der drei Stichstraßen sowie in den Wendekehren absolutes Haltverbot mit Zusatz "Feuerwehranfahrtzone" angebracht. An den südlichen Stirnseiten der Wendekehren konnten aufgrund der vorhandenen Tiefen jeweils 4 Senkrechtstellplätze markiert, auf der Ostseite das halbseitige Gehwegparken durch Beschilderung zugelassen. Auf der Ostseite ist aufgrund der Parkerlaubnis der Gehweg nicht mehr barrierefrei nutzbar. In Abwägung der Belange zwischen dem Parkraumbedarf und der Sicherheit der Fußgänger, die in den drei kurzen, verkehrsarmen Stichstraßen gut die Fahrbahn queren können, ist dies hinnehmbar. Anstelle des ungeordneten Parkens wurden durch die Maßnahme pro Stichstraße 10 Parkplätze legalisiert, die Aufstellfläche für das Hubrettungsfahrzeug der Feuerwehr sichergestellt und für Fußgänger auf der Ostseite eine sichere, barrierefreie Gehwegfläche sichergestellt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

2b. Abstimmung mit 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:
 Zu Fuß Gehende und Schwerbehinderte mit Rollstuhl und Gehhilfen profitieren von breiteren Gehwegen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

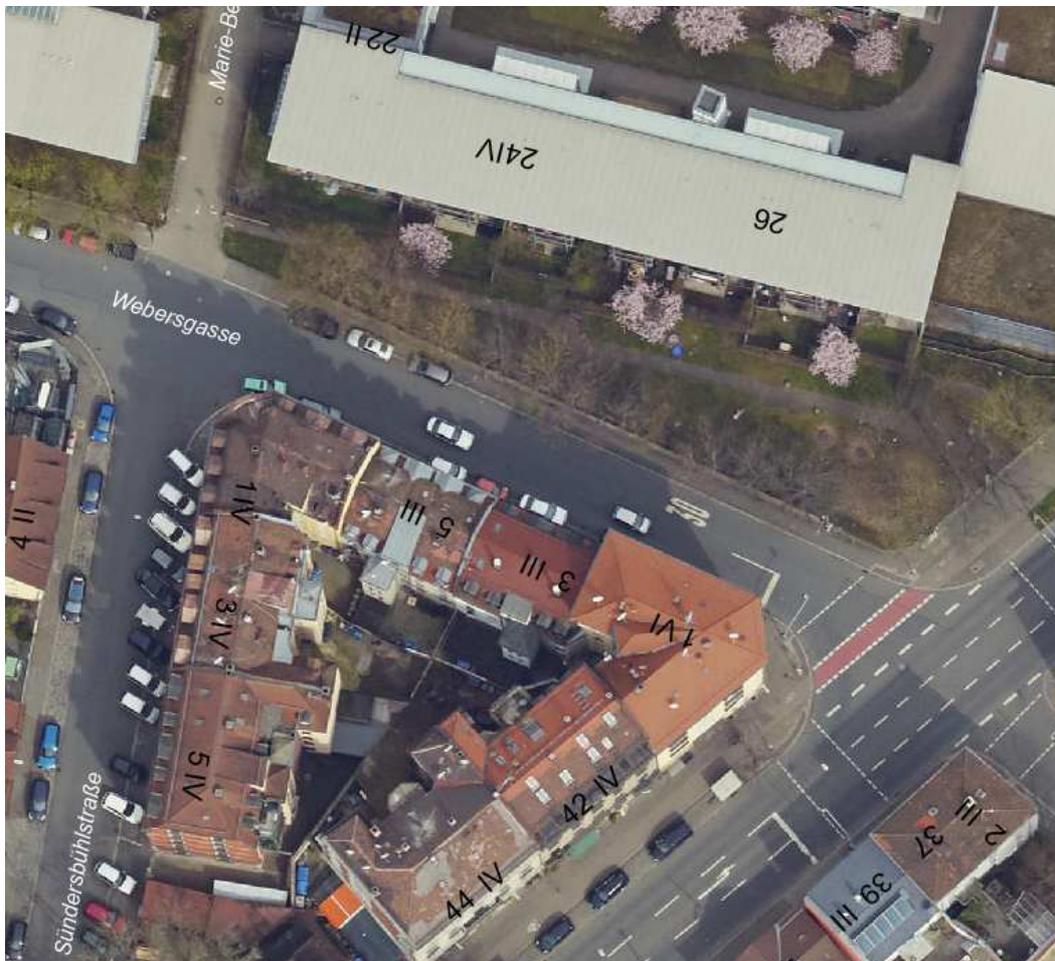
SÖR











Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Verkehrssituation Strawinskystraße/ Neuseser Straße
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.06.2018**

Anlagen:

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.06.2018
Lichtbildtafel

Bericht:

Der Antrag der CSU-Stadtratsfraktion zur Verkehrssituation an der Kreuzung Strawinskystraße und Neuseser Straße (Staatsstraße 2407) wurden straßenverkehrsrechtlich geprüft.

1. Die Planung des Kreisverkehrs wurde am 25.04.2006 vom AfV beschlossen. Eine Weiterbearbeitung der am 25.04.2006 beschlossenen Planung scheiterte zunächst an der fehlenden Verkaufsbereitschaft betroffener Grundstückseigentümer. Der vorliegende Antrag wurde zum Anlass genommen, LA zu beauftragen, die Grunderwerbverhandlungen wieder aufzunehmen. Zwischenzeitlich liegt von einem Grundstückseigentümer das Signal für eine grundsätzliche Verkaufsbereitschaft vor. Von den beiden anderen Grundstückseigentümern stehen die Antworten noch aus. Nach dem Beschluss der Planung wurden von SÖR Planungsmittel angemeldet und sind seit dem 21.12.2011 im BIC enthalten. Aufgrund des Zeitablaufs ist eine Erneuerung des AfV-Beschlusses erforderlich. Dazu muss - sobald die noch offenen Rückmeldungen der beiden anderen Grundstückseigentümer vorliegen - auf Basis der Planungen eine neue Schätzung durch SÖR über die zu erwartenden Baukosten erarbeitet werden. Sobald diese Angaben vorliegen, wird der Plan nochmals im AfV zur Beschlussfassung vorgelegt.

2. Das Verkehrsplanungsamt hat bereits auf den Schutzbedarf der Fußgängerinnen und Fußgänger in Katzwang reagiert und eine provisorische Fußgängerquerungshilfe in Form einer Fahrbahninsel möglichst nah am Knoten Strawinskystraße/ Neuseser Straße installiert, um die Querung der Neuseser Straße für Fußgänger zu erleichtern. Die Querungshilfe befindet sich nördlich der Kreuzung genau an einem Zugang zum Areal des Lidl-Marktes.

3. Um das Geschwindigkeitsgeschehen transparent zu machen, hatte das Verkehrsplanungsamt Ende November 2018 für ca. 6 Wochen ein Geschwindigkeitsdisplay in der Neuseser Straße installiert, das den in nördliche Richtung Fahrenden die Fahrgeschwindigkeit anzeigt und durch Smiley eine Rückmeldung gibt. Der Standort wurde so gewählt, dass die Geschwindigkeit erst nach der Ortstafel, die sich südlich der Einmündung Strawinskystraße befindet, misst. Damit war der Messort entsprechend den Richtlinien für die polizeiliche Verkehrsüberwachung gewählt, es kann weitgehend ausgeschlossen werden, dass die außerorts gemessene Geschwindigkeit erst innerorts angezeigt wird, mithin das Ergebnis verfälscht wird.

Vom 27.11.2018 bis zum 21.01.2019 war das Gerät in der Neuseser Straße auf Höhe der Querungsinsel installiert. Die Auswertung der aufgezeichneten Werte ergab eine V 85 von 53 km/h und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km/h. Die V 85 ist die Geschwindigkeit, die 85 % der Kraftfahrer nicht überschreiten. Sie sollte nach verkehrswissenschaftlichen

Erkenntnissen in der Regel um die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegen. Dass die V 85 leicht über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt gibt keinen Anlass zur Besorgnis, da anders als bei Messungen der Polizei oder des Zweckverbands Kommunale Verkehrsüberwachung keine Bereinigung der Werte (bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h abzüglich 3 km/h) stattfindet und die Geräte nicht geeicht sind. Das Ergebnis ist im stadtweiten Vergleich bei einer Messung in kurzem Abstand zur Ortsgrenze als sehr gut zu bewerten.

4. Die Ortstafel steht in der Neuseser Straße ordnungsgemäß am Beginn der geschlossenen Ortschaft und damit entspricht der Standort exakt den Anforderungen der Verwaltungsvorschrift zur Ortstafel: "Die Zeichen sind ohne Rücksicht auf Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden."

Die Verwaltungsvorschrift zur StVO lässt außerorts Geschwindigkeitsbeschränkungen vor dem Beginn einer geschlossener Ortschaften zur stufenweisen Anpassung an die innerorts zulässige Geschwindigkeit nur zu, wenn die Ortstafel nicht rechtzeitig, im Regelfall auf eine Entfernung von mindestens 100 m, erkennbar ist. Auf die Verhältnisse in der Neuseser Straße übertragen bedeutet dies, dass die Ortstafel ab Beginn der Linksabbiegespur erkannt werden können muss. Von diesem Regelfall kann nur dann abgewichen werden, wenn durch Geschwindigkeitsmessungen festgestellt wird, dass ein Großteil der Kraftfahrerinnen und -fahrer sich nicht am Ortsbeginn an das ab dort geltende Tempolimit von 50 km/h hält. Dies ist nach Auswertung der aufgezeichneten Werte des Geschwindigkeitsdisplay jedoch nicht der Fall. Damit besteht für eine stufenweise Absenkung der Geschwindigkeit ca. 200m vor der Ortstafel mit einer Beschränkung auf 70 km/h keine Möglichkeit und auch keine Notwendigkeit.

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 diversityrelevanten Belange betroffen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

BAUREFERAT		
03. JULI 2018 Nr. A62		
1 Zur Kts.	3 Zur Angebotnahme	
2 Zur Kts.	4 Antrag zur Unter- stützung	
Vgl	X	5 Termin



04. Juli 2018

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

AFV

OBERBÜRGERMEISTER		
20. JUNI 2018		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Angebotnahme
	2 Zur Kts.	4 Antrag zur Unter- stützung
	X	5 Termin

18.06.2018
Bälz

Verkehrssituation Strawinskystraße / Neuseser Straße

per Fax ✓

Antrags-Nummer: 128 / 2018

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

immer wieder wird bei Bürgerversammlungen oder Ortsterminen die schwierige und gefährliche Verkehrssituation an der der Kreuzung Neuseser Straße / Strawinskystraße angesprochen.

Zum einen fahren viele Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit in den Ortsteil Katzwang ein, zum anderen ergeben sich aufgrund der engen Straßenverhältnisse beim Wertstoffhof Katzwang oft Rückstaus. Ein weiteres Problem stellt der Stau für die Buslinie 52 dar, die vor dem Wertstoffhof ihre Haltestelle hat.

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

Antrag:

- Bereits im Jahr 2006 wurde ein Kreisverkehr an der Strawinskystraße beschlossen. Wie ist der aktuelle Stand hierzu?
- Welche kurzfristigen Alternativen gibt es, um die Verkehrssituation in der Strawinskystraße aktuell zu verbessern?
- Um die Häufigkeit von Geschwindigkeitsübertretungen an dieser Stelle besser nachvollziehen zu können, wird vorübergehend eines der städtischen Geschwindigkeitsdisplays am Ortseingang Katzwang aufgestellt. Über die Auswertung wird berichtet.
- Besteht die Möglichkeit die Geschwindigkeit von Tempo 50 bereits vor dem bisherigen Ortsschild anzuordnen?

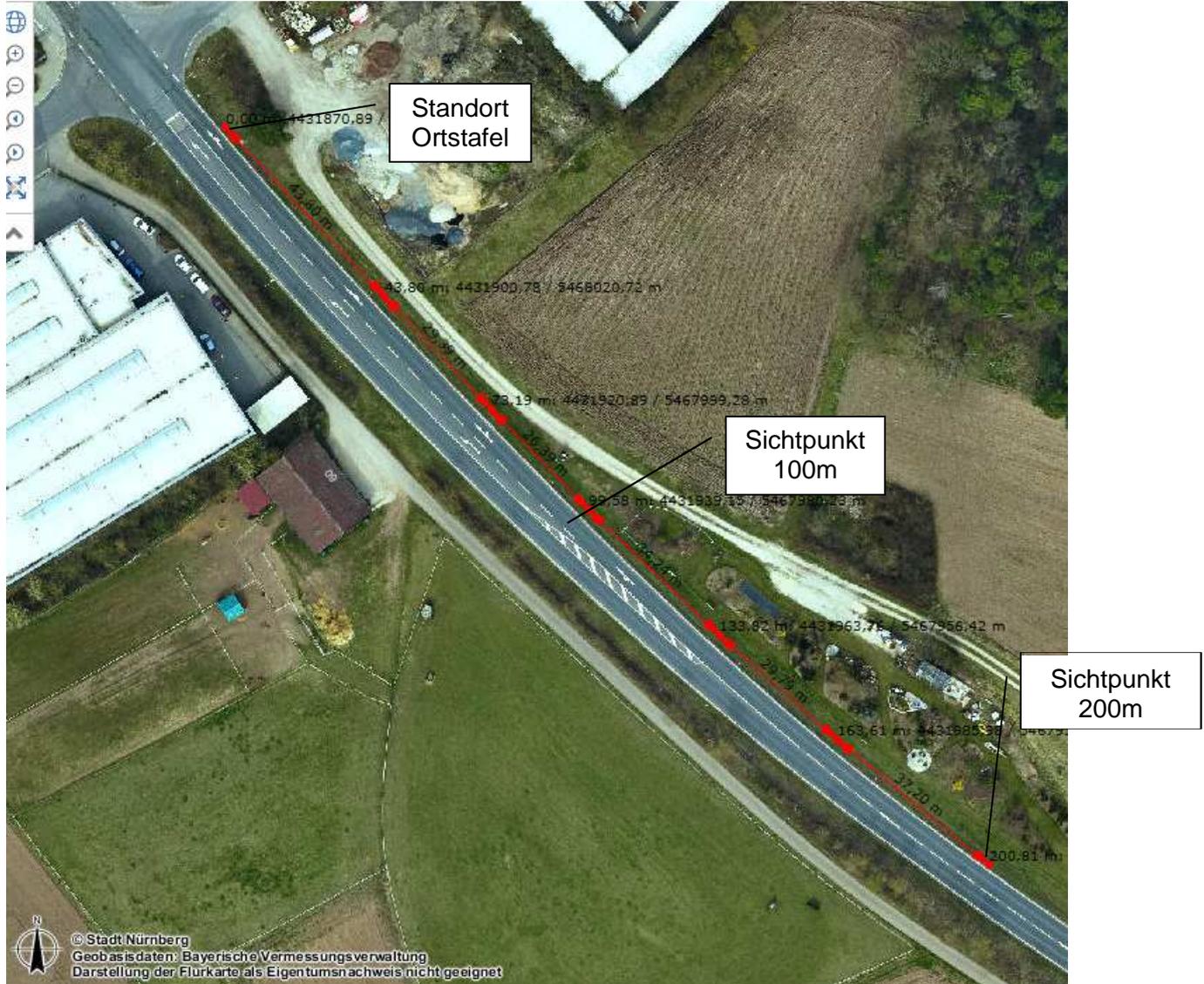
Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Marcus König
Fraktionsvorsitzender



Lichtbildtafel

Neuseser Straße (Staatsstraße 2407)/ südlich Strawinskystraße



gefertigt:
Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt/ Stab Verkehrsrecht
14.06.2019

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Steinbühler Straße - Probephase zur Stabilisierung des Straßenbahnbetriebs stadtauswärts

Anlagen:

Fahrzeitmessung VAG
Planskizze Vpl vom 23.07.2019

Sachverhalt (kurz):

In der Steinbühler Straße zwischen Frauentorgraben und Schanzäckerstraße fahren die Straßenbahnlinien 4 (alle 5 Minuten) und 6 (alle 10 Minuten) stadteinwärts auf einem Rasengleis und stadtauswärts ohne eigenen Verkehrsraum im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen. Der Kraftfahrzeugverkehr läuft auf zwei Fahrstreifen. Im Bereich zwischen Schanzäckerstraße und Kohlenhofstraße befindet sich die Haltestellenanlage.

Durch stark schwankendes Verkehrsaufkommen verursacht streuen die Fahrzeiten der Straßenbahn stadtauswärts erheblich. Nur 50% der Züge erreichen die Sollfahrzeit.

Seit ca. einem Jahr ist der Gleisbereich bedingt durch eine Hochbaumaßnahme in Höhe der Haltestelle Kohlenhof stadtauswärts durch Schwellen und Baken wirkungsvoll vom Kraftfahrzeugverkehr abgetrennt. Auch im Bereich der Haltestelle bis direkt vor der für die Leistungsfähigkeit maßgebenden Lichtsignalanlage 139 Kohlenhofstr. / Steinbühler Str. ist wegen der Baustelle nur ein Fahrstreifen vorhanden. Die Straßenbahn fährt somit auch stadtauswärts zur Zeit auf einem eigenen Gleiskörper.

Die Verwaltung und die VAG haben die Situation beobachtet und analysiert.

Durch diese Situation hat sich die Pünktlichkeit der Straßenbahnen von 50% auf 70% verbessert. Verwaltung und VAG bewerten diese Maßnahme als sehr gute ÖPNV-Beschleunigung mit sehr geringem Aufwand. In der Statistik (siehe Anlage) ist die Anzahl der stärkeren Verluste deutlich zurückgegangen. Somit wurde die betriebliche Stabilität erhöht und die Züge fahren in diesem Bereich deutlich pünktlicher.

Durch die Einstreifigkeit bis zur LSA 139 entstehen zeitweise Rückstaus für den Kfz-Verkehr bis zum Plärrer. Diese treten nur kurzzeitig auf. Deshalb ist von hohem Interesse, die Wirkung einer Beschleunigung der Straßenbahn durch Abtrennung der Gleise beizubehalten, aber im Bereich vor der LSA (Haltestelle), wo eine Abtrennung für die Straßenbahn durch die Haltestelle schon vorhanden ist, wieder zwei Fahrstreifen zur Verfügung zu stellen.

Nachdem das Verkehrsaufkommen stark schwankt und rein rechnerische Untersuchungen schlechter sind als ein Test, soll nach Beendigung der Hochbaumaßnahme die Abtrennung zwischen Frauentorgraben und Schanzäckerstraße beibehalten werden, um weiterhin zu beobachten, wie sich die nachträgliche Steigerung der Leistungsfähigkeit für den MIV durch zwei Fahrstreifen im direkten Zulauf der LSA 139 unter Beibehaltung des abgetrennten Gleiskörpers bewährt. Wenn die Prüfung positiv ausfällt, kann die Verwaltung einen detaillierten Plan für eine Abmarkierung, ggf. mit Unterstützung durch mobile Einbauten,

erstellen und vollziehen lassen. Straßenbauliche Maßnahmen sind nicht erforderlich und nicht vorgesehen. Langfristig kann geprüft werden, ob der Gleisbereich auch begrünt wird.

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:

Alle Verkehrsteilnehmer in der Straßenbahn profitieren von der Maßnahme.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

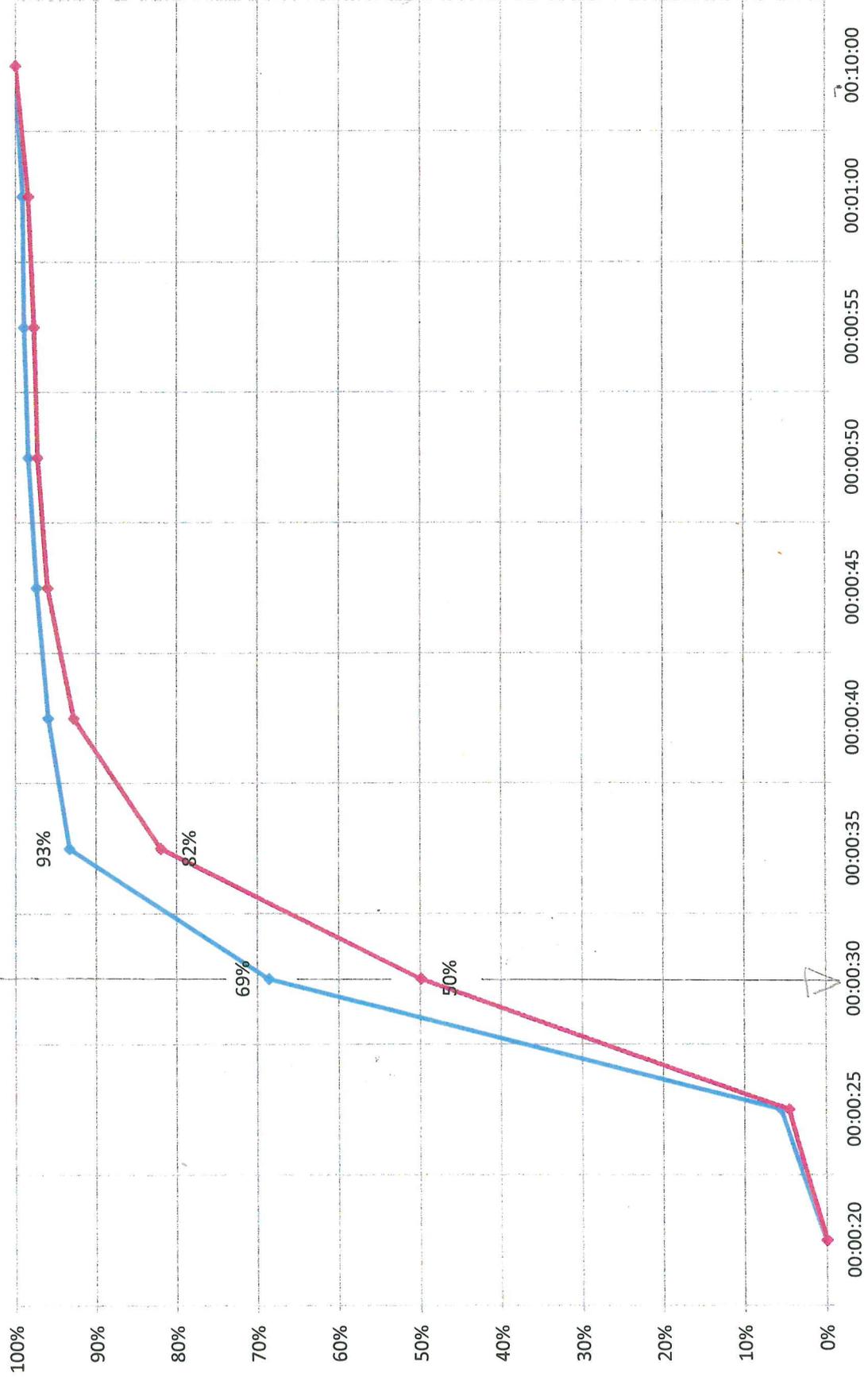
- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
 SÖR

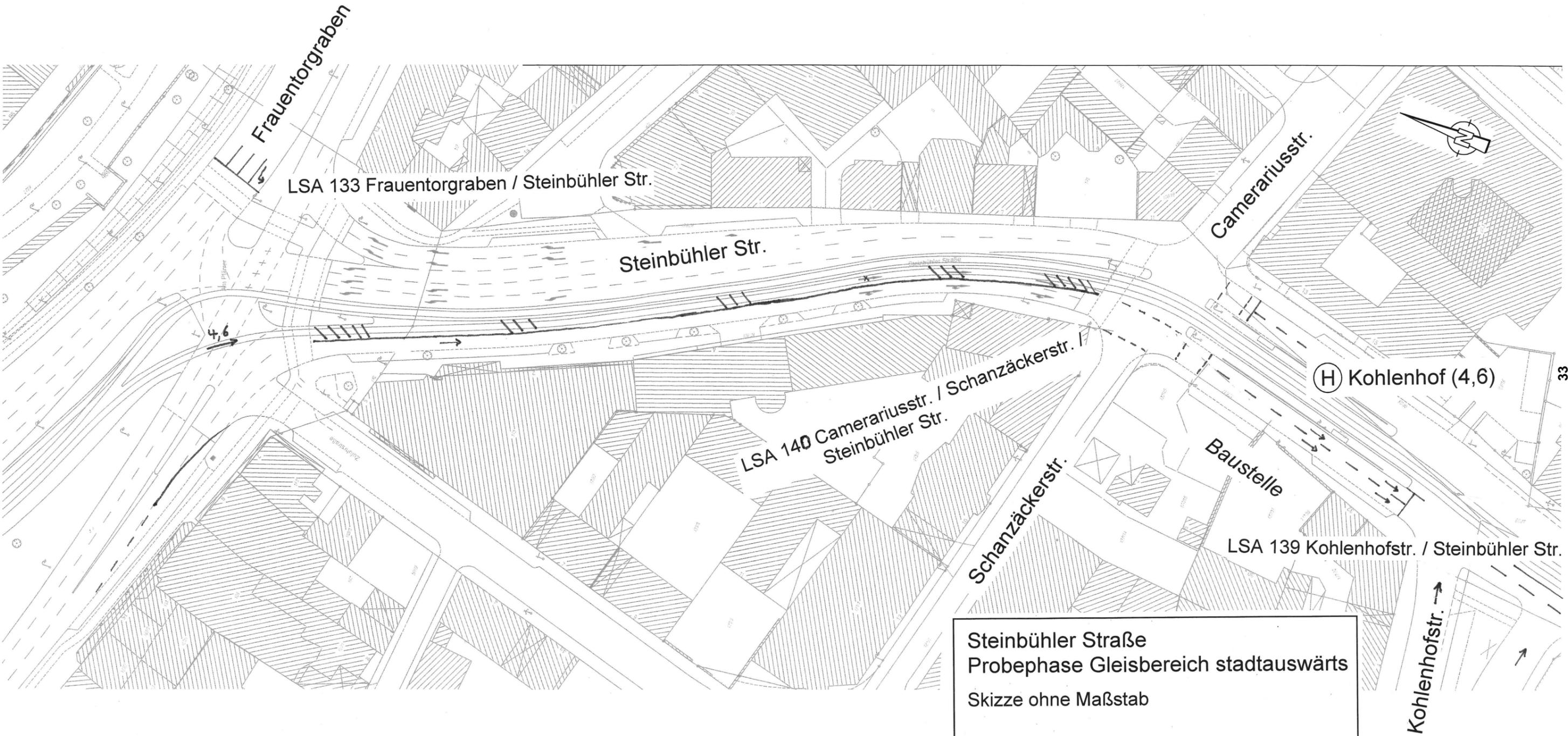
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss begutachtet die in beiliegender Skizze (Vpl vom 23.07.2019) prinzipiell dargestellte Schutzzone für die Straßenbahn in der Steinbühler Straße stadtauswärts und beauftragt die Verwaltung, nach Beendigung der Hochbaumaßnahme die Trennung zwischen Frauentorgraben und Schanzäckerstraße unter Wiederherstellung des zweistreifigen Querschnitts zwischen Schanzäckerstraße und Kohlenhofstraße als Probephase für ca. 1 Jahr weiter zu betreiben. Sollte sich die Maßnahme während der Probephase als in der Abwägung verträglich herausstellen, wird sie per verkehrsrechtlicher Anordnung auf Dauer beibehalten.

LSA 140 Häufigkeitsverteilung Fahrzeit MP 51230 - MP 51232 (230 m)

Linien 4, 6 Ri. Süden





Steinbühler Straße
Probephase Gleisbereich stadtauswärts
Skizze ohne Maßstab

Vpl/P 23.07.219

Wu
(4921)

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Thumenberger Weg, Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Strecke 5903 Nürnberg - Schirnding in Bahn-km 4,491
Änderungsverlangen der Stadt Nürnberg**

Anlagen:

Übersichtslageplan
Straßenquerschnitt Bestand im Bereich der Eisenbahnüberführung
Straßenquerschnitt Planung im Bereich der Eisenbahnüberführung

Sachverhalt (kurz):

Im Zukunftsinvestitionsprogramm der DB AG, EBR-Maßnahmepakete 6 und 9, Brücken im Bereich der Stadt Nürnberg im Jahr 2003 war bereits die Eisenbahnüberführung (EÜ) über den Thumenberger Weg zur Erneuerung enthalten. Damals bestand schon seitens der Stadt Nürnberg ein Änderungs-wunsch an der Eisenbahnüberführung der DB (siehe AfV-Beschluss vom 14.12.2002). Das Verkehrsplanungsamt erstellte in diesen Bereich eine Straßenplanung für den Thumenberger Weg. Da die geplante Brückenerneuerung seitens der DB jedoch ausgesetzt wurde, wurde die Planung der Straße von Vpl nicht mehr weiter verfolgt.

Mit dem geplanten Querschnitt wird eine Lücke zwischen Erlenstegen und dem Pegnitzgrund im stadtübergreifenden Radwegenetz geschlossen. Auf der Westseite wird ein durchlaufender Gehweg von der Erlenstegenstraße bis zur Martin-Albert-Straße neu angelegt. Für die wichtige Kfz-Tangentialverbindung zwischen Erlenstegen und Mögeldorf wird die Durchfahrtsbreite auf 7,00 m verbreitert und die Durchfahrts Höhe auf 4,50 m erhöht.

Ende Februar 2017 wurde die Stadt Nürnberg erneut in einen Schreiben der DB Netz AG gebeten im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Änderungswünsche vorzubringen. Diese wurden der DB Netz AG im Schreiben vom 28. März 2017 mitgeteilt, mit dem Hinweis, dass die 2003 ausgesetzte Straßenplanung aktualisiert und ein AfV-Beschluss herbeigeführt werden muss, was einige Zeit benötigt. Es wurde deshalb gebeten einen Zeitplan der DB AG über die Erneuerung an die Stadt Nürnberg zu übermitteln.

Im Oktober 2018 wurde von der DB Regionales Projektmanagement RB Süd ein Terminplan an das Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg übersandt. Die Durchführung der Baumaßnahme Erneuerung der Eisenbahnüberführung EÜ Thumenberger Weg ist hier für Anfang bis Ende 2024 terminiert.

Im April 2019 fand ein Abstimmungsgespräch zwischen der Verwaltung und der DB statt. Dabei wurde die Stadt Nürnberg gebeten, ein Änderungsverlangen gegenüber der Deutschen Bahn offiziell zu bekunden. Seitens der Verwaltung wurden in einem Straßenquerschnitt die erforderlichen Breiten der Straßenverkehrsflächen definiert, die als Grundlage für das Änderungsverlangen und für die weiterführenden, detaillierten Planungen dienen soll. Das Änderungsverlangen löst eine Folgekostenbindung für die Stadt Nürnberg aus.

Die Vorgehensweise ist innerhalb der betroffenen Dienststellen abgestimmt. Eine Planungsvereinbarung zwischen der DB AG und der Stadt Nürnberg wird dazu notwendig sein.

Mit der detaillierten Planung von Brücke und Straße können die Kosten für die Stadt Nürnberg ermittelt werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

dauerhaft nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

Ja

Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Ggf. MIP-Anmeldung erforderlich

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:

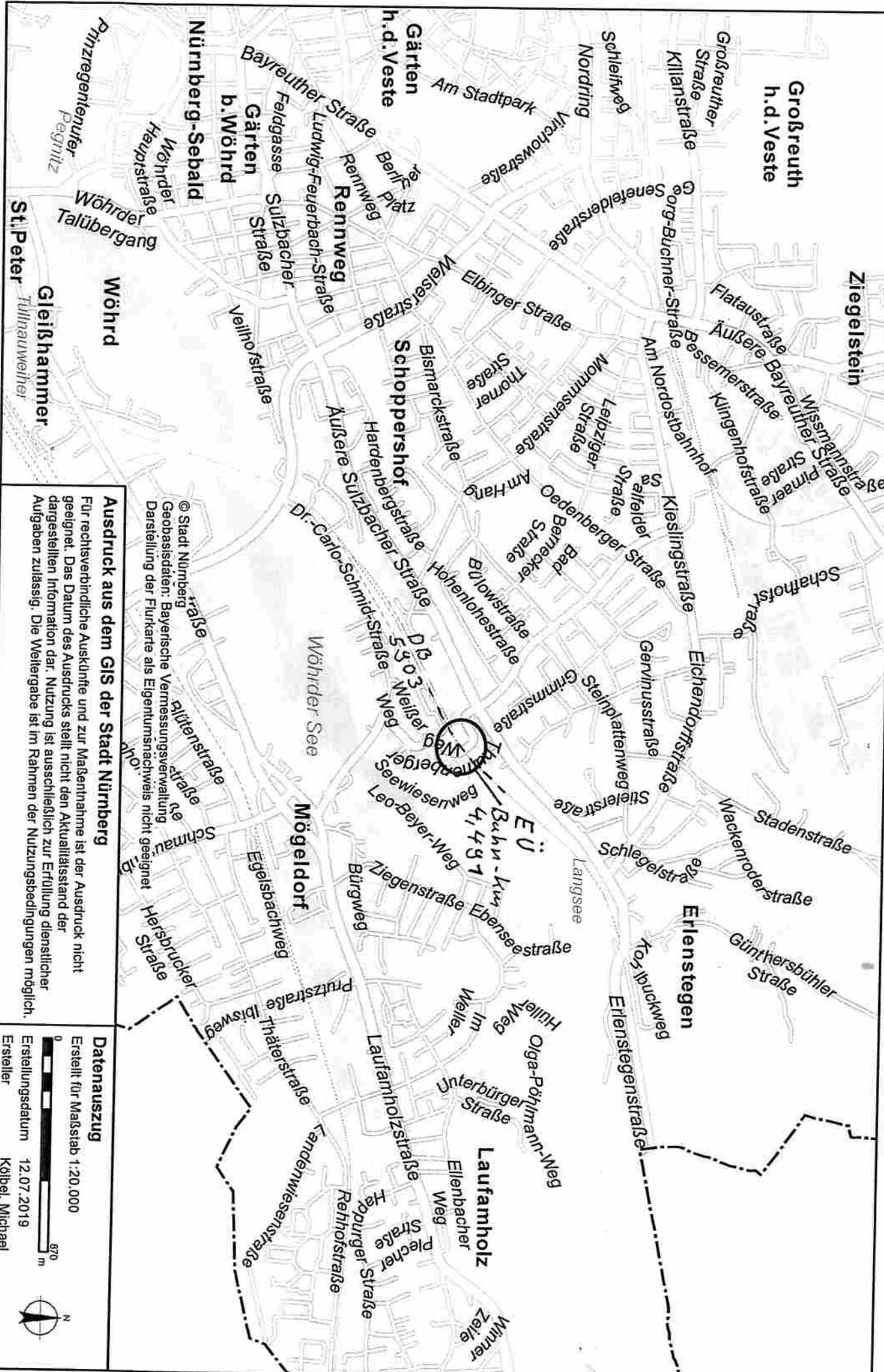
Anlage von Radwegen, Verbreiterung Gehweg; für die "schwachen" Verkehrsteilnehmer ergeben sich Verbesserungen

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt das Änderungsverlangen der Stadt Nürnberg gegenüber der DB auf Grundlage des beiliegenden Regelquerschnitts Vpl-Nr. 2.1000.4.11 vom 11.07.2019. Die Verwaltung wird beauftragt, nun die konkrete Planung und detaillierte Festlegung des gesamten Querschnitts zu veranlassen.



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 1:20.000

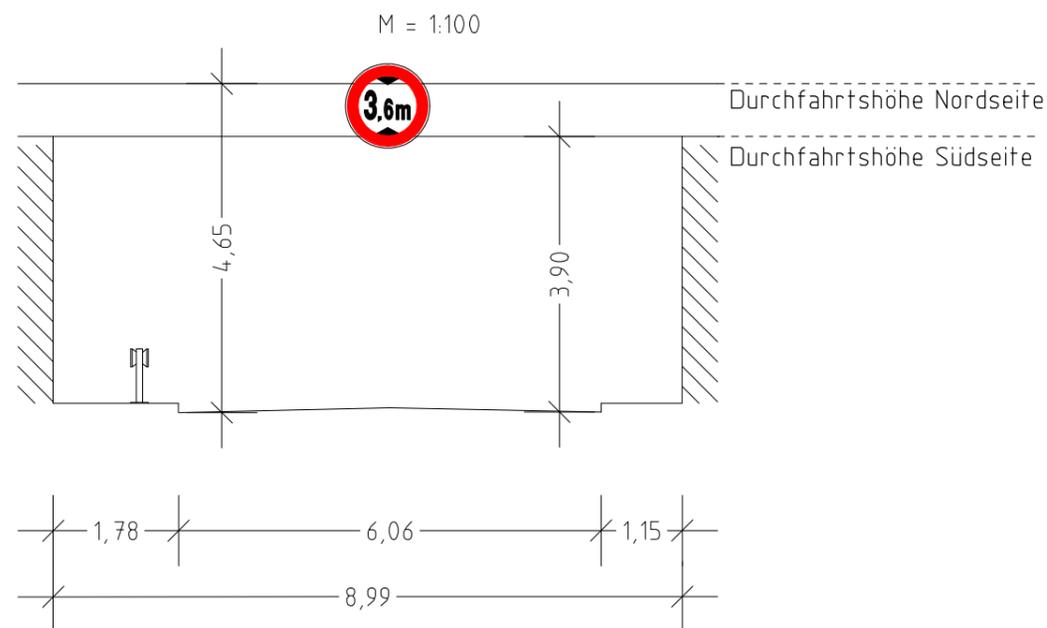
Erstellungsdatum 12.07.2019

Ersteller Kölbl, Michael



Querschnitt Bestand im Bauwerksbereich

Thumenberger Weg zwischen Erlenstegenstraße und Flußstraße



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

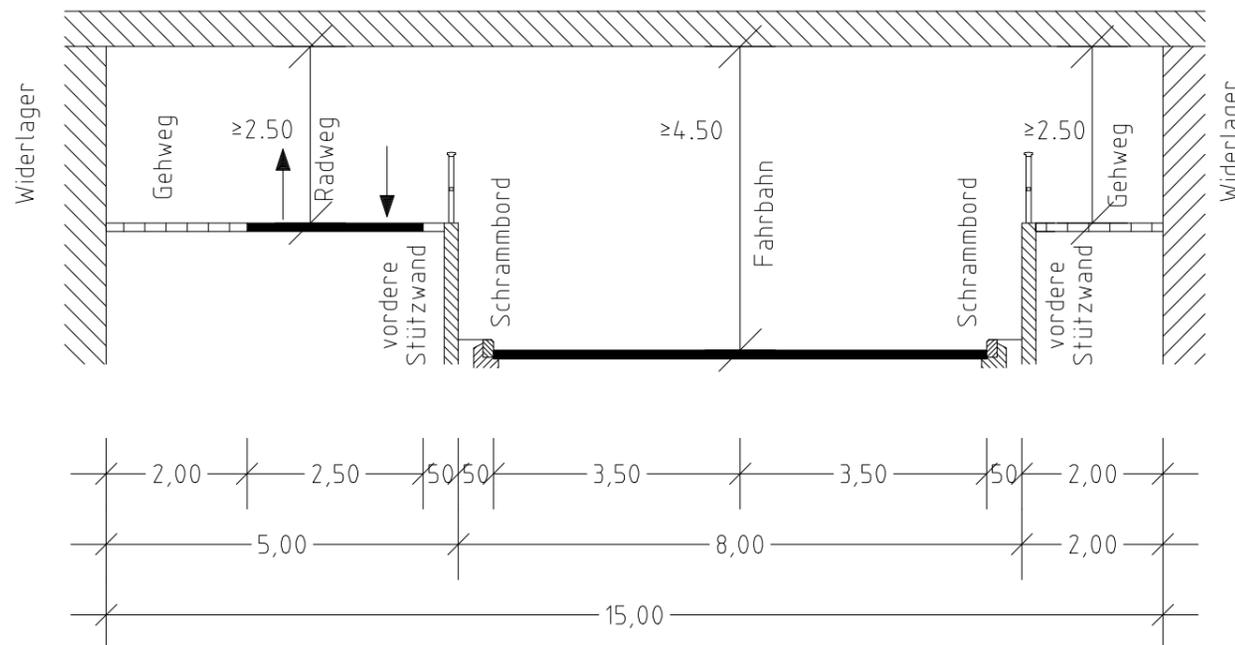


ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 11.07.2019	
BEARBEITUNG	Kölbel (5355)	gez. Jülich AMTSLEITER	
	Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN			Querschnitt Bestand
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 100
			2.1000.4.11
			Thumenberger Weg Straßenquerschnitt Strecke 5903 Eisenbahnüberführung EÜ km 4,491 BW-Nr. 1.0769.0
8265tmb2 VZRQ9003.PLT vom 23.07.19			

Querschnitt Planung im Bauwerksbereich

Thumenberger Weg zwischen Erlenstegenstraße und Flußstraße

M = 1:100



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 11.07.2019	
BEARBEITUNG		Kölbel (5355)	gez. Jülich AMTSLEITER	
		Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN			Querschnitt Planung	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 100	2.1000.4.12
			Thumenberger Weg Straßenquerschnitt Strecke 5903 Eisenbahnüberführung EÜ km 4,491 BW-Nr. 1.0769.0	



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Spurreduzierung zugunsten von Radverkehr und ÖPNV am Ring
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 07.11.2018**

Bericht:

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen fordert in ihrem Antrag vom 07.11.2018 die Vergabe einer Verkehrsuntersuchung, die die Auswirkungen einer Spurreduzierung für den allgemeinen Kfz-Verkehr am Ring B4R darstellen soll. Gleichzeitig wird für den Nordwestring die probeweise Umwandlung einer Fahrspur pro Richtung zu einer kombinierten Bus- und Radspur, die Einführung eines höheren Taktes der Ringbuslinie sowie eine konsequentere Überwachung und Ahndung des Verparkens der Radspur am Nordring beantragt.

Aus verkehrlicher Sicht ist ein Pilotversuch am Nordwestring nicht sinnvoll, da er zu weit im Innenstadtbereich liegt. Der Verkehr müsste bereits in den Außenbereichen reduziert werden, so dass weniger Kfz an der Ringstraße B4R ankommen, wo eine Verlagerung der Pendlerverkehre auf andere Verkehrsmittel nicht mehr gelingen kann. Ein Pilotversuch würde sich deshalb eher an einer Einfallstraße mit einem sehr guten ÖPNV-Angebot eignen. Gleichzeitig müssten parallele Durchfahrtsrouten durch Wohngebiete, sofern vorhanden, verhindert werden. Aufgrund des seit den 80er Jahren verfolgten Konzepts der Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen sind die Wohngebiete bereits weitgehend verkehrsberuhigt und von Durchfahrtsverkehr befreit. Mit der Spurreduzierung an Einfallstraßen zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs oder des Radverkehrs würden zudem erste Maßnahmen des Stadtratsbeschlusses vom 24.07.2019 realisiert, der die Verwaltung mit der Umsetzung des "Masterplan zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität" beauftragt.

Der Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung (ZV-KVÜ) kontrolliert im Rahmen der Begehung der Bewohnerparkgebiete auch Abschnitte des Nordrings. Außerhalb der Überwachungszeiten des ZV-KVÜ ist die Polizei für die Kontrolle der Parkverstöße zuständig. Die Verwaltung wird sich gegenüber der Polizei und dem Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung dafür einsetzen, dass das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen zukünftig als Behinderung geahndet wird, da das Abstellen der Kraftfahrzeuge auf den Flächen für Fußgänger und Radfahrende in der Regel immer zu Gefährdungen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer führt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit 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:

Spurreduzierungen an Hauptverkehrsstraßen würden den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV sowie dem Fuß- und Radverkehr zugute kommen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

Spurreduzierung zugunsten von Radverkehr und ÖPNV am Ring hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 07.11.2018

Bericht

Anlass

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen fordert in ihrem Antrag vom 07.11.2018 die Vergabe einer Verkehrsuntersuchung, die die Auswirkungen einer Spurreduzierung für den allgemeinen Kfz-Verkehr am Ring B4R darstellen soll. Gleichzeitig wird für den Nordwestring die probeweise Umwandlung einer Fahrspur pro Richtung zu einer kombinierten Bus- und Radspur, die Einführung eines höheren Taktes der Ringbuslinie sowie eine konsequentere Überwachung und Ahndung des Verparkens der Radspur am Nordring beantragt.

Ausgangssituation

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im September 2017 alle Kommunen, die von Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxiden betroffenen sind, aufgefordert, einen „Masterplan zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität“ zu erarbeiten. Das Vorliegen eines Masterplans, der wirkungsvolle Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung aufzeigen sollte, galt als Voraussetzung für die Beantragung von Mitteln aus dem Förderprogramm „Saubere Luft 2017 - 2020“. Die Stadt Nürnberg hat nach einem Vergabeverfahren das Büro Lohmeyer aus Karlsruhe mit der Erarbeitung des Masterplans beauftragt.

Ende Juni 2019 hat die Deutsche Umwelthilfe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof gegen den Freistaat Bayern zur Durchsetzung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid in Nürnberg eingereicht. Dies bedeutet, dass die Stadt Nürnberg im Falle einer entsprechenden Gerichtsentscheidung gezwungen sein könnte, kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Minderung der Luftschadstoffbelastung umzusetzen. In seiner Sitzung am 24.07.2019 hat der Stadtrat mehrheitlich den Beschluss gefasst, die Verwaltung mit der Umsetzung des Masterplans „nachhaltige Mobilität“ zu beauftragen.

Der vom Büro Lohmeyer aus Karlsruhe erstellte Masterplan für Nürnberg kam zu dem Ergebnis, dass die meisten untersuchten Maßnahmen einzeln betrachtet eine kaum messbare Wirkung aufweisen, mehrere geringer wirksame Maßnahmen zusammen aber eine relevante Schadstoffreduzierung bewirken können. Eine hohe Minderungswirkung hätte die Spurreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen, unabhängig davon, ob die dem Kfz-Verkehr entzogenen Spuren zu Busspuren, Radspuren oder Grünflächen umgewandelt werden. Allerdings geht das Gutachten auch allgemein von Verkehrsverlagerungen auf andere Routen aus, ohne die Situation in Nürnberg im Detail zu betrachten. Eine Verlagerung auf parallele Strecken ist aber nur dann möglich, wenn auf anderen Routen freie Kapazitäten für weiteren Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen. Eine Verlagerung von Kfz-Verkehr von den Hauptverkehrsstraßen in Wohngebiete wäre kontraproduktiv und müsste in jedem Fall verhindert werden.

In Nürnberg wurde bereits in den 80er Jahren mit der Umsetzung des Konzepts der Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen und der Verkehrsberuhigung der Wohngebiete begonnen. Deshalb sind in den Wohngebieten die meisten Durchfahrtsrouten bereits durch entsprechende Verkehrsführungen ausgeschlossen. Wo Ausweichrouten noch bestehen, müssten diese durch Änderungen in der Verkehrsführung unterbunden werden. Die Erfahrungen mit dem realisierten Konzept zeigen, dass sich nach einer gewissen Umstellungsphase die Kfz-Verkehrsmengen spürbar reduzieren lassen, ohne dass es zu Überlastungen an anderen Stellen kommt. Die Verkehrsverlagerungen finden vermehrt auf andere Verkehrsarten statt. Beispiele hierfür sind die Unterbrechungen im Zentrum von Wöhrd, am Olof-Palme-

Platz, am Kobergerplatz oder zuletzt am Petra-Kelly-Platz. Hier sind vor der Umstellung der Verkehrssysteme größere Verkehrsmengen durch die Wohngebiete gefahren ohne dort ein Ziel zu haben. Auf den parallelen Hauptverkehrsstraßen hat sich der Verkehr nach der Umstellung der Verkehrsführung nicht dauerhaft erhöht.

Die Verhinderung von Verkehrsverlagerungen auf andere Routen ist insbesondere mit Blick auf die Pendlerströme entscheidend. Das Auffüllen freier Kapazitäten durch Pendlerverkehr aus dem Umland kann nur dann effektiv vermieden werden, wenn keine parallelen Alternativstrecken mit freien Kapazitäten und wenn keine Routen durch Wohngebiete zur Verfügung stehen. Gleichzeitig muss ein entsprechend leistungsfähiges Nahverkehrsangebot als Alternative zur Kfz-Nutzung bereitgestellt werden.

Nordwestring

Die Reduzierung von Kfz-Verkehrsspuren am Nordwestring ist nicht als Pilotprojekt geeignet. Vor allem zwei Aspekte sprechen dagegen:

- Der Nordwestring stellt nur einen Abschnitt eines langen Straßenzuges dar. Vor und hinter diesem Abschnitt gäbe es keine Kapazitätsbeschränkungen, die dafür sorgen könnten, dass weniger Verkehr ankommt bzw. im weiteren Verlauf stehen dann zu große Kapazitäten für die reduzierte Verkehrsmenge zur Verfügung.
- Die Ringstraße B4R hat eine wichtige Verteilerfunktion für die Verkehre, die z.B. über die Radialen von außen in die Stadtmitte und von außerhalb gelegenen Stadtteilen in innerstädtische Stadtquartiere wollen. Vor allem die Pendlerverkehre, die so weit im Zentrum angekommen sind, lassen sich hier nicht mehr auf andere Verkehrsarten verlagern.

Damit eine Spurreduzierung am Ring B4R funktionieren kann, müsste der Verkehr, der über das Hauptverkehrsstraßennetz zum Ring geleitet wird, deutlich reduziert werden. Für ein Pilotprojekt würde sich deshalb eine Hauptverkehrsachse, die von der Stadtgrenze zum Ring B4R führt und mit einem ÖPNV-Angebot ausgestattet ist, eignen. Beispiele hierfür wären die Erlanger Straße, die Äußere Bayreuther Straße, die Erlenstegenstraße oder die Rothenburger Straße. Alternativ - oder je nach örtlichen Gegebenheiten auch parallel - könnte das Angebot für den Radverkehr verbessert werden, z.B. durch die Anlage ausreichend breiter Radstreifen als Teil von Radschnellverbindungen. Beispiele hierfür wären die Rothenburger Straße zwischen der Virnsberger Straße und dem Ring oder die Fürther Straße. In beiden Fällen könnte durch die Reduzierung der Fläche für den Kfz-Verkehr ein Radstreifen angelegt werden.

Grundsätzlich wäre für jede Einfallstraße eine Einzelfallprüfung vorzunehmen und eine für die jeweilige Hauptverkehrsstraße passende Lösung zu entwickeln. Eine Busspur wird z.B. nur dort benötigt, wo Buslinien verkehren und parallel zu Straßenbahn- und U-Bahnlinien könnten Radschnellverbindungen angelegt werden. Sind bereits ausreichend breite Radstreifen vorhanden und werden keine Busspuren benötigt, könnten auch Grünstreifen realisiert werden.

Gleichzeitig mit Spurreduzierungen für den Kfz-Verkehr wäre je nach ausgewählter Pilotstrecke eine Steigerung der Kapazitäten im parallelen ÖPNV-System sinnvoll, damit eine leistungsfähige Alternative zur Kfz-Nutzung vorhanden wäre. Da mit der Verlängerung der U3 parallel zur Rothenburger Straße eine Kapazitätserweiterung im ÖPNV verbunden ist, bietet sich die Rothenburger Straße als geeigneter Anwendungsfall an, bei dem eine Spurreduzierung zugunsten von Radstreifen möglich wäre.

An der Ringstraße B4R sind im Zusammenhang mit der Ringbusbeschleunigung Anpassungen bei Lichtsignalsteuerungen und in kleineren Teilabschnitten Busspuren geplant. Diese Maßnahmen, die die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Ringbusses verbessern werden, können

als erste Bausteine für eine weitergehende Reduzierung des Kfz-Verkehrs am Ring dienen, die dann leichter umsetzbar ist, wenn über die einmündenden radialen Einfallachsen geringere Verkehrsmengen vom Umland zugeführt werden. Mit der Spurreduzierung an Einfallstraßen zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs oder des Radverkehrs würden zudem erste Maßnahmen zur Umsetzung des Stadtratsbeschlusses vom 24.07.2019 realisiert.

Verkehrsuntersuchung

Aus Sicht der Verwaltung ist eine Verkehrsuntersuchung, die die Auswirkungen von Spurreduzierungen darstellen soll, derzeit nicht erforderlich. Wenn ein Pilotprojekt durchgeführt werden soll, empfiehlt sich ein solcher an einer Einfallstraße. Ob und an welchen Stellen entlang dieser Straße Ausweichrouten bestehen, ist bekannt. Die Durchfahrtsmöglichkeiten durch Wohngebiete müssten dann vorab unterbunden werden und die großräumigere Verlagerung auf andere Hauptverkehrsachsen ist nicht zu verhindern bzw. wird nur dann dauerhaft stattfinden, wenn auf den parallelen Alternativstrecken freie Kapazitäten bestehen.

Verkehrsüberwachung

Der Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung (ZV-KVÜ) kontrolliert im Rahmen der Begehung der Bewohnerparkgebiete auch Abschnitte des Nordrings. Außerhalb der Überwachungszeiten des ZV-KVÜ ist die Polizei für die Kontrolle der Parkverstöße zuständig. Die Verwaltung wird sich gegenüber der Polizei und dem Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung dafür einsetzen, dass das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen zukünftig als Behinderung geahndet wird, da das Abstellen der Kraftfahrzeuge auf den Flächen für Fußgänger und Radfahrende in der Regel immer zu Gefährdungen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer führt. Radfahrende müssen je nach Situation und Fall in den fließenden Kfz-Verkehr oder in den Gehwegbereich ausweichen, wo sie sich selbst bzw. Fußgänger gefährden. Fußgänger müssen aufgrund von parkenden Kfz sehr häufig auf der Fahrbahn laufen. Vor allem Eltern mit Kinderwagen oder mit kleinen Kindern auf dem Fahrrad sowie ältere Menschen mit Gehhilfen sind oft gezwungen, die Fahrbahn zu nutzen, weil auf den Gehwegen abgestellte Autos ihnen nicht ausreichend Platz lassen. Deshalb erscheint es gerechtfertigt, diese Verstöße als Behinderungen mit der höheren Verwarnggebühr zu ahnden.



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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

AFV

OBERBÜRGERMEISTER	
0 7. NOV. 2018	
Nr.	
VI	Zur Stellungnahme
VAG	Antwort vor Absen-
ZV-KVU	dung vorlegen
X	Antwort zur Unter-
z.w.V.	schrift vorlegen

M

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

per Fax ✓

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

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

Nürnberg, 07.11.2018

Spurreduzierung zugunsten von Radverkehr und ÖPNV am Ring

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität in Nürnberg beschreibt die Spurreduzierung einzelner Straßenzüge zugunsten von Busspuren und Fahrradwegen als „Maßnahmen mit höchster Minderungswirkung“, um den Stickoxidgehalt in der Luft zu reduzieren. Zudem kategorisiert der Masterplan diese als „kurzfristig umsetzbare Maßnahmen“ und empfiehlt, hierfür zunächst eine Verkehrsumlegungsrechnung durchzuführen. Vorausgesetzt die Verkehrsumlegungsrechnung kommt zu einem positiven Ergebnis, sehen wir besonders entlang des Rings ein hohes Potenzial, um die bisher gefährlich schmalen Radstreifen breiter, sicherer und attraktiver zu gestalten. Auch die Ringbuslinien könnten dank einer eigenen Spur mit einer dichteren Taktung fahren und so ihre Attraktivität steigern. Um ein sicheres und flüssiges Fortkommen mit dem Rad entlang des Rings zu gewährleisten, ist es zudem nötig, das Falschparken auf den Radstreifen konsequenter als bisher zu sanktionieren.

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

1. Die Stadt Nürnberg lässt eine Verkehrsumlegungsrechnung, wie im Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität in Nürnberg empfohlen, durchführen, um eine Spurreduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf dem kompletten Ring B 4 R auf eine Spur pro Richtung vorzubereiten.
2. Die Stadt Nürnberg veranlasst, dass testweise auf dem Nordwestring in beide Richtungen auf einem Abschnitt jeweils eine Fahrspur in eine kombinierte Rad- und Busspur umgewandelt wird. Dies sollte idealerweise mit einem Fahrplanwechsel der Ringbuslinie erfolgen, um dort die Taktzeiten zu verkürzen.

3. Die kommunale Verkehrsüberwachung wird angewiesen, die Radwege entlang des Nordrings insbesondere im Bereich Hintermayrstraße vermehrt zu kontrollieren und die Halter der parkenden Fahrzeuge, welche die bereits sehr schmalen Radwege noch weiter einschränken, entsprechend zu sanktionieren. Sollte sich die Situation dadurch nicht kurzfristig verbessern, soll auch ein Abschleppen durch die Polizei in Betracht gezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Katharinengasse, Einmündung Marientorgraben

Anlagen:

Straßenplan

Sachverhalt (kurz):

Aufgrund erheblicher Schäden an der historischen Graben- und Wehrmauer muss der nördliche Marientorzwinger saniert werden. Dabei soll der bisher ungeordnete Bereich rundum städtebaulich aufgewertet werden. Um den Charakter der Stadtmauer hervorzuheben, soll eine bessere Torwirkung im Kontext mit dem Rosa-Luxemburg-Platz erzielt werden.

In enger Zusammenarbeit städtischer Dienststellen und externer Planer wurde dazu ein Straßenplan erarbeitet, der das zukünftige Erscheinungsbild der Anlage in städtebaulich anspruchsvoller Lage unterstützt. Zukünftig soll die südliche Flucht der Katharinengasse geradlinig bis zum Altstadtring durchlaufen.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage Katharinengasse / Marientorgraben ergab, dass auf eine Spur der heute zweispurigen Ausfahrt in den Marientorgraben verzichtet werden kann. Es verbleibt eine auf 3,25m verbreiterte Rechtsabbiegespur. Die Zufahrt vom Altstadtring in die Altstadt bleibt gewährleistet. Der an die neue Fahrbahn angepasste Gehweg (Rad frei) wird 2,30m breit und mündet in den Weg am Stadtgraben ein. Dort wird die heute beengte Situation für Radfahrer und Fußgänger durch Verbreiterung und Verlegung des Radwegs im Bereich der Lichtsignalanlage verbessert. Der gewonnene Raum kommt der Gestaltungsfläche zugute.

In diesem Zusammenhang wird die Lichtsignalanlage Katharinengasse / Marientorgraben saniert und blindengerecht ausgestattet.

Um dem stark schwankenden Verkehrsaufkommen (Abfahrt Cinecittà) Rechnung zu tragen wird die Grünzeit für die Ausfahrt zukünftig verkehrabhängig an das Verkehrsaufkommen angepasst.

Die geschätzten Kosten belaufen sich für den Straßenbau und der Lichtsignalanlage auf ca. 201.000 €. Die Finanzierung erfolgt aus dem BIC/MIC-Ansatz für die Hochbaumaßnahme, dem LSA-Ansatz und dem Radwegetopf. Der Umbau erfolgt in Abhängigkeit von der Mauersanierung.

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>	201.000 €	<u>Folgekosten</u>	600 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	201.000 €	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:

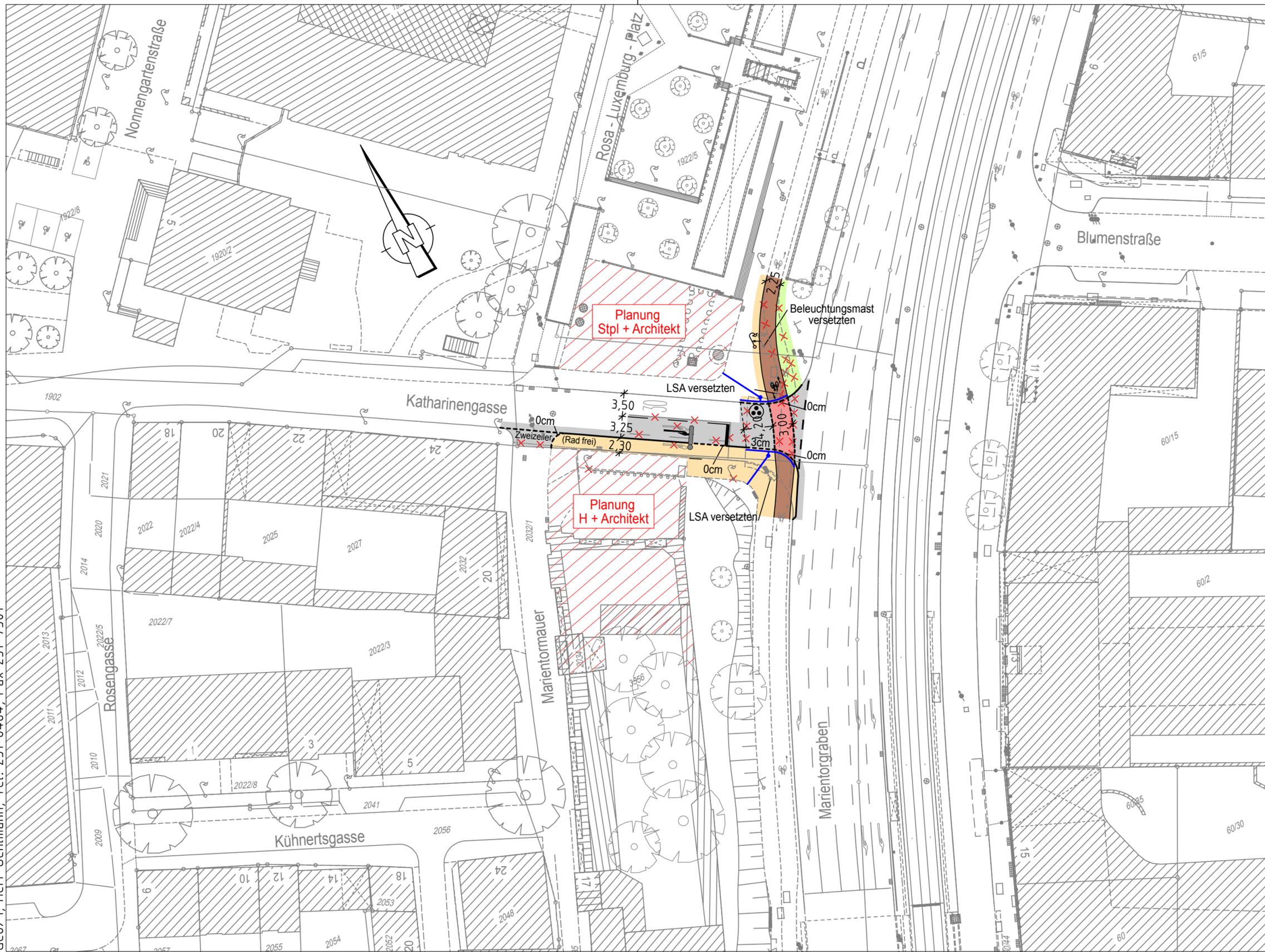
Erneuerung des Blindenleitsystems, Verbesserung der Querungssituation, Verbreiterung des Gehweges. Daraus ergeben sich Verbesserungen für die "schwachen" Verkehrsteilnehmer.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Katharinengasse, Vpl-Nr. 2.1743.2.8 vom 06.12.2018 mit letzter Änderung vom 02.04.2019.



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
- ▒ Fahrbahnfläche
- ▒ Gehwegfläche
- ▒ Bordsteinradweg
- ▒ Radstreifen/ÖPNV-Spur
- ▒ Radwegfurt eingefärbt
- ▒ Parkstandsfläche
- ▒ sonstige Pflasterfl.
- ▒ Grünfläche
- ▒ Überfahrt-Gehweg
- ▒ Fahrradständer
- ▒ Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN 32984

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 06.12.2018	
BEARBEITUNG	Kölbel (5355)	gez. Jülich AMTSLEITER	
	Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN		Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500
02.04.19	Klapuch	LSA169	2.1743.2.8
		Katharinengasse Eimündung Marientorgraben (LSA 169)	
Marientorgraben VLP500-4.PLT vom 03.04.19			

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Schafhofstraße, Kreuzung Neumeyerstraße
Anlage einer Lichtsignalanlage**

Anlagen:

Lichtsignalanlagenplan

Sachverhalt (kurz):

Am 28.06.2018 hat der Verkehrsausschuss die Verwaltung mit der Planung einer Lichtsignalanlage (LSA) an der Kreuzung Schafhofstraße/ Neumeyerstraße beauftragt. Die Planung ist mittlerweile abgeschlossen und wird heute dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt.

Der Bau einer LSA an der Kreuzung ist notwendig, um die Sicherheit für Fußgänger zu erhöhen und der Verkehrsfluss zu verbessern. Nachdem auch Schüler/-innen der Paul-Moor-Schule die Kreuzung auf dem Weg zu ihrer Schule überqueren, soll der Umbau so schnell wie möglich realisiert werden.

Die LSA wird mit einer Verkehrsabhängigkeit ausgestattet, um die bisher sehr hohen Zeitverluste der Buslinien zu minimieren. Da die Ampelanlage Bayreuther Straße/Schafhofstraße unmittelbar angrenzt, muss diese ebenso mit einer Busbeschleunigung ausgestattet werden, damit die Beschleunigungseffekte der LSA Neumeyerstraße/Schafhofstraße vollständig genutzt werden können. Damit ist die vorhandene Busspur entbehrlich und in diesem Abschnitt der Schafhofstraße kann Richtung Norden ein Radstreifen markiert werden.

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf rund 540.000 €. Die Maßnahme wird am 30.09.2019 zum BIC-Verfahren und wird im Frühjahr 2020 zum MIP angemeldet. Unter der Voraussetzung der Mittelbereitstellung kann 2021 der Baubeginn erfolgen.

Aufgrund der geplanten ÖPNV-Beschleunigung ist eine Bezuschussung der Maßnahme absehbar.

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>	540.000 €	<u>Folgekosten</u>	5.500 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
 Die Maßnahme wird am 30.09.2019 zum BIC Verfahren und im Frühjahr 2020 zum MIP angemeldet.

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:

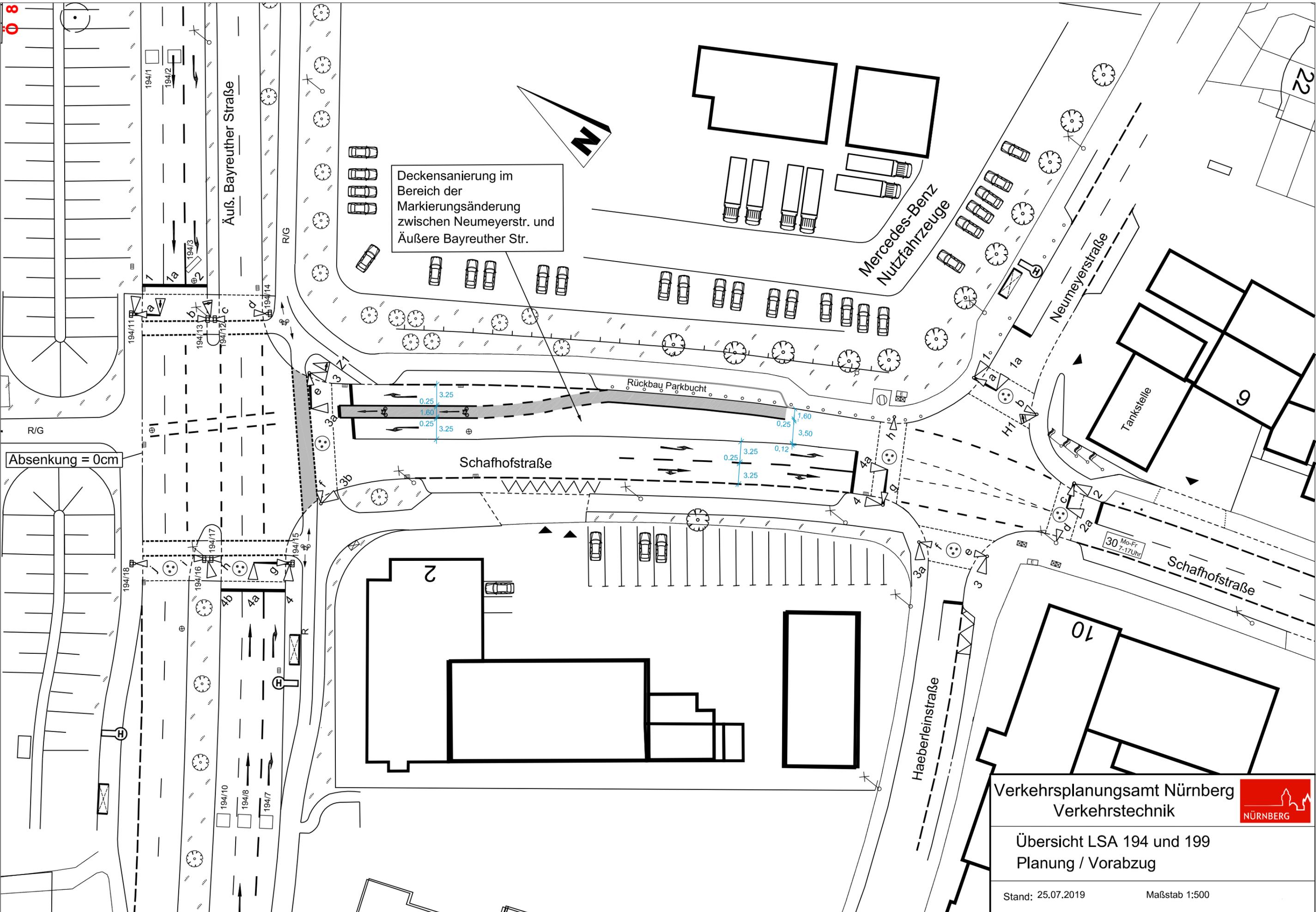
Durch den Neubau der Lichtsignalanlage wird die Querung der Straßen im Kreuzungsbereich auch für mobilitätseingeschränkte Personen erheblich erleichtert und sicherer.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
 VB
 SÖR

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Bau einer Lichtsignalanlage an der Kreuzung Schafhofstraße/ Neumeyerstraße und die Markierung eines Radstreifens in der Schafhofstraße im Zulauf zur Kreuzung Äußere Bayreuther Straße gemäß dem Lichtsignalanlagenplan LSA 194 und 199 vom 25.07.2019.



Verkehrsplanungsamt Nürnberg
 Verkehrstechnik

Übersicht LSA 194 und 199
 Planung / Vorabzug

Stand: 25.07.2019 Maßstab 1:500

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Standards beim Bau der Radinfrastruktur

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 31.07.2019

Anlagen:

Antrag-Radinfrastruktur_SPD

Sachverhalt (kurz):

Im AfV vom 06.10.2016 wurde beschlossen, dass sämtliche Radwege bei Neubaumaßnahmen künftig rot einzufärben sind. Im selben Ausschuss wurde auch beschlossen, dass Radfahrstreifen im Bestand auf der Fahrbahn sukzessive nachträglich rot eingefärbt werden.

Farblich rot hervorgehobene Radverkehrsanlagen führen zu einer besseren Erkennbarkeit der Radinfrastruktur. Damit einhergehend erhöht sich die Aufmerksamkeit sowie die Rücksichtnahme gegenüber Radfahrenden, was zu einer größeren Sicherheit im Verkehr und zu einem besseren Verkehrsklima führt. Radwege gewinnen dadurch auch für die Gruppe sich unsicher fühlender Radfahrender an Attraktivität, so dass letztlich mehr Menschen zum Umstieg auf das Verkehrsmittel Fahrrad animiert werden. Zahlreiche Rückmeldungen aus der Bürgerschaft bestätigen die Einschätzungen der Verwaltung, dass die Roteinfärbung der Radstreifen und Radwege sehr positiv bewertet wird.

Bisher wurden die bereits bestehenden Radfahrstreifen in der Theatergasse, im Thumenberger Weg, in der Äußeren Bayreuther Straße und in der Katzwanger Straße nachträglich rot eingefärbt. Das Breitenmaß dieser Radfahrstreifen entspricht den aktuellen Richtlinien und Empfehlungen bzw. den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung. Im Stadtgebiet gibt es jedoch eine Vielzahl von Radfahrstreifen, die diesen Anforderungen nicht mehr gerecht werden und bei einem Neubau so auch nicht mehr angelegt werden dürften.

Bei der nachträglichen Rotmarkierung soll dieser Missstand beseitigt werden und eine zumindest regelgerechte Breite der Radfahrstreifen hergestellt werden. Dort, wo möglich, sollen auch breitere Maße zur Anwendung kommen, wie sie von der Unfallforschung für Versicherer empfohlen werden, um einen Schutzstreifen (ca. 0,75 cm, nicht rot eingefärbt) zu parkenden Fahrzeugen/Parkbuchten zu schaffen, mit dem sogenannten dooring-Unfällen vorgebeugt werden kann. Bei breiteren Maßen der Radfahrstreifen ist es auch leichter, die erforderlichen Überholabstände zu den Radfahrenden einzuhalten, so dass Unfälle im Längsverkehr vermieden werden können und das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden steigt.

Ohne Umbau und ohne maßgebliche Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs können die neuen Maße bei überbreiten Fahrbahnquerschnitten für den Kraftfahrzeugverkehr zum Einsatz kommen. Es handelt es sich um Straßen ohne Mittelmarkierung. In den meisten Straßen können derzeit zwei Personenkraftwagen unter beengten Verhältnissen nebeneinander fahren, weshalb es häufig zur Drängerei zwischen den Kraftfahrzeugen, zum Überfahren des Radfahrstreifens oder zum zu engen Vorbeifahren an Radfahrenden kommt. Exemplarisch genannt seien die folgenden Straßenzüge (Maße incl. Z 295 „Fahrstreifenmarkierung“), die insbesondere im Netzzusammenhang eine wichtige Funktion erfüllen:

- Julius-Loßmann-Straße zwischen Finkenbrunn und Johann-Krieger-Straße (anstatt 1,75 m neu 2,50 m; verbleibende Fahrbahnbreite anstatt 5,25 m neu 4,50 m), Länge: 980 m
- Julius-Loßmann-Straße zwischen Saarbrückener Straße und Finkenbrunn (anstatt 1,75 m neu 2,50 m; verbleibende Fahrbahnbreite anstatt 5,25 m neu 4,50 m), Länge: 1.120 m
- Gibitzenhofstraße zwischen Nopitschstraße und Hs. Nr.: 117 (anstatt 1,75 m neu 2,50 m; verbleibende Fahrbahnbreite anstatt 5,25 m neu 4,50 m), Länge: 770 m
- Gibitzenhofstraße zwischen Hs. Nr. 116 (südl. Pfälzerstraße) und Nopitschstraße (anstatt 1,75 m neu 2,50 m; verbleibende Fahrbahnbreite anstatt 5,25 m neu 4,50 m), Länge: 720 m
- Pillenreuther Straße zwischen Frankenstraße und Ritter-von-Schuh-Platz (anstatt 1,75 m neu 2,50 m; verbleibende Fahrbahnbreite anstatt 5,25 m bzw. 5,0 m neu 4,50 m bzw. 4,25 m), Länge: 840 m
- Pillenreuther Straße zwischen Ritter-von-Schuh-Platz und Frankenstraße (anstatt 1,75 m neu 2,50 m; verbleibende Fahrbahnbreite anstatt 5,25m bzw. 5,0 m neu 4,50 m bzw. 4,25 m), Länge: 830 m
- Allersberger Straße zwischen Scheurlstraße und Hinterm Bahnhof (anstatt 1,75 m neu 2,05 m incl. Z 295) (verbleibende Restfahrbahnbreite anstatt 3,75 m neu 3,45 m; Fahrbahnbreite darf nicht unterschritten werden wegen Straßenbahn), Länge: 180 m
- Allersberger Straße zwischen Hinterm Bahnhof und Breitscheidstraße (anstatt 1,75 m neu 2,05 m incl. Z 295) (verbleibende Restfahrbahnbreite anstatt 3,75 m neu 3,45 m; Fahrbahnbreite darf nicht unterschritten werden wegen Straßenbahn), Länge: 310 m
- Trierer Straße zwischen Schießplatzstraße und Kornburger Straße (anstatt 1,75 m neu 2,50 m incl. Z 295) (verbleibende Restfahrbahnbreite anstatt 5,75 m neu 5,00 m), Länge: 1.350 m
- Trierer Straße zwischen Herpersdorfer Straße und Saarbrückener Straße (anstatt 1,75 m neu 2,50 m incl. Z 295) (verbleibende Restfahrbahnbreite anstatt 5,75 m neu 5,00 m), Länge: 900 m

Gestärkt werden u.a. die beiden Haupttrouten von den südlichen Siedlungen in Richtung Innenstadt. Betroffen ist zum einen die Route zu den Schulstandorten Pirckheimer-Gymnasium, Sigena-Gymnasium sowie Friedrich-Wilhelm-Herschel Mittelschule und zum anderen die Route zum Südpunkt und zur Adam-Kraft-Realschule.

Insgesamt kann ein großer - vor allem sichtbarer - Beitrag zur Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Radverkehrs und zur Steigerung der Verkehrssicherheit geleistet werden. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der personellen und finanziellen Ressourcen bei SÖR und den ausführenden Firmen. Die oben angeführten Maßnahmen ergeben einen Finanzierungsaufwand von rd. 650.000 €. Für die Rotmarkierung bestehender Radwege steht ein jährlicher Finanzmittelansatz von 500.000 € zur Verfügung. Soweit Mittel und Firmkapazitäten in 2019 noch zur Verfügung stehen, soll mit einer Maßnahme in 2019 noch begonnen werden. Die anderen Maßnahmen werden in 2020/21 umgesetzt.

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>	650.000 €	<u>Folgekosten</u>	10.000 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit 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 die Roteinfärbung besonders benachteiligt werden. Vielmehr dient dies der Konflikt-minimierung zwischen den am Verkehr Teilnehmenden.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Verbreiterung und die Roteinfärbung der Radstreifen

- Julius-Loßmann-Straße zwischen Finkenbrunn und Johann-Krieger-Straße
- Julius-Loßmann-Straße zwischen Saarbrückener Straße und Finkenbrunn
- Gibitzenhofstraße zwischen Nopitschstraße und Hs. Nr.: 117
- Gibitzenhofstraße zwischen Hs. Nr. 116 (südl. Pfälzerstraße) und Nopitschstraße
- Pillenreuther Straße zwischen Frankenstraße und Ritter-von-Schuh-Platz
- Pillenreuther Straße zwischen Ritter-von-Schuh-Platz und Frankenstraße
- Allersberger Straße zwischen Scheurlstraße und Hinterm Bahnhof
- Allersberger Straße zwischen Hinterm Bahnhof und Breitscheidstraße
- Trierer Straße zwischen Schießplatzstraße und Kornburger Straße
- Trierer Straße zwischen Herpersdorfer Straße und Saarbrückener Straße

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

ACV

OBERBÜRGERMEISTER	
31. JULI 2019	
/.....Nr.....	
1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2 z.w.v.	4 Antwort vor Abes- ndung vorlegen
	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

fca

Nürnberg, 31. Juli 2019
Brehm/Ahmed

Standards beim Bau der Radinfrastruktur

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Ausbau der Radinfrastruktur in der Stadt trägt mehr und mehr Früchte: Immer mehr Menschen steigen aufs Fahrrad - nicht nur in ihrer Freizeit, sondern auch auf dem täglichen Weg zu Arbeit.

Auf manchen Radspuren und -wegen wird es deshalb eng. Perspektivisch werden zudem mehr Lastenräder unterwegs sein, die in der Breite mehr Platz brauchen. Darauf sollte auch beim Bau der Radinfrastruktur und den zugrunde gelegten Ausbaustandards Rücksicht genommen werden und diese großzügiger ausgestaltet werden.

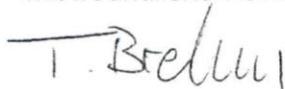
Vor diesem Hintergrund stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung

- berichtet über die Ausbaustandards bei der Radinfrastruktur.
- prüft, auf welchen Achsen bestehende Radmarkierungen verbreitet werden können.

Mit freundlichen Grüßen



Thorsten Brehm
stv. Fraktionsvorsitzender

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Verkehrssicherheit Ortsausgang Kornburg Richtung Katzwang
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.09.2018**

Anlagen:

Stellungnahme
Unfalluntersuchung St2407 Ringelnatzstraße Greuth
Unfalluntersuchung St2407 Ringelnatzstraße Kornburg
Antrag_Verkehrssicherheit Ortsausgang Kornburg Richtung Katzwang_SPD

Bericht:

Die SPD-Stadtratsfraktion beantragt, aufgrund eines - leider tödlich verlaufenen - Unfalls am 11.09.2018 zwischen dem Ortsausgang von Kornburg das Überholen durch Überholverbotsschilder zu verbieten sowie dort und im Bereich der Anbindung des Stadtteils Greuth jeweils durch Markierung einer durchgezogenen Mittellinie das Überholen zu verbieten. Im gesamten beschriebenen Streckenabschnitt soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h angeordnet werden.

Die örtliche Situation in der Ringelnatzstraße (Staatsstraße 2407) zeigt nach Auswertung der Unfallstatistik sowohl im Bereich des westlichen Ortsausgangs von Kornburg als auch im Bereich von Greuth ein weitgehend unauffälliges Bild. Die Anzahl der Unfälle in der Zeit von 2009 bis 2018 (Kornburg) und 2019 (Greuth) im untersuchten Abschnitt zwischen der Kornburger Hauptstraße und dem Main-Donau-Kanal hat keine Unfalldübelstelle ergeben. Gleichwohl liegen Anhaltspunkte vor, die eine Überprüfung möglicher Mängel erforderlich machen

Die Stadt Nürnberg hat das Staatliche Bauamt Nürnberg daher gebeten, im Bereich des Kornburger Ortsausgangs eine Griffmangelmessung durchzuführen und eine Neumarkierung der Fahrbahn durchführen. Sollten jedoch Griffmangel bestehen, ist es u. U. erforderlich, die Fahrbahndecken instandzusetzen, was eine Neumarkierung erst anschließend als sinnvoll erscheinen lässt.

Im Bereich von Greuth fehlen an der Bushaltestelle sichere Wartebereiche für die Fahrgäste und auch eine Querungshilfe würde mehr Sicherheit für Busfahrgäste bringen. Auch hier sind an sich bauliche Maßnahmen erforderlich. Auch hier handelt es sich um den Bereich der Staatsstraße 2407, für den das Staatliche Bauamt Nürnberg für planerische und bauliche Maßnahmen zuständig ist, da die Straßenbaulast beim Freistaat Bayern liegt. Die verkehrsbehördliche Zuständigkeit liegt beim Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg.

Nachdem die oben genannten baulichen Maßnahmen aufgrund des Fehlens des Merkmals Unfalldübelstelle nicht höher priorisiert werden können, muss zunächst durch verkehrsregelnde und verkehrsüberwachende Maßnahmen versucht werden, die Hauptunfallursachen anzugehen. Der Sachverhalt wird mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg und dem Polizeipräsidium Mittelfranken im Bezug auf ein Überholverbot im innerörtlichen Bereich von Kornburg (zwischen Kornburger Hauptstraße und Herbert-Maas-Straße, einer

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h bis zur Kanalbrücke sowie 50 km/h und ein Überholverbot im Bereich der Bushaltestelle "Greuth" besprochen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)
- Ja
 - Kosten noch nicht bekannt
 - Kosten bekannt

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

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

2b. Abstimmung mit 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 diversityrelevanten Belange betroffen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Verkehrssituationen in der Ringelnetzstraße

Situation am Ortsausgang Kornburg

Die örtliche Situation in der Ringelnetzstraße (Kornburg/ Staatsstraße 2407) zeigt nach Auswertung der Unfallstatistik ein weitgehend unauffälliges Bild. Die Anzahl der Unfälle in der Zeit von 2009 bis 2018 im untersuchten ca. 790m langen Abschnitt zwischen der Kornburger Hauptstraße und der Einmündung des landwirtschaftlichen Weges zum Weg Am Kühnleinsgarten ist mit insgesamt 7 Unfällen unproblematisch. Schwerwiegend ist allerdings, dass von den 7 Unfällen drei einen schweren Personenschaden (1 Getöteter, 2 Schwerverletzte) zu beklagen waren. Zeitliche oder witterungsbedingte Besonderheiten bestehen nicht, lediglich die Anzahl von 3 Unfällen bei Nässe bzw. Feuchtigkeit gibt Anlass, die Griffigkeit der Fahrbahn durch das Staatliche Bauamt Nürnberg untersuchen zu lassen. Hauptursachen sind Fehler beim Abbiegen nach Links (2) sowie Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot (ebenfalls 2).

Die Stadt Nürnberg wird das Staatliche Bauamt Nürnberg daher bitten, eine Griffigkeitsmessung durchzuführen und eine Neumarkierung der Fahrbahn durchführen. Sollten jedoch Griffigkeitsmängel bestehen, ist u. U. eine Fahrbahndeckeninstandsetzung erforderlich, was eine Neumarkierung erst anschließend als sinnvoll erscheinen lässt.

Situation in Höhe Greuth

Die Unfalluntersuchung hat hier in den Jahren 2009 bis 06/2019 8 Unfälle ergeben, dabei wurde eine Person schwer (Aufnahme in das Krankenhaus) und 7 leicht verletzt. Schwerpunkt des Unfallgeschehens ist hier die westliche Zufahrt nach Greuth, an dem sich auch die Haltestelle der Buslinie 62 befindet. Diese wird wohl durch Besuchergruppen des „Holzhobelhofs“ (Greuth 1) genutzt; der Hof wirbt Kinderprogrammen auf einem stadtnahen Bauernhof und macht Angebote für Schulklassen sowie Kindergeburtstage.

Das Unfallgeschehen ist absolut unauffällig, es bestehen hinsichtlich der Ursachen keine Häufungen. Beim Unfall mit der Ursache „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Haltestellen, Schulbussen“ querte am 31.07.2018 bei Tageslicht eine Kinderhortgruppe mit 21 Kindern und 4 Betreuern die Staatsstraße, als ein aus Richtung Katzwang kommendes Fahrzeug heranfuhr. Ein Kind querte trotz des herannahenden Fahrzeugs die Straße und wurde von dem Fahrzeug erfasst. Es erlitt Schürfwunden und Prellungen und wurde über 24 Stunden im Krankenhaus aufgenommen. Die Definition „schwer verletzt“ ergibt sich aus § 2 Abs. 4 Satz 2 des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes.

Alle Ursachen könnten jedoch bei einer geringeren Fahrgeschwindigkeit zumindest zu geringeren Unfallfolgen bzw. zur Vermeidung eines Zusammenpralls führen. Wie auch im Streckenabschnitt westlich von Kornburg kann eine Erneuerung der Fahrbahnmarkierung zusätzliche Sicherheit bringen,

Weiteres Vorgehen

Der Sachverhalt wird mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg und dem Polizeipräsidium Mittelfranken besprochen.

Statistik

Erstellt am: 23. Juli 2019, 13:46 Uhr

Dienststelle: Anwenderansicht

Zeitraum: Keine Einschränkung

Filterbedingung: Unfallkategorie ist nicht "0 – Kleinunfall"

Gebiete: Keine Einschränkung

Räumliche Auswahl ist aktiv

Gesamtanzahl Unfälle: 8

Gesamtanzahl Unfälle mit Personenschaden: 5

Gesamtanzahl Unfälle mit schwerem Personenschaden: 1

Gesamtkosten Unfälle: 392 T€

Den Angaben liegen die Unfallkostensätze 2010 der BASt zugrunde.

Zusammenfassung

Unfälle

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6	Kat.7
Anzahl Unfälle	8	0	1	4	1	2	0	0
Unfallkosten (T€)	392	0	267	100	17	8	0	0
Sachschaden (T€)	47	0	3	40	5	0	0	0
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	1	0	1	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	8	0	0	8	0	0	0	0
Unfälle unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln	0	0	0	0	0	0	0	0

Beteiligte

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6	Kat.7
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	1	0	1	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	7	0	0	7	0	0	0	0
Unverletzte Personen	7	0	2	1	2	2	0	0
Summe	15	0	3	8	2	2	0	0

Verletzte Mitfahrer

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6	Kat.7
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	1	0	0	1	0	0	0	0
Summe	1	0	0	1	0	0	0	0

Legende

- Kat.1: Unfall mit Getöteten
- Kat.2: Unfall mit Schwerverletzten
- Kat.3: Unfall mit Leichtverletzten
- Kat.4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
- Kat.5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
- Kat.6: Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
- Kat.7: Kleinunfall

Unfallkategorie

	Anzahl		Kosten	
● Kat.1	0	0%	0 T€	0%
● Kat.2	1	13%	267 T€	68%
● Kat.3	4	50%	100 T€	26%
● Kat.4	1	13%	17 T€	4%
● Kat.5	2	25%	8 T€	2%
● Kat.6	0	0%	0 T€	0%
● Kat.7	0	0%	0 T€	0%

Unfalltyp

	Anzahl		Kosten	
① Fahr Unfall (F)	2	25%	21 T€	5%
② Abbiegeunfall (AB)	2	25%	29 T€	7%
③ Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	1	13%	25 T€	6%
④ Überschreiten-Unfall (ÜS)	1	13%	267 T€	68%
⑥ Unfall im Längsverkehr (LV)	2	25%	50 T€	13%

Unfallföhnchen

	Anzahl		Kosten	
① Fußgänger	1	13%	267 T€	68%
② Radfahrer	1	13%	25 T€	6%
⑥ Überholunfall	1	13%	17 T€	4%

Umweltfaktoren

	Anzahl		Kosten	
☂ Nässe/Feuchtigkeit	1	13%	17 T€	4%
❄ Glätte	1	13%	25 T€	6%
🌑 Dunkelheit	1	13%	25 T€	6%

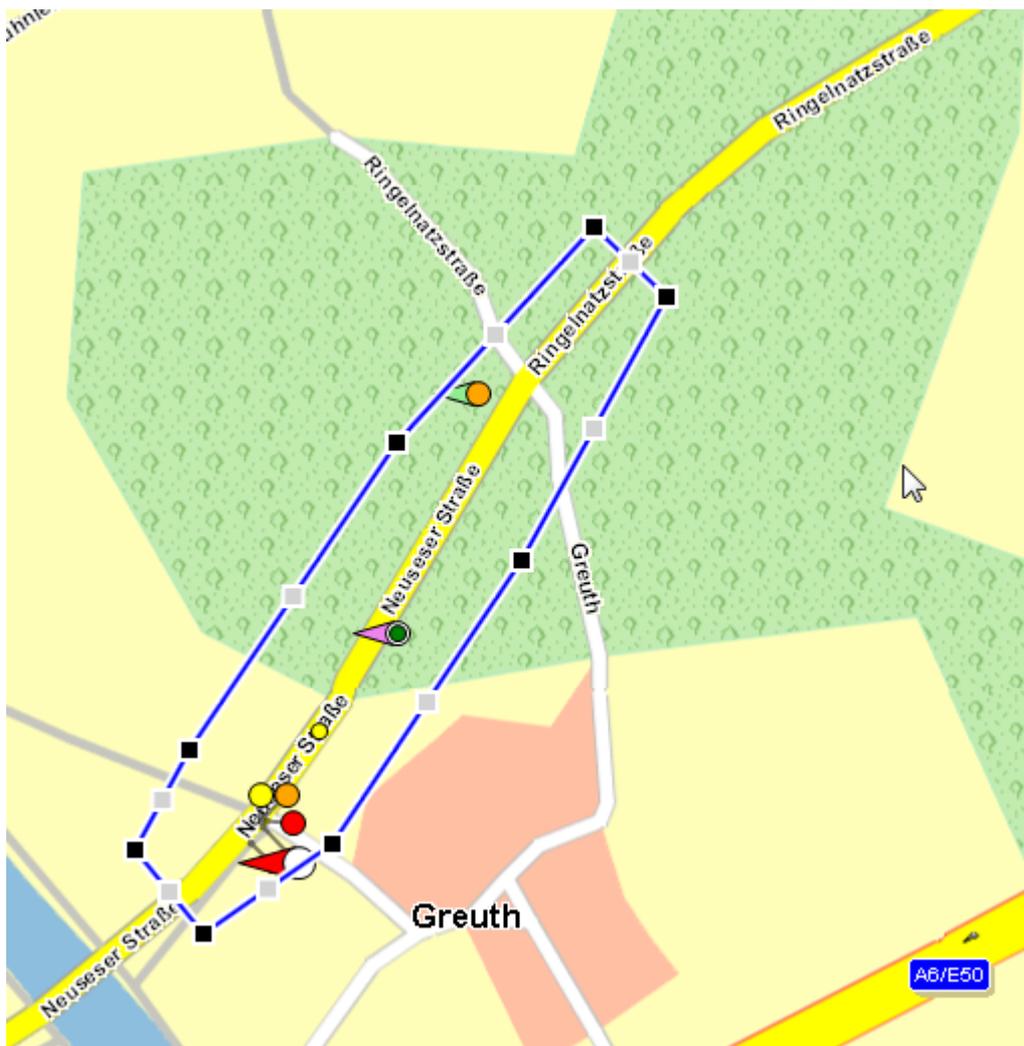
Häufigste Unfallursachen aller Beteiligten

		Anzahl	
1.	41 – Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Haltestellen, Schulbussen	1	11%
2.	28 – Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	1	11%
3.	35 – Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	1	11%
4.	64 – an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	1	11%
5.	17 – Überholen trotz Gegenverkehrs	1	11%
6.	14 – Ungenügender Sicherheitsabstand	1	11%
	49 – Andere Fehler beim Fahrzeugführer	3	33%

Häufigste Unfallursachen des Hauptverursachers

		Anzahl	
1.	28 – Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	1	13%
2.	35 – Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	1	13%
3.	64 – an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	1	13%
4.	17 – Überholen trotz Gegenverkehrs	1	13%
5.	14 – Ungenügender Sicherheitsabstand	1	13%
	49 – Andere Fehler beim Fahrzeugführer	3	38%

Lageplan Untersuchungsgebiet Ringelnatzstraße Einmündungen Greuth (Staatsstraße 2407)



Tageszeit

	Anzahl		Kosten	
0:00	1	 13%	4 T€	 1%
1:00	0	0%	0 T€	0%
2:00	0	0%	0 T€	0%
3:00	0	0%	0 T€	0%
4:00	0	0%	0 T€	0%
5:00	0	0%	0 T€	0%
6:00	0	0%	0 T€	0%
7:00	1	 13%	17 T€	 4%
8:00	1	 13%	4 T€	 1%
9:00	0	0%	0 T€	0%
10:00	0	0%	0 T€	0%
11:00	1	 13%	25 T€	 6%
12:00	0	0%	0 T€	0%
13:00	1	 13%	267 T€	 68%
14:00	1	 13%	25 T€	 6%
15:00	1	 13%	25 T€	 6%
16:00	1	 13%	25 T€	 6%
17:00	0	0%	0 T€	0%
18:00	0	0%	0 T€	0%
19:00	0	0%	0 T€	0%
20:00	0	0%	0 T€	0%
21:00	0	0%	0 T€	0%
22:00	0	0%	0 T€	0%
23:00	0	0%	0 T€	0%

Wochentag

	Anzahl		Kosten	
Montag	2	 25%	29 T€	 7%
Dienstag	1	 13%	267 T€	 68%
Mittwoch	0	0%	0 T€	0%
Donnerstag	0	0%	0 T€	0%
Freitag	4	 50%	71 T€	 18%
Samstag	0	0%	0 T€	0%
Sonntag	1	 13%	25 T€	 6%

Monat

	Anzahl		Kosten	
Januar	1	 13%	4 T€	 1%
Februar	0	0%	0 T€	0%
März	0	0%	0 T€	0%
April	0	0%	0 T€	0%
Mai	1	 13%	25 T€	 6%
Juni	1	 13%	17 T€	 4%
Juli	1	 13%	267 T€	 68%
August	0	0%	0 T€	0%
September	2	 25%	29 T€	 7%
Oktober	0	0%	0 T€	0%
November	0	0%	0 T€	0%
Dezember	2	 25%	50 T€	 13%

Jahr

	Anzahl		Kosten	
2010	2	 25%	42 T€	 11%
2011	1	 13%	25 T€	 6%
2012	1	 13%	25 T€	 6%
2013	0	0%	0 T€	0%
2014	0	0%	0 T€	0%
2015	1	 13%	25 T€	 6%
2016	1	 13%	4 T€	 1%
2017	0	0%	0 T€	0%
2018	2	 25%	271 T€	 69%

Statistik

Erstellt am: 22. Juli 2019, 13:13 Uhr

Dienststelle: Anwenderansicht

Zeitraum: Keine Einschränkung

Filterbedingung: Unfallkategorie ist nicht "0 – Kleinunfall"

Gebiete: Ringelnatzstraße

Gesamtanzahl Unfälle: 7

Gesamtanzahl Unfälle mit Personenschaden: 4

Gesamtanzahl Unfälle mit schwerem Personenschaden: 3

Gesamtkosten Unfälle: 744 T€

Den Angaben liegen die Unfallkostensätze 2010 der BASt zugrunde.

Zusammenfassung

Unfälle

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6	Kat.7
Anzahl Unfälle	7	1	2	1	0	3	0	0
Unfallkosten (T€)	744	174	534	15	0	21	0	0
Sachschaden (T€)	22	4	5	3	0	10	0	0
Getötete Personen	1	1	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	2	0	2	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	1	0	0	1	0	0	0	0
Unfälle unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln	0	0	0	0	0	0	0	0

Beteiligte

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6	Kat.7
Getötete Personen	1	1	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	2	0	2	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	1	0	0	1	0	0	0	0
Unverletzte Personen	10	2	2	0	0	6	0	0
Summe	14	3	4	1	0	6	0	0

Verletzte Mitfahrer

	Summe	Kat.1	Kat.2	Kat.3	Kat.4	Kat.5	Kat.6	Kat.7
Getötete Personen	0	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0	0
Leichtverletzte Personen	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	0							

Legende

- Kat.1: Unfall mit Getöteten
- Kat.2: Unfall mit Schwerverletzten
- Kat.3: Unfall mit Leichtverletzten
- Kat.4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
- Kat.5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
- Kat.6: Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
- Kat.7: Kleinunfall

Unfallkategorie

	Anzahl		Kosten	
● Kat.1	1	 14%	174 T€	 23%
● Kat.2	2	 29%	534 T€	 72%
● Kat.3	1	 14%	15 T€	 2%
● Kat.4	0	0%	0 T€	0%
● Kat.5	3	 43%	21 T€	 3%
● Kat.6	0	0%	0 T€	0%
● Kat.7	0	0%	0 T€	0%

Unfalltyp

	Anzahl		Kosten	
① Fahr Unfall (F)	1	 14%	15 T€	 2%
② Abbiegeunfall (AB)	2	 29%	441 T€	 59%
③ Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	2	 29%	274 T€	 37%
⑤ Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	1	 14%	7 T€	 1%
⑥ Unfall im Längsverkehr (LV)	1	 14%	7 T€	 1%

Unfallfährnchen

	Anzahl		Kosten	
② Radfahrer	1	14%	267 T€	36%
③ Kraftrad	1	14%	174 T€	23%
④ Baumunfall	1	14%	15 T€	2%
⑥ Überholunfall	1	14%	174 T€	23%

Umweltfaktoren

	Anzahl		Kosten	
Nässe/Feuchtigkeit	3	43%	29 T€	4%
Dunkelheit	1	14%	15 T€	2%

Häufigste Unfallursachen aller Beteiligten

		Anzahl	
1.	35 – Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	2	20%
2.	11 – Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	2	20%
3.	30 – Vorfahrtmissachtung durch Fahrzeuge aus Feld- und Waldwegen	1	10%
4.	18 – Überholen trotz unklarer Verkehrslage	1	10%
5.	28 – Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	1	10%
6.	10 – Verbotswidr. Benutzung der Fahrbahn oder and. Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)	1	10%
7.	13 – Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	1	10%
	49 – Andere Fehler beim Fahrzeugführer	1	10%

Häufigste Unfallursachen des Hauptverursachers

		Anzahl	
1.	35 – Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	2	 22%
2.	11 – Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	2	 22%
3.	30 – Vorfahrtmissachtung durch Fahrzeuge aus Feld- und Waldwegen	1	 11%
4.	28 – Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	1	 11%
5.	10 – Verbotswidr. Benutzung der Fahrbahn oder and. Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)	1	 11%
6.	13 – Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	1	 11%
	49 – Andere Fehler beim Fahrzeugführer	1	 11%

Tageszeit

	Anzahl		Kosten	
0:00	0	0%	0 T€	0%
1:00	0	0%	0 T€	0%
2:00	0	0%	0 T€	0%
3:00	0	0%	0 T€	0%
4:00	0	0%	0 T€	0%
5:00	0	0%	0 T€	0%
6:00	0	0%	0 T€	0%
7:00	0	0%	0 T€	0%
8:00	0	0%	0 T€	0%
9:00	0	0%	0 T€	0%
10:00	2	 29%	441 T€	 59%
11:00	0	0%	0 T€	0%
12:00	1	 14%	267 T€	 36%
13:00	0	0%	0 T€	0%
14:00	0	0%	0 T€	0%
15:00	1	 14%	7 T€	 1%
16:00	2	 29%	14 T€	 2%
17:00	0	0%	0 T€	0%
18:00	0	0%	0 T€	0%
19:00	0	0%	0 T€	0%
20:00	0	0%	0 T€	0%
21:00	0	0%	0 T€	0%
22:00	0	0%	0 T€	0%
23:00	1	 14%	15 T€	 2%

Wochentag

	Anzahl		Kosten	
Montag	1	 14%	7 T€	1%
Dienstag	1	 14%	174 T€	 23%
Mittwoch	2	 29%	282 T€	 38%
Donnerstag	2	 29%	274 T€	 37%
Freitag	0	0%	0 T€	0%
Samstag	0	0%	0 T€	0%
Sonntag	1	 14%	7 T€	1%

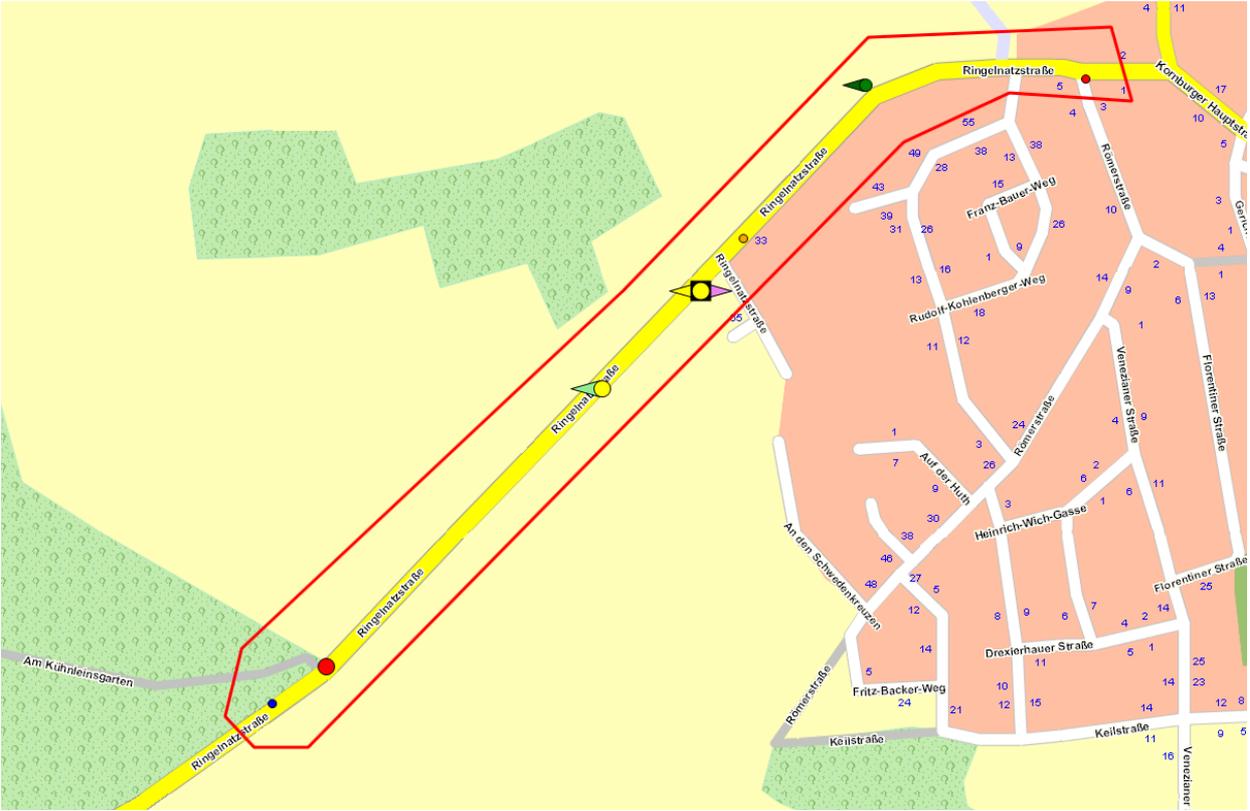
Monat

	Anzahl		Kosten	
Januar	0	0%	0 T€	0%
Februar	0	0%	0 T€	0%
März	1	 14%	15 T€	2%
April	0	0%	0 T€	0%
Mai	1	 14%	7 T€	1%
Juni	0	0%	0 T€	0%
Juli	0	0%	0 T€	0%
August	2	 29%	274 T€	 37%
September	1	 14%	174 T€	 23%
Oktober	2	 29%	274 T€	 37%
November	0	0%	0 T€	0%
Dezember	0	0%	0 T€	0%

Jahr

	Anzahl		Kosten	
2009	1	 14%	15 T€	2%
2010	0	0%	0 T€	0%
2011	0	0%	0 T€	0%
2012	1	 14%	267 T€	 36%
2013	0	0%	0 T€	0%
2014	1	 14%	7 T€	1%
2015	0	0%	0 T€	0%
2016	1	 14%	7 T€	1%
2017	1	 14%	267 T€	 36%
2018	2	 29%	181 T€	 24%

Lageplan Untersuchungsgebiet Ringelnatzstraße Ortsausgang Kornburg
(Staatsstraße 2407)



FGU

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
26. SEP. 2018		
<u>VI</u>	1 Zur Kl.	3 Zur Stellungnahme
	2 <i>X</i> z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Mu

Nürnberg, 26. September 2018
Dix

Verkehrssicherheit Ortsausgang Kornburg Richtung Katzwang

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im September 2018 kam es in der Ringelnatzstraße am Ortsausgang von Kornburg in Richtung Katzwang zu einem Unfall bei dem ein Motorradfahrer tödlich verunglückte. Grund war, dass der Motorradfahrer kurz nach der neuen Stichstraße „Herbert-Maas-Straße“ überholen wollte und mit einem PKW zusammenstieß.

Im Bereich der Kreuzung Ringelnatzstraße / Herbert-Maas-Straße und davor wird sehr oft ein Überholvorgang durchgeführt, ohne auf die abbiegenden Verkehre zu achten.

Im Bereich der Kreuzung Ringelnatzstraße / Neuseser Straße / Kreuzung Greuth gibt es einen querenden Fahrradverkehr. Dieser muss die teilweise stark befahrene Hauptstraße überqueren, auf der Tempo 100 zugelassen ist.

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

Antrag:

Die Verwaltung prüft die Anbringung von Überholverbotsschildern in der Ringelnatzstraße zwischen der Einfahrt zur „Christof-Dotzauer-Straße“ und dem Ortsausgangsschild Richtung Katzwang für beide Fahrtrichtungen.

Des Weiteren prüft die Verwaltung die Anbringung einer durchgezogenen Mittellinie im selben Abschnitt.

Die Verwaltung prüft ggf. mit dem Staatlichen Bauamt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 70 an der Kreuzung Ringelnatzstraße / Neuseser Straße / Kreuzung Greuth wie bereits im Abschnitt Neuseser Straße / Kreuzung Hirschenholzstraße.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Anja Pröb-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Radwegnutzung an Straßen mit mehr als Tempo 50 km/h
hier: Antrag der Stadtratsfraktion SPD vom 08.05.2019**

Anlagen:

Stellungnahme
Antrag_Radwegnutzung_SPD

Sachverhalt (kurz):

Die SPD-Stadtratsfraktion beantragt, den Radweg an der Seckendorfstraße (Staatsstraße St 2406) testweise für Mofas und e-bikes freizugeben. Zusätzlich beantragt sie, zu prüfen, ob alle Radwege an Straßen mit "mehr als Tempo 50 km/h" für Mofas und E-Bikes freigegeben werden können.

Der Radweg an der Seckendorfstraße zwischen Kornburg und Worzeldorf darf bereits jetzt von Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung befahren werden, wenn diese bei 25 km/h abschaltet. Für Räder, deren Tretunterstützung erst bei 40 km/h abschaltet, besteht keine Freigabemöglichkeit nach StVO für Radwege. Diese schnellen E-Bikes müssen immer auf der Fahrbahn statt auf dem Radweg fahren.

Andere Radwege an Straßen, an denen eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h zugelassen ist, sind im Stadtgebiet Nürnberg bereits schon seit Jahrzehnten für den Mofa-Verkehr freigegeben.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

2b. Abstimmung mit 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 diversityrelevanten Belange betroffen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

Radwegbenutzung durch E-Bikes

Bei der Frage der Radwegbenutzung kommt es auf die rechtliche Definition des jeweiligen Rades an:

Definitionen

- Als Mofa ist gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) ein einspuriges Fahrrad mit Hilfsmotor zu verstehen, da bauartbedingt nicht schneller als 25 km/h fahren kann.
- Unter einem E-Bike ist gemäß § 39 Abs. 7 StVO ein einsitziges, zweirädriges Kleinkraftrad mit elektrischem Antrieb zu verstehen, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbsttätig abschaltet. Es kann – entweder durch Muskelkraft oder aufgrund der Topographie des Geländes auch schneller gefahren werden.
- Einem Fahrrad ist gemäß § 63a Abs. 2 Straßenverkehrszulassungsordnung ein E-Bike gleichgestellt, dass mit einer elektrischen Treithilfe ausgerüstet ist, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer größten Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet ist, soweit sich dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder wenn der Fahrer mit dem Treten oder Kurbeln einhält, unterbrochen wird.
- S-Pedelec – nie auf Radwegen.

Daraus ergeben sich dann die folgenden Benutzungsmöglichkeiten der Radwege:

Radweg an der Seckendorfstraße:

Der Radweg verläuft längs der St 2406 und außerhalb der geschlossenen Ortschaft. Damit darf dort gemäß § 2 Abs. 4 Satz 5 Straßenverkehrsordnung (StVO) mit Mofas und E-Bikes gefahren werden.

Andere Radwege an Straßen, an denen eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h zugelassen ist

Derartige Radwege sind im Stadtgebiet Nürnberg bereits schon seit Jahrzehnten für den Mofa-Verkehr freigegeben. Darüber hinaus gibt es keine Freigabemöglichkeit für schnellere Räder, da dann durch die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Rädern sich neue Gefahrenpotenziale ergeben können.

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
08. MAI 2019		
1 Zur Kl.	2 z.w.V.	3 Zur Bestätigung Antrag vor Absen- dung vorliegen Antrag mit Unter- schrift vorliegen

Maly

Nürnberg, 08. Mai 2019
Dix

Radwegenutzung an Straßen mit mehr als Tempo 50 km/h

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zwischen Kornburg und Worzeldorf an der Seckendorfstraße gibt es einen kombinierten Rad-/Fußweg. Dieser ist für Mofas und e-bikes nicht zugelassen. Die Seckendorfstraße mit Mofa oder e-bike zu nutzen erweist sich wegen den hohen Geschwindigkeiten der PKWs als ungeeignet und gefährlich.

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

Antrag:

Der Radweg an der Seckendorfstraße wird testweise für Mofas und e-bikes freigegeben.

Die Verwaltung prüft, ob alle Radwege, die an Straßen, auf denen mehr als Tempo 50 km/h zugelassen ist, für Mofas und e-bikes freigegeben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Anja Pröll-Kammerer
Fraktionsvorsitzende