

# Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses  
19.02.2020

# Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	3
Tagesordnung -öffentlich-	3
Ergänzung zur Tagesordnung	5
Vorlagendokumente	6
TOP Ö 1 Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV	6
Sitzungsvorlage Vpl/130/2020	6
Sachstandsbericht Vpl/130/2020	10
TOP Ö 2 Straßenbahnverlängerung durch die Minervastraße	24
Sitzungsvorlage Vpl/127/2020	24
Antrag_Straßenbahnverlängerung duch die Minervastraße_SPD Vpl/127/2020	29
TOP Ö 3 Verkehrssystem der nordwestlichen Altstadt im Zuge der Verkehrsberuhigung des Weinmarkts	30
Sitzungsvorlage Vpl/125/2020	30
Übersichtsplan "Verkehrssystem nordwestliche Altstadt - Eingriffe zur Verkehrsberuhigung des Weinmarkts und der nordwestlichen Altstadt" Vpl/125/2020	34
TOP Ö 4 Parken im Quartier	35
Bericht Vpl/128/2020	35
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.09.2019 Vpl/128/2020	39
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.10.2019 Vpl/128/2020	40
Sachverhaltsdarstellung Vpl/128/2020	41
Antrag_Parken im Quartier_CSU Vpl/128/2020	44
TOP Ö 5 Maßnahmen für einen sicheren Schulweg in der nördlichen Beckmannstraße	46
Bericht Vpl/123/2020	46
Straßenplan Vpl/123/2020	50
Antrag_sicherer Schulweg Beckmannstraße_SPD Vpl/123/2020	51
TOP Ö 6 Straßenplan Gebersdorfer Straße, Planänderungen mit Ergänzungen von zwei Lichtsignalanlagen	52
Sitzungsvorlage Vpl/121/2020	52
Straßenplan Vpl/121/2020	56
Schreiben Bürgerverein Gebersdorf e.V. vom 02.11.2019 Vpl/121/2020	57
* TOP Ö 6.1 Ergänzungsplanung im Einmündungsbereich Frauenholzstraße/Adam-Kraft-Straße und Johannisstraße	59
Sitzungsvorlage Vpl/131/2020	59
Straßenplan Vpl/131/2020	63
Verkehrssystem Bereich Frauenholzstraße Bestand Vpl/131/2020	64
Verkehrssystem Bereich Frauenholzstraße Planung Vpl/131/2020	65

# TAGESORDNUNG

---

## Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses

---



## Sitzungszeit

Mittwoch, 19.02.2020, 09:00 Uhr

---

## Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

---

## TAGESORDNUNG

### Öffentliche Sitzung

1. **Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV**  
**Sachverständiger: Herr Zöbisch**  
**(Beilagen werden nachgereicht)**

Beschluss  
Vpl/130/2020

Ulrich, Daniel
  
2. **Straßenbahnverlängerung durch die Minervastraße**  
**hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.01.2019**

Beschluss  
Vpl/127/2020

Ulrich, Daniel
  
3. **Verkehrssystem der nordwestlichen Altstadt im Zuge der**  
**Verkehrsberuhigung des Weinmarkts**

Beschluss  
Vpl/125/2020

Ulrich, Daniel
  
4. **Parken im Quartier**  
**hier: Antrag der CSU- Stadtratsfraktion vom 24.06.2019**  
**Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.09.2019**  
**Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.10.2019**

Bericht  
Vpl/128/2020

Ulrich, Daniel
  
5. **Maßnahmen für einen sicheren Schulweg in der nördlichen**  
**Beckmannstraße**  
**hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.11.2019**

Bericht  
Vpl/123/2020

Ulrich, Daniel
  
6. **Straßenplan Gebersdorfer Straße, Planänderungen mit**  
**Ergänzungen von zwei Lichtsignalanlagen**

Beschluss  
Vpl/121/2020

Ulrich, Daniel

**7. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 30.01.2020,  
öffentlicher Teil**

## **Sitzung des Verkehrsausschusses**

**Termin:** Mittwoch, 19.02.2020, 09:00 Uhr

**Ort:** Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

### **EINLADUNGSERGÄNZUNG**

Ich nehme Bezug auf die bereits zugestellte Einladung zur **Sitzung des Verkehrsausschusses** am 19.02.2020 und ergänze diese gemäß § 23 Abs. 2 StRGeschO wie folgt:

#### **Öffentliche Sitzung**

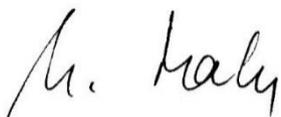
**6.1 Ergänigungsplanung im Einmündungsbereich** Beschluss  
**Frauenholzstraße/Adam-Kraft-Straße und Johannisstraße**

#### **Und Beilagennachreichung zu TOP 1:**

##### **1. Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“**

Ulrich, Daniel  
Ergänzung und Beilagennachreichung

Stadt Nürnberg, 10.02.2020  
Mit freundlichen Grüßen



Dr. Ulrich Maly  
Oberbürgermeister

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.02.2020	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV**  
**Sachverständiger: Herr Zöbisch**  
**(Beilagen werden nachgereicht)**

**Anlagen:**

Sachstandsbericht

**Sachverhalt (kurz):**

Die Beschleunigung von Bussen und Straßenbahnen kann einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des Ziels leisten, den Anteil des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) am Modal Split in der Stadt spürbar zu erhöhen. Seit Anfang der 1990er Jahre engagiert sich die Stadt Nürnberg gemeinsam mit der VAG, Straßenbahnen und Busse im Stadtgebiet zu beschleunigen. Über separate Trassen oder die gesonderte Steuerung an Lichtsignalanlagen (Ampeln) werden Busse und Straßenbahnen gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Dieses wichtige Element der ÖPNV-Förderung soll weiter forciert werden, um den öffentlichen Nahverkehr in Nürnberg attraktiver zu machen, mehr Verkehrsteilnehmer zum Umsteigen auf Busse und Bahnen zu bewegen und damit mehr Fahrgäste für die stadtverträglichen öffentlichen Verkehrsmittel zu gewinnen. Die Reisezeit (Geschwindigkeit) und die Verlässlichkeit (Pünktlichkeit, Umsteigesicherheit) stehen dabei im Fokus der Betrachtung. Die Öffentlichkeit soll für diese Themen sensibilisiert werden, um Akzeptanz für die Bevorrechtigung des ÖPNV, die auch Auswirkungen auf alle anderen Verkehrsmittel hat, zu schaffen.

Um einen schnellen und pünktlichen öffentlichen Nahverkehr in Nürnberg zu etablieren, sollen Verbesserungspotenziale unter anderem in den folgenden Bereichen ausgeschöpft werden:

- Optimierung der Verkehrswege und der Lichtsignalsteuerung:

Dies beinhaltet spezielle Software, die die Verlustzeiten des ÖPNV an Lichtsignalanlagen minimieren, wenn erforderlich in Kombination mit zusätzlichen Busspuren oder besonderen bzw. abmarkierten Gleiskörpern.

- Erweiterung bzw. Erneuerung der Infrastruktur:

Hierbei spielt u.a. die Kapazitätserweiterung bzw. der Neubau von Busbahnhöfen (z.B. Röthenbach, Frankenstraße, Langwasser Mitte) eine wichtige Rolle, ebenso der Umbau von Haltestellen zu Kaps, um dem ÖPNV zu ermöglichen als Pulkführer schneller voranzukommen.

- Untersuchung weiterer Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans:

Beispielsweise soll im Busbetrieb das Potenzial durch Abschaffung des Fahrkartenverkaufs beim Fahrer und Aufhebung der Vorgabe "Einstieg beim Fahrer" untersucht werden.

Mit dem Konzept Masterplan "Schneller und pünktlicher ÖPNV" sollen mit Hilfe eines externen Büros neue Handlungsfelder, Maßnahmenansätze und eine Kommunikationsstrategie erarbeitet werden. Dabei soll auch die Vorgehensweise in anderen Städten mit vergleichbaren Rahmenbedingungen einfließen. Hierzu hat eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des Verkehrsplanungsamtes, des Servicebetriebs Öffentlicher Raum und der VAG ein Anforderungsprofil für eine externe Ausschreibung erarbeitet. Das Büro VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (VCDB GmbH) hat ein überzeugendes Angebot mit einem nachvollziehbaren Zeitplan und klaren Arbeitsschritten abgegeben. VCDB GmbH erhielt deshalb den Auftrag, in einem ersten Iterationsschritt in enger Abstimmung mit der

Arbeitsgruppe aus Verwaltung und VAG die Ausgangslage sowie grundsätzliche Prämissen und Ziele für einen Masterplan "Schneller und pünktlicher ÖPNV" zu erarbeiten.

Bevor die zweite Stufe des Konzeptes - der eigentliche Masterplan - beauftragt und erarbeitet werden soll, werden die bisher von der VCDB GmbH erstellten Grundsätze der Herangehensweise dem Verkehrsausschuss vorgestellt. Der Gutachter wird diese im Verkehrsausschuss auch präsentieren.

Die VAG beteiligt sich zur Hälfte an den Gesamtkosten.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	37.000 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	37.000 €	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:  
Hälfte der Kosten zahlt die VAG, andere Hälfte aus Budget Vpl

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

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein
- Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es sind keine Belange mit Diversity-Relevanz betroffen.

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

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

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, gemeinsam mit der VAG und der VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH den Masterplan "Schneller und pünktlicher ÖPNV" entsprechend des vorgestellten Konzeptes zu erarbeiten. Das Ergebnis wird dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt.

## **Prämissen und Ziele für den Masterplan "Schneller und pünktlicher ÖPNV" in Nürnberg**

Sachverhalt für die Vorlage im Stadtrat Nürnberg/  
Verkehrsausschuss am 19.02.2020

Februar 2020

Auftraggeber:  
**Stadt Nürnberg**

Lorenzer Straße 30  
90402 Nürnberg

Web: [www.nuernberg.de](http://www.nuernberg.de)

Auftragnehmer:  
**VCDB VerkehrsConsult  
Dresden-Berlin GmbH**

Könneritzstraße 31  
01067 Dresden  
Tel.: +49 .351 .4 82 31-00  
Fax: +49 .351 .4 82 31-09  
E-Mail: [dresden@vcdb.de](mailto:dresden@vcdb.de)

Internet: [www.vcdb.de](http://www.vcdb.de)

Ansprechpartner:  
**Matthias Zöbisch**  
E-Mail: [m.zoebisch@vcdb.de](mailto:m.zoebisch@vcdb.de)

## 1 Die Ausgangslage

Das bereits Anfang der 90er Jahre beschlossene Leitbild Verkehr ist aktueller denn je. Die darin verankerte Zielsetzung, einer deutlichen Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des Umweltverbundes hat im Hinblick auf die aktuellen Diskussionen über Nachhaltigkeit, Klimaschutz, verträgliche Mobilität und lebenswerte Städte an Bedeutung gewonnen. Der angestrebte Anteil der Verkehrsarten „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“, „Radverkehr“ und „Fußgänger“ am Gesamtverkehrsaufkommen soll demnach auf 70% steigen.

Trotz intensiver Bemühungen, wie beispielsweise der Ausbau der U-Bahnen oder die Verlängerung der Straßenbahnstrecke von Thon zu Am Wegfeld konnten zwar Fortschritte erzielt, die Ziele bislang jedoch nicht erreicht werden.

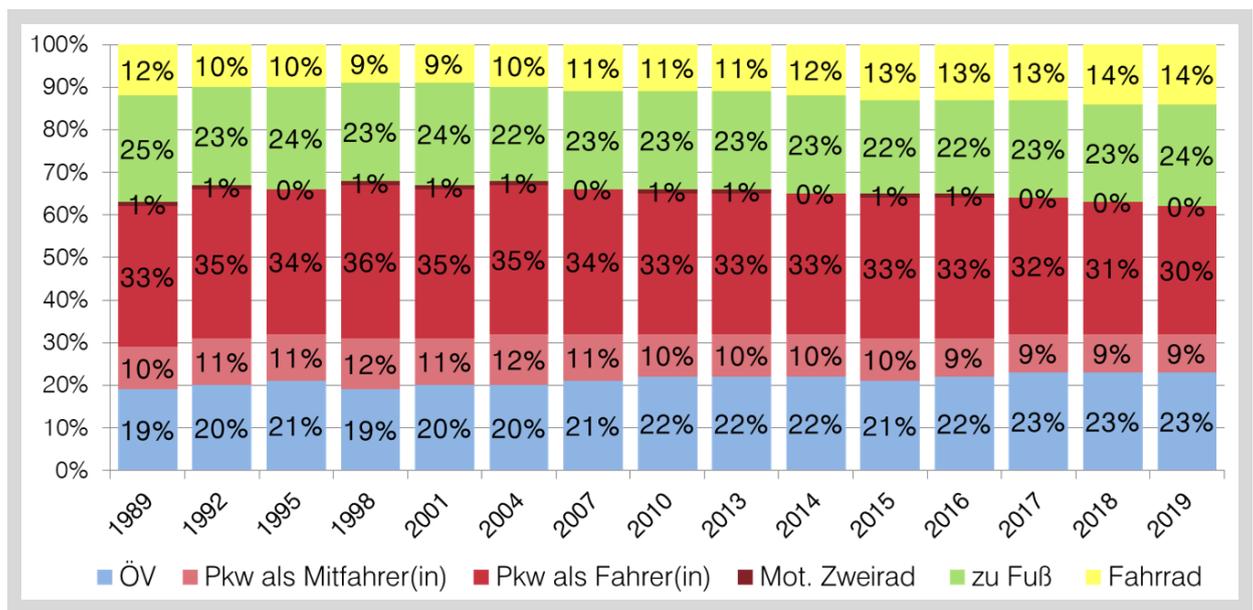


Abbildung 1.1: Verkehrsmittelwahl in Nürnberg<sup>1</sup>

Im Städtevergleich (siehe Abbildung 1.2) nimmt Nürnberg einen guten Mittelfeldplatz hinsichtlich der Bedeutung des Umweltverbundes und des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen ein. Im Vergleich zu Städten, wie Karlsruhe, Leipzig oder Dresden, die die Straßenbahn als

<sup>1</sup> Quelle | PB-Consult: StadtProfil Nürnberg - Mobilitätsverhalten Stadt Nürnberg 2018.

## Das Stimmungsbild in der Nürnberger Bevölkerung

wesentliches Element des städtischen ÖPNV aufweisen, schneidet Nürnberg beim ÖPNV-Anteil sehr gut ab. Dieser vergleichsweise hohe ÖPNV-Anteil ist sicherlich auch auf die U-Bahn zurückzuführen, die aufgrund ihrer hohen Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit zur Attraktivität des ÖPNV beiträgt und das Rückgrat des Nürnberger Nahverkehrs darstellt. Im Vergleich zu den Städten München und Berlin, die wie Nürnberg eine U-Bahn zu ihrem Nahverkehrsnetz zählen können, wird jedoch noch ein Steigerungspotential des ÖPNV-Anteils deutlich.

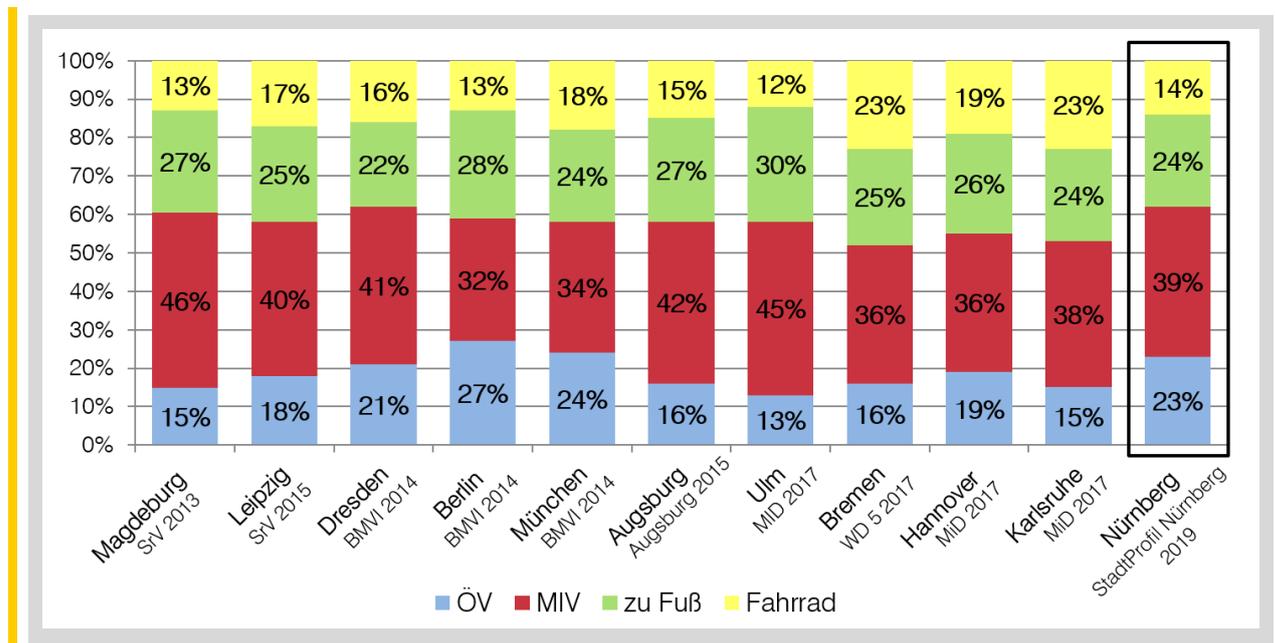


Abbildung 1.2: Modal-Split im Vergleich (gerundete Werte)<sup>2</sup>

## 2 Das Stimmungsbild in der Nürnberger Bevölkerung

Ein klarer Handlungsauftrag für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt lässt sich aus dem Stimmungsbild der Nürnberger Bevölkerung ableiten. 2019 wurden zum 27ten Mal Befragungen durchgeführt, die Teil einer umfassenden empirischen Marktanalyse zur Mobilitätssituation in Nürnberg (StadtProfil Nürnberg) sind. Bei der Fragestellung, welcher Verkehrsart im Zweifelsfall der Vorrang eingeräumt werden soll, haben 92%

<sup>2</sup> Quelle | Quellenangaben innerhalb der Abbildung.

# Prämissen und Ziele für den Masterplan "Schneller und pünktlicher ÖPNV" in Nürnberg

Sachverhalt für die Vorlage im Stadtrat Nürnberg/ Verkehrsausschuss am 19.02.2020

## Das Stimmungsbild in der Nürnberger Bevölkerung

der befragten Nürnbergerinnen und Nürnberger die Belange des ÖPNV über die Belange des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gestellt (siehe Abbildung 2.1). Demnach soll die Verkehrsplanung eine Lösung zugunsten des ÖPNV wählen, auch wenn dies zu Nachteilen für den Pkw-Verkehr führt (ÖPNV + / Pkw -). Auch bei Konflikten zwischen Fahrrad vs. Pkw und Fuß vs. Pkw bevorzugt die Mehrheit der Befragten jeweils Maßnahmen zum Vorteil der Verkehrsträger des Umweltverbundes.

Von der Verkehrspolitik erwartet also eine deutliche Mehrheit der befragten Nürnbergerinnen und Nürnberger umweltverbundorientierte Entscheidungen. Im Zweifelsfall sollen dem Fahrrad, dem Fußgängerverkehr und dem ÖPNV Vorrang vor dem Pkw-Verkehr eingeräumt werden.

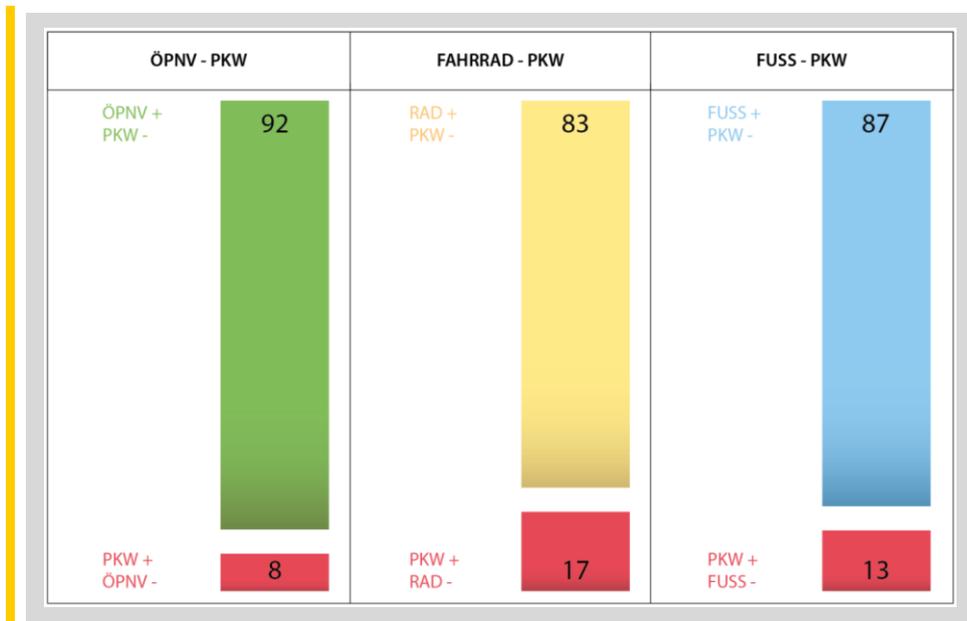


Abbildung 2.1: Einschätzungen zum ÖPNV in Nürnberg - Konflikte in der Verkehrsplanung<sup>3</sup>

Die weit überwiegende Mehrheit der Befragten befürwortet weitere Verbesserungen beim ÖPNV sowie das Bereitstellen von mehr finanziellen Mitteln und ein verstärktes Engagement der Politik für den ÖPNV. Einsparungen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zugunsten des motorisierten Individualverkehrs werden, wie in den Jahren zuvor, mehrheitlich abgelehnt (siehe Abbildung 2.2).

<sup>3</sup> Quelle | PB Consult: Einschätzungen & Einstellungen zur Mobilität Nürnberg 2019.

## Prämissen und Ziele für den Masterplan "Schneller und pünktlicher ÖPNV" in Nürnberg

Sachverhalt für die Vorlage im Stadtrat Nürnberg/ Verkehrsausschuss am 19.02.2020

### Das Stimmungsbild in der Nürnberger Bevölkerung

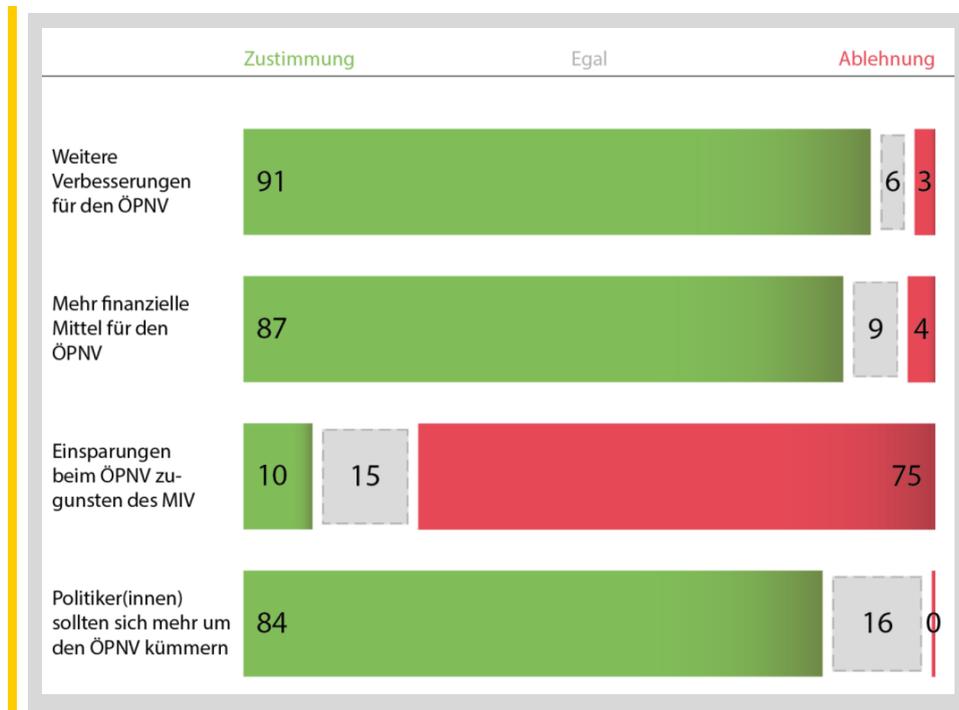


Abbildung 2.2: Einschätzungen zum ÖPNV in Nürnberg – Zukünftige Maßnahmen ÖPNV <sup>4</sup>

Erkennbar wird im Ergebnis der Mobilitätsbefragung weiterhin, welche Merkmale des ÖPNV von den Menschen besonders wahrgenommen werden und welche Eigenschaften besonders wichtig sind, wenn es darum geht, Entscheidungen zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen zu treffen (Verkehrsmittelwahl, Wegewahl etc.).

Die nachfolgende Abbildung 2.3 verdeutlicht, dass Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, Anschlüsse) und Fahrzeit als derartige Merkmale einzuschätzen sind. Im Vergleich zu anderen wichtigen Merkmalen werden diesen überdurchschnittliche Potenziale bzw. überdurchschnittliche Risiken zugeordnet, Fahrgäste zu gewinnen bzw. bei Verschlechterungen auch wieder zu verlieren. Ein langsamer und unzuverlässiger ÖPNV zieht somit das Risiko überdurchschnittlicher Fahrgastverluste nach sich, im Umkehrschluss können mit attraktiven Reisezeiten und einem zuverlässigen ÖPNV-Angebot vergleichsweise viele Menschen für den ÖPNV gewonnen werden.

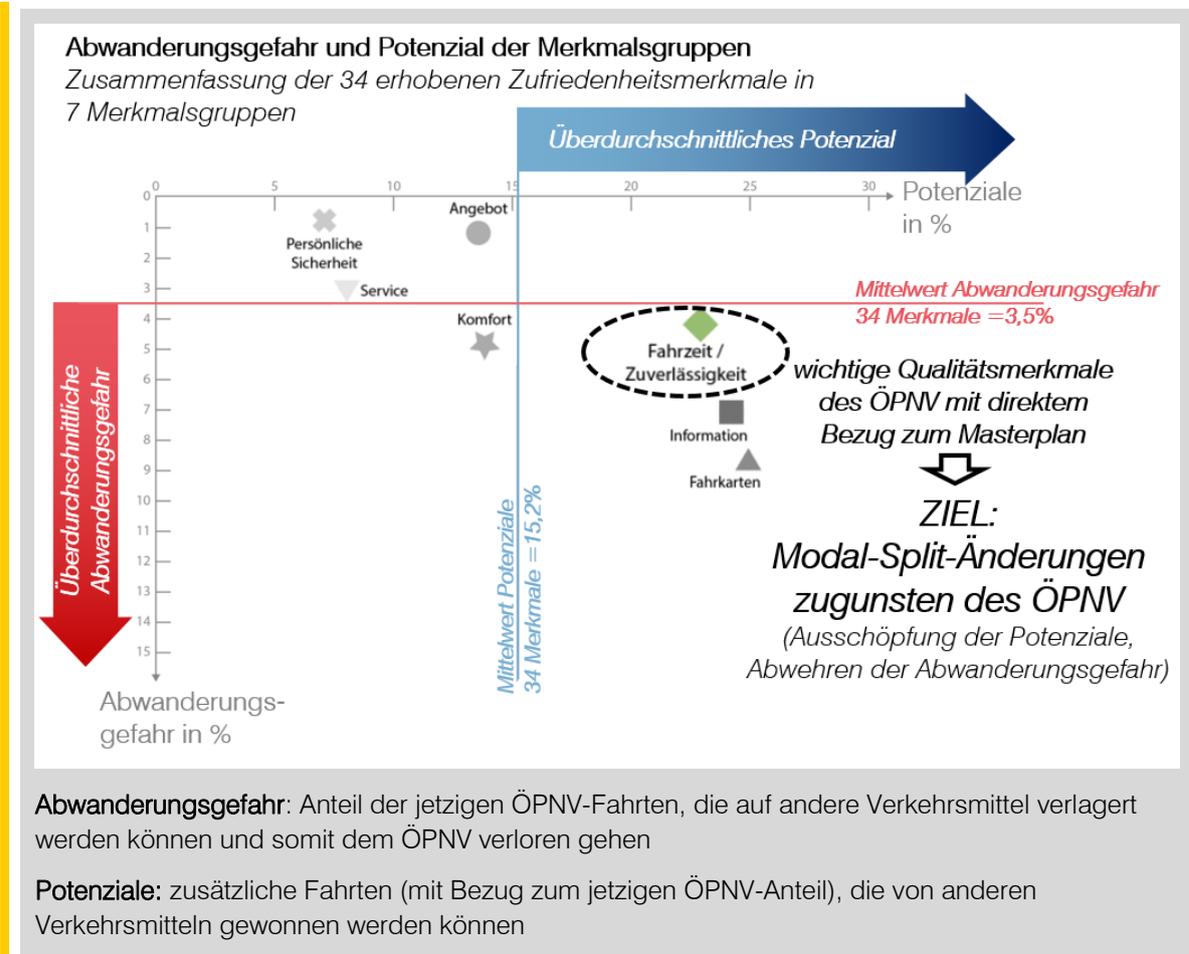
<sup>4</sup> Quelle | PB Consult: Einschätzungen & Einstellungen zur Mobilität Nürnberg 2019 (angepasst).

# Prämissen und Ziele für den Masterplan "Schneller und pünktlicher ÖPNV" in Nürnberg

Sachverhalt für die Vorlage im Stadtrat Nürnberg/ Verkehrsausschuss am 19.02.2020

## Das Stimmungsbild in der Nürnberger Bevölkerung

Der Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“ soll deshalb genau diese Punkte in den Fokus nehmen.



**Abwanderungsgefahr:** Anteil der jetzigen ÖPNV-Fahrten, die auf andere Verkehrsmittel verlagert werden können und somit dem ÖPNV verloren gehen

**Potenziale:** zusätzliche Fahrten (mit Bezug zum jetzigen ÖPNV-Anteil), die von anderen Verkehrsmitteln gewonnen werden können

Abbildung 2.3: Abwanderungsgefahr & Potenziale<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Quelle | PB Consult: Kundenzufriedenheitsanalyse: Abwanderungsgefahr und Potenziale Nürnberg 2019 (angepasst).

## Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeit als Qualitätskennziffern

### **3 Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeit als Qualitätskennziffern**

Die Pünktlichkeit und die Reisegeschwindigkeit sind maßgebende Qualitätskennziffern des ÖPNV. Sie beeinflussen einerseits die Zuverlässigkeit des Angebotes und damit die wahrzunehmende ÖPNV-Qualität (Umstieg-sattraktivität, Dauer der Fahrt und Planbarkeit der Reisezeit) sowie andererseits die Aufwendungen für die Durchführung des ÖPNV.

Während die U-Bahn auf eigenem Gleiskörper nahezu störungsfrei fahren kann, sind die Straßenbahnen als auch der Busverkehr in Nürnberg im Straßenraum vielfältigen Konflikten ausgesetzt. Hier liegen vielfältige Potentiale für einen pünktlicheren und schnelleren ÖPNV. Der Masterplan soll beide Verkehrsmittel in den Fokus rücken.

Der Vergleich mit anderen Städten, bei denen Reisegeschwindigkeiten vorliegen, zeigt, dass die Busse in Nürnberg im Durchschnitt deutlich langsamer unterwegs sind (siehe Abbildung 3.1). Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit für den Bus und auch für die Straßenbahn liegt grundsätzlich deutlich unter den Reisegeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs in deutschen Städten. Hier haben die öffentlichen Verkehrsmittel noch Nachholbedarf.

Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeit als Qualitätskennziffern

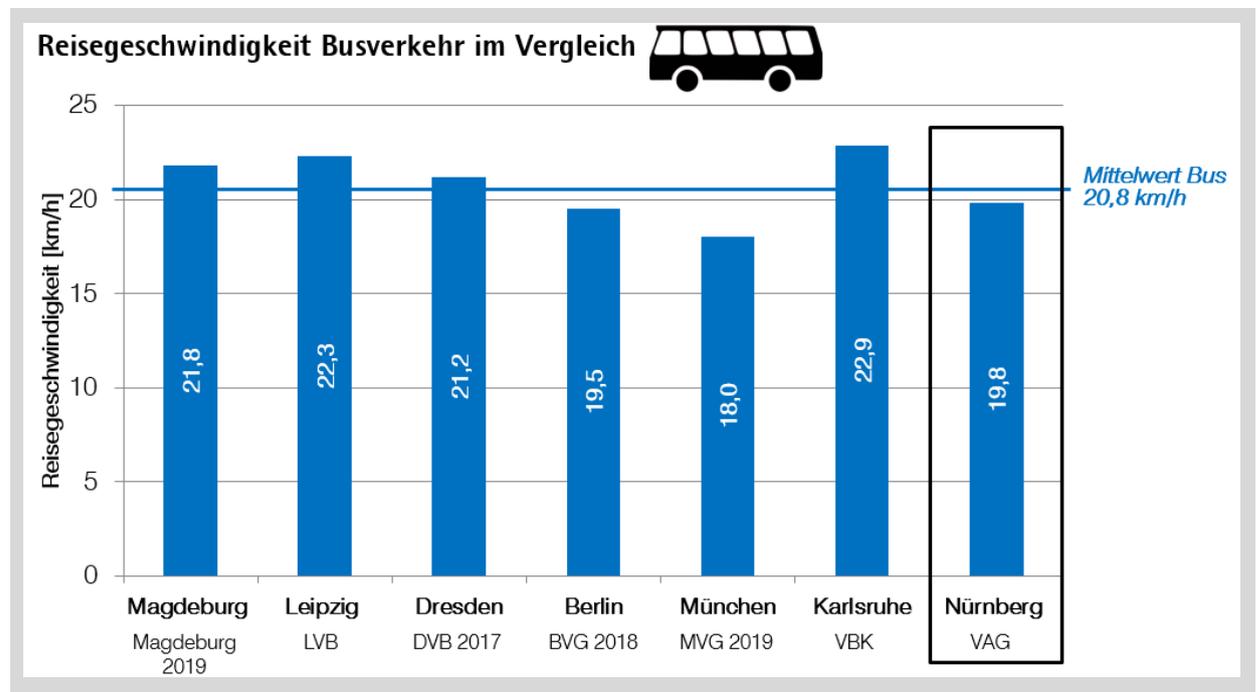


Abbildung 3.1: Reisegeschwindigkeit Busverkehr im Vergleich<sup>6</sup>

Die Abbildung 3.2 gibt Aufschluss zur Pünktlichkeit von Bussen und Straßenbahnen in Nürnberg. Die Pünktlichkeitskennziffern wurden mit Bezug zu allen Abfahrten zu jeder Tageszeit und an allen Haltestellen im Netz ermittelt. Auffällig ist der hohe Verspätungsanteil im Busbereich von 16,6%, bei der Straßenbahn ist dieser Anteil etwas geringer (12,0%).

Als Referenz werden in Nahverkehrsplänen vergleichbarer Städte Zielwerte zur Pünktlichkeit festgelegt. Je nach Stadt und Definition von Pünktlichkeit liegen diese Zielwerte im Bereich von 90%. In Nürnberg wird Pünktlichkeit für das Intervall -1 bis +3 Minuten mit den folgenden Zielwerten im Jahresmittel definiert: Für die Straßenbahnen von 90% und für die Busse von 85%. Diese Werte sind auch Teil der Qualitätskontrolle durch den Aufgabenträger Stadt Nürnberg.

Der Masterplan soll weitere Handlungsempfehlungen aufzeigen, um diese Zielwerte zu erreichen.

<sup>6</sup> Quelle | Angaben der zuständigen Verkehrsbehörden und Verkehrsbetriebe. Nicht enthalten sind in der Auflistung die Städte Augsburg, Ulm, Bremen und Hannover, da für diese Städte derzeit keine Reisegeschwindigkeitswerte vorliegen.

## Lichtsignalanlagen – ein neuralgischer Punkt

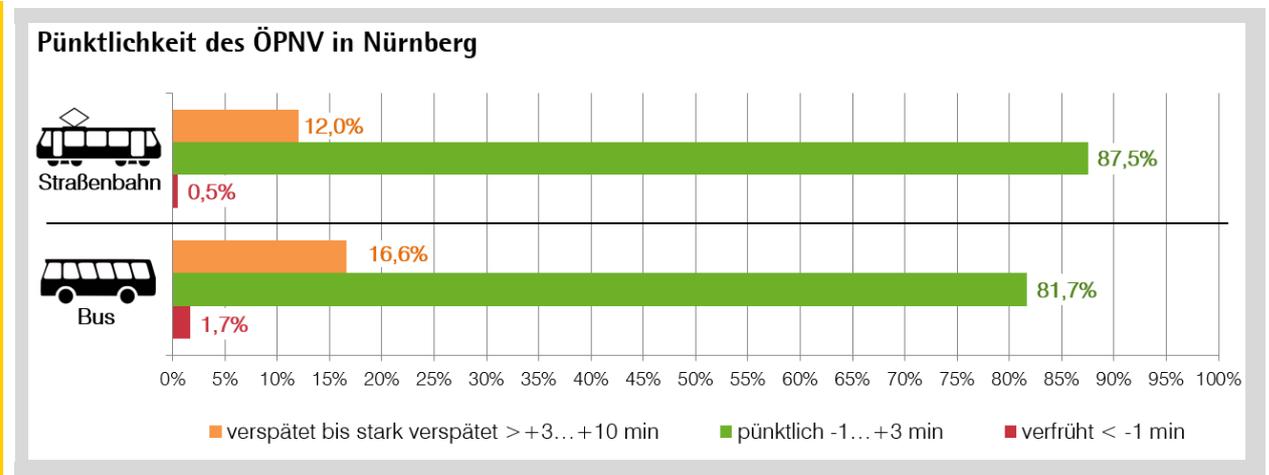


Abbildung 3.2: Pünktlichkeit des ÖPNV in Nürnberg<sup>7</sup>

Eine hohe Unpünktlichkeit kann theoretisch durch eine Erhöhung der im Fahrplan eingeplanten Zeiten verbessert werden. Dies würde aber für die Nutzer eine Erhöhung der Reisezeit nach sich ziehen, die dem positiven Effekt der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit entgegenwirkt, bei gleichzeitig erhöhtem Betriebsaufwand.

Insofern kommt einer ausgewogenen Betrachtung der Zuverlässigkeit/ Pünktlichkeit und der attraktiven Reisezeit eine hohe Bedeutung zu.

## 4 Lichtsignalanlagen – ein neuralgischer Punkt

Im Vergleich zu anderen Städten ist festzustellen, dass die Anzahl der Lichtsignalanlagen (LSA), die eine Beschleunigung des Straßenbahn- und Busverkehrs zulässt, in Nürnberg vergleichsweise niedrig ist. 50% der vom Liniennetz berührten LSA haben keine verkehrsabhängige Steuerung, insbesondere die Nürnberger Buslinien sind davon betroffen. Eine Erklärung lässt sich dafür nicht herleiten, ohne genauere Vergleiche anzustellen. Während in Nürnberg 92% der von den Straßenbahnen im LSA-Netz tangierten Lichtsignalanlagen beschleunigt sind, liegt der Wert für das Nürnberger Busnetz nur bei derzeit 35%. Derzeit bzw. in den letzten Jahren konzentriert sich der Ressourceneinsatz (Finanzen und Personal) auf die Erneuerung von verkehrsabhängigen LSA der ersten Generation und auf den Neubau von Anlagen im Straßenbahnnetz (Thon-Am Wegfeld).

<sup>7</sup> Quelle | Angaben der VAG.

# Prämissen und Ziele für den Masterplan "Schneller und pünktlicher ÖPNV" in Nürnberg

Sachverhalt für die Vorlage im Stadtrat Nürnberg/ Verkehrsausschuss am 19.02.2020

## Lichtsignalanlagen – ein neuralgischer Punkt

Der Masterplan soll auch den Vergleich mit anderen Städten herstellen, um daraus Hinweise für Maßnahmen ableiten zu können.

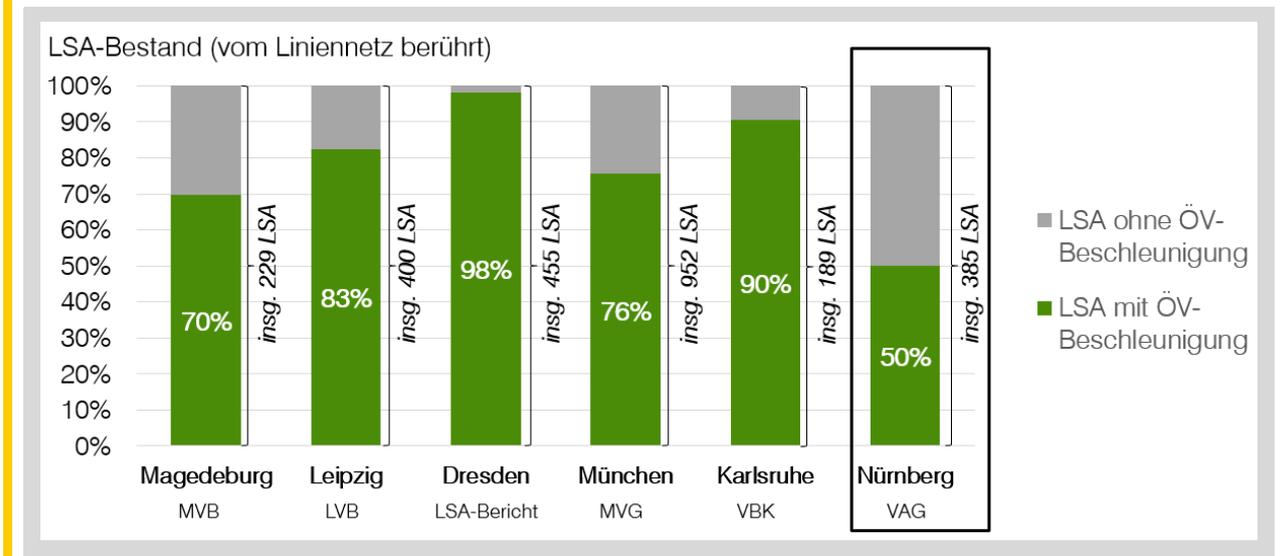


Abbildung 4.1: LSA-Bestand im Vergleich<sup>8</sup>

Lichtsignalanlagen ohne verkehrsabhängige Steuerung verursachen Wartezeiten für den Straßenbahn- und Busverkehr, die je nach Eintreffenszeitpunkt der Fahrzeuge an der LSA sehr unterschiedlich ausfallen können.

Damit ist ein wesentlicher Handlungsansatz für die Beschleunigung und die Verbesserung der Pünktlichkeit des Straßenbahn- und Busverkehrs in Nürnberg identifiziert.

Ein wichtiger Aspekt ist hierbei, dass die Wirkungsweise einer verkehrsabhängigen Steuerung abhängig von der vorhandenen Straßenraumgestaltung (Busspuren, eigene Gleiskörper) ist. LSA und ihre Steuerungen müssen daher immer im Gesamtkontext der umgebenden Infrastruktur sowie den betrieblichen Abläufen verstanden werden. Maßnahmen für die Beschleunigung und die Verbesserung der Pünktlichkeit des Straßenbahn- und Busverkehrs sollten sich daher im Regelfall nicht allein auf LSA beziehen, sondern das System ÖPNV in Gänze einbeziehen.

<sup>8</sup> Quelle | Angaben der zuständigen Verkehrsbetriebe.

Grundsätzliche Prämissen und Ziele des Masterplans „Schneller  
und pünktlicher ÖPNV“

## **5 Grundsätzliche Prämissen und Ziele des Masterplans „Schneller und pünktlicher ÖPNV“**

Mit dem Masterplan sollen Bussen und Straßenbahnen in Nürnberg schneller und pünktlicher werden und so der öffentliche Nahverkehr in Nürnberg insgesamt gestärkt werden. Der Masterplan wird vor allem die Verbesserungspotentiale in folgenden Handlungsfeldern ausschöpfen:

- ▶ **Maßnahmen an Knoten mit Lichtsignalanlage**  
Einsatz von Steuerungsverfahren zur Bevorzugung des ÖPNV inkl. Erneuerung der erforderlichen Technik, dynamische Straßenraumfreigabe, Schaffung eigener Fahrwege (besondere bzw. abmarkierte Gleiskörper, Busspuren)
- ▶ **Maßnahmen an Knoten ohne Lichtsignalanlage und auf freier Strecke**  
verkehrsregelnde und verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. Vorfahrtsregelung), bauliche Maßnahmen (z. B. Busspuren mit und ohne bauliche Abgrenzung, Mitbenutzung eines besonderen Bahnkörpers durch den Bus)
- ▶ **Maßnahmen an Haltestellen**  
Anlegen von behindertengerechten platzsparenden Haltestellen am Fahrbahnrand (sog. Buskap), Verlegung von Haltestellen an Positionen mit größerem Beschleunigungspotenzial, Verbreiterung von Haltestelleninseln, um zügiges Ein- und Aussteigen von Fahrgästen zu ermöglichen
- ▶ **Streckenbezogene Beschleunigung**  
Ausgewählte Linien werden komplett - oder auf für die Erreichung der Ziele in entscheidenden Abschnitten - beschleunigt
- ▶ **Kapazitätserhöhung von Busbahnhöfen und von anderen strategisch wichtigen Haltestellen**  
Infrastrukturерweiterung bzw. Neubau von z.B. Busbahnhöfen oder Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion verschiedener Linien

## Prämissen und Ziele für den Masterplan "Schneller und pünktlicher ÖPNV" in Nürnberg

Sachverhalt für die Vorlage im Stadtrat Nürnberg/ Verkehrsausschuss am 19.02.2020

### Grundsätzliche Prämissen und Ziele des Masterplans „Schneller und pünktlicher ÖPNV“

- ▶ **Untersuchung weiterer Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans** beispielsweise sollen sog. betriebliche Maßnahmen untersucht werden (u.a. im Busbetrieb das Potenzial durch Abschaffung des Fahrkartenverkaufs beim Fahrer und Aufhebung der Vorgabe "Einstieg beim Fahrer")

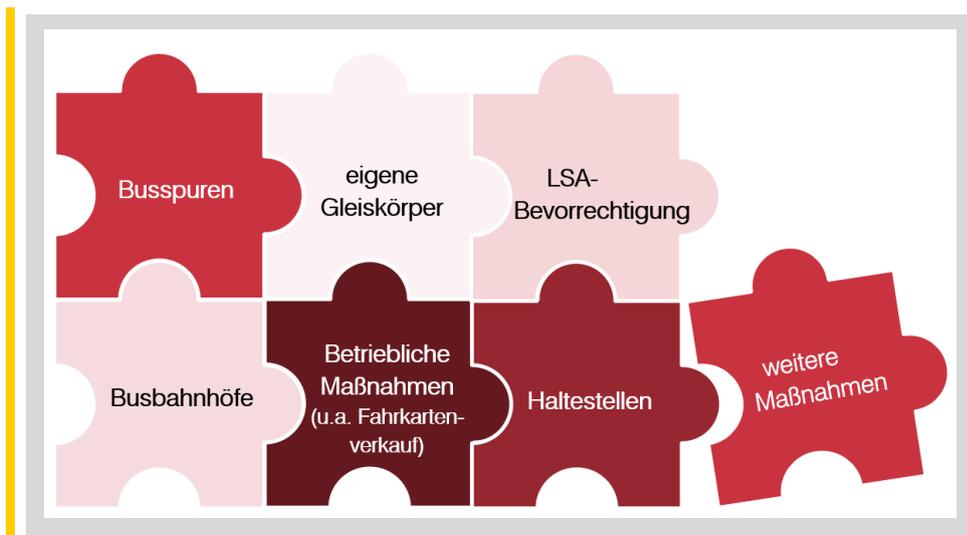


Abbildung 5.1: wichtige Handlungsfelder

Auf der Grundlage der herausgearbeiteten Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge sollen geeignete Handlungsfelder, Maßnahmenansätze und auch Projektvorschläge erarbeitet werden. Die Wirkweise des Masterplans wird dabei prozessorientiert verstanden, beginnend ab der Analyse, fortlaufend über Prognose- und Konzeptionsphase (letztere inklusive der Maßnahmenbetrachtung) bis hin zur Evaluierung und Prozessbegleitung werden Handlungsansätze und Projektvorschläge inklusive der dafür erforderlichen Ressourcen erarbeitet, die einem schnellen und pünktlichen ÖPNV dienlich sind.

Hierbei gilt es, einerseits in Nürnberg vorhandene Ansätze weiter zu entwickeln (Beispiele siehe Abbildung 5.2) und auf problematische Infrastrukturen zu übertragen sowie andererseits positive Erfahrungen aus anderen Städten in die Überlegungen einzubeziehen.

# Prämissen und Ziele für den Masterplan "Schneller und pünktlicher ÖPNV" in Nürnberg

Sachverhalt für die Vorlage im Stadtrat Nürnberg/ Verkehrsausschuss am 19.02.2020

## Grundsätzliche Prämissen und Ziele des Masterplans „Schneller und pünktlicher ÖPNV“

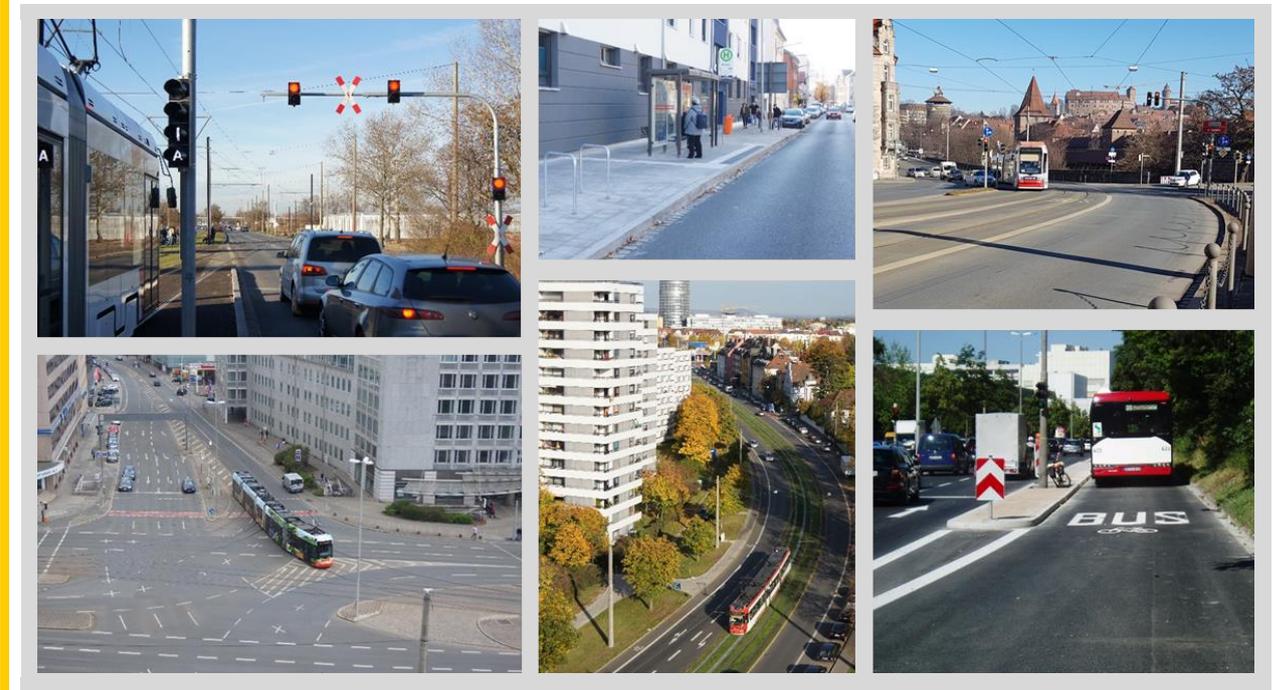


Abbildung 5.2: Maßnahmenbeispiele aus Nürnberg<sup>9</sup>

Die Attraktivierung der Fahrt in Straßenbahn und Bus ist dabei zentrales Element, der Masterplan wird sich aber nicht nur mit diesem zentralen Element des Weges der Fahrgäste beschäftigen, sondern alle Teile ihres Weges in die konzeptionellen Überlegungen (also auch den Weg von und zum ÖPNV bzw. Umstiegswege) einbeziehen.

<sup>9</sup> Quelle | Stadt Nürnberg.

## 6 Wer profitiert vom Masterplan

„Die Qualität des ÖPNV ist ein Gradmesser für die Lebensqualität in unseren Städten und auf dem Land. Der ÖPNV muss attraktiv, sicher, verlässlich und bezahlbar sein.“<sup>10</sup>

ÖPNV wird geprägt von der Stadt und von den Bedürfnissen ihrer Einwohner und Gäste, zugleich prägt der ÖPNV auch die Stadt und das Mobilitätsverhalten der Menschen in ihr. Der ÖPNV hat sehr viele Nutzer mit ganz unterschiedlichen Hintergründen und Bedürfnissen. Ein unattraktiver ÖPNV erzeugt somit viele Betroffenheiten, ein attraktiver ÖPNV entfaltet – direkt und indirekt – umfangreichen Nutzen für verschiedenste Zielgruppen.



Abbildung 6.1: Nutzer/ Zielgruppen des ÖPNV

Vom Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“ profitieren somit nicht nur die Fahrgäste in Straßenbahnen und Bussen, sondern auch Zielgruppen weit darüber hinaus. Letztendlich wird ein wesentlicher Beitrag für eine zeitgemäße Entwicklung Nürnbergs geleistet und die Lebensqualität in Nürnberg verbessert.

<sup>10</sup> Quelle | Dr. Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, zit. In: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gut angebunden mit Bus und Bahn, <http://www.bmwi.de>, 29.01.2019.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	19.02.2020	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Straßenbahnverlängerung durch die Minervastraße  
hier: Antrag der Stadtratsfraktion SPD vom 21.01.2019**

**Anlagen:**

Antrag\_Straßenbahnverlängerung durch die Minervastraße\_SPD

**Sachverhalt (kurz):**

**Hintergrund**

Der Straßenbahnlückenschluss in der Minervastraße wurde im Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Nürnberg (NVEP 2025+) im Zusammenhang mit der Stadtbahn nach Kornburg und / oder der Verlängerung nach Langwasser bis zum Klinikum Süd untersucht. In der folgenden detaillierteren Machbarkeitsstudie zur Stadtbahn Kornburg wurde kein ausreichend hoher Nutzen/Kosten-Indikator erreicht, so dass eine Umsetzung unter der momentan geltenden Standardisierten Bewertung nicht zu erwarten ist. Dem Lückenschluss in der Minervastraße wurde im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie jedoch auch ohne Weiterführung bis Kornburg oder Langwasser ein verkehrlicher Nutzen prognostiziert.

**Verkehrliche und betriebliche Vorteile**

Mit der Realisierung des Lückenschlusses in der Minervastraße würde eine neue zentrumsgerichtete Direktlinie für die Siedlungsschwerpunkte Falkenheim / Gartenstadt geschaffen werden. In den zahlreichen angefertigten verkehrlichen Gutachten zum Lückenschluss in der Minervastraße wurden für eine solche Linie für diese Siedlungsbereiche stets hohe Fahrgastzuwächse nachgewiesen (Gutachten „Integrierte ÖPNV-Planung Nürnberg“ 1994, NVP 2005, NVEP 2025+, Machbarkeitsstudie Stadtbahn Kornburg 2017).

Mit der Realisierung des Lückenschlusses könnte zudem ein zweiter Ausrückweg aus dem Straßenbahndepot „Heinrich-Alfes-Straße“ der VAG geschaffen werden. Damit könnten die Ein- und Ausrückvorgänge entzerrt werden. Zudem würde die betriebliche Flexibilität für die VAG bei Baumaßnahmen oder Störungsfällen im Netz deutlich erhöht werden.

In den nächsten Jahren stehen im Nürnberger Süden mit der Sanierung der Hafenbrücken, dem Brückenumbau am sog. Mausloch, der Sanierung der Rangierbahnhofbrücke und den Kanalsanierungen Siedlungen Süd umfangreiche Baumaßnahmen an. Im Zuge des Brückenumbaus am sog. Mausloch, der voraussichtlich zwei bis drei Jahre dauern wird, wird der Straßenbahnabschnitt Finkenbrunn bis Worzeldorfer Straße abgehängt werden müssen. Für die davon nördlich gelegene Rangierbahnhofbrücke erfolgt derzeit die Prüfung der allgemeinen Machbarkeit und ob eine zeitgleiche Realisierung mit dem Brückenumbau am Mausloch möglich ist. Falls dies nicht möglich ist, könnte die Sperrung des Straßenbahnabschnitts sogar für weitere Jahre notwendig werden. Ein Schienenersatzverkehr mit Bussen müsste zusammen mit dem Kfz-Verkehr im stauanfälligen Umleitungsverkehr geführt werden und wäre somit keine attraktive Alternative für die Menschen aus dem Siedlungsbereich Falkenheim / Gartenstadt. Mit der Realisierung des Straßenbahnlückenschlusses in der Minervastraße könnte der Straßenbahnabschnitt Finkenbrunn bis Worzeldorfer Straße an die Strecke zum Plärrer angebunden werden und somit zur Entspannung der verkehrlichen Situation während der Bauzeit beitragen.

Perspektivisch soll in Nürnberg der öffentliche Nahverkehr weiter ausgebaut werden. Dabei bietet der zeitnah realisierbare Lückenschluss in der Minervastraße mehr Flexibilität und Möglichkeiten für neue Liniennetzkonzeptionen für die Straßenbahn.

#### Fördermöglichkeiten

In einem Erstgespräch mit der Regierung von Mittelfranken im November 2019 zu den Fördermöglichkeiten für den Straßenbahnlückenschluss in der Minervastraße hat die Regierung von Mittelfranken mitgeteilt, dass für die Maßnahme keine aufwendige Nutzen/Kosten-Untersuchung eingereicht werden muss, sondern ein vereinfachtes Verfahren, das sogenannte Projektdossierverfahren, angewendet werden kann. Dabei müssen in erster Linie der verkehrliche und betriebliche Nutzen nachgewiesen werden. Derzeit erarbeitet ein Gutachter bereits die Unterlagen für das Projektdossierverfahren. Die ersten Ergebnisse werden Mitte Februar 2020 erwartet und können dann der Regierung vorgelegt werden. Eine erste Schätzung durch den Gutachter lässt ein positives Ergebnis erwarten.

#### Weiteres Vorgehen

Sobald der Stadt Nürnberg von der Regierung von Mittelfranken eine positive Rückmeldung zur Förderfähigkeit der Maßnahme vorliegt, kann mit der Anfertigung der Planfeststellungsunterlagen begonnen werden. Die Erarbeitung der Unterlagen und die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens würden voraussichtlich zwei Jahre beanspruchen.

Die Kanalsanierung im Bauabschnitt Minervastraße wird voraussichtlich Mitte 2023 abgeschlossen sein und ab 2025 zum Bauabschnitt in der Julius-Loßmann-Straße wechseln. Mit dem Bau des Lückenschlusses in der Minervastraße könnte dann direkt im Anschluss an die Kanalsanierung in diesem Bauabschnitt begonnen werden. Der Neubau der Hafibrücken wird nach derzeitigem Planungsstand Ende 2026 abgeschlossen sein. Nach den letzten Gesprächen mit der Bahn geht diese von einer Realisierung des Brückenumbaus am sog. Mausloch ab 01/2025 aus. Der Lückenschluss in der Minervastraße müsste folglich bis Ende 2024 realisiert sein, um den Streckenabschnitt Finkenbrunn bis Worzeldorfer Straße während der Sperrung des Mauslochs und der Rangierbahnhofbrücke an die Strecke zum Plärrer anbinden zu können und so die dauerhaft positiven Effekte auf die verkehrliche Situation auch während der Bauzeit wirksam und einen Schienenersatzverkehr überflüssig werden zu lassen. Diese vielen Baumaßnahmen in unmittelbarer räumlicher Nähe und deren zeitliche Abhängigkeiten erfordern einen hohen Koordinationsaufwand zwischen den verschiedenen Baumaßnahmen. Eine frühzeitige und kontinuierliche Abstimmung zwischen den Beteiligten ist gewährleistet.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

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

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

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

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es sind keine Belange mit Diversity-Relevanz betroffen.

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

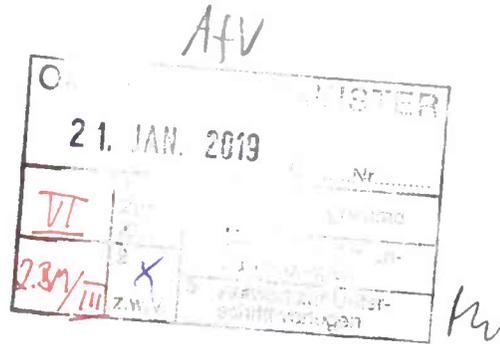
- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)  
 **SÖR**  
 **VAG**

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die weiteren Planungen für den Straßenbahnlückenschluss in der Minervastraße voranzutreiben und sich um Fördergelder für die Maßnahme zu bemühen.

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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



Nürnberg, 21. Januar 2019  
Brehm

### **Straßenbahnverlängerung durch die Minervastraße**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans 2025 wurde die Realisierung einer Stadtbahn in den Nürnberger Süden untersucht. Vertiefende Analysen zeigten leider, dass das Gesamtvorhaben derzeit nicht auf einen zuschussfähigen Nutzen-Kosten-Faktor kommt.

Ein kleiner Teilabschnitt des Projekts erscheint allerdings als verkehrspolitisch gewinnbringend und möglicherweise zuschussfähig: eine Verlängerung der Straßenbahn von Gibitzenhof über die Dianastraße und Minervastraße bis zur Julius-Loßmann-Straße. Dort würde die Trasse dann auf die vorhandenen Schienen Richtung Südfriedhof treffen. Zudem würde damit eine zweite Ausrückroute aus dem Straßenbahndepot geschaffen, die langfristig sehr sinnvoll ist.

Nach Informationen der SPD-Stadtratsfraktion muss das „Mausloch“ und die Brücke in der Katzwanger Straße perspektivisch generalsaniert werden (vgl. SPD-Antrag vom 07.12.2018). Eine Realisierung des Straßenbahnprojekts müsste dementsprechend mit der Maßnahme zeitlich abgestimmt werden. Zudem ist eine Kanalsanierung in der Minervastraße geplant. Auch mit dieser Maßnahme wäre eine Straßenbahnverlängerung abzustimmen.

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

#### **Antrag:**

Die Verwaltung berichtet über

- die verkehrlichen und betrieblichen Vorteile und Auswirkungen der Straßenbahnverlängerung,
- die prognostizierten Kosten,
- die grundsätzlichen Chancen einer Förderung,
- die notwendigen Anpassungen im Busnetz sowie
- die Auswirkungen auf die standardisierte Bewertung für eine Stadtbahn in den Süden.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm  
stv. Fraktionsvorsitzender

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.02.2020	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Verkehrssystem der nordwestlichen Altstadt im Zuge der Verkehrsberuhigung des Weinmarkts**

**Anlagen:**

Übersichtsplan "Verkehrssystem nordwestliche Altstadt - Eingriffe zur Verkehrsberuhigung des Weinmarkts und der nordwestlichen Altstadt"

**Sachverhalt (kurz):**

In der Sitzung des AfV vom 12.12.2019 wurde beschlossen, am Weinmarkt auf Probe eine Fußgängerzone einzuführen, diese für den Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten freizugeben und die Bergstraße zu unterbrechen, um Durchgangsverkehr zu verhindern. Der Verkehrsausschuss beauftragte die Verwaltung außerdem, die konkrete Verkehrsführung in einer öffentlichen Veranstaltung zu präsentieren und dem Verkehrsausschuss vorzulegen.

Der Weinmarkt wird zwischen der Platzfläche Irrerstraße und der Einmündung in die Winklerstraße als Fußgängerzone ausgewiesen. Im Übergang zur Karlstraße beginnt die Zone nördlich der Einfahrt zur Tiefgarage der Berufsgenossenschaft. Der Weinmarkt ist täglich von 5 bis 20 Uhr für den Lieferverkehr freigegeben, der Radverkehr darf die Fußgängerzone ganztägig befahren. Auch die Grundstückszufahrten werden ganztägig zugelassen.

Im Zuge der Verkehrsberuhigung am Weinmarkt sind zusätzliche Änderungen im Verkehrssystem der nordwestlichen Altstadt sinnvoll. So soll die Straße Füll für die Gegenrichtung geöffnet werden. Mit Hilfe von Haltverboten werden Ausweichmöglichkeiten für Fahrzeugbegegnungen geschaffen. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung von rd. 250 Kfz/24h, die auch im Zuge der Öffnung für den Gegenverkehr nicht deutlich ansteigen wird, sind Begegnungsfälle nur selten zu erwarten. Diese Lösung ermöglicht es den Lieferfahrzeugen, die die schmale Agnesgasse oder das Neutor aufgrund dessen Höhen- und Gewichtsbeschränkung nicht nutzen können, das Gebiet wie bislang anzufahren und zukünftig auch zu verlassen. Auch die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers haben so eine Möglichkeit, über das Hallertor einen Vollanschluss in alle Richtungen zu erreichen.

Um den Durchgangsverkehr über die Bergstraße zu unterbinden, werden am Albrecht-Dürer-Platz auf Höhe des Eingangs zu den Felsengängen Pfosten zur Unterbrechung der Durchfahrt für den allgemeinen Kfz-Verkehr angebracht. Vom südlichen Bereich des Albrecht-Dürer-Platzes kann die Bergstraße nicht mehr befahren werden. Die Untere Schmiedgasse wird zum nördlichen Albrecht-Dürer-Platz wieder geöffnet und eine Einbahnregelung in Richtung Süden eingeführt. So können die Parkplätze an der Nordseite des Albrecht-Dürer-Platzes sowie in der Bergstraße über die Untere Schmiedgasse erreicht werden. Mit der Unterbrechung der Bergstraße wird der vielfach geäußerte Wunsch der Anwohnerinnen und Anwohner umgesetzt und eine weitere Verkehrsberuhigung für die gesamte nordwestliche Altstadt erreicht.

Die Bewohnerstellplätze, die aufgrund der Einführung des Fußgängerbereichs am Weinmarkt entfallen, werden durch die Beschilderung bisher unbewirtschafteter Stellplätze als Bewohnerstellplätze an anderer Stelle im Gebiet kompensiert. Darüber hinaus soll die vom AfV

beschlossene Umstellung der Parkraumbewirtschaftung im nordwestlichen Altstadtquartier zusammen mit der Änderung der Verkehrsführung umgesetzt werden. Dabei werden die bislang noch kostenfreien Stellplätze in der Altstadt zu kostenpflichtigen Kurzzeitstellplätzen, die den Bewohnern mit Bewohnerparkausweis aber nach wie vor kostenfrei zur Verfügung stehen werden. Durch den Wegfall der Dauerparker wird sich die Parksituation für die Bewohner entspannen.

Die öffentliche Informationsveranstaltung zum geplanten Verkehrssystem der nordwestlichen Altstadt fand am 21.01.2020 statt. In dieser wurde den rund 100 Anwesenden die angepasste Verkehrsführung präsentiert und erläutert. Rückfragen bestanden vorrangig zur Platzierung der Sperrstelle in der Bergstraße sowie zur vorgesehenen Zweibahnregelung in der Füll. Grundsätzlich äußerte sich die große Mehrheit positiv zu der geplanten Maßnahme und erhofft eine baldige Umsetzung.

**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:

Insbesondere Fußgängerinnen und Fußgänger profitieren von der Einführung eines Fußgängerbereichs am Weinmarkt sowie von der Verkehrsberuhigung der Bergstraße.

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

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

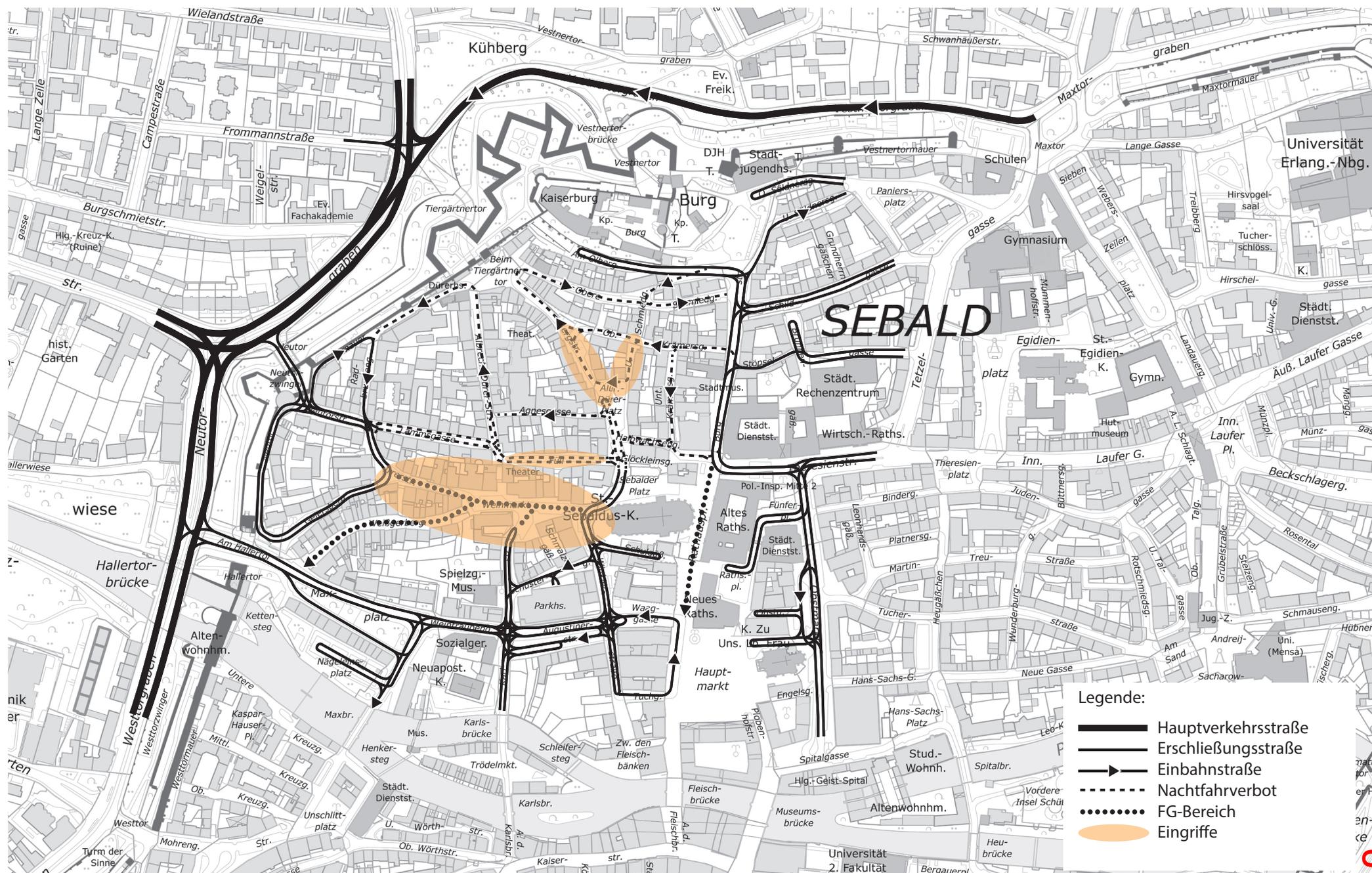
**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der vorgeschlagenen und im Übersichtsplan "Verkehrssystem nordwestliche Altstadt - Eingriffe zur Verkehrsberuhigung des Weinmarkts und der nordwestlichen Altstadt" dargestellten Änderungen der Verkehrsführung in der nordwestlichen Altstadt:

- Einführung einer Fußgängerzone am Weinmarkt zwischen Winklerstraße und der Platzfläche Irrerstraße. Liefern und Laden wird zwischen 5:00 und 20:00 Uhr sowie die Zufahrt zu den Grundstücken ganztägig zugelassen.
- Einführung einer Zweibahnregelung in der Straße Füll mit Ausweichmöglichkeiten für Fahrzeugbegegnungen.
- Unterbrechung der Bergstraße in Höhe des Eingangs zu den Felsengängen.
- Öffnung der Unteren Schmiedgasse zum Albrecht-Dürer-Platz und Einführung einer Einbahnregelung in der Unteren Schmidgasse in Richtung Süden.

# Verkehrssystem nordwestliche Altstadt

## - Eingriffe zur Verkehrsberuhigung des Weinmarkts und der nordwestlichen Altstadt -



- Legende:
- Hauptverkehrsstraße
  - Erschließungsstraße
  - Einbahnstraße
  - Nachtfahrverbot
  - FG-Bereich
  - Eingriffe



---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	19.02.2020	öffentlich	Bericht

---

**Betreff:**

**Parken im Quartier**

**hier: Antrag der CSU- Stadtratsfraktion vom 24.06.2019**

**Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.09.2019**

**Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.10.2019**

**Anlagen:**

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.09.2019

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.10.2019

Sachverhaltsdarstellung

Antrag\_Parken im Quartier\_CSU

---

**Bericht:**

Aufgrund von Beschwerden über hohen Parkdruck in einigen Wohngebieten fordert die CSU-Stadtratsfraktion ein Konzept für sogenannte "Verkehrsterminals", um an diesen Parkplätze mit verschiedenen Mobilitätsangeboten zu verknüpfen und digitale Plattformen zur Parkplatzauslastung zu nutzen.

Zudem wird von den SPD- und CSU-Fraktionen um die Prüfung von Bewohnerparken sowie eines Quartiersparkhauses in Mögeldorf, insbesondere in den Gebieten um die Wurfbeinstraße sowie die Dientzenhoferstraße gebeten. Im Umfeld der Wurfbeinstraße existiert bereits seit 2004 eine Bewohnerparkregelung. In anderen Teilbereichen Mögeldorfs kommt eine solche Regelung aufgrund der hierfür gesetzlich festgelegten Kriterien nicht in Betracht. Der Stadtteil ist für eine Quartiersgarage ungeeignet, da nicht zu erwarten ist, dass diese ausreichend in Anspruch genommen werden würde, da ein großes Parkplatzangebot im öffentlichen Raum sowie auf Privatflächen besteht.

Der ausführliche Bericht ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt.

**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:

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

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





Fraktion der  
Christlich-Sozialen Union  
im Stadtrat zu Nürnberg

BAUREFERAT		
25 OKT. 2019 Nr. 111/19		
1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme	
2 z.w.V.	4 Antwort zur Unter- schrift vorlegen	
5 Termin:		



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: 0911 231 - 2907  
Telefax: 0911 231 - 4051  
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de  
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

AFV

OBERBÜRGERMEISTER		
23. OKT. 2019		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
N-ERGIE	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen		

Quartiersparkhaus Mögeldorf

VPL Nr. 21.10.2019 Krieglstein

Feb. 2020

30. OKT. 2019

D		FUR
R		X

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

auf den Bürgerversammlungen wird regelmäßig von Anwohnern ein Mangel an Parkplätzen in verschiedenen Stadtteilen in Nürnberg beklagt. Dies gilt auch für den Stadtteil Mögeldorf, wo zunehmend Parkplätze, aber auch Geh- und Radwege, durch Lastkraftwagen, Kleintransporter, Wohnmobile und Anhänger zugeparkt werden. Darüber hinaus gibt es Hinweise von Anwohnern, die sich über den gestiegenen Parkdruck beschweren.

Im Rahmen eines Bürgerdialogs unter Einbindung des Bürger- und Geschichtsverein Mögeldorf e.V. wurde verschiedene Maßnahmen diskutiert, die zur Entlastung der angespannten Parksituation beitragen. Dabei sollte die Aufnahme des Gebiets und Ausweisung der Regelung zum Anwohnerparken geprüft werden.

Vor dem Hintergrund unseres Antrags vom 24.06.2019 ist der Bau eines Quartiersparkhauses vor allem in Mögeldorf sinnvoll. Erforderliche Flächen sind aus Sicht des Bürgervereins an der Ostendstraße vorhanden. Dieses Parkhaus könnte im Sinne unseres damaligen Antrags sehr gut mit der Straßenbahn und der S-Bahn verknüpft und um Angebote wie Carsharing, E-Ladeinfrastruktur ergänzt werden.

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

**Antrag:**

Die Verwaltung realisiert das Konzept „Quartiersparkhäuser“ für Mögeldorf unter Beteiligung der Unternehmen im Bereich der Ostendstraße. Des Weiteren werden die aktuellen Planungen der N-Ergie bei dieser Planung berücksichtigt.

Darüber hinaus prüft die Verwaltung die Möglichkeit zur Ausweisung der Anwohnerparkregelung.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König  
Fraktionsvorsitzender

## Parken im Quartier und Quartiersparkhaus Mögeldorf

### Bericht

**hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 24.06.2019**  
**Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.09.2019**  
**Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.10.2019**

Drei Anträge der SPD- und CSU-Stadtratsfraktionen fordern die Prüfung verschiedener Maßnahmen, um dem hohen Parkdruck in Nürnberg zu begegnen und die Wohnbevölkerung gegenüber Pendelnden zu bevorzugen. Insbesondere für Mögeldorf soll die Einführung einer Bewohnerparkregelung und der Bau eines Quartiersparkhauses geprüft werden.

### Bewohnerparken in Mögeldorf

Im Umfeld der Apinus- und Wurfbeinstraße wurde 2004 eine Bewohnerparkregelung mit den Regelungszeiten Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr eingeführt, was den gängigen Arbeitszeiten in den umliegenden Firmen entspricht. Außerhalb dieser Zeiten ist der Anteil an gebietsfremden Fahrzeugen im Gebiet zu gering, um eine Bewohnerparkregelung und einen dementsprechenden Eingriff in den Gemeingebrauch des öffentlichen Straßenraums rechtfertigen zu können. Das Verhältnis von ausgestellten Bewohnerparkausweisen zu Bewohnerparkplätzen wird von der Verwaltung regelmäßig überprüft. Bei Bedarf können weitere Bewohnerparkplätze nachgerüstet werden, was im betreffenden Gebiet L1 zuletzt im Dezember 2018 geschah. Sollte der Parkdruck rund um die Wurfbeinstraße aufgrund der Entwicklungen entlang der Ostendstraße deutlich ansteigen, können dort gegebenenfalls weitere Bewohnerparkplätze ausgewiesen werden.

Aufgrund wiederholter Beschwerden über Fremdparker im Umfeld der Dientzenhofer- und Schlüterstraße hat die Verwaltung untersucht, ob die gesetzlich festgelegten Kriterien für eine Bewohnerparkregelung im Gebiet erfüllt werden. Nach der Straßenverkehrsordnung kann Bewohnerparken nur dort angeordnet werden, wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohnerinnen und Bewohner regelmäßig keine ausreichenden Parkmöglichkeiten in ortsüblicher fußläufiger Entfernung vorfinden. Im Viertel rund um die Dientzenhoferstraße sind zahlreiche private Stellflächen vorhanden. Ferner stehen innerhalb der vom Gesetzgeber zumutbaren fußläufigen Entfernung von 300 bis 350 Metern ausreichend öffentliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Auch wenn die "Seetor"-Entwicklung unter Umständen zu einer etwas höheren Parkplatzauslastung beiträgt, kommt aufgrund der zahlreichen privaten Stellflächen im Quartier und der über das gesamte Gebiet betrachteten geringen Auslastung der öffentlichen Parkplätze keine Bewohnerparkregelung infrage.

### Quartiersparkhaus in Mögeldorf

Damit eine Quartiersgarage für die Wohnbevölkerung einen Mehrwert bieten kann, müssen entsprechende Rahmenbedingungen vorliegen. An der Ostendstraße sind für Beschäftigte ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden. Eine Anfrage bei der Nürnberger Versicherung ergab, dass die knapp 1.000 auf Firmengelände vorhandenen Stellflächen nur zu 85% ausgelastet sind. Die Tiefgarage ist dabei zu rund 94% dauerhaft vermietet, auf den oberirdischen Parkplätzen beträgt die Belegung nur 53%. Um den öffentlichen Parkraum zu entlasten, sollten zunächst diese Kapazitäten ausgenutzt werden, bevor die Errichtung eines weiteren Parkhauses in Erwägung gezogen wird.

Erfahrungen aus Gostenhof zeigen, dass die dortige Quartiersgarage trotz der im Vergleich zu Mögeldorf dichteren Bebauung und Einwohnerdichte nur geringfügig ausgelastet war. Viele Anwohnerinnen und Anwohner bevorzugten trotz dieses Angebots, ihr Fahrzeug kostenlos im öffentlichen Raum unterzubringen, statt einen monatlichen Beitrag zu bezahlen und bei jedem Parkvorgang Fußwege vom Stellplatz zur eigenen Wohnung in Kauf zu nehmen. In Mögeldorf ist aufgrund der im Vergleich zu Gostenhof deutlich höheren Verfügbarkeit von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum in unmittelbarer Nähe des eigenen Wohnhauses zu erwarten, dass ein solches Parkhaus kaum genutzt würde. Für die Wohnbevölkerung der Dientzenhoferstraße ist ein Standort in der Ostendstraße unattraktiv, da Fußwege von mehreren hundert Metern (beispielsweise rund 400 Meter von der Ecke Dientzenhoferstraße / Gleißhammerstraße zur Ostendstraße östlich des Rings) sicherlich nicht täglich in Kauf genommen werden, wenn im eigenen Wohngebiet innerhalb einer deutlich geringeren fußläufigen Entfernung ausreichend freie Parkplätze vorhanden sind.

Für innerstädtische, gut erschlossene Flächen gibt es zahlreiche Nutzungsansprüche, von denen Parkmöglichkeiten keine höhere Priorität genießen. Auch kann die Stadt Betrieb und Unterhalt eines Quartiersparkhauses nicht selbst leisten. Hierfür müsste zunächst ein geeigneter Betreiber ausfindig gemacht und vertraglich verpflichtet werden. Gleichzeitig müsste gewährleistet sein, dass die Stadt keinen Verlustausgleich leisten muss, auch wenn ein wirtschaftlicher Betrieb nicht erreicht wird. Parkhäuser können zudem trotz des Wegfalls der Parkplatzsuche zu einer Verkehrszunahme führen. Steht ein garantierter Parkplatz am Wohn- oder Zielort zur Verfügung, motiviert dies dazu, den eigenen Pkw häufiger zu nutzen, statt auf den Umweltverbund, bestehend aus öffentlichem Nahverkehr, Fuß- und Radverkehr, umzusteigen. Da das Bereitstellen von Parkhäusern nicht zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs beiträgt, könnte sich die öffentliche Investition in ein teuer zu errichtendes und zu unterhaltendes Parkhaus kontraproduktiv auswirken. Die Verwaltung rät deshalb davon ab, in Mögeldorf ein Quartiersparkhaus zu errichten.

Nach einem ersten Gespräch mit der Verwaltung kann sich der Eigentümer einer derzeit ungenutzten Fläche an der Ostendstraße vorstellen, die Fläche bis zu einer hochwertigen Nutzung als Parkplatz zu bewirtschaften und die Stellplätze sowohl an interessierte Bewohner aus Mögeldorf als auch an Beschäftigte der umliegenden Betriebe zu vermieten. Dem Bedürfnis des Eigentümers, die Flächen nicht zu verkaufen (was für ein öffentlich finanziertes Parkhaus gleich welcher Größe Voraussetzung gewesen wäre) wird mit diesem Modell ebenso Rechnung getragen wie der Betreiberfrage. Die Erfahrungen aus dem Projekt, die Nutzungsdichte und das Preisgefüge, werden für Eigentümer wie für die Stadt wichtige Informationen liefern, mit denen die Frage nach dem Bedarf von Quartiersparkplätzen und -garagen für Berufstätige und Bewohner im Umfeld beantwortet werden kann.

### Park & Ride an der Ostendstraße

Der von der CSU-Stadtratsfraktion im Antrag vom 21.10.2019 angesprochene Förderantrag der N-ERGIE im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft bezieht sich ausschließlich auf öffentliche Park&Ride-Parkhäuser, privat genutzte Quartiersgaragen kommen nicht infrage. Für Park&Ride ist die Ostendstraße ungeeignet, da der Standort hierfür zu nah an der Innenstadt liegt und die Zufahrenden somit zusätzliche, unnötige Verkehrsbelastungen auf der Ostend- und Laufamholzstraße erzeugen würden. Die Wohnbevölkerung aus Stadtteilen wie Laufamholz, Rehhof oder Erlenstegen profitiert von der guten Angebotsqualität der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt und kann vollständig auf diese umsteigen, statt ein Park&Ride-Parkhaus an der Ostendstraße in Anspruch zu nehmen. Zudem wäre die Nutzung eines solchen Parkhauses an die Inanspruchnahme des ÖPNV gekoppelt, sodass es von der Wohnbevölkerung im Umfeld nicht genutzt werden dürfte.

## Verkehrsterminals

Die im CSU-Antrag vom 24.06.2019 vorgeschlagenen „Verkehrsterminals“ versprechen keine zusätzliche Entlastung der Wohngebiete vom fließenden und ruhenden Verkehr. Ursache des oftmals hohen Parkdrucks ist die stetig steigende Anzahl an zugelassenen Kraftfahrzeugen im nur begrenzt verfügbaren öffentlichen Straßenraum. Abgestellte Lkws und Anhänger können nur durch eine strengere Bundesgesetzgebung sowie ausreichende Kontrollen vermehrt vom Parken in Wohnstraßen abgehalten werden, vollständig lässt sich dies jedoch nicht vermeiden.

Die 30 Mobilpunkte im Stadtgebiet stellen bereits heute ein multimodales Angebot vorrangig für die im jeweiligen Quartier ansässige Wohnbevölkerung dar und entsprechen der Grundidee eines „Verkehrsterminals“. An diesen Mobilitätsstationen stehen in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen Carsharingfahrzeuge sowie teilweise Stationen des Fahrradverleihsystems der VAG zur Verfügung. In der zweiten Ausbaustufe der Mobilpunkte wurden dabei auch Standorte in Wohngebieten außerhalb der zunächst fokussierten innerstädtischen Gründerzeitquartiere gewählt (z. B. Röthenbach, Langwasser Mitte und Mögeldorf) und inzwischen größtenteils realisiert. Inwiefern E-Scooter sinnvoll in multimodale Wegekettensysteme integriert werden können, wird im Frühjahr von der Verwaltung genauer untersucht.

Ein- und Auspendelnde sollten im Regelfall außerhalb des Stadtgebiets auf den ÖPNV umsteigen, um nur möglichst kurze Distanzen mit dem eigenen Pkw zurückzulegen. Weitere Park & Ride-Anlagen in Nürnberg können einen verstärkten Anreiz darstellen, die Stadt mit dem eigenen Pkw anzufahren, statt vollständig und/oder frühzeitig auf den Umweltverbund umzusteigen. Dieser Effekt kann durch verbaute Parksensortechnologien verstärkt werden, da mit diesen suggeriert wird, dass leichter ein freier Stellplatz gefunden werden kann. Die N-ERGIE hat im Frühjahr 2019 für die Digitalisierung und Elektrifizierung von Parkraum eine Förderung in Höhe von 3,8 Millionen Euro erhalten. Die Mittel stammen aus dem Förderaufruf „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Ziel des Projekts ist es, Parkhäuser und -flächen mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sowie Sensortechnologien auszustatten, beispielsweise um mithilfe dynamischer Preisgestaltung zum Umstieg auf den Umweltverbund zu motivieren. Da Sanierungs- sowie Erweiterungsmaßnahmen an Park&Ride-Anlagen anstehen, wurde eine Verlängerung des Förderzeitraums bis November 2021 beantragt. Das geförderte Projekt dient auch dazu, Daten zu erhalten, mit denen die Auswirkungen detektierter Parkstände insbesondere an Park&Ride-Standorten untersucht werden können.

Bezüglich der Bedarfsplanung von Park & Ride-Anlagen befindet sich die Stadtverwaltung in engem Austausch mit dem VGN. Grundsätzliches Ziel ist, solche Anlagen möglichst weit entfernt vom Stadtzentrum und idealerweise an S-Bahnstationen einzurichten, um einen frühzeitigen Umstieg zu bewirken und keinen unnötigen Verkehr auf die Einfallstraßen zu ziehen. Straßenbahn- und U-Bahnhaltestellen eignen sich für diesen Zweck daher nur, wenn sie am Stadtrand liegen. Überall dort, wo innerhalb Nürnbergs ein sinnvolles Park&Ride-Angebot geschaffen werden kann, bestehen bereits Anlagen. Eine Ertüchtigung dieser ist aufgrund der sehr begrenzten Platzverhältnisse und der hohen Kosten meistens nicht möglich und müsste im jeweiligen Einzelfall geprüft werden. Beim Neubau des Röthenbacher Park & Ride-Parkhauses sollen Ladestationen für Elektrofahrzeuge oder Pkw-Stellplätze mit Detektionstechnologien integriert werden. Auf die Behandlung des Themas in der AfV-Sitzung am 12.12.2019 wird verwiesen.

Fraktion der  
Christlich-Sozialen Union  
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister  
Dr. Ulrich Maly  
Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg

Wolff'scher Bau des Rathauses  
Zimmer 58  
Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg

Telefon: 0911 231 – 2907  
Telefax: 0911 231 – 4051

E-Mail: [csu@stadt.nuernberg.de](mailto:csu@stadt.nuernberg.de)  
[www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de](http://www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de)

24.06.2019  
Kriegelstein

AfV

<b>OBERBÜRGERMEISTER</b>	
26. JUNI 2019	
/.....Nr.....	
VI	Stellungnahme
N-ERGIE	vor Absen- vorlegen
X	Antwort zur Unter- schrift vorlegen

*Mu*

**Parken im Quartier**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

auf den Bürgerversammlungen wird regelmäßig von Anwohnern ein Mangel an Parkplätzen in verschiedenen Stadtteilen in Nürnberg beklagt. Zunehmend werden vorhandene Parkflächen, aber auch Geh- und Radwege, durch LKWs, Kleintransporter, Wohnmobile und Anhänger zugeparkt.

Nürnberg ist eine Stadt der Ein- aber auch Auspendler. Ziel muss es aus Sicht der CSU-Stadtratsfraktion sein, ein innovatives Parkkonzept für unsere Stadt und ggf. unter Einbindung von Kommunen in der Region zu entwickeln. Sogenannte „Verkehrsterminals“ sind eine Art erweiterte Park-&-Ride-Anlagen, an denen Autoparkplätze nicht nur mit dem öffentlichen Nahverkehr, sondern auch mit Bike- oder Carsharing-Angeboten bzw. E-Scootern verknüpft werden sollen. Verkehrsterminals sollten möglichst an allen großen Verkehrsrouten an den Stadtgrenzen bzw. in unseren Nachbarstädten gebaut werden.

Darüber hinaus begrüßen wir die Initiative der N-Ergie für ein integriertes Konzept für öffentliche Parkhäuser. Im Fokus stehen dabei der Bau von Ladestationen und ein intelligentes Parkmanagement mittels Sensoren und einer digitalen Plattform. Nach Presseinformationen plant die N-Ergie, sechs Nürnberger und vier Fürther Parkhäuser außerhalb der Innenstädte mit insgesamt 3.100 Sensoren zur Erfassung der Parkplatz-Belegung sowie Ladestationen für 370 Elektroautos auszustatten.

Zudem wolle der Versorger eine eigene digitale Plattform entwickeln. Diese soll über die Belegung von Parkplätzen und Ladestationen informieren sowie den aktuellen Preis mitteilen. Den Preis werde die N-Ergie "dynamisch an die vorherrschende Verkehrssituation und die Belastung mit Luftschadstoffen anpassen". Damit solle auch eine verkehrsleitende Wirkung erzielt werden: Ist die Belastung besonders hoch, werde etwa die Parkgebühr verringert, um Autofahrer für einen Umstieg auf emissionsärmere Angebote wie den ÖPNV zu motivieren. Die N-Ergie will das Projekt mit der Einführung der digitalen Plattform "bis Ende 2020" abschließen.

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

**Antrag:**

Die Verwaltung entwickelt ein Konzept für ein innovatives Parkkonzept „Verkehrsterminals“ für Nürnberg bzw. die Region.

Des Weiteren werden die aktuellen Planungen der N-Ergie bei der Entwicklung und beim Bau von Quartiersparkhäusern berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen



Marcus König  
Fraktionsvorsitzender

---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	19.02.2020	öffentlich	Bericht

---

**Betreff:**

**Maßnahmen für einen sicheren Schulweg in der nördlichen Beckmannstraße  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.11.2019**

**Anlagen:**

Straßenplan  
Antrag\_sicherer Schulweg Beckmannstraße\_SPD

---

**Bericht:**

Mit Antrag vom 05.11.2019 hat die SPD-Stadtratsfraktion die Verwaltung um Prüfung gebeten, welche Maßnahmen nötig sind, um den Schulweg nördliche Beckmannstraße besonders für die Grundschulkinder, aber auch generell für Fußgänger sicherer zu machen.

Die Beckmannstraße ist Teil einer Tempo 30-Zone. Während in der südlichen Beckmannstraße im Bereich der Grundschule zumindest auf der Ostseite ein Gehweg besteht, fehlen im nördlichen Abschnitt zwischen Lehmbruckstraße und An der Steinmauer Gehwege auf beiden Seiten. Die Fahrbahn wird von gepflasterten Regenrinnen begrenzt, die teilweise bis an die Grundstücksgrenzen heranreichen. Es parken nur wenige Pkw in diesem Abschnitt. Fußgänger müssen die schmalen Seitenstreifen oder die Fahrbahn benutzen.

Die Herstellung eines baulich getrennten Gehwegs wäre bei einem Gesamtquerschnitt von 6,50 m zwischen den Grundstücksgrenzen schwierig zu realisieren und mit erheblichen Kosten verbunden, die in Anbetracht der geringen Verkehrsdichte kaum verhältnismäßig wären.

Die Verwaltung führt stattdessen einen verkehrsberuhigten Bereich ein, um die Fahrgeschwindigkeit auf Schritttempo zu reduzieren und das Parken außerhalb der zu markierenden Parkplätze zu verbieten. Fußgänger, hier insbesondere Schulkinder der Beckmannschule, werden damit dem Fahrverkehr gleichgesetzt und dürfen sich auch im Straßenbereich aufhalten. Bei gegenseitiger Rücksichtnahme kann sich dann Fahr- und Fußgängerverkehr verträglicher abwickeln. Gemäß dem beiliegenden Straßenplan werden einige Parkstände versetzt markiert, um bei Belegung der Parkplätze die Einhaltung der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit zu unterstützen.

Die Ausführung ist für das Frühjahr 2020 vorgesehen.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

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

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

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

**2b. Abstimmung mit 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:

Von einer Verkehrsberuhigung profitieren alle Benutzergruppen und Anlieger, insbesondere Fußgänger und Radfahrer.

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

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)





<b>VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG</b>		 <b>NÜRNBERG</b>	
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 11.11.2019	
BEARBEITUNG	Erfurth (4937)	<b>gez. Ulrich</b> AMTSLEITER	
	Wenzel		
<b>ÄNDERUNGEN</b>			<b>Markierungsplan</b>
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500
			2.2320.5.1
<b>Beckmannstraße</b> zwischen An der Steinmauer und Lehmbruckstraße Verkehrsberuhigter Bereich			
Beckmannstraße_001 V500_1.PLT vom 06.12.19			

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

AFV

<b>OBERBÜRGERMEISTER</b>		
<b>0 5. NOV. 2019</b>		
/.....Nr. ....		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 X z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

M

Nürnberg, 5. November 2019  
Goldmann

### Maßnahmen für einen sicheren Schulweg in der nördlichen Beckmannstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Schulwege sind die wichtigen Verbindungen vom Elternhaus zur Schule. Gerade in der Grundschule sind Schulkinder der ersten bis zur vierten Klasse noch nicht die erfahrenen Verkehrsteilnehmer, ob als Fußgänger, Roller-, Skateboard- oder Fahrradfahrer. Gerade hier gelten für die Schulwege besondere Anforderungen. Die Beckmannstraße ist ein wichtiger Schulweg für die Schulkinder aus Pillenreuth, Weiherhaus und Herpersdorf. Von diesen drei Stadtteilen kommend nutzen morgens viele Grundschulkinder den Verbindungsweg vom Evangelischen Kindergarten / Seniorenheim über die Feiningerstraße zur Pechmannstraße, um schließlich nach rechts in den nördlichen Teil der Beckmannstraße einzubiegen. Dieser Straßenabschnitt hat keinen Gehsteig. Rechts parken meist ein paar Autos. Die Schulkinder müssen um die geparkten Autos herum auf die Straßenmitte ausweichen, was ein großes Gefahrenpotential birgt. Gerade im Herbst, Winter und Frühjahr gibt es hier morgens schlechte Sichtverhältnisse durch Nebel und Dunkelheit. Die Straße wird aber von vielen Eltern benutzt, die ihre Kinder in die Schule fahren, da sie oben an der Schule nicht in die Beckmannstraße einfahren dürfen. Wie Anwohner berichten, führt dies oft zu gefährlichen Situationen für die Schulkinder.

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

#### Antrag

Die Verwaltung prüft, welche Maßnahmen nötig sind, um den Schulweg nördliche Beckmannstraße besonders für die Grundschulkinder, aber auch generell für Fußgänger, sicherer zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Pröll-Kammerer  
Fraktionsvorsitzende

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.02.2020	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Straßenplan Gebersdorfer Straße, Planänderungen mit Ergänzungen von zwei Lichtsignalanlagen**

**Anlagen:**

Straßenplan  
Schreiben Bürgerverein Gebersdorf e.V. vom 02.11.2019

**Sachverhalt (kurz):**

Die Beschlussvorlage vom 30.01.2020 wurde vertagt und nun erneut dem Ausschuss zum Beschluss vorgelegt.

Der bereits im Verkehrsausschuss am 06.07.2017 beschlossene Ausbau der Gebersdorfer Straße zwischen Rangastraße und Felsenstraße soll 2021 erfolgen.

Folgende Erweiterungen werden dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt:

1. LSA im Kreuzungsbereich Felsenstraße / Wörnitzstraße

Aus der Bevölkerung gibt es immer wieder Beschwerden, dass die Gebersdorfer Straße in Höhe Wörnitzstraße wegen der hohen Verkehrsbelastung und der eingeschränkten Sichtverhältnisse durch die Bahnunterführung schwer zu überqueren ist. Die erschwerten Sichtverhältnisse sind auch für Rad- und Kraftfahrer beim Ausbiegen aus den Nebenstraßen problematisch. Darüber hinaus ist mit einer Verkehrszunahme aus dem neu entstehenden Bebauungsgebiet mit Kindertagesstätte zu rechnen.

Um die Sicherheit für Fußgänger und den Verkehrsfluss zu verbessern, wurden verschiedene Maßnahmen untersucht. Aufgrund der Kreuzungsgeometrie, der Platzverhältnisse und der privaten Zu- und Ausfahrten sind Maßnahmen wie Querungsiseln oder Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) an der Kreuzung nicht möglich. Aus Sicht der Verwaltung ist hier nur der Bau einer Lichtsignalanlage zielführend, die im Straßenplan ergänzt wurde. Bereits im Plan von 2017 waren dafür Leerrohre vorgesehen. Die Kreuzung ist Teil des Radschnellweges von Stein nach Nürnberg, insofern profitiert auch der Radverkehr von der neuen LSA.

In Anbetracht der Dringlichkeit, das Gesamtprojekt Gebersdorfer Straße 2021 zu realisieren, wird vorgeschlagen, die LSA im Rahmen des Gesamtumbaus zu errichten.

2. LSA im Kreuzungsbereich Appoldstraße (LSA 857)

Die vorhandene LSA Appoldstr. / Gebersdorfer Straße ist mit einem veraltetem Steuergerät ausgestattet. Technische und softwareseitige Anpassungen sind nicht mehr wirtschaftlich umzusetzen. Da die LSA unmittelbar an den Abschnitt der neu zu bauenden Gebersdorfer Straße angrenzt und Anpassungen im Zuge der Planung erforderlich sind, soll die Sanierung der Anlage zeitgleich mit dem Straßenbau erfolgen.

In der Gebersdorfer Straße verkehren die zwei Buslinien 67 (Frankenstraße – Fürth Hauptbahnhof) und 69 (Gustav-Adolf-Straße - Röthenbach). Um einen Beschleunigungseffekt

auf diesem Strecken-abschnitt zu erzielen und Fahrtzeitverluste auszugleichen, werden die im Straßenverlauf befindlichen drei Lichtsignalanlagen mit einer verkehrsabhängigen Steuerung ausgestattet.

3. Weitere Änderungen im Straßenplan

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ansbacher Straße und der Kreuzung Rednitzstraße wurde auch der außerstädtische Straßenabschnitt Bahnhofstraße (von der Ansbacher Straße bis zu den Tankstellen in der Gebersdorfer Straße) in Jahr 2019 umgebaut. Mit dem ergänzenden behindertengerechten Umbau der beiden Bushaltestellen östlich der Rangaustraße wird der Lückenschluss im Ausbau erreicht. Die Haltestellen werden mit Blindenleiteinrichtungen ausgestattet.

Der Bürgerverein Gebersdorf e.V. wurde in der Planungsphase umfassend informiert. In einem Schreiben an das Verkehrsplanungsamt vom 02.11.2019 (siehe Anlage) begrüßt der Bürgerverein ausdrücklich die ergänzenden Maßnahmen für den Ausbau der Gebersdorfer Straße.

Kosten:

Die Gesamtbaukosten für den am 06.07.2017 beschlossenen Straßenplan betragen 4.150.000,-€, ohne Berücksichtigung von damals zu erwartenden Zuschüssen und Erschließungsbeiträgen.

Die aktuell geschätzten Gesamtbaukosten für den Gesamtumbau betragen 5.277.500,-€. Die Differenz von 1.127.500,-€ setzt sich zusammen aus dem erweiterten Umgriff, wie beschrieben und im Straßenplan dargestellt, und den Preissteigerungen seit 2017.

1. **Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

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

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	5.277.500 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	-26.900 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	5.277.500 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:  
Die Maßnahme im Umgriff von 2017 ist im MIP aufgenommen.  
Die Finanzierung der Kostendifferenz muss noch geklärt werden.

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

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

**2b. Abstimmung mit 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 Bau einer neuen LSA und dem behindertengerechten Umbau von zwei Bushaltestellen verbessert sich die Situation für "schwächere" Verkehrsteilnehmer deutlich.

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

- RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)  
 VB  
 SÖR

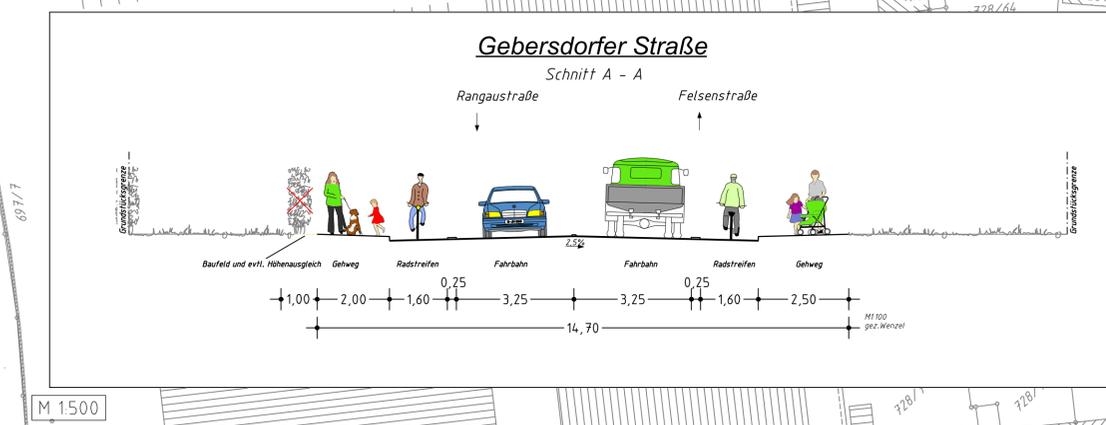
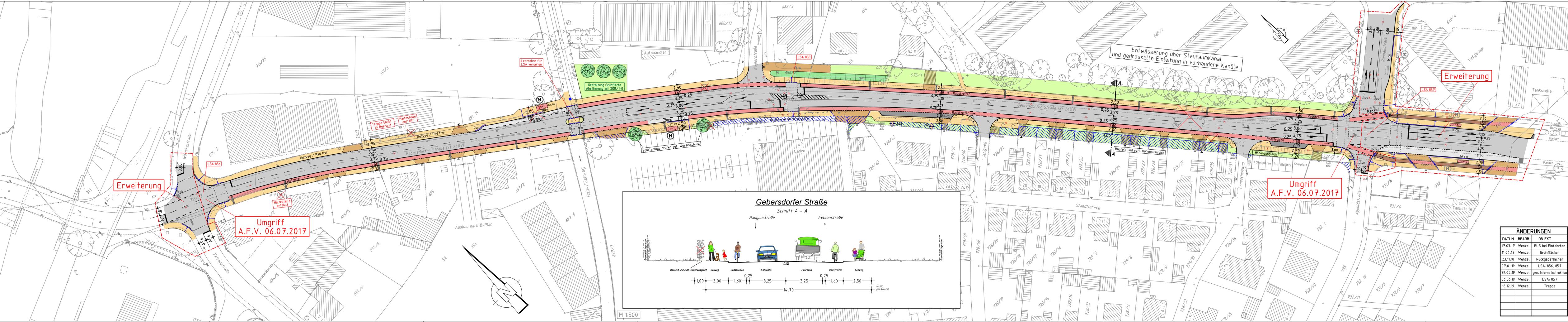
**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau der Gebersdorfer Straße gemäß Plan Nr. 2.088.2.9 vom 01.08.2016 mit letzter Änderung vom 18.12.2019 und empfiehlt, im Bedarfsfall die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.

Der geplante Ausbau entspricht den Abwägungen der Belange gemäß §1 Abs. 4 bis 7 BauGB und den Anforderungen des §125 Abs. 2 BauGB i.V. m. § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB

**Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:**  
 Verkehrsplanungssamt Nürnberg, Straßenplanung  
 Wenzel, Tel.: 78303

**Plangrundlage:** Amt für Geoinformatik und Bodenordnung  
 Vermessung und Kartierung, Geo/1, Herr Mayer, Tel.: 23.144.17  
 Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung  
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



**Zeichenerklärung:**

- Planung**
- Hochbord
  - Hochbord abgesenkt
  - gepl. Baum
  - erf. Abbruch
  - VAG Warthalle
  - Sütmauer
  - neue Maststandorte
  - Fahrradständer
  - Blindenleitsystem gemäß SÖR-Regelplan/DIN 32984
  - Sperrfelder
  - LSA-Mast
  - Fahrbahnfläche
  - Gehwegfläche
  - Bordsteinweg rot eingefärbt
  - ÖPNV-Spur
  - Radstreifen/-furt rot eingefärbt
  - Parkstandsfläche
  - sonstige Pflasterfl.
  - Grünfläche
  - Überfahrt-Gehweg
  - Auftragsböschung
  - Sickerfähiges Pflaster
  - Rückgabeflächen

- Bestandsaufnahme**
- Katasterpunkt
  - Grenzlinie
  - Absichtspunkt
  - Vermessungspunkt
  - Schalter
  - Unterflurkabelkanal
  - Überflurkabelkanal
  - Pegel
  - Botenloch
  - Kabelschacht
  - Telefonzelle
  - Uhr
  - Schaltkasten
  - Fahrradlenormat
  - Briefkasten
  - Außentür
  - Kabelkasten
  - Mast
  - Fahnenmast
  - Lampe
  - Gastwiese
  - Schildwegweiser
  - Litfaltsäule
  - Bunnen
  - Ämpel
  - Lichtschacht
  - Haltestelle
  - Gemälde
  - Leuchtpfeil
  - Gully
  - Kanalschacht
  - ACD - Bohle
  - Eingang
  - Einfahrt
  - Siebringpfeil
  - Fließrichtung
  - Zaun
  - Mauer
  - Stützmauer
  - best. Gebäude
  - Baum
  - Wiese
  - Wald
  - Gartenland
  - Umland
  - Friedhof
  - Glassortener
  - Airlander

A.f.v. 06.07.2017

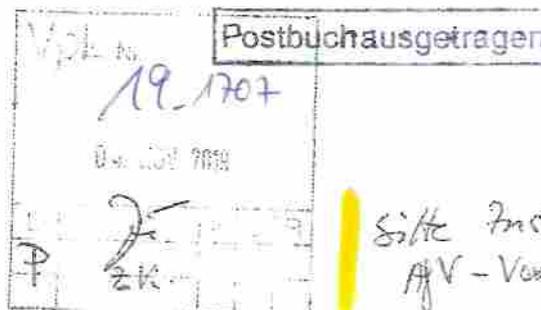
**VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG**  
 NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 01.08.2016
BEARBEITUNG	Wiedemann (4935) Wenzel	gez. Jülich AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN				Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1: 500	2.088.2.9	
17.03.17	Wenzel	BLS bei Einfahrten		Gebersdorfer Straße zwischen Rangaustraße und Felsenstraße	
11.04.17	Wenzel	Grünflächen			
23.11.18	Wenzel	Rückgabeflächen			
07.01.19	Wenzel	LSA: 856, 857			
29.04.19	Wenzel	gem. Interne Instruktion			
06.06.19	Wenzel	LSA: 857			
03.02.17	Wenzel	FG Insel entfernt			
14.02.17	Wenzel	Diverses gemäß SÖR/1-4			

Gebersdorfer\_Straße003\_V500\_4\_PLT vom 19.12.19

Stadt Nürnberg - Verkehrsplanungsamt  
Herrn Frank Jülich  
Lorenzer Straße 30  
90402 Nürnberg



Sitte Freidimmung in  
AV - Vorlage aufnehmen

~~Wu T. 18.11.19~~ Nürnberg, 2. November 2019  
-1/5

Sehr geehrter Herr Jülich,

auch auf diesem Weg nochmals vielen Dank für die mit Mail vom 18. Oktober 2019 gegebenen Informationen zum gegenwärtigen Stand der - aufgrund der Massierung von Baumaßnahmen im Einzugsbereich von Gebersdorf - verschobenen Totalsanierung der Gebersdorfer Straße zwischen Rangastraße und Felsenstraße mit der Anlage von Radstreifen.

Diese ist, wie Sie bestätigten, weiterhin für das Jahr 2021 von SÖR zugesagt.

Wie Sie weiter ausführten, wurden im Zuge der Planung der Gebersdorfer Straße zudem gegenüber der ursprünglichen Planung noch zwei Ergänzungen vorgenommen, die in Kürze dem Verkehrsausschuss des Nürnberger Stadtrates zum Beschluss vorgelegt werden:

1. Eine neue Lichtsignalanlage an der Kreuzung Felsenstraße / Gebersdorfer Straße / Wörnitzstraße. D.h. statt der ursprünglichen Planung zunächst nur Leerrohre zu verlegen, würde nunmehr die Lichtsignalanlage gleich mitgebaut.

Wir begrüßen dies sehr, denn bereits jetzt kommt es gerade im Feierabendverkehr aufgrund der Verkehrsdichte sowie der nicht bzw. nur schwer einsehbaren Gebersdorfer Straße (Verkehrsfluß aus Richtung Stein Schloß kommend) zu teilweise waghalsigen Einfahrtmanövern. Durch diese nunmehr „vorgezogene“ Maßnahme wird die heute ohne Signalanlage bestehende Kreuzung viel sicherer, gleichzeitig wird sowohl der bereits vollzogenen und auch künftig weiter zu erwartenden baulichen Verdichtung in diesem Bereich sichernd Rechnung getragen.

Wir freuen uns, daß damit begrüßenswerter Weise die im Rahmen der Planungsgespräche des Jahres 2016 von Bürgerverein Gebersdorf e.V. und Anwohnern der Felsenstraße vorgetragene Anregungen und Wünsche aufgenommen werden.

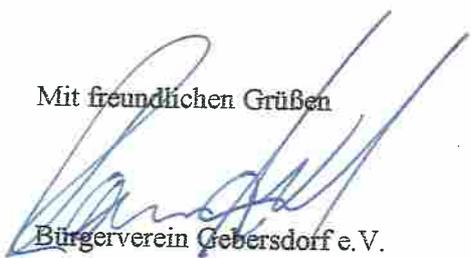
2. Sanierung der Lichtsignalanlage Rangastraße:

Im Zuge dieser altersbedingten Sanierung werden, wie Sie ausführten, die Radwege angepasst, der Einmündungsknoten Rangastraße komprimiert und die Haltestellen barrierefrei umgebaut.

Wir begrüßen dies, wobei wir dabei davon ausgehen, daß im Rahmen der „Komprimierung“ des Einmündungsknotens Rangastraße für Fußgänger - insbesondere für ältere und/oder gehandicappte Mitbürger – auch weiterhin eine gefahrlose Überquerung der Rangastraße an der Lichtsignalanlage sichergestellt ist.

Herzlichen Dank nochmals für die gute, informative und kooperative Zusammenarbeit bei diesem Planungsprozeß. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns bezüglich der weiteren Entwicklung auch weiterhin zeitnah informiert halten würden.

Mit freundlichen Grüßen



Bürgerverein Gebersdorf e.V.

Roman Wenzel  
- 1. Vorsitzender -



---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	19.02.2020	öffentlich	Beschluss

---

**Betreff:**

**Ergänzungsplanung im Einmündungsbereich Frauenholzstraße/Adam-Kraft-Straße und Johannisstraße**

**Anlagen:**

Straßenplan  
Verkehrssystem Bereich Frauenholzstraße Bestand  
Verkehrssystem Bereich Frauenholzstraße Planung

---

**Sachverhalt (kurz):**

Die Verkehrsfläche in der Frauenholzstraße zwischen Adam-Kraft-Straße und Johannisstraße sowie die Grünfläche in diesem "Straßendreieck" befinden sich in einem schlechten Zustand und müssen dringend saniert werden. Eine Neuaufteilung des Bereichs mit neuen Gehwegflächen für Fußgänger sowie einer Erweiterung des Grüns mit Baumpflanzungen wurde im Verkehrsausschuss am 20.09.2012 einstimmig beschlossen. Eine Umsetzung konnte bisher nicht erfolgen.

Zusätzlich zum Beschluß vom 20.09.2012 soll nun eine größere Aufwertung des Gebiets durch eine Erweiterung der Grünfläche erfolgen. Durch die Umwandlung des Straßenabschnitts der südlichen Adam-Kraft-Straße mit Integration in die Grünfläche bei gleichzeitiger Durchlässigkeit nur noch für Fußgänger und Radfahrer entfällt eine Zu- und Abfahrt für den Kfz-Verkehr in das angrenzende Quartier. Als Alternative steht der wenige Meter weiter östlich gelegene Knoten Johannisstraße / Rohlederstraße zur Verfügung, an dem zusätzlich zur Ausfahrt nach rechts die Abfahrt Richtung Innenstadt und zur Lindengasse möglich ist. Wie am entfallenden Knoten ist an der Rohlederstraße die Zufahrt aus Richtung Osten und Westen zugelassen. Die bestehende sowie die geplante Verkehrsführung sind in den Übersichtsplänen der Anlagen zum Verkehrssystem dargestellt. Im Rahmen der weiteren Umsetzung ist eine Detailplanung zur Grünfläche und deren Erweiterung zu erstellen. Die derzeit grob geschätzten Baukosten für Straßenbau und Landschaftsbau betragen ca. 290.000 €. Eine Umsetzung ist für 2021 vorgesehen.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	290.000 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	€ pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	290.000 €	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:

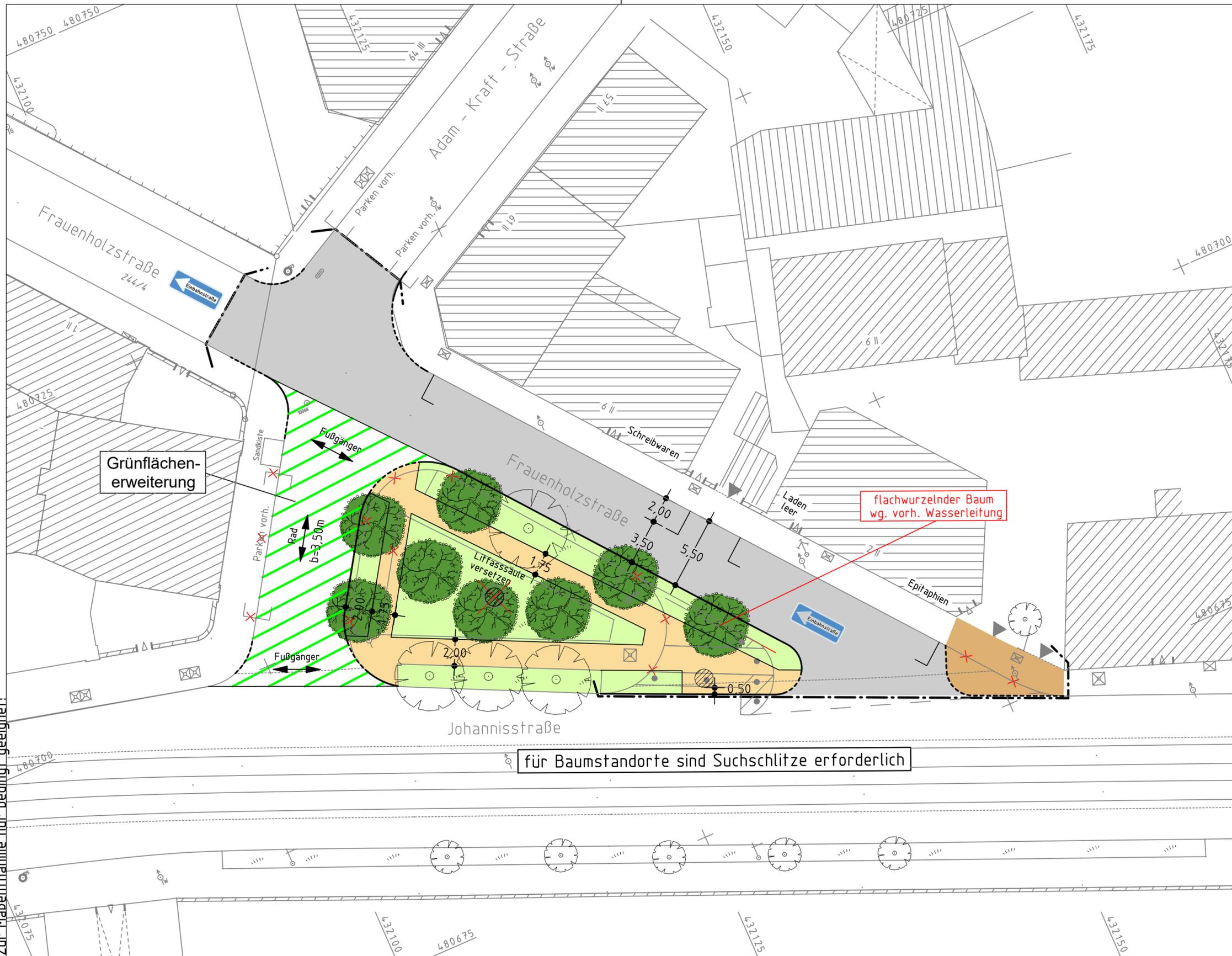
Belange hier wenig berührt.

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

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

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Frauenholzstraße 2.1971.2.1 vom 03.05.2010 mit letzter Änderung vom 29.01.2020 mit Erweiterung der Grünfläche sowie die Änderung des Verkehrssystems im Bereich Johannisstraße, Frauenholzstraße und Adam-Klein-Straße.



**Zeichenerklärung:**

Planung

- Hochbord
- ▨ Fahrbahnfläche
- - - Hochbord abgesenkt
- ▩ Gehwegfläche
- vorh. Baum
- ▬ Überfahrt-Gehweg
- gepl. Baum
- ▨ Grünfläche
- ▼ Einfahrt/Ausfahrt
- ▨ wasserdurchlässiger Belag
- ○ Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- ▨ Grünflächenerweiterung

Bestand

- ▨ best. Gebäude
- ▨ Schallkasten
- Baum
- ▨ Litfaßsäule
- ▨ Wiese
- ▨ Eingang
- ▨ Wald
- ▨ Einfahrt
- ▨ Gartenland
- ▨ Steigungsprofil
- ▨ Unland
- ▨ Mast
- ▨ Friedhof
- ▨ Fahnenmast
- ▨ Zaun
- ▨ Lampe
- ▨ Mauer
- ▨ Oberflurhydrant
- ▨ Stützmauer
- ▨ Brunnen

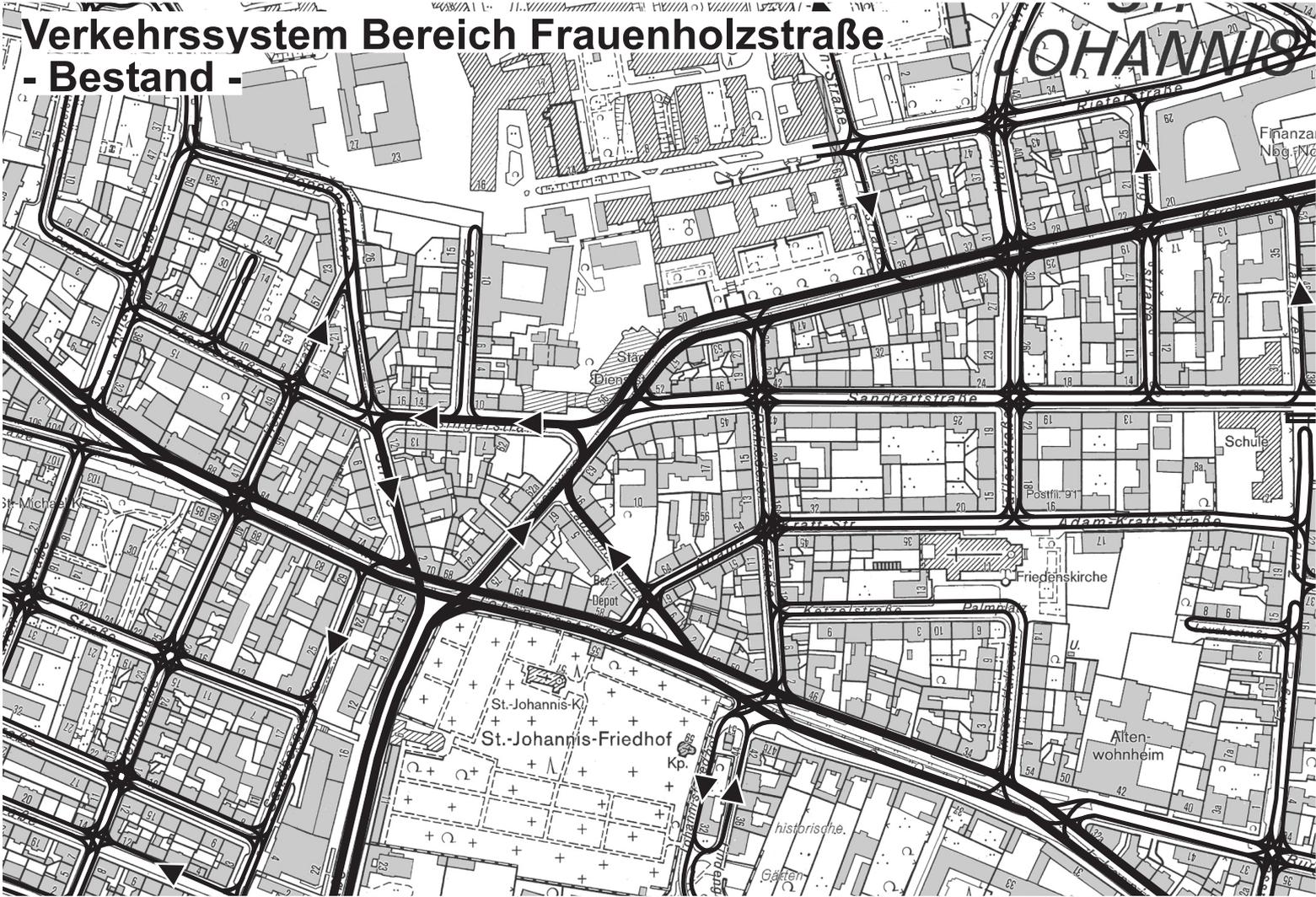
A.f.V. 20.09.2012



STRASSENPLANUNG			Frauenholzstraße			
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder		<b>Lageplan</b>			
BEARBEITUNG	Dufek (4933)					
	Reiser M. (4933)		M = 1 : 250	NR. 2.1971.2.1		
ÄNDERUNGEN			gez. Jülich AMTSLEITER			
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT			NÜRNBERG, AM 03.05.2010	
12.05.10	Reiser M.	Ergebnis VB				
20.09.10	Dufek	Instruktionserg.				
29.01.20	Br-Fürbach	Rückbau Fahrbahn Erweiterung Grün				

Card 9.011

# Verkehrssystem Bereich Frauenholzstraße - Bestand -



V:\Vp11\Register\Straßennetze\Frauenholzstraße  
Stz\_2001\_VS\_Frauenholzstraße\_Bestand  
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

