Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

28.05.2020

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente 4
Tagesordnung -öffentlich- 4
Vorlagendokumente 6
TOP Ö 1 Zukunft des Nürnberger U-Bahn-Netzes 6
Bericht Vpl/136/2020 6
Sachverhaltsdarstellung Vpl/136/2020 10
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.12.2017 Vpl/136/2020 16
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.07.2018 Vpl/136/2020 18
Kurzbericht Intraplan Consult GmbH vom 04.02.2020 Vpl/136/2020 19
Übersicht Bf. Marienberg Vpl/136/2020 52
Streckenübersicht Wetzendorf - Variante 1 Vpl/136/2020 53
Streckenübersicht Wetzendorf - Variante 2 Vpl/136/2020 54
Übersicht Brunecker Straße Vpl/136/2020 55
Streckenübersicht U4 SÜD Plärrer - Zerzabelshof Vpl/136/2020 56
TOP Ö 2 Fortschreibung der Radverkehrskampagne "Nürnberg steigt auf" 57
Bericht Vpl/138/2020 57
Sachverhaltsdarstellung Vpl/138/2020 61
TOP Ö 3 Hainstraße zwischen Peterskirche / Regensburger Str. und Scharrerstraße 62
Sitzungsvorlage Vpl/150/2020 62
Straßenplan Vpl/150/2020 66
TOP Ö 4 Parksituation in der Zollhausstraße 67
Bericht Vpl/148/2020 67
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.04.2019 Vpl/148/2020 71
TOP Ö 5 Sperrmaßnahmen auf Radweg Eilgutstraße 72
Bericht Vpl/134/2020 72
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.01.2020 Vpl/134/2020 76
Eilgutstraße Lichtbildtafel Vpl/134/2020 77
TOP Ö 6 Bennostraße, Einbau einer Fußgängerschutzinsel 78
Sitzungsvorlage Vpl/149/2020 78
Straßenplan Vpl/149/2020 82
Verweisungsbeschluss Vpl/149/2020 83
TOP Ö 7 Fußgängerüberweg Ziegelsteinstraße 84
Bericht Vpl/153/2020 84
Sachverhalt Vpl/153/2020 88
Antrag_Zebrastreifen Ziegelstein_SPD Vpl/153/2020 91
TOP Ö 8 Verkehrssicherheit in der Rednitzstraße 92
Bericht Vpl/154/2020 92
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.07.2019 Vpl/154/2020 96
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 25.07.2019 Vpl/154/2020 97
Sachverhalt Vpl/154/2020 98
TOP Ö 9 Ausbau der Zeltnerstraße zwischen Sandstraße und Frauentorgraben 101
Sitzungsvorlage Vpl/152/2020 101
Straßenplan Vpl/152/2020 105
TOP Ö 10 Maßnahmen gegen das Verkehrschaos vor dem Naturgartenbad 106
Bericht Vpl/155/2020 106
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 17.07.2019 Vpl/155/2020 110

Sachverhalt Vpl/155/2020 111
Infoblatt der Polizeiinspektion Nürnberg-Ost Vpl/155/2020 113
TOP Ö 11 Sichere Schulwege in St. Johannis und am Nordring 114
Bericht Vpl/137/2020 114
Antrag_Sichere Schulwege_Die Grünen Vpl/137/2020 118
TOP Ö 12 Ausbau der Augsburger Straße 119
Sitzungsvorlage Vpl/151/2020 119
Straßenplan Vpl/151/2020 123

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 28.05.2020, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Zukunft des Nürnberger U-Bahn-Netzes** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.12.2017** **Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.07.2018** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/136/2020
2.	**Fortschreibung der Radverkehrskampagne "Nürnberg steigt auf"** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/138/2020
3.	**Hainstraße zwischen Peterskirche / Regensburger Str. und Scharrerstraße** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/150/2020
4.	**Parksituation in der Zollhausstraße** **hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.04.2019** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/148/2020
5.	**Sperrmaßnahmen auf Radweg Eilgutstraße** **hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.01.2020** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/134/2020
6.	**Bennostraße, Einbau einer Fußgängerschutzinsel** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/149/2020

7. **Fußgängerüberweg Ziegelsteinstraße** Bericht
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 18.10.2019 Vpl/153/2020

Ulrich, Daniel

8. **Verkehrssicherheit in der Rednitzstraße** Bericht
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.07.2019 Vpl/154/2020

Ulrich, Daniel

9. **Ausbau der Zeltnerstraße zwischen Sandstraße und Frauentorgraben** Beschluss
Vpl/152/2020

Ulrich, Daniel

10. **Maßnahmen gegen das Verkehrschaos vor dem Naturgartenbad** Bericht
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 17.07.2019 Vpl/155/2020

Ulrich, Daniel

11. **Sichere Schulwege in St. Johannis und am Nordring** Bericht
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 24.10.2019 Vpl/137/2020

Ulrich, Daniel

12. **Ausbau der Augsburger Straße** Beschluss
Vpl/151/2020

Ulrich, Daniel

13. **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 19.02.2020, öffentlicher Teil**

Ulrich, Daniel

Berichtsvorlage
Vpl/136/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:

Zukunft des Nürnberger U-Bahn-Netzes
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.12.2017
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.07.2018

Anlagen:
Sachverhaltsdarstellung
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.12.2017
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.07.2018
Kurzbericht Intraplan Consult GmbH vom 04.02.2020
Übersicht Bf. Marienberg
Streckenübersicht Wetzendorf - Variante 1
Streckenübersicht Wetzendorf - Variante 2
Übersicht Brunecker Straße
Streckenübersicht U4 SÜD Plärrer - Zerzabelshof

Bericht:

Es wird über den aktuellen Stand des U-Bahn-Netzes in Nürnberg informiert.

Die bisherige Entwicklung der Nutzungszahlen wurde von der VAG ermittelt.

Über die möglichen Erweiterungen nach

- Wetzendorf
- Marienberg
- Südbahnhof Areal
- in der Südstadt

wird berichtet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es sind keine Belange mit Diversity-Relevanz betroffen

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **Vpl**

☒ **VAG**

☐

Sachverhaltsdarstellung:

U-Bahn-Netz:

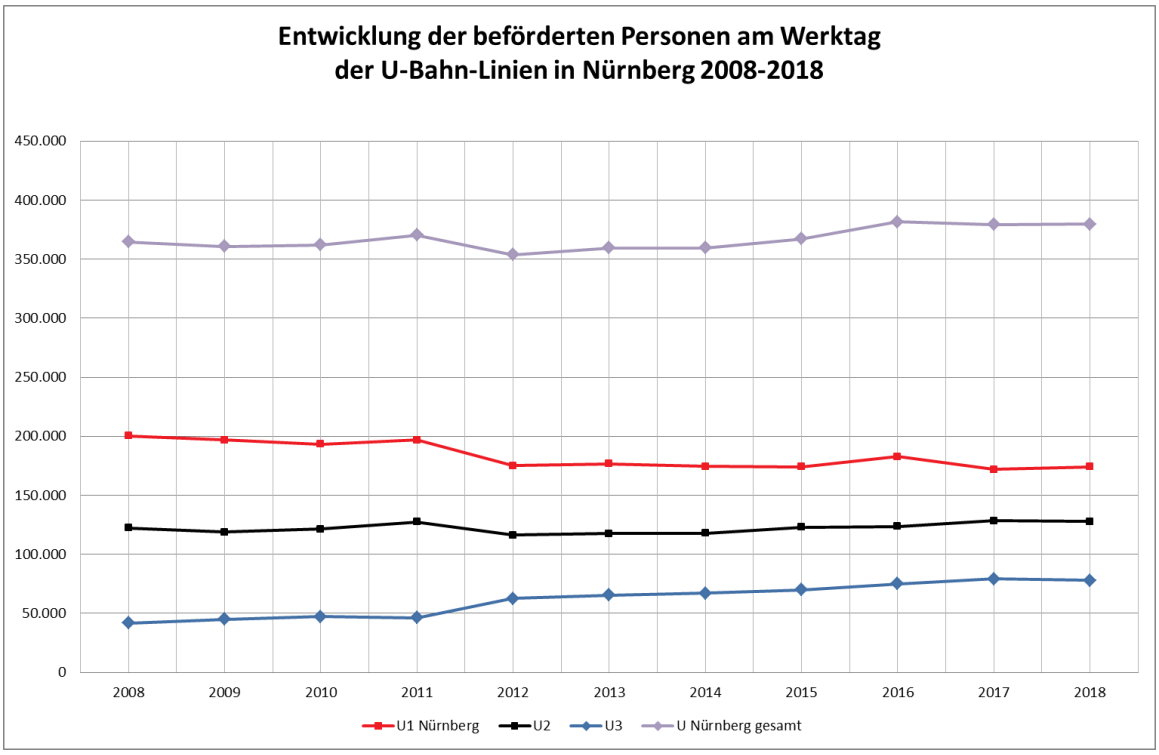
Das Nürnberger U-Bahn-Netz umfasst derzeit 42 Bahnhöfe mit einer Streckenlänge von 32,4 km. Ende des Jahres 2020 wird mit Großreuth bei Schweinau ein weiterer Bahnhof und 1,1 km Strecke in Betrieb genommen. 2 Bahnhöfe (Kleinreuth bei Schweinau und Gebersdorf) und 2,1 km Strecke befinden sich im Bau, so dass das Nürnberger U-Bahn-Netz nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnittes der U3 (2025) insgesamt 45 Bahnhöfe mit 35,6 km Streckenlänge umfassen wird. Die U2/U3 wird dabei automatisiert betrieben, die U1 koventionell (21 Bahnhöfe, 13,9 km Streckenlänge). Weitere Streckenabschnitte befinden sich weder im Bau noch in der Planung.

Nutzungszahlen:

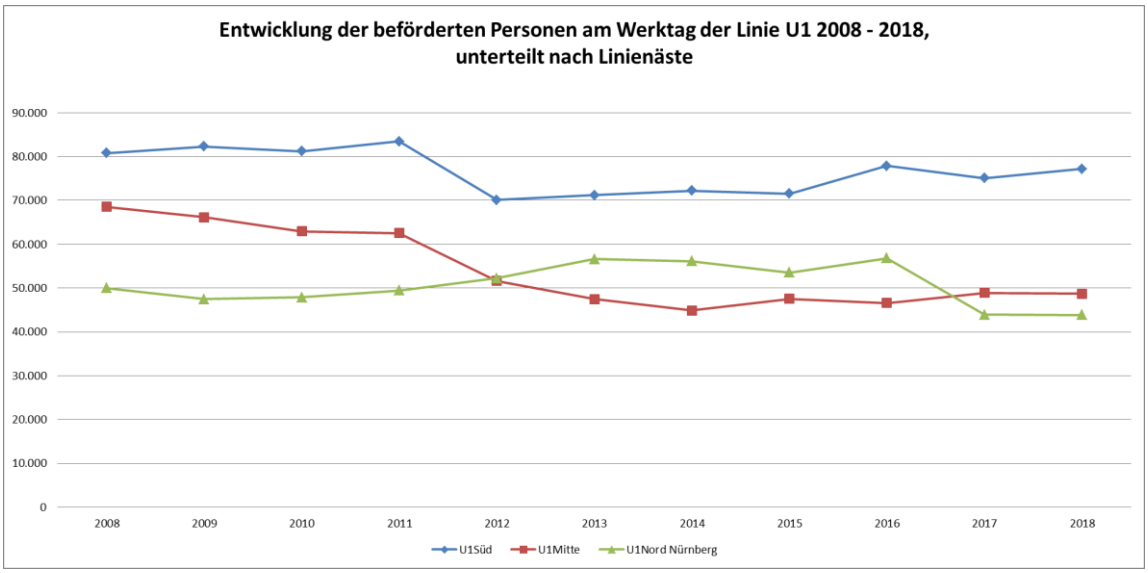
Die Linie U1 weist im Jahr 2018 die höchste Zahl an beförderten Personen pro Werktag auf (ca. 174.000, Stadtgebiet Nürnberg), gefolgt von der Linie U2 (ca. 128.000) und zuletzt der Linie U3 (ca. 78.000). Es handelt sich dabei um Daten aus den Lichtschranken-Dauerzählstellen der U-Bahnhöfe, die sogenannten Linienbeförderungsfälle.

Die gesamte Anzahl der beförderten Personen pro Werktag der U-Bahn-Linien im Stadtgebiet Nürnberg liegt im Jahr 2018 bei ca. 380.000 und ist um ca. 4% höher als im Jahr 2008.

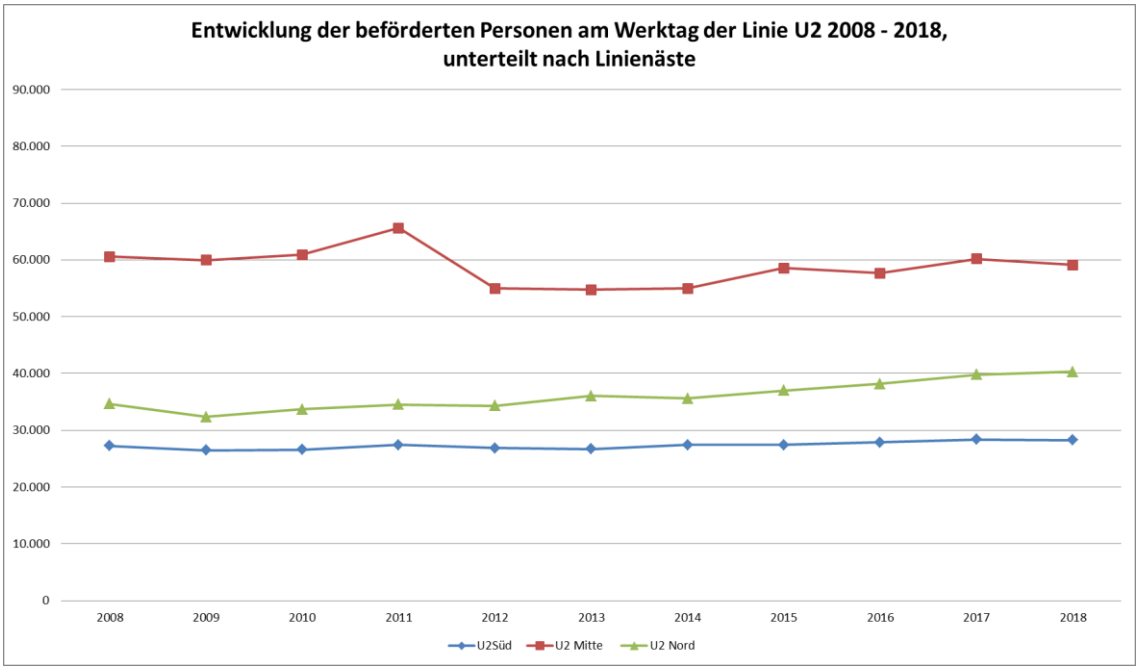
Die Entwicklung der beförderten Personen pro Linie im Vergleich 2018 zu 2008 stellt sich unterschiedlich dar. Während die U1 einen Rückgang um 13% erfuhr, ist bei der U2 ein leichter Anstieg um 4% und bei der U3 ein starker Anstieg um 86% erkennbar. Dies begründet sich durch die entsprechenden Streckenausbauten der U3. Besonders die Verlängerung der Linie U3 zum Friedrich-Ebert-Platz ist in der Entwicklung der beförderten Personen eindeutig identifizierbar. Während die Nachfrage der Linie U3 im Jahr 2012 einen sichtlichen Anstieg erfuhr, geht dagegen die Nachfrage bei den Linien U2 und U1 aufgrund von Verlagerungseffekten im selben Jahr zurück.
Die beförderten Personen bei den Linien U2 und besonders U3 stiegen dagegen im weiteren Verlauf bis zum Jahr 2018 kontinuierlich an.



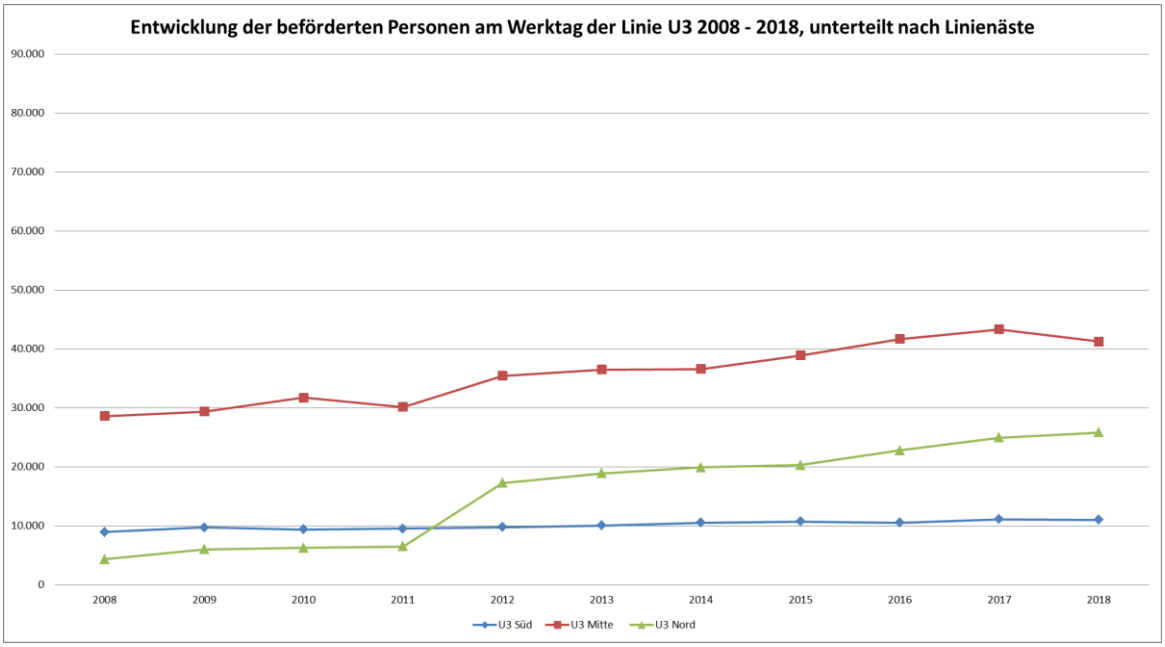
Im Vergleich der einzelnen Linienäste pro U-Bahn-Linie, unterteilt in die drei Abschnitte Süd, Mitte und Nord sind teilweise ebenfalls diese Entwicklungen erkennbar.
Bei der Linie U1 ist auf dem mittleren Abschnitt (Plärrer – Hauptbahnhof) sowie auf dem südlichen Abschnitt (Hauptbahnhof – Langwasser) ein Rückgang der beförderten Personen im Jahr 2012 zu erkennen. Anschließend schwankt die Nachfragekurve im mittleren U-Bahn-Abschnitt leicht, liegt aber 2018 auf ähnlichem Niveau wie im Jahr 2012 bei ca. 50.000 Personen pro Werktag. Im Süden steigt die Nachfrage wieder deutlich an. Auf dem nördlichen Abschnitt (Stadtgrenze – Plärrer) kommen gerade in den letzten Jahren weitere Effekte zum Tragen, welche zu einer Abnahme der Nachfrage führen: Neben des Strukturwandels auf dem Gelände von AEG und Quelle, sind gemäß der VGN-Erhebung aus dem Jahr 2017 deutliche Verlagerungseffekte von der Linie U1 zur S1 und den neu zum Nürnberg Hauptbahnhof durchgebunden Regionalbahnlinien zu erkennen. Ebenso kommt es durch den dichteren Takt auf der U2 und der U3 zwischen Plärrer und Hauptbahnhof zu Verlagerungseffekten von der U1 auf die beiden anderen U-Bahnlinien.



Der südliche Abschnitt der Linie U2 (Röthenbach – Rothenburger Straße) bleibt zwischen 2008 und 2018 auf gleichem Niveau. Die Anzahl der beförderten Personen nimmt aufgrund des Ausbaus der U3 auf dem mittleren Abschnitt (Plärrer – Rathenauplatz) deutlich ab im Jahr 2012, steigt anschließend jedoch bis 2018 wieder mit ca. 60.000 Personen pro Werktag auf das Niveau wie im Jahr 2008 an. Der nördliche Abschnitt (Rathenauplatz – Flughafen) zeigt eine stetige Zunahme der Nachfrage.



Bei der Linie U3 sind von 2008-2018 auf allen drei Streckenabschnitten Zuwächse zu verzeichnen. Der südliche Abschnitt (Gustav-Adolf-Straße – Rothenburger Straße) steigt nur leicht an, während der mittlere Linienverlauf (Rothenburger Straße – Rathenauplatz) deutlich zunimmt ab dem Jahr 2012. Aufgrund der stetigen Streckenerweiterungen im Norden (Rathenauplatz – Maxfeld/Friedrich-Ebert-Platz/-Nordwestring) weist diese Kurve einen deutlichen Anstieg auf.



3

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Nachfrage in Form von Linienbeförderungsfällen der U-Bahn-Linien auf Nürnberger Stadtgebiet in den letzten 10 Jahren von 2008 bis 2018 insgesamt leicht gestiegen sind, die Entwicklung der einzelnen Linien sich jedoch unterschiedlich darstellt. Während die U1 eine Abnahme zu verzeichnen hat, liegen bei den Linien U2 und U3 deutliche Fahrgastzuwächse vor. Dies liegt besonders an den Streckenerweiterungen der Linie U3. Da diese zukünftig noch weiter ausgebaut wird, ist also auf diesen Linien weiterhin mit einer Nachfragesteigerung zu rechnen. Bereits heute kommt es jedoch besonders auf dem Querschnitt Wöhrder Wiese – Hauptbahnhof zu Engpässen in der Spitzenstunde. Die Linie U1 weist dagegen noch Potentiale in ihrer Kapazität auf. Des Weiteren sind auf der U1 weitere Taktverdichtungen möglich, ggf. durch eine Automatisierung.

Aus den vorliegenden Zeitreihen lassen sich keine Zukunftsprognosen ableiten. Zudem gibt es, neben den Entwicklungen aus der wachsenden Bevölkerungszahl, zu viele überlagernde Entwicklungen, wie beispielsweise der Angebotsausweitungen im regionalen Bahnverkehr oder auch Standortentscheidungen großer Arbeitgeber.

Verlängerung Wetzendorf, Ergänzung Marienberg:

Das Büro Intraplan Consult GmbH wurde mit der Prüfung der Aussicht auf Förderwürdigkeit einer Erweiterung des U-Bahn-Netzes der Linie U3 nach Wetzendorf und einer Nachrüstung eines Bahnhofes Marienberg der Linie U2 beaufragt. Der Kurzbericht vom 04.02.2020 liegt als Anlage bei.

Für die Zwecke der Untersuchung wurde es als ausreichend erachtet, auf eine beim Auftragnehmer Intraplan Consult GmbH vorliegende verkehrsmodellseitige Datengrundlage aufzubauen, die für die Bewertungen der U3-Verlängerungen und die Straßenbahn am Wegfeld erstellt wurde. Was die Linienführung der neuen Infrastruktur nach Wetzendorf, die erforderlichen Investitionen für beide Maßnahmen sowie die Bedienungsangebote ÖPNV im Mitfall angeht, wurden teilweise vereinfachende Annahmen getroffen, da im Stadium der Machbarkeitsstudie nicht alle Fragestellungen abschließend geklärt werden konnten. Derartige z. T. aufwendigen Untersuchungen sollten im Anschluss an die vorliegende Studie durchgeführt werden, wenn Aussicht besteht, dass die Maßnahmen auch eine Chance auf Förderung besitzen.
So wurde in Wetzendorf keine endgültige Lage der Endhaltestelle zu Grunde gelegt, sondern mit optimistischen Zugangszeiten gerechnet. Auch eine Endhaltestelle zur Verknüpfung mit der Ringbahn wurde nicht weiterverfolgt, da diese keine angemessene Erschließung des Entwicklungsgebiets ermöglicht hätte und die Verkehrspotenziale einer Verknüpfung als nicht erheblich angesehen wurden.
Im Bereich Marienberg wurde davon ausgegangen, dass der zusätzliche Halt Marienberg bei einem 10‘-Takt zwischen Ziegelstein und Flughafen ohne zusätzliche 2-gleisige Abschnitte möglich ist und der zusätzliche Halt Marienberg auch ohne Anpassung der Energieversorgung möglich wäre.

Die Bewertungsergebnisse für die Verlängerung nach Wetzendorf sind eindeutig. Nach dem bestehenden Bewertungsverfahren und den bisherigen Förderregularien des GVFG-Bundesprogramms besteht nicht im Entferntesten eine Aussicht auf Förderwürdigkeit, da der Nutzen-Kosten-Indikator sogar einen negativen Wert von -0,29 ergibt.

Für Marienberg kann ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,0 erreicht werden unter der Voraussetzung, dass in Summe eine Siedlungsdichte von 10.000 Einwohnern und Beschäftigten erzielt wird. Sollte eine derartige Besiedelung denkbar erscheinen, dann müssten in einem nächsten Schritt die betrieblichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen näher untersucht werden.

Aktuell steht die Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes an. Damit ist voraussichtlich auch eine Anpassung des Standardisierten Bewertungsverfahrens verbunden. Nach gutachterlicher Einschätzung wird sich das Bewertungsverfahren nicht so maßgeblich ändern, dass die zur U-Bahn-Verlängerung nach Wetzendorf getroffene Grundaussage revidiert werden müsste. Im Hinblick auf die Erschließung des vorgesehenen Entwicklungsgebiets Marienberg könnten die vorgesehenen Änderungen der Förderregularien gegebenenfalls in Verbindung mit einem modifizierten Bewertungsverfahren durchaus die Chance bieten, dass die Förderung dieses Vorhabens aus dem GVFG-Bundesprogramm erleichtert wird.

Ergänzung Brunecker Straße:

Im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans Nürnberg 2025+ (NVEP) wurde eine Aussage des Gutachters über die Fahrgastpotentiale von U Bahn und Straßenbahn im Brunecker Areal und deren Wechselwirkung getroffen. Hierzu wurde sogar die Planungsgrundlage, der Prognose-Bezugsfall, um eine Variante mit bereits bestehendem U-Bahnhof erweitert. Im Ergebnis wurde dem Verkehrsausschuss am 14.10.2010 berichtet, dass ein zu erwartendes Fahrgastpotential an diesem neuen U-Bahnhof zu gering wäre, um einen ausreichend positiven Nutzen-Kosten-Indikator als Grundlage für eine finanzielle Förderung zu erreichen. Vom Gutachter wurde die Straßenbahnverlängerung, auch im Falle eines bestehenden U-Bahnhofs Brunecker Straße, als sinnvoll empfohlen. Die politische Beratung mündete in den Beschlüssen des Verkehrsausschusses vom 16.12.2010 zum TOP „Nahverkehrsentwicklungsplan“ sowie „Sanierungsbedarf Straßenbahntunnel Bayernstraße, Verlängerung der Tram in das Südbahnhofgelände / Brunecker Straße bis zur U-Bahn-Station Bauernfeindstraße“. Beschlossen wurde, dass eine U-Bahn-Erschließung des Areals Brunecker Straße außerhalb der Weiterentwicklung des Nahverkehrsentwicklungsplans als mögliche Option beibehalten wird und im städtebaulichen Wettbewerb als Option der ÖPNV-Erschließung zusätzlich zur Straßenbahn mit genannt wird. Ferner sollte die Verlängerung der Straßenbahnlinie von der Tristanstraße als Vorgabe für den städtebaulichen Wettbewerb aufgenommen werden und eine vertiefende Planung für eine optimale Erschließung des Entwicklungsgebietes Südbahnhof mit der Straßenbahn aufgenommen werden.
Die aktuell laufenden Planungen der Straßenbahnverlängerung berücksichtigen derzeit eine baulich umsetzbare Verknüpfung mit einem möglichen nachzurüstenden U-Bahnhof. Im Falle einer Nutzen-Kosten-Analyse ist zu erwarten, dass der volkswirtschaftliche Schaden durch die Reisezeitverlängerung für die bestehenden Fahrgäste der U1 (rund 41.000 Personen im Querschnitt Hasenbuck – Bauernfeindstraße), höher ist als der Nutzen durch die zu gewinnenden Fahrgäste. Da eine Förderfähigkeit nach den bisherigen Regularien nicht zu erwarten ist, müsste der U-Bahnhof mit Eigenmitteln hergestellt werden. Eine Finanzierung für diesen U-Bahnhof im Zuge des Ausbaus des Universitätsgeländes konnte vom Freistaat nicht in Aussicht gestellt werden.

U-Bahn Südstadt:

Die Frage, ob eine U-Bahn in der Südstadt verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll sein könnte, wurde im NVEP 2025+ geprüft (ab 02/2009 in den Planfällen B1 „U-Tram mit U4 Ost“ und B2 „U-Bahn und Tram Ausbau“). Da der Bau einer U-Bahn in der Südstadt sehr teuer wäre, wurde sie bereits in einer frühen Untersuchungsphase des NVEP ausgeschlossen. Untersucht wurde eine U-Bahn „Thon - Plärrer - Aufseßplatz – Zabo“ (U4). Im Ergebnis zeigte sich zwar eine hohe Verkehrsnachfrage, aber laut des Gutachters unter dem Niveau einer U-Bahn. Der Verkehrsausschuss ist den Empfehlungen des Gutachters gefolgt und hat am 08.07.2010 einstimmig beschlossen, eine weitere Untersuchung einer Schienenverbindung nach Zerzabelshof (Zabo) als U-Tram (Unterpflasterstraßenbahn) oder Tram im Planfall C weiter zu verfolgen.

Im Planfall C2 wurde eine U-Tram ab Plärrer geprüft. Die U-Tram würde ebenfalls akzeptable Fahrgastzahlen bringen, die aber weiterhin unterhalb eines U-Bahnniveaus liegen (untersuchungsbegleitender Arbeitskreis vom 05.10.2010). Dennoch wurde dies in der nächsten Planungsstufe im Planfall D2 berücksichtigt. Trotz deutlich geringerer Kosten brachte auch diese Variante einer unterirdischen Bahn kein positives Bewertungsergebnis. Mit Beschluss des Verkehrsausschusses vom 07.07.2011 wurde der Planfall D2 und damit die U-Tram deshalb nicht weiterverfolgt.
Für den Korridor der sog. U4 Ost, vom Hauptbahnhof nach Zerzabelshof, wurde im gültigen Nahverkehrsplan Nürnberg 2017 (NVP) unter der Maßnahme „Durchbindung Linie 44 / 56 (Klinikum Süd / IKEA)“ darauf hingewiesen, dass aufgrund des bereits dichten Taktangebotes der Buslinien 43/44 (Hauptbahnhof – Zerzabelshof Mitte) der Einsatz größerer Gefäße bzw. der Wechsel des Verkehrssystems denkbar wäre. Die Prüfung von Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur wird im Rahmen der Fortschreibung des NVP 2017 (voraussichtlich bis 2022) und des Masterplans „schneller und pünktlicher ÖPNV Nürnberg“ (AfV 19.02.2020) geprüft werden.

Verlängerung Stein /Eibach (-Reichelsdorf):

Da eine U2-Verlängerung nach Stein in der Zuständigkeit des Zweckverbands Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) liegt, wurde die betrieblich zusammenhängende Flügelung der U2 ab Hohe Marter nach Stein und Richtung Eibach bisher nur getrennt bewertet.
Das in Folge der Ergebnisse des NVEP 2025+ vom Stadtrat am 14.03.2013 im Verkehrsausschluss (TOP 1 „Nahverkehrsentwicklungsplan“) beschlossene ergänzende Gutachten zur U-Bahn nach Eibach / Reichelsdorf kam zu einem negativen Ergebnis (AfV vom 16.07.2015 TOP 1 „Voruntersuchung zur Erweiterung des U-Bahnnetzes“).
Auch die vom ZVGN beauftragten Abschätzungen zu einer U2 nach Stein in 2013 und 2016 ließen unter den bisher gültigen Fördervoraussetzungen keinen positiven Nutzen-Kosten-Indikator erwarten.
Im Rahmen der „Intermodalen Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein und des Nürnberger Südwestens“ (AfV-Beschluss vom 18.07.2019) sollen die Varianten gesamtheitlich von einem Gutachterbüro bewertet werden. Aufgrund der Modifizierung der Standardisierten Bewertung könnte eine Neubewertung der beiden U-Bahnäste zeitnah erfolgversprechend sein.

Ö 1

BAUREFERAT
22. DEZ. 2017 Nr. A109/17
1 Zur Kts. UB
2 z.w.V. X
3 Kenntnisnahme
5 Termin:
ø Kopie Vpl

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

per Fax

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
05. DEZ. 2017
VI Zur Kts.
VAG 2 z.w.V. Antrag zur Unterschrift vorlegen
Kru

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

mk / 04.12.2017
Krieglstein / Thiel

U-Bahnbauamt
b.R. 29. Dez. 2017 4Q
Nr. SN
H /2 /3 /EV Sekr.
Antrags-Nummer: 240 / 2017
bereits 1x im Amt, Nr. 48 v. 14.12.

Zukunft des Nürnberger U-Bahn-Netzes

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit dem Abschluss der Arbeiten an der U-Bahnlinie nach Gebersdorf wird im Jahr 2025 der bisher geplante Ausbau des Nürnberger U-Bahn-Netzes abgeschlossen sein.

Seit den Planungen für diesen derzeit letzten Ast haben sich in Nürnberg Einwohnerzahl und Pendlerbewegungen deutlich gesteigert. Zahlreiche neue Wohnbauprojekte, Nachverdichtung und die Planungen für ganze neue Stadtteile zeigen, dass unsere Stadt wächst. Dieses Wachstum zieht auch den Bedarf an Verkehrsinfrastruktur nach sich und insbesondere im ÖPNV sollte Nürnberg alles tun, um dem generell gestiegenen Bedarf sowie den neu hinzukommenden Bedarf aus den derzeitigen Plangebieten gerecht zu werden. Nur mit einem leistungsstarken Nahverkehr können wir mittel- und langfristig ein attraktives Alternativangebot zur in den letzten Jahren stetig gewachsenen Individualmotorisierung bieten.

Das Nürnberger U-Bahn-Netz ist seit Jahrzehnten das Rückgrat unseres ÖPNV und bietet die höchste Transporteffizienz aller unserer Nahverkehrsmittel. Eine weitere Stadtentwicklung ohne Berücksichtigung des Verkehrsmittels U-Bahn wäre nach Ansicht der CSU-Stadtratsfraktion fatal und hätte negative Auswirkungen auf unser künftiges Nahverkehrsangebot. Stagniert der U-Bahnbau bei gleichzeitig deutlich positiver Bevölkerungsentwicklung, verschlechtert sich zwangsläufig das Nahverkehrsangebot.

Zuletzt wurde im Nahverkehrsentwicklungsplan 2025 mögliche Streckenerweiterungen – z.B. nach Eibach – als Szenarien geprüft und dargestellt. Der im Jahr 2008 beauftragte und 2012 vorgestellte NVEP konnte dabei die Entwicklungen der letzten Jahre, das deutliche Wachstum der Bevölkerung über die Prognosen hinaus oder die Baulandentwicklung in einzelnen Gebieten nicht oder nicht ausreichend berücksichtigen. So ging das Gutachten z.B. von einer Einwohnerprognose von 505.000 für Nürnberg im Jahre 2025 aus – ein Wert, der bereits heute weit überschritten ist.

Deshalb ist es notwendig, die Erweiterung des bestehenden U-Bahn-Netzes über das Jahr 2025 hinaus zu denken und neu hinzukommende Baugebiete auf die Effektivität einer U-Bahnanbindung dort zu prüfen. So z.B. am Marienberg, wo bereits beim Bau der Flughafenlinie die Vorleistungen für eine weitere U-Bahnstation angelegt wurden. Mit zusätzlichen Wohnbauflächen Neu-Wetzendorf dürfte sich auch die Bevölkerungsdichte im Nordwesten in Bereiche entwickeln, die eine U-Bahnanbindung prüfenswert machen.

Insbesondere auch für das Gebiet der zu erwartenden Uni-Entwicklung auf dem ehemaligen Südbahnhof-Areal bietet sich die Anbindung mittels U-Bahn an und ist nach Ansicht der CSU-Stadtratsfraktion bei einer angestrebten Zahl von 7000 Studierenden geradezu unerlässlich, um die notwendige Transportleistung zu gewährleisten.

Neben der Anbindung neuer Entwicklungsgebiete sollte auch die Entlastung bestehender Verbindungen geprüft werden. So ist der Streckenabschnitt Plärrer – Hauptbahnhof der am meisten belastete Teil des Netzes und wird keinen weiteren Anstieg der Fahrgäste verkraften. Eine zusätzliche Anbindung der Südstadt über einen eigenen Ast zum Plärrer würde die bisher einzige Möglichkeit aus der Südstadt (Aufseßplatz – Hauptbahnhof – Plärrer) ergänzen und entlasten. Denkt man eine solche Linie sinnvoll weiter, würde man im Osten z.B. eine Meistersingerhalle bzw. einen neuen Konzertsaal hervorragend anbinden können.

Mittels Ausbau des U-Bahnnetzes ist das erklärte Ziel, den Modal Split in Nürnberg deutlich zugunsten des ÖPNV zu verändern, erreichbar.

Da Planung, Finanzierung und Bau von U-Bahnlinien eine Frage von Jahrzehnten ist und äußerst langfristig und vorausschauend betrachtet werden muss, sollten Verwaltung und Stadtrat die Weiterentwicklung unseres wichtigsten Nahverkehrsmittels zeitnah und umfassend betrachten und diskutieren.

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

Antrag:

Die Verwaltung stellt den aktuellen Stand des U-Bahn-Netzes in baulicher und betriebstechnischer Hinsicht dar.

In Abstimmung mit der VAG werden die bisherige Entwicklung der Nutzungszahlen bezogen auf Streckenabschnitte sowie Prognosen für die kommenden 10 Jahre aufgezeigt.

Das U-Bahn-Bauamt stellt seine derzeitigen Planungen und Vorplanungen für eine mögliche Erweiterung bzw. einen Ausbau des bestehenden Netzes vor. Dabei wird insbesondere eine mögliche U-Bahn-Erschließung folgender Gebiete berücksichtigt:

- Wetzendorf / Thon
- Marienberg
- Hasenbuck / Südbahnhof-Areal
- Südstadt

Die aktuellen Möglichkeiten zur GVFG-Finanzierung einer U-Bahnerweiterung werden dargestellt. Es wird durch die Verwaltung / UB aufgezeigt, welchen Nutzen die Streckenerweiterungen im Rahmen einer Standardisierten Bewertung (inkl. Machbarkeitsstudie) aufweisen. Das U-Bahnbauamt liefert auf der Kostenseite eine Schätzung, um beurteilen zu können, ob ein erforderlicher Nutzen-Kosten-Indikator über 1,0 erzielt werden kann, oder ob die Maßnahmen derzeit an den aktuellen Förderbedingungen scheitern würden.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Fraktionsvorsitzender

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

U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus

Rathaus
90403 Nürnberg

Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 1

Kopie für Hrn. Haertke

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

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

BAUREFERAT
- 2. AUG. 2018 Nr. A-76
1 Zur Kts | 3 [illegible]
2 z.w.V. | 4 [illegible] zur Unterschrift vorlegen | 5 Termin:
U3

Nürnberg, 26. Juli 2018
Brehm/Bieswanger

Antrags-Nummer:
164 / 2018

Verlängerung der U3 nach Wetzendorf

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zwischen Forchheimer und Schleswiger Straße entsteht in Wetzendorf bzw. Thon ein neues großes Wohngebiet. Dieses sollte bestmöglich an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden.

Die Straßenbahnlinie 4 ist fußläufig relativ weit entfernt, die Buserschließung bedient nur einen Teil der Mobilitätsbedürfnisse und Fahrziele.

Vor diesem Hintergrund erscheint es zielführend, eine Verlängerung der U3 vom Nordwestring Richtung Wetzendorf zu untersuchen und diese auf Förderfähigkeit zu prüfen. Die Trasse ist so zu planen, dass eine Verknüpfung mit einer durchgebundenen Gräfenbergbahn möglich wäre.

Vor diesem Hintergrund stellt die SPD-Stadtratsfraktion folgenden

Antrag:

Die Verwaltung gibt eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der U3 Richtung Wetzendorf in Auftrag.

Mit freundlichen Grüßen

T. Brehm

Thorsten Brehm
Stv. Fraktionsvorsitzender

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Erweiterung U-Bahn-Netz Nürnberg

Prüfung der Aussicht auf Förderwürdigkeit

Kurzbericht

Inhaltsverzeichnis

1	**Zielsetzung und Untersuchungsansatz**	**3**
2	**Untersuchungsgebiet und Verkehrszelleneinteilung**	**4**
3	**Ohnefall**	**7**
3.1	Strukturprognose und Verkehrserzeugung Entwicklungsgebiete	7
3.2	Verkehrsangebote	10
3.3	Umlegung Verkehrsnachfrage im Ohnefall	11
4	**Mitfall Wetzendorf**	**12**
4.1	Infrastrukturausbau	12
4.2	Angebotskonzept	14
4.3	Verkehrsnachfragewirkungen	15
4.4	Umlegung Verkehrsnachfrage ÖPNV	16
4.5	Bewertung	18
5	**Mitfall Marienberg**	**21**
5.1	Infrastrukturausbau	21
5.2	Angebotskonzept	23
5.3	Verkehrsnachfragewirkungen	24
5.4	Umlegung Verkehrsnachfrage ÖPNV	25
5.5	Bewertung	26
5.6	Abschätzung der erforderlichen Siedlungsdichte	29
6	**Zusammenfassung**	**31**

1 Zielsetzung und Untersuchungsansatz

Aktuell werden in Nürnberg zwei kleinräumige Ausbau-Maßnahmen für das U-Bahn-System diskutiert:

- Verlängerung der U3 über den Nordwestring hinaus in das Entwicklungsgebiet Wetzendorf
- Zusätzliche U-Bahn-Station Marienberg auf der U2 zwischen Ziegelstein und Flughafen

Wetzendorf ist ein geplantes neues Wohngebiet im Nordwesten von Nürnberg. Der Bebauungsplan für das ca. 41 ha große Gebiet sieht eine Besiedlung mit insgesamt etwa 5.900 Einwohnern und Beschäftigten vor. Durch eine 1,2 km lange Verlängerung der U-Bahn über den Nordwestring hinaus bis in das neue Wohngebiet ließe sich dieses an den hochwertigen ÖPNV in Nürnberg anbinden.

Marienberg ist eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Nürnberger Norden. Vorgesehen ist ein Mischgebiet mit Wohn- und Büronutzung. Am bestehenden U-Bahn-Tunnel sind bereits Vorsorgemaßnahmen für die Errichtung einer neuen Station in diesem Bereich getroffen.

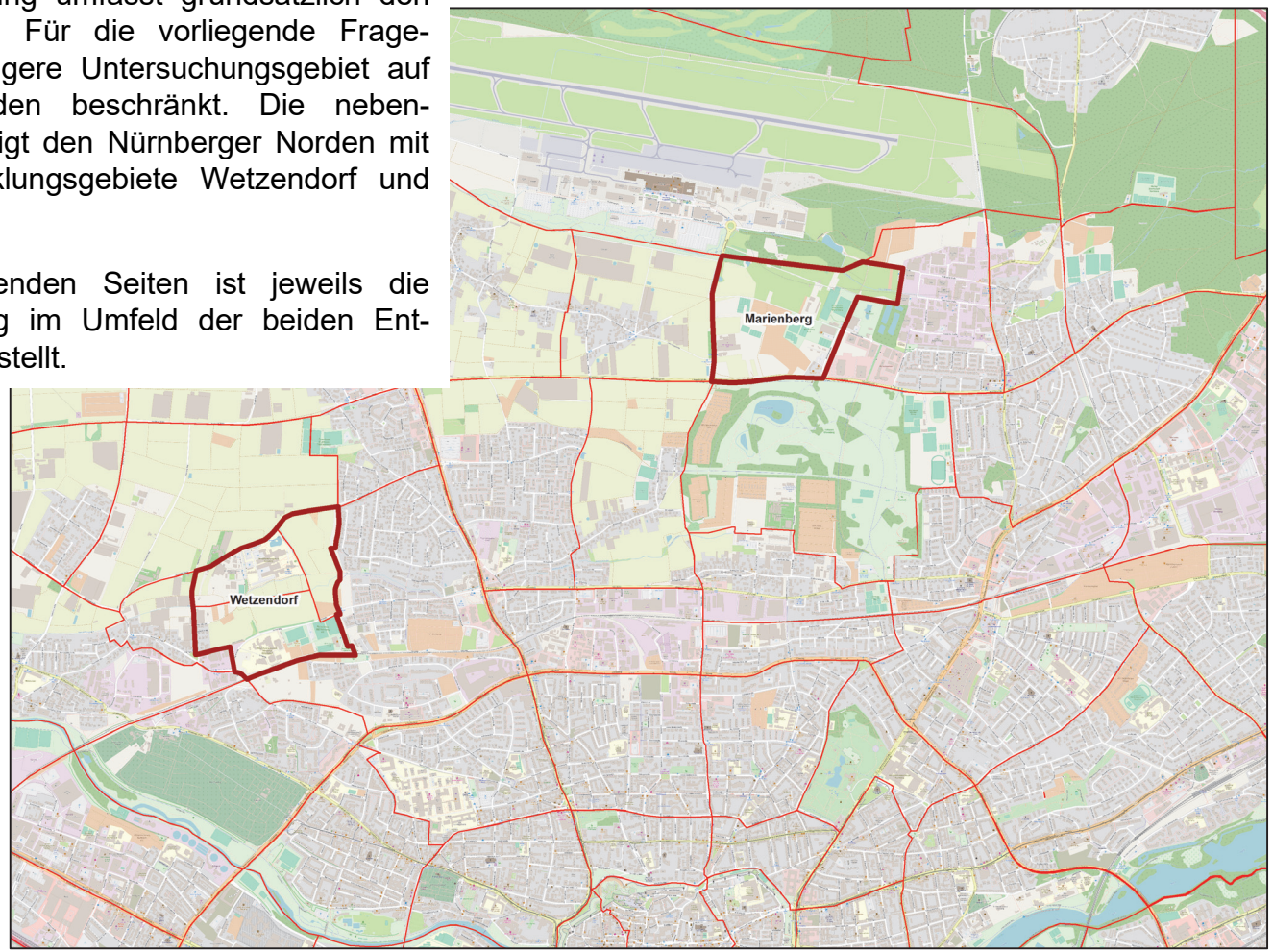
Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sollte geprüft werden, ob für diese beiden Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Indikator gerechnet werden kann, der die Förderwürdigkeit nach dem GVFG-Bundesprogramm ermöglichen würde. Die Studie wurde vom U-Bahn-Bauamt der Stadt Nürnberg beauftragt und neben dem Auftraggeber zusätzlich durch das Verkehrsplanungsamt, das Stadtplanungsamt und die VAG Nürnberg fachlich begleitet. Die vorliegenden Ergebnisse besitzen den Charakter einer groben Machbarkeitsuntersuchung und stellen somit keine Standardisierte Bewertung als Grundlage eines Förderantrags dar.

Für die Zwecke der Untersuchung wurde es als ausreichend erachtet, auf eine beim Auftragnehmer Intraplan vorliegende verkehrsmodellseitige Datengrundlage aufzubauen, die für die Bewertungen der U3-Verlängerungen und die Straßenbahn am Wegfeld erstellt wurde. Was die Linienführung der neuen Infrastruktur nach Wetzendorf, die erforderlichen Investitionen für beide Maßnahmen sowie die Bedienungsangebote ÖPNV im Mitfall angeht, wurden teilweise vereinfachende Annahmen getroffen, da im Stadium der Machbarkeitsstudie nicht alle Fragestellungen abschließend geklärt werden konnten. Derartige z. T. aufwendigen Untersuchungen sollten im Anschluss an die vorliegende Studie durchgeführt werden, wenn Aussicht besteht, dass die Maßnahmen auch eine Chance auf Förderung besitzen.

2 Untersuchungsgebiet und Verkehrszelleneinteilung

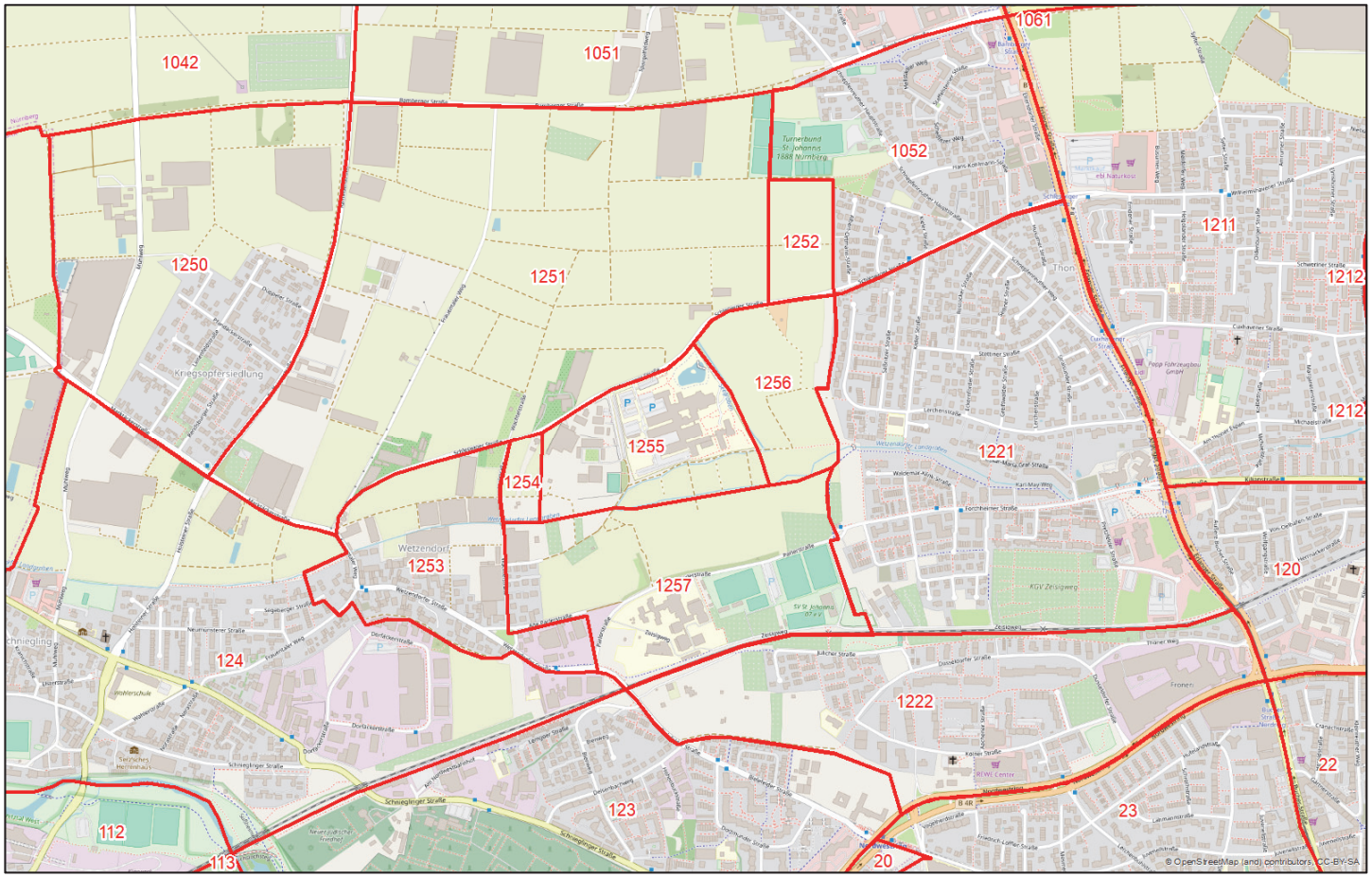
Die Verkehrsmodellierung umfasst grundsätzlich den gesamten VGN-Raum. Für die vorliegende Fragestellung wurde das engere Untersuchungsgebiet auf den Nürnberger Norden beschränkt. Die nebenstehende Abbildung zeigt den Nürnberger Norden mit der Lage der Entwicklungsgebiete Wetzendorf und Marienberg.

Auf den beiden folgenden Seiten ist jeweils die Verkehrszelleneinteilung im Umfeld der beiden Entwicklungsgebiete dargestellt.



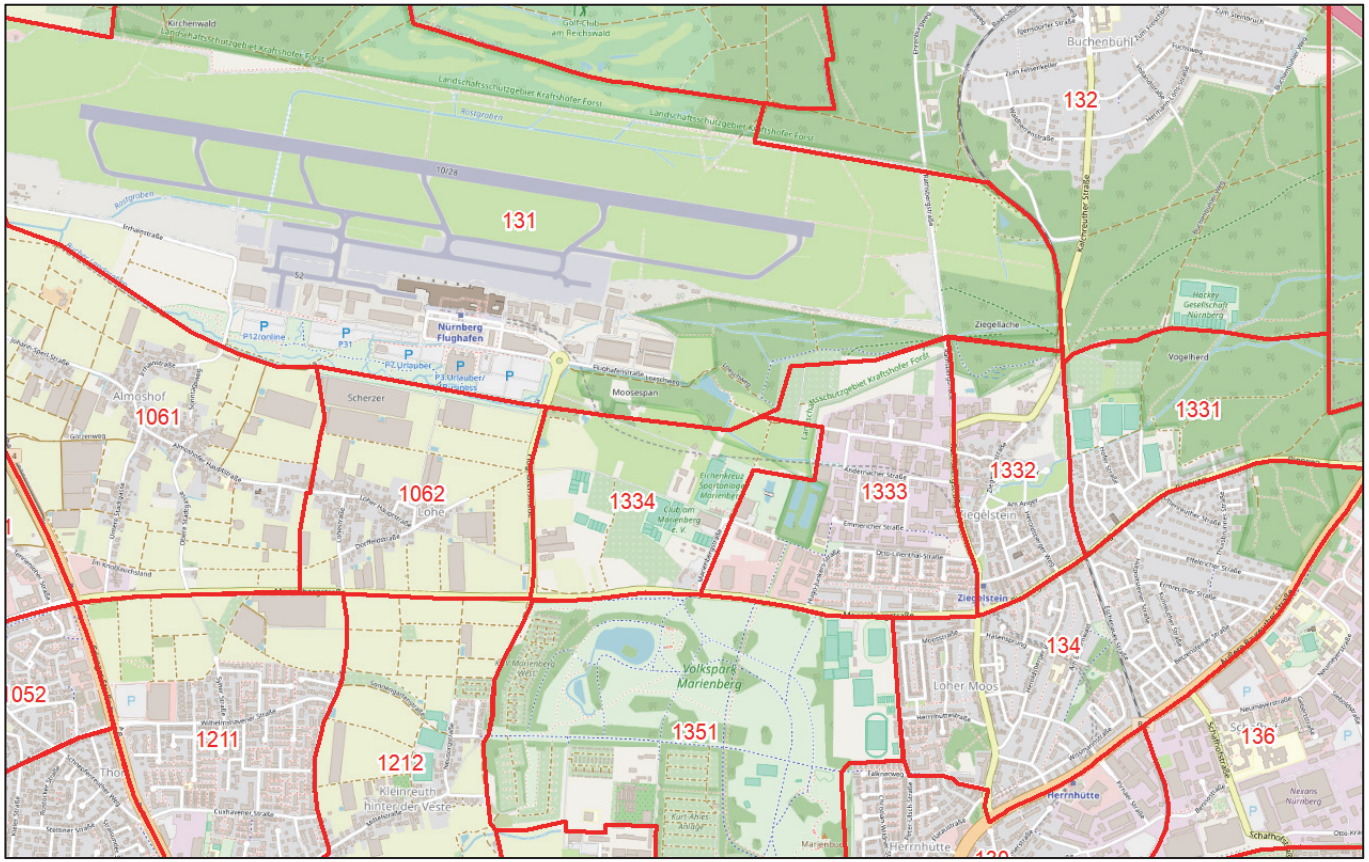
2 Untersuchungsgebiet und Verkehrszelleneinteilung

Verkehrszelleneinteilung Wetzendorf



2 Untersuchungsgebiet und Verkehrszelleneinteilung

Verkehrszelleneinteilung Marienberg



3 Ohnefall

3.1 Strukturprognose und Verkehrserzeugung Entwicklungsgebiete

Prognosehorizont ist das Jahr 2030. Hierfür lagen aus anderen Untersuchungen (z. B. StUB) Strukturdatenprognosen auf Ebene Verkehrszellen für das Nürnberger Stadtgebiet vor.

Für die Entwicklungsgebiete Wetzendorf und Marienberg wurden diese Strukturdaten auf der Grundlage von Informationen der Stadt Nürnberg aktualisiert. Im Bereich Wetzendorf basieren die Strukturprognosen

- auf dem Bebauungsplan 4649 „Schnepfenreuth SW“ für die Verkehrszelle 1252 (Mittelwert aus den Varianten „Anger“ und „Grüne Mitte“) und
- für das eigentliche Entwicklungsgebiet Wetzendorf (B-Plan 4641) auf dem Rahmenplan Stand 15.04.2018).

Im Bereich Marienberg lagen noch keine qualifizierten Angaben zur vorgesehenen Bebauungsdichte vor. Auf Anregung der VAG wird eine Maximalvariante mit ca. 9.000 Einwohnern und Beschäftigten angenommen. Bei einer etwa hälftigen Verteilung auf Einwohner und Beschäftigte würde das U-Bahnnetz nach Einschätzung der VAG nicht überlastet.

Die den Berechnungen zugrunde gelegten Strukturdaten sind in nebenstehender Tabelle dargestellt.

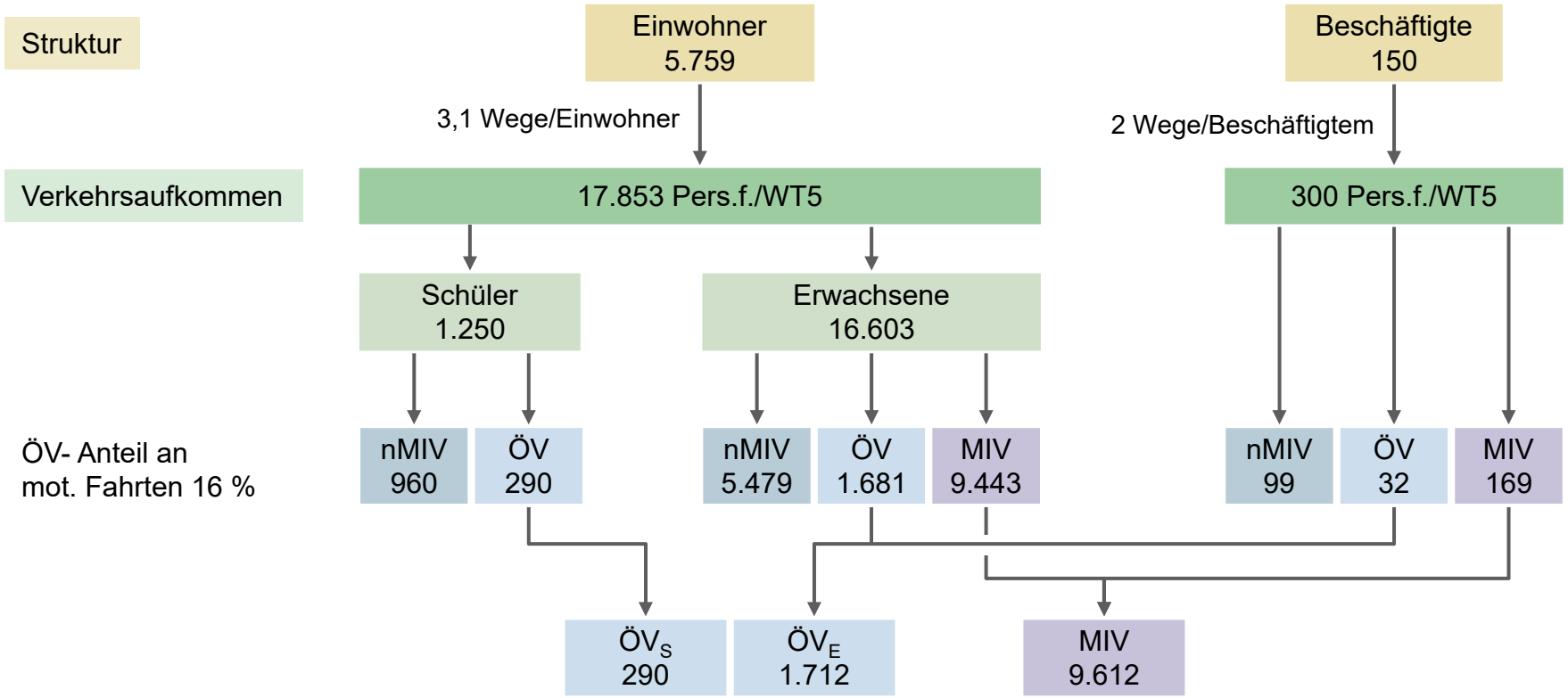
Die Verkehrsnachfrage im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der beiden Entwicklungsgebiete wurde neu erzeugt, verteilt und auf die Modi ÖPNV und MIV aufgeteilt. Die Vorgehensweise ist auf den folgenden zwei Folien dargestellt.

Verkehrszelle/ Entwicklungsgebiet		Einwohner	Beschäftigte
1252	B-Plan 4649	1.018	
1254	Teilbereich C	252	
1256	Teilbereich B	895	
1257	Teilbereich A	3.594	150
Summe Wetzendorf		**5.759**	**150**
1334	Marienberg	4.500	4.500
Summe Marienberg		**4.500**	**4.500**

3 Ohnefall

3.1 Strukturprognose und Verkehrserzeugung Entwicklungsgebiete

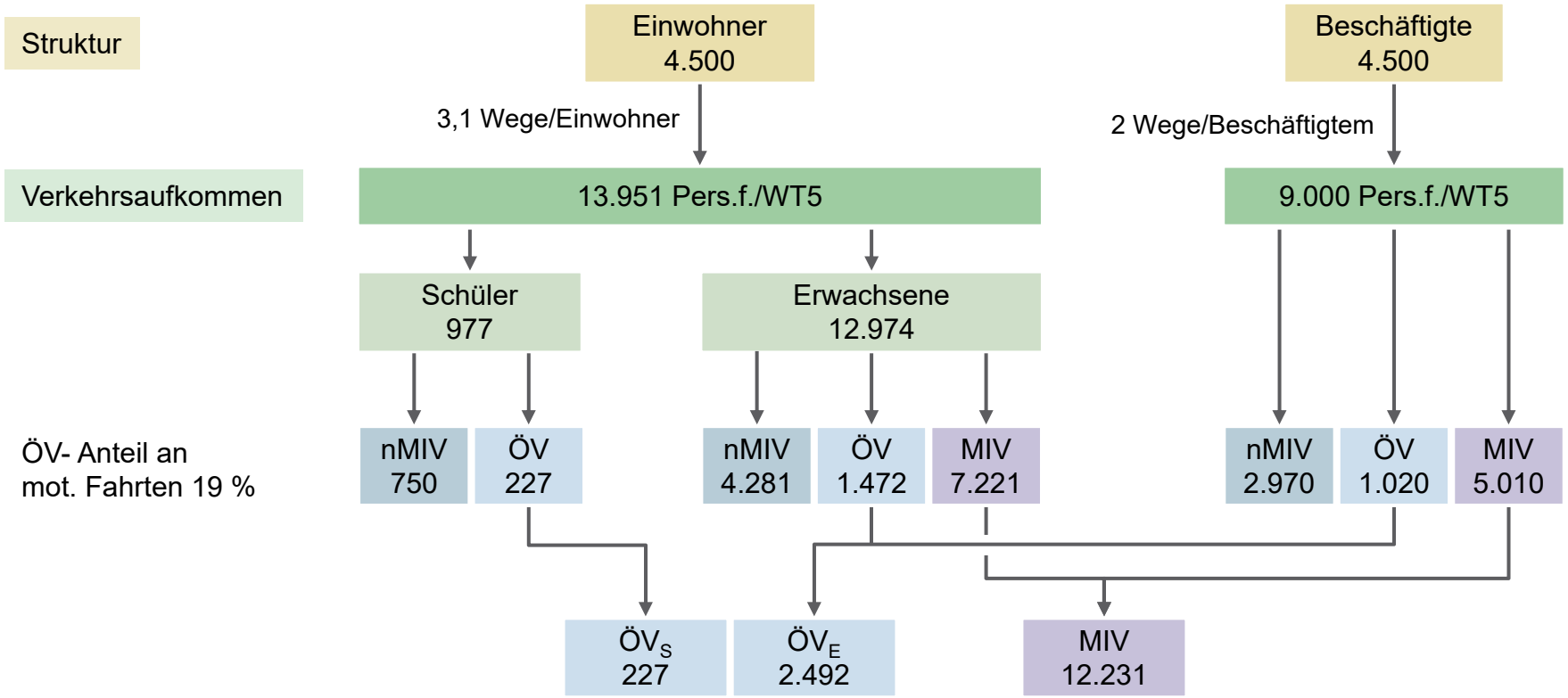
Entwicklungsgebiet Wetzendorf



3 Ohnefall

3.1 Strukturprognose und Verkehrserzeugung Entwicklungsgebiete

Entwicklungsgebiet Marienberg



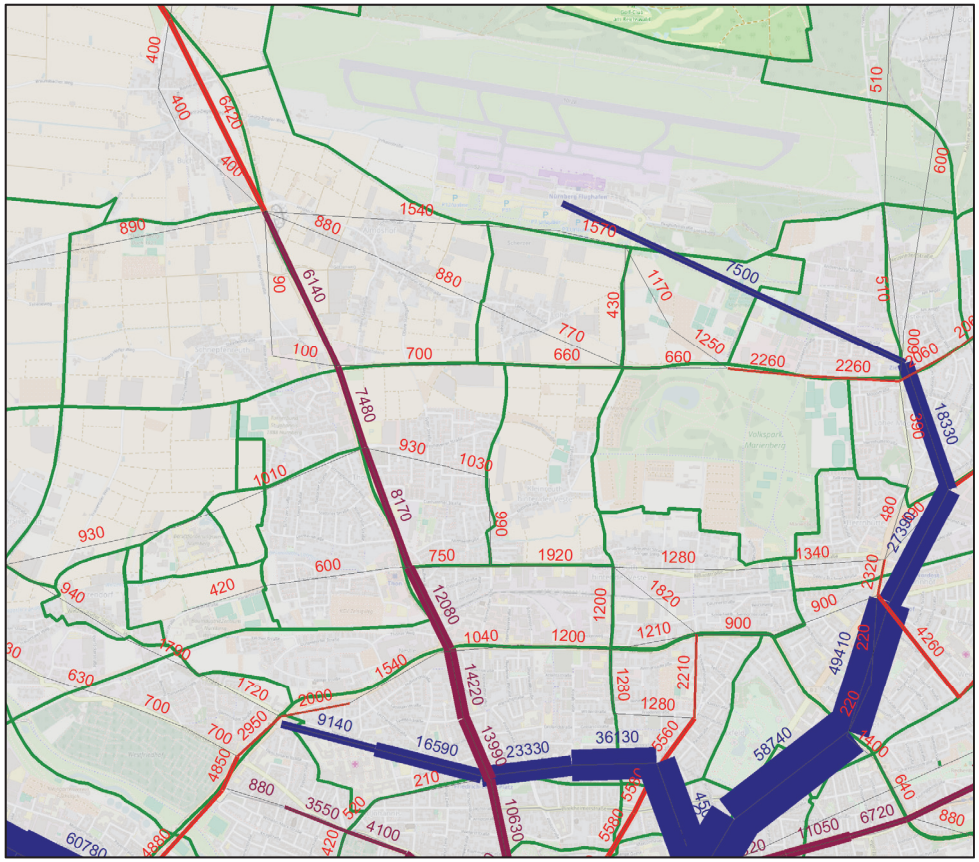
Für Wetzendorf wird auch mit Besiedlung grundsätzlich eine randseitige ÖPNV-Erschließung für ausreichend erachtet. Lediglich auf der Buslinie 47 wird die heute am Ostrand des Entwicklungsgebiets liegende Endhaltestelle Forchheimer Straße über die Parlerstraße 300 m nach Westen in das Entwicklungsgebiet verlegt.

Zur ÖPNV-Erschließung von Marienberg wird die Buslinie 30 durch das Entwicklungsgebiet geführt. Dies bedeutet nach Auskunft der VAG Nürnberg keine Fahrzeitverlängerung und nur vernachlässigbare Auswirkungen auf die Betriebsleistungen. Damit wird das neue Entwicklungsgebiet auch im Ohnefall durch den ÖPNV zentral erschlossen.

3 Ohnefall

3.3 Umlegung Verkehrsnachfrage im Ohnefall

Die Verkehrsnachfrage ÖPNV wurde auf das ÖPNV-Netz des Ohnefalls umgelegt. Die daraus resultierenden Querschnittsbelastungen sind in der nebenstehenden Abbildung dargestellt.



Querschnittsbelastungen ÖPNV
in Personenfahrten/Werktag
Summe beide Richtungen

4 Mitfall Wetzendorf

4.1 Infrastrukturausbau

Für die U-Bahn-Verlängerung nach Wetzendorf wurden vom U-Bahn-Bauamt verschiedene Trassierungen und Lagen der Endhaltestelle Wetzendorf entwickelt (siehe nebenstehende Abbildungen). In Variante 1 ist die Endhaltestelle an dem geplanten Stadtteilzentrum angeordnet. Dafür ist die Erschließungswirkung des Entwicklungsgebiets mit der Lage der Endhaltestelle in Variante 2 besser gewährleistet. Für die Verkehrsmodellierung wurde keine Entscheidung für eine Variante getroffen, sondern mit vergleichsweise optimistischen Zugangszeiten gerechnet.

In diesem Zusammenhang wurden auch Varianten diskutiert, die eine Weiterführung der U-Bahn Richtung Westen ermöglicht hätten. Nach Auskunft des U-Bahn-Bauamts hätte dies wegen der Abstellanlagen hinter der Station Nordwestring zu eine Lage der Haltestelle außerhalb des Entwicklungsgebiets geführt. Entsprechend wurde dies nicht weiter verfolgt.

Auch eine Endhaltestelle zur Verknüpfung mit der Ringbahn wurde nicht weiterverfolgt, da diese keine angemessene Erschließung des Entwicklungsgebiets ermöglicht hätte und die Verkehrspotenziale einer Verknüpfung als nicht erheblich angesehen wurden. Schließlich ist die Ringbahn bereits mit der U2 am Nordostbahnhof und der Linie 5 verknüpft.



4 Mitfall Wetzendorf

4.1 Infrastrukturausbau

Die Investitionen für die knapp 1,2 km lange U-Bahn-Strecke nach Wetzendorf und die zusätzliche Endstation wurden mit Hilfe von spezifischen Kostenansätzen abgeschätzt, die auf Erfahrungswerten aus der U-Bahn-Verlängerung U3 nach Gebersdorf abgeleitet wurden. Insgesamt ergeben sich Investitionen von ca. 70 Mio. € (inkl. 10 % Planungskosten).

31

Abschnitt	Strecke [km]	Bahnhöfe	Kosten Strecke (39 Mio./km)	Kosten Bahnhöfe (21 Mio./Bf)	**Kosten [Mio. €]**
Nordwestring – Wetzendorf	1,180	1	46,02	21	**67,02**
Abzug bereits enthaltener Planungskosten (5 %)					**63,67**
Planungskosten Standardisierte Bewertung (10 %)					**6,37**
Ergebnis					**70,04**

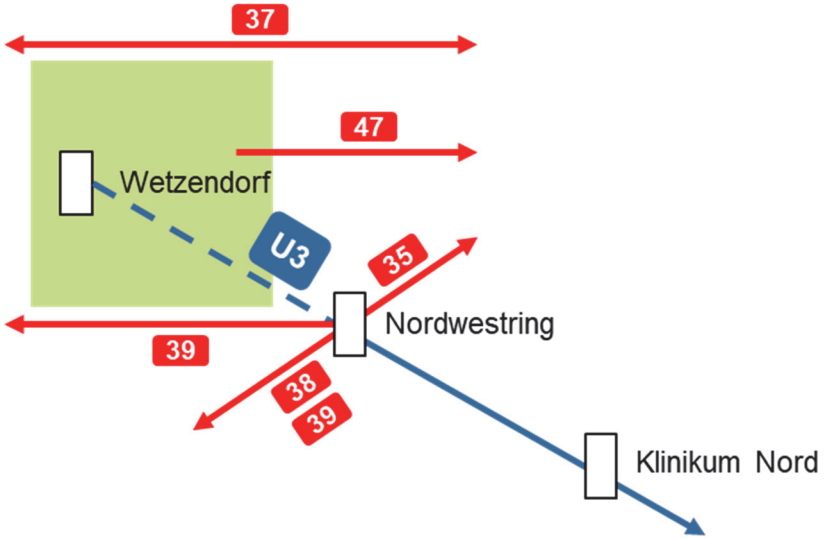
4 Mitfall Wetzendorf

4.2 Angebotskonzept

Im Mitfall Wetzendorf wird die U-Bahn-Linie U3 mit allen Fahrten nach Wetzendorf verlängert. Die Fahrzeit beträgt 2 Minuten. Die Busangebote bleiben gegenüber dem Ohnefall unverändert. Die Bedienungsangebote U-Bahn umfassen:

– HVZ 3⅓-Minuten-Takt

– Fahrtenpaare
  - Mo-Fr 321
  - Samstag 192
  - Sonn- und Feiertag 120



4 Mitfall Wetzendorf

4.3 Verkehrsnachfragewirkungen

Die Verkehrsnachfragewirkungen wurden entsprechend den Vorgaben des Standardisierten Bewertungsverfahrens (Version 2016) ermittelt.

Reisezeitdifferenzen (abgemindert)

Segment	h/Jahr
Verlagerter und verbliebener Verkehr	-79.694
Induzierter Verkehr	-9.159
Gesamt	-88.853

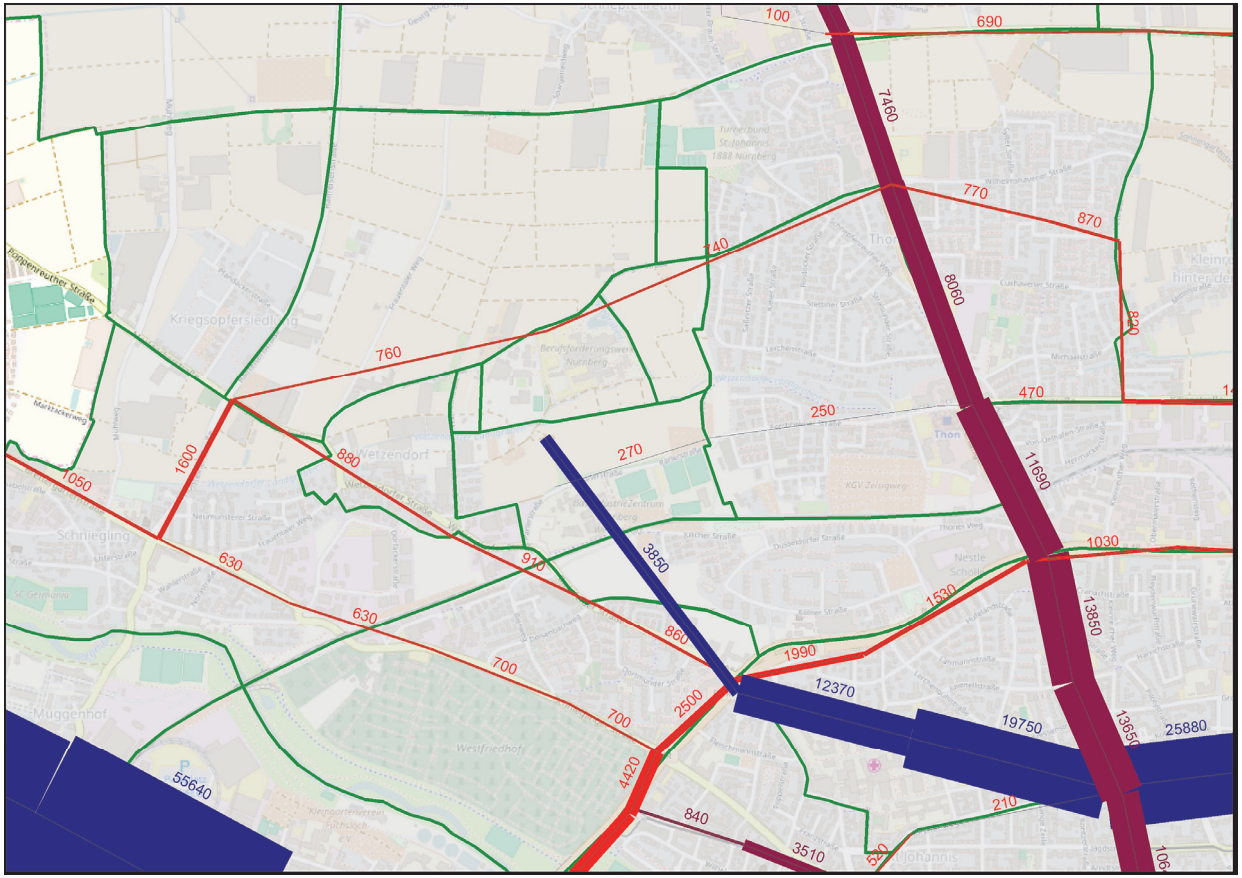
Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

Segment	Wirkung		
Verlagerter Verkehr	Aufkommen	[Bef. P / Werktag]	1.430
	Leistung	[Pkm / Werktag]	6.436
	Pkw-Besetzungsgrad	[Pkm / Pkw-km]	1,3
	Pkw-Fahrleistung	[Pkw-km / Werktag]	-4.950
Induzierter Verkehr	Aufkommen ÖPNV	[Bef. P / Werktag]	416
	Leistung ÖPNV	[Pkm / Werktag]	2.636

4 Mitfall Wetzendorf

4.4 Umlegung Verkehrsnachfrage ÖPNV

Die Umlegung der Verkehrsnachfrage auf das ÖPNV-Netz ergab eine Belastung des Verlängerungsabschnitts mit knapp 4.000 Personenfahrten je Werktag.

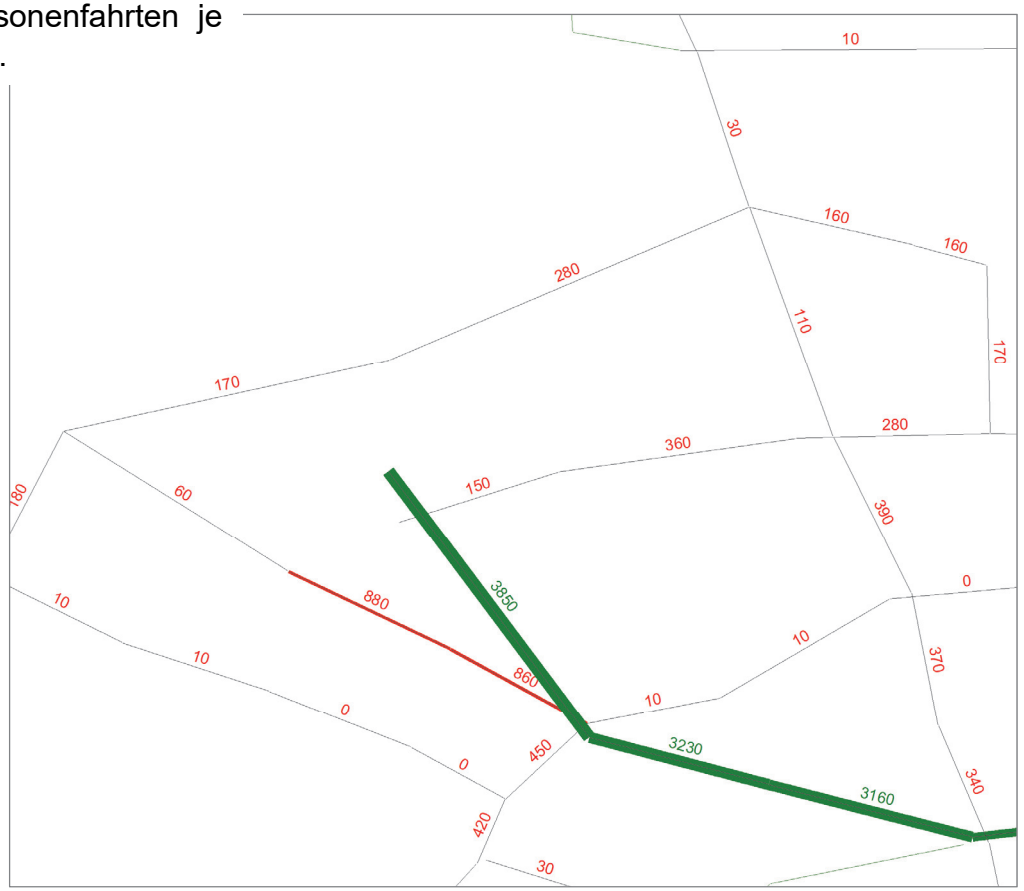


Querschnittsbelastungen ÖPNV
in Personenfahrten/Werktag
Summe beide Richtungen

4 Mitfall Wetzendorf

4.4 Umlegung Verkehrsnachfrage ÖPNV

Es werden keine nennenswerten Routenverlagerungen ÖPNV prognostiziert. Die Verkehrsnachfrage auf dem dimensionierungskritischen Abschnitt Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese steigt um 1.900 Personenfahrten je Werktag (Summe beide Richtungen) an.



Differenz der Querschnittsbelastungen ÖPNV zwischen Mit- und Ohnefall (Zunahme grün, Abnahme rot) in Personenfahrten/Werktag Summe beide Richtungen

4 Mitfall Wetzendorf

4.5 Bewertung

Zur Ermittlung von Kapitaldienst und Unterhaltungskosten Infrastruktur wurde die gleiche Aufteilung der Investitionen auf Anlagenteile unterstellt wie bei der U3-Verlängerung nach Gebersdorf.

Gesamtinvestitionen (inkl. 10 % Planungs- und Vorbereitungskosten)	**70. 035,8 T€**
Kapitaldienst	2.313,8 T€
Unterhaltungskosten	335,4 T€
Vorhaltungskosten	**2.649,2 T€**

36

4 Mitfall Wetzendorf

4.5 Bewertung

Für die Bedienung des Verlängerungsabschnitts ist ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf erforderlich, der aus Kapazitätsgründen in der HVZ als Langzug geführt werden muss.

		U-Bahn
Saldo Fahrplanleistung	[Tsd. Fp-km/Jahr]	232,7
Saldo Fahrzeugbedarf	[Fzg. ohne Reserve]	2
Saldo Umlaufstunden	[Tsd. h/Jahr]	5,4

37

Kostenart	**U-Bahn**
Kapitaldienst Fahrzeuge	+622,6 T€
Unterhaltungskosten Fahrzeuge	+436,9 T€
Energiekosten	+277,0 T€
Personalkosten	+48,6 T€
Gesamtsumme	**+1.385,1 T€**

Die Betriebskosten ÖPNV steigen gegenüber dem Ohnefall um knapp 1,4 Mio. € an

4 Mitfall Wetzendorf

4.5 Bewertung

Die verkehrlichen Wirkungen sind nicht geeignet, die zusätzlichen Kosten des ÖPNV-Betriebs und der Infrastrukturunterhaltung zu decken. Hinzu kommt, dass auch die Umweltwirkungen negativ ausfallen, weil die U-Bahn-Kapazitäten nicht ausreichend genutzt werden, um die ÖPNV-bedingten Emissionen durch Verkehrsverlagerungen auszugleichen. Somit ergibt sich selbst ohne Betrachtung der Kostenseite ein negativer Nutzen und der Nutzen-Kosten-Indikator ist kleiner als 0,0

Teilindikator in T€/Jahr	**T€/Jahr**
Reisezeitdifferenzen ÖPNV	+565,8
Saldo Pkw-Betriebskosten	+326,7
Nutzen neue Mobilitätsmöglichkeiten	+195,6
Saldo ÖPNV-Betriebskosten	-1.385,1
Unterhaltungskosten Infrastruktur	-335,4
Saldo Unfallschäden	+80,1
Saldo CO_2-Emissionen	-114,1
Emissionsschäden Schadstoffe	-16,1
Summe Nutzen	**-682,5**
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur des ÖPNV	+2.313,8
Differenz der Nutzen und Kosten	-2.996,3
Nutzen-Kosten-Indikator	**-0,29**

5 Mitfall Marienberg

5.1 Infrastrukturausbau

Das vorgesehene Entwicklungsgebiet Marienberg wird bereits heute von der U-Bahn zum Flughafen unterquert. Der Tunnel wurde an der Stelle einer möglichen Station „Marienberg“ im Zuge des Baus als Vorsorgemaßnahme für die Anordnung eines Bahnsteigs aufgeweitet. Nebenstehende Abbildung zeigt die bestehende Trasse der U-Bahn sowie die Lage und den Einzugsbereich der neuen Station Marienberg.

Die Kosten für den Infrastrukturausbau wurden vom U-Bahn-Bauamt zugeliefert. Die Kostenschätzung beruht auf folgenden Erkenntnissen:

- Der zusätzliche Halt Marienberg ist bei einem 10‘-Takt zwischen Ziegelstein und Flughafen ohne zusätzliche 2-gleisige Abschnitte möglich, erfordert aber eine überschlagene Wende am Flughafen.
- Der zusätzliche Halt Marienberg ist mit Einschränkungen (Fahrzeugeinsatz) auch ohne Anpassung der Energieversorgung möglich. Diese Einschränkungen bestehen aber auch ohne den zusätzlichen Halt, so dass die Anpassung der Energieversorgung nicht dem zusätzlichen Halt anzulasten ist.



5 Mitfall Marienberg

5.1 Infrastrukturausbau

Die Investitionen für die neue Station Marienberg beinhalten Rohbauarbeiten und die Stationsausrüstung. Die Rohbauarbeiten wurde auf der Grundlage aktueller Submissionsergebnisse für die U-Bahn-Verlängerung nach Gebersdorf mit dem Preisstand 2019 abgeschätzt. Den Kostenschätzungen der Stationsausrüstung liegen die Kostenermittlungen aus dem Förderantrag für diese Verlängerungsmaßnahme mit Preisstand 2015 zugrunde.

Die Investitionen für die Rohbauarbeiten wurden zunächst einheitlich auf den Preisstand 2015 herunter gerechnet und mit den Investitionen für die Stationsausrüstung addiert. Sie belaufen sich (ohne Planungskosten) auf 16,1 Mio. €.

40

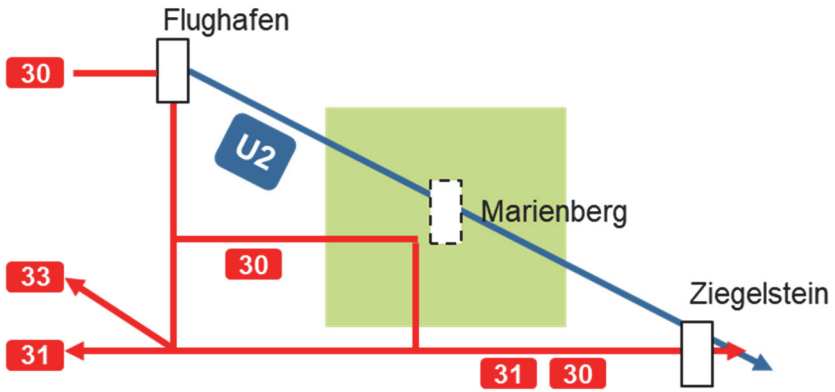
5 Mitfall Marienberg

5.2 Angebotskonzept

Im Mitfall Marienberg erhält die U-Bahn-Linie U2 einen zusätzlichen Halt in Marienberg. Die Fahrzeit verlängert sich dadurch um 1 Minute je Richtung. Die Busangebote bleiben gegenüber dem Ohnefall unverändert. Eine Verknüpfung der Buslinie 30 mit der U-Bahn an der neuen Station wurde nicht unterstellt, da aufgrund der Überschneidung der bedienten Relationen ein Umstieg an dieser Station als nicht erforderlich angesehen wurde. Die Bedienungsangebote U-Bahn umfassen:

– HVZ 10-Minuten-Takt

– Fahrtenpaare
  - Mo-Fr 123
  - Samstag 121
  - Sonn- und Feiertag 121



5 Mitfall Marienberg

5.3 Verkehrsnachfragewirkungen

Die Verkehrsnachfragewirkungen wurden entsprechend den Vorgaben des Standardisierten Bewertungsverfahrens (Version 2016) ermittelt.

Reisezeitdifferenzen (abgemindert)

Segment	**h/Jahr**
Verlagerter und verbliebener Verkehr	-93.653
Induzierter Verkehr	-7.524
Gesamt	-101.177

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

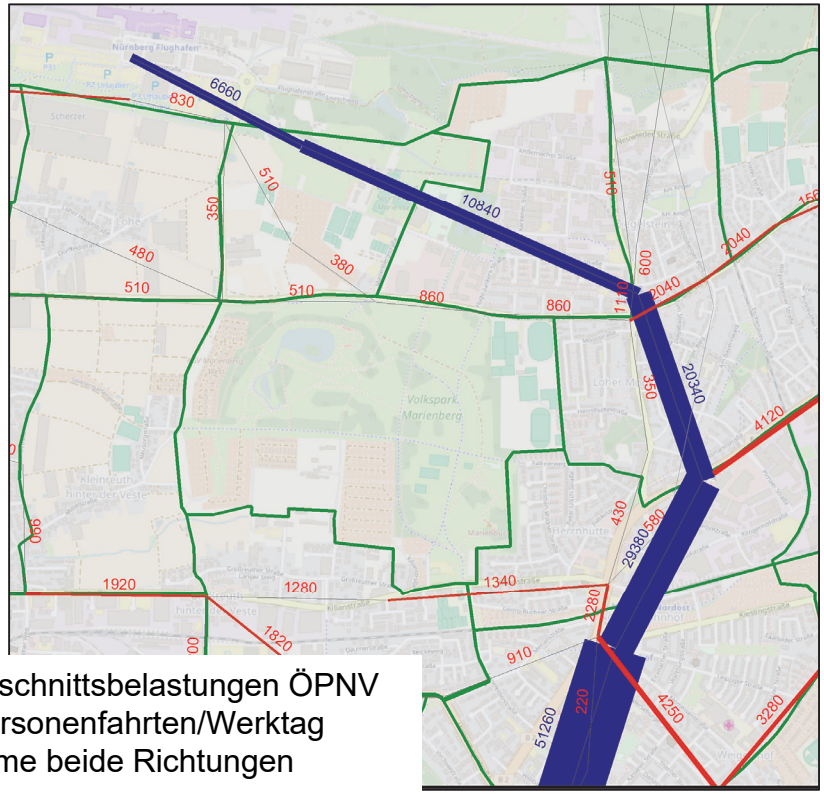
Segment	**Wirkung**		
Verlagerter Verkehr	Aufkommen	[Bef. P / Werktag]	1.190
	Leistung	[Pkm / Werktag]	-5.434
	Pkw-Besetzungsgrad	[Pkm / Pkw-km]	1,3
	Pkw-Fahrleistung	[Pkw-km / Werktag]	-4.180
Induzierter Verkehr	Aufkommen ÖPNV	[Bef. P / Werktag]	390
	Leistung ÖPNV	[Pkm / Werktag]	1.190

5 Mitfall Marienberg

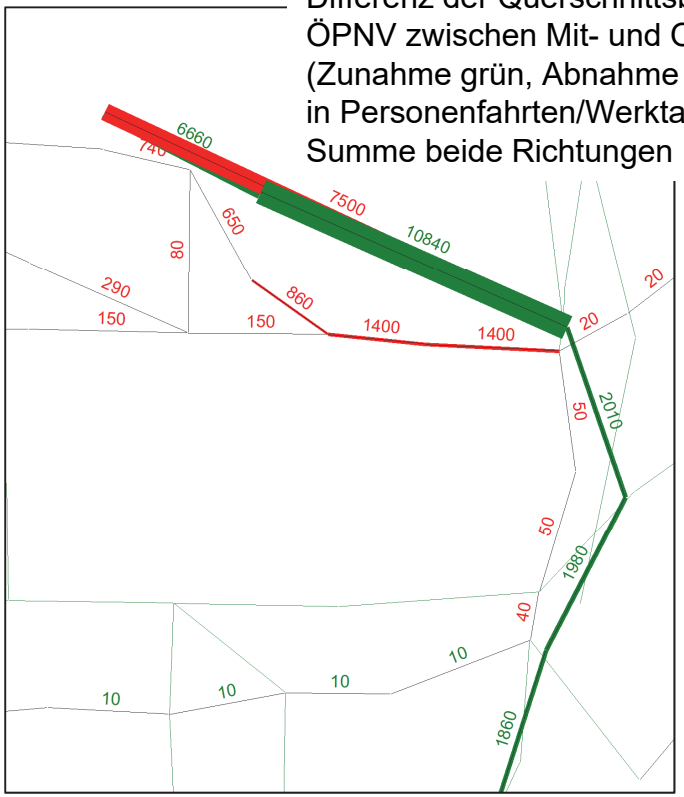
5.4 Umlegung Verkehrsnachfrage ÖPNV

Die Umlegung der Verkehrsnachfrage auf das ÖPNV-Netz ergab eine Belastung des Abschnitts zwischen der neuen Station Marienberg und Ziegelstein von knapp 11.000 Personenfahrten je Werktag.

Die Belastung steigt auf diesem Abschnitt gegenüber dem Ohnefall um ca. 2.300 Personenfahrten je Werktag an. Der kritische Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Wöhrder Wiese ist mit 1.360 Personenfahrten je Werktag zusätzlich belastet.



Querschnittsbelastungen ÖPNV
in Personenfahrten/Werktag
Summe beide Richtungen



Differenz der Querschnittsbelastungen
ÖPNV zwischen Mit- und Ohnefall
(Zunahme grün, Abnahme rot)
in Personenfahrten/Werktag
Summe beide Richtungen

43

5 Mitfall Marienberg

5.5 Bewertung

Die Investitionen für die ortsfeste Infrastruktur wurden nach den Vorgaben des Standardisierten Bewertungsverfahrens auf den Preisstand 2016 hochgerechnet. Zusammen mit die Planungskosten belaufen sie sich auf 17,9 Mio. €.

	T€	T€/Jahr
Investitionen ortsfeste Infrastruktur (Preisstand 2015)[1)]	16.094	
Investitionen ortsfeste Infrastruktur (Preisstand 2016)	16.256	
zzgl. 10 % Planungskosten	1.626	
Summe Investitionen Preisstand 2016	**17.886**	
Kapitaldienst p.a.		**504**
Unterhaltungskosten p.a.		**73**

44

5 Mitfall Marienberg

5.5 Bewertung

Die Fahrzeitverlängerung der U2 macht eine überschlagene Wende am Flughafen erforderlich und führt so zu einem zusätzlich benötigten Umlauf und einer Erhöhung der Umlaufzeit um 10 Minuten. Da die U2 aus Kapazitätsgründen als Langzug (Doppeltraktion) geführt wird, steigt der Fahrzeugbedarf um 2 U-Bahnwagen.

		U-Bahn
Saldo Fahrplanleistung	[Tsd. Fp-km/Jahr]	0
Saldo Fahrzeugbedarf	[Fzg. ohne Reserve]	2
Saldo Umlaufstunden	[Tsd. h/Jahr]	7,5

Kostenart	**U-Bahn**
Kapitaldienst Fahrzeuge	+622,6 T€
Unterhaltungskosten Fahrzeuge	+83,2 T€
Energiekosten	+0 T€
Personalkosten	+67,5 T€
Gesamtsumme	**+773,3 T€**

Die Betriebskosten ÖPNV steigen gegenüber dem Ohnefall um knapp 0,8 Mio. € an.

5 Mitfall Marienberg

5.5 Bewertung

Für den Mitfall Marienberg belaufen sich die gesamtwirtschaftlichen Nutzen unter den untersuchten Rahmenbedingungen auf 420 T€/Jahr. Sie reichen nicht ganz aus, die gesamtwirtschaftlichen Kosten von 500 T€/Jahr auszugleichen. Der Nutzen-Kosten-Indikator beträgt 0,84.

Teilindikator in T€/Jahr	**T€/Jahr**
Reisezeitdifferenzen ÖPNV	+664,9
Saldo Pkw-Betriebskosten	+275,9
Nutzen neue Mobilitätsmöglichkeiten	+193,7
Saldo ÖPNV-Betriebskosten	-773,3
Unterhaltungskosten Infrastruktur	-72,7
Saldo Unfallschäden	+106,6
Saldo CO_2-Emissionen	+23,8
Emissionsschäden Schadstoffe	+5,0
Summe Nutzen	**+423,9**
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur des ÖPNV	+503,7
Differenz der Nutzen und Kosten	-79,8
Nutzen-Kosten-Indikator	**0,84**

5 Mitfall Marienberg

5.6 Abschätzung der erforderlichen Siedlungsdichte

Ausgehend von diesem vergleichsweise knappen Bewertungsergebnis wurde abgeschätzt, wieviel zusätzliche Struktur auf dem Geländes des vorgesehenen Entwicklungsgebiets erforderlich wäre, um einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,0 zu erzielen. Hierzu wurden zunächst die von der Siedlungsfläche Marienberg ausgehenden verkehrlichen Nutzen ermittelt. Diese belaufen sich auf 1,6 Mio. € und liegen über den gesamten Nutzenwirkungen, aber auch über den verkehrlichen Nutzenwirkungen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in den Nutzenwirkungen auch negative Nutzenwirkungen wie z. B. Fahrzeitverlängerungen für durchfahrende Fahrgäste oder Betriebskosten ÖPNV berücksichtigt werden.

Teilindikator in T€/Jahr	Insgesamt	darunter Nutzen aus Bebauung Marienberg
Reisezeitdifferenzen ÖPNV	+664,9	+729,2
Saldo Pkw-Betriebskosten	+275,9	+451,9
Nutzen neue Mobilitätsmöglichkeiten	+193,7	+204,6
Saldo ÖPNV-Betriebskosten	-773,3	-
Unterhaltungskosten Infrastruktur	-72,7	-
Saldo Unfallschäden ÖPNV	0,0	-
Saldo Unfallschäden MIV	+106,6	+174,6
Saldo Umweltfolgen ÖPNV	0,0	-
Saldo Umweltfolgen MIV	+28,8	+47,1
Summe Nutzen	**+423,9**	**+1.607,4**

47

5 Mitfall Marienberg

5.6 Abschätzung der erforderlichen Siedlungsdichte

Zur Erreichung eines Nutzen-Kosten-Indikators in Höhe von 1,0 fehlen Nutzen in Höhe der negativen Nutzen-Kosten-Differenz von ca. 80 T€/Jahr. Um dies zu erreichen, müsste der Nutzen aus dem Verkehrsaufkommen Marienberg um 80 T€/Jahr gehoben werden. Dies entspricht 5% des bislang erzielten Nutzens aus dem Verkehrsaufkommen Marienberg (1.600 T€/Jahr).

Entsprechend müssten auf dem Gebiet Marienberg auch 5% mehr Einwohner und Beschäftigte angesiedelt werden, um für die zusätzliche Station einen Indikator von 1,0 zu erzielen. Dies entspricht 450 zusätzlichen Einwohnern und Beschäftigten oder einer Gesamtzahl Einwohner und Beschäftigte von 9.450.

48

	in T€	korrespondierende Einwohner- und Erwerbstätigenzahl
Nutzen insgesamt	+423,9	
Darunter Nutzen aus Marienberg	+1.607,4	9.000
Fehlender Nutzen (= Nutzen-Kosten-Differenz)	-79,8	
Erforderlicher Nutzen aus Marienberg	**+1.687,2**	**9.450**
Entspricht einer Steigerung um	5 %	450
Neuer Nutzen-Kosten-Indikator	**+1,00**	

6 Zusammenfassung

Untersucht wurden zwei kleinräumige Maßnahmen zur Ergänzung des Nürnberger U-Bahn-Netzes:

- Die Verlängerung der U3 über den Nordwestring hinaus in das Entwicklungsgebiet Wetzendorf sowie
- eine zusätzliche U-Bahn-Station Marienberg auf der U2 zwischen Ziegelstein und Flughafen.

Die Untersuchung diente dazu, die Grundlagen für die Entscheidung zu legen, ob die Maßnahmen jeweils weiterverfolgt werden sollen, oder ob mangels Fördermöglichkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz davon abgesehen werden sollte. Maßstab bildete dabei der Nachweis der Förderwürdigkeit nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren (Version 2016).

Die Bewertungsergebnisse für die Verlängerung nach Wetzendorf sind in dieser Hinsicht eindeutig. Nach dem bestehenden Bewertungsverfahren und den bisherigen Förderregularien des GVFG-Bundesprogramms besteht nicht im Entferntesten eine Aussicht auf Förderwürdigkeit. Die vorgesehene Besiedlung des Gebiets lässt eine Erschließung mit einem U-Bahn-System angesichts der damit verbundenen hohen Infrastruktur- und Betriebskosten nicht geraten erscheinen.

Die Erschließung des vorgesehenen Entwicklungsgebiets Marienberg durch eine neue U-Bahn-Station an der bestehenden Strecke zwischen Flughafen und Ziegelstein ist voraussichtlich mit deutlich geringeren Investitionen verbunden. Zudem halten sich die zusätzlichen Betriebskosten eines zusätzlichen U-Bahn-Halten in Grenzen. Entsprechend ist hier durchaus die Möglichkeit gegeben, dass für dieses Vorhaben ein förderwürdiger Nutzen-Kosten-Indikator ermittelt werden kann. Dies hängt insbesondere von der vorgesehenen Besiedlungsdichte ab. Die Analysen legen nahe, dass bei einer Aufsiedlung mit in Summe 10.000 Einwohnern und Beschäftigten ein positives Bewertungsergebnis erzielbar wäre. Sollte eine derartige Besiedlung denkbar erscheinen, dann müssten in einem nächsten Schritt die betrieblichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen näher untersucht werden.

Aktuell steht die Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes an. Damit ist voraussichtlich auch eine Anpassung des Standardisierten Bewertungsverfahrens verbunden. Nach gutachterlicher Einschätzung wird sich das Bewertungsverfahren nicht so maßgeblich ändern, dass die zur U-Bahn-Verlängerung nach Wetzendorf getroffene Grundaussage

revidiert werden müsste. Im Hinblick auf die Erschließung des vorgesehenen Entwicklungsgebiets Marienberg könnten die vorgesehenen Änderungen der Förderregularien ggf. in Verbindung mit einem modifizierten Bewertungsverfahren durchaus die Chance bieten, dass die Förderung dieses Vorhabens aus dem GVFG-Bundeprogramm erleichtert wird.

50

INTRAPLAN
Consult GmbH

Mobilität
verantwortlich gestalten

Dingolfinger Straße 2
81673 München

Ansprechpartner:

Dr. Martin Arnold
T +49 (89) 45911-150
martin.arnold@intraplan.de

BF. FLUGHAFEN

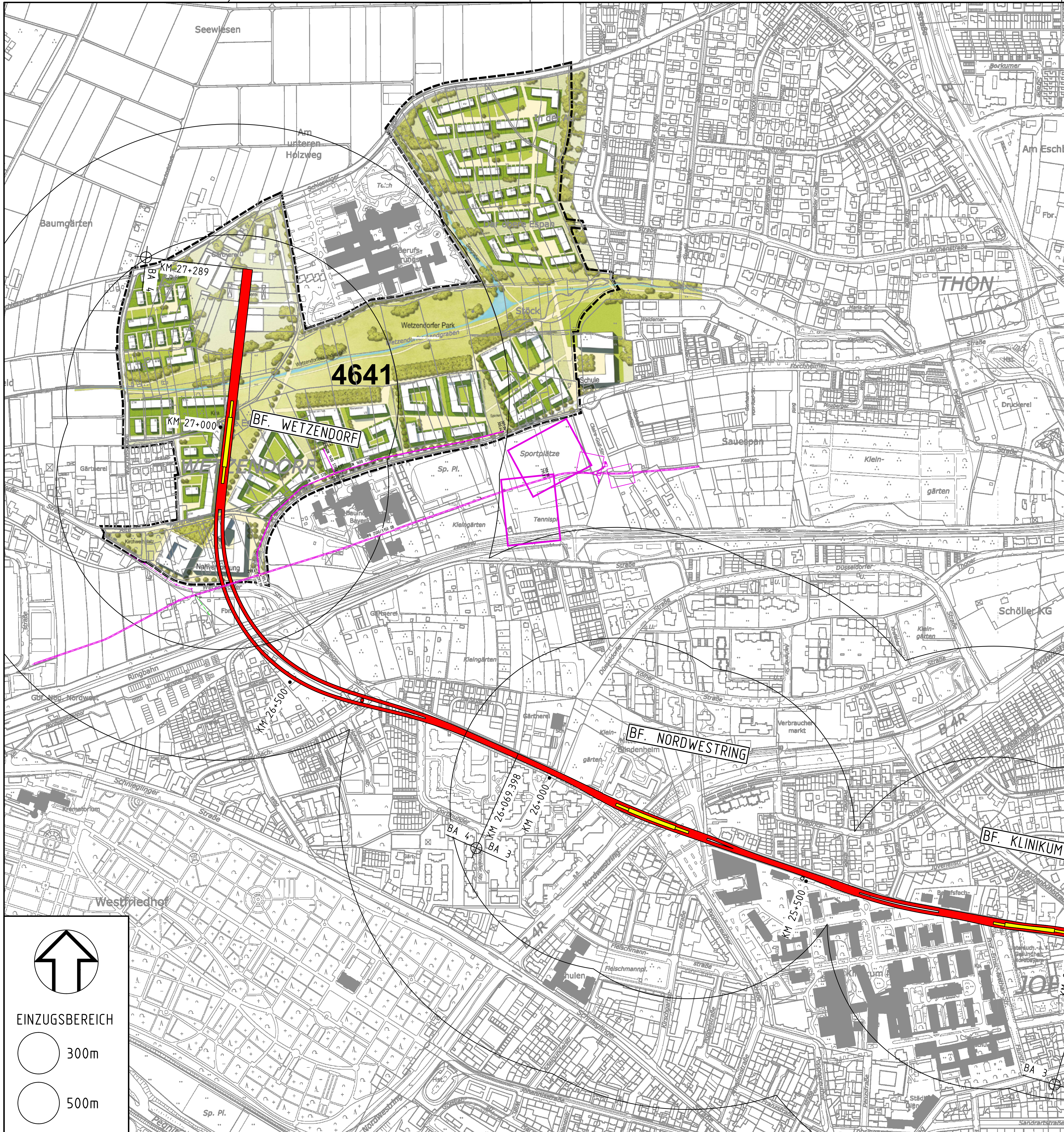
BF. MARIENBERG

Flughafenstraße

Marienbergstraße

BF. ZIEGELSTEIN

Ö 1



NR	DATUM	REVISIONEN	DURCH	GEPRÜFT	GRUPPENL

U-BAHN NÜRNBERG

PLAN NR. U3 NORDWEST
BA
SK

U3 NORDWEST
STRECKENÜBERSICHT
WETZENDORF - Variante 1

ERS.FÜR:
BA

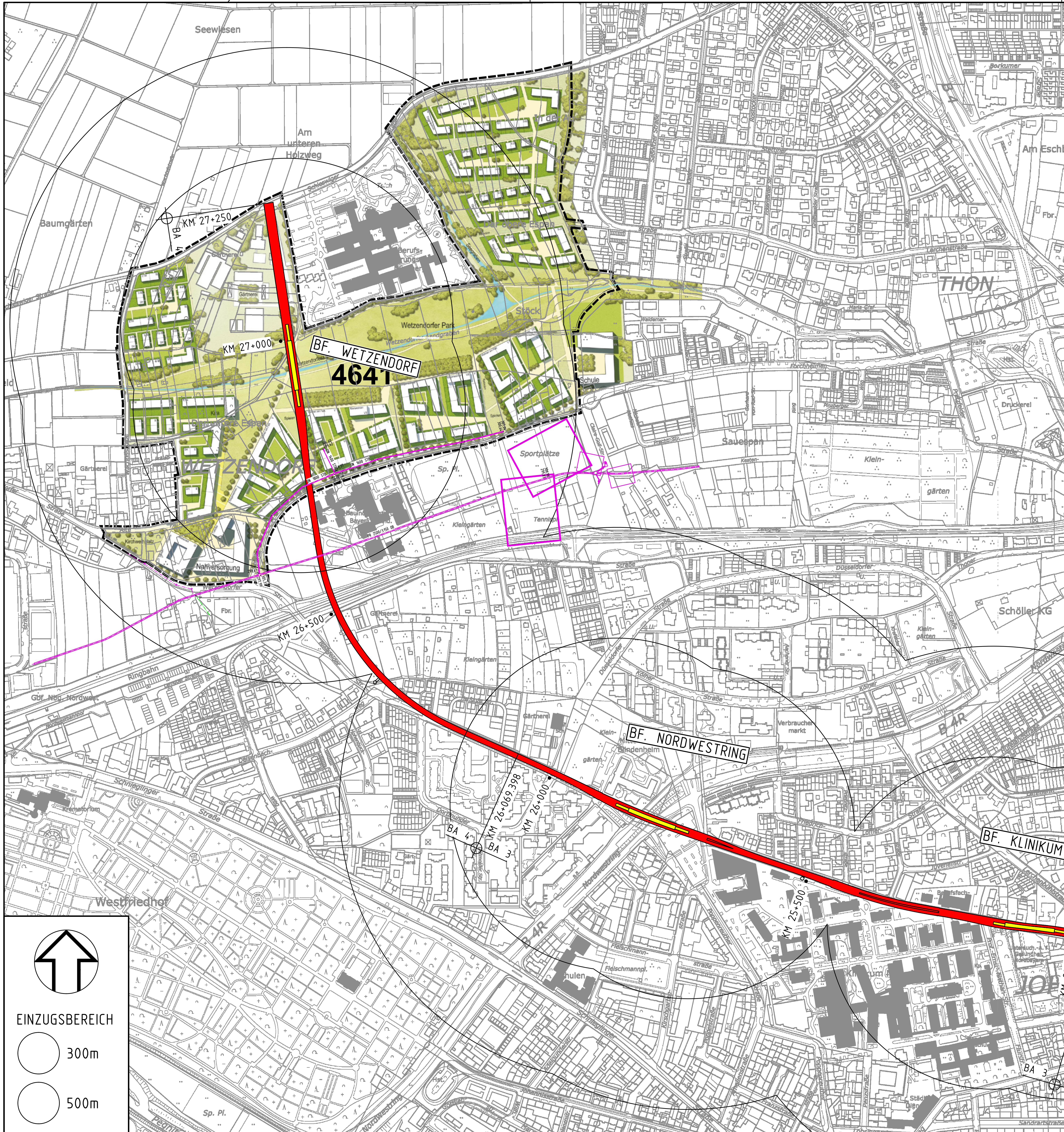
MASSTAB:
1:5000

	DATUM	NAME
BEARB.		
GEZ.		
GEPR.		

NÜRNBERG, DEN
U-BAHNBAUAMT

H/B = 420 / 594 (0.25m²)
Allplan 2014

Ö 1



NR	DATUM	REVISIONEN	DURCH	GEPRÜFT	GRUPPENL

U-BAHN NÜRNBERG

PLAN NR. U3 NORDWEST

BA

SK

U3 NORDWEST

STRECKENÜBERSICHT

WETZENDORF - Variante 2

ERS. FÜR:

BA

MASSTAB: 1:5000

	DATUM	NAME
BEARB.		
GEZ.		
GEPR.		

NÜRNBERG, DEN

U-BAHNBAUAMT

H/B = 420 / 594 (0.25m²)

Allplan 2014

B-Plan 4635
"Hasenbuck Süd"

Bhf. Hasenbuck

Brunecker Straße

Uni-Gelände

Uni-Gelände

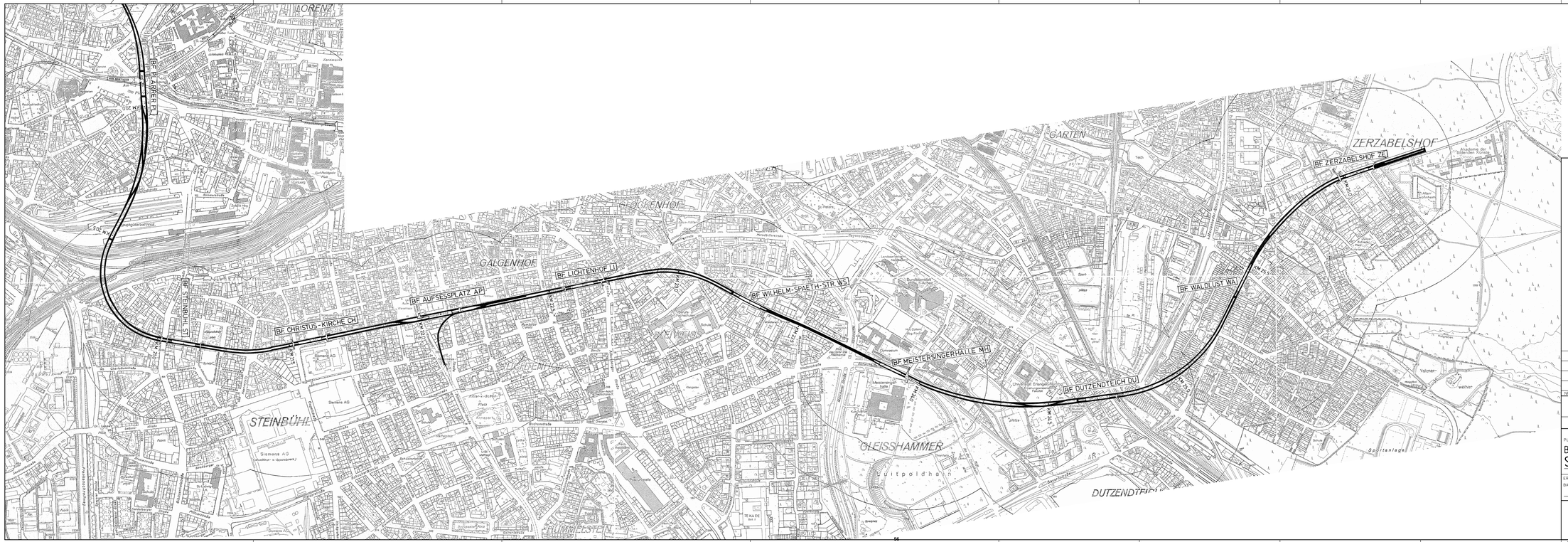
Münchener Straße

Bhf. Brunecker Straße

B-Plan 4635
"Hasenbuck Süd"

Bhf. Bauernfeindstraße

Rangierbahnhof



NR	DATUM	REVISIONEN	DURCH	GEPRÜFT	GRUPPEN

U-BAHN NÜRNBERG

PLAN NR. U4
BA
SK0 13.000.00

U4 - SÜD

STRECKENÜBERSICHT

PLÄRRER - ZERZABELSHOF

ERS. FÜR:
BA

MASSTAB: 1:5000

	DATUM	NAME
BEARB.		
GEZ.		
GEPR.		

NÜRNBERG, DEN
U-BAHNBAUAMT

H/B = 420 / 1400 (0.59m²)

Allplan 2014

Berichtsvorlage
Vpl/138/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:
Fortschreibung der Radverkehrskampagne "Nürnberg steigt auf"

Anlagen:
Sachverhaltsdarstellung

Bericht:

Auf Basis der Ergebnisse der Evaluation der Radverkehrskampagne "Nürnberg steigt auf" sowie den in einem zweitägigen Zukunftsworkshop im November 2019 erarbeiteten Ideen und Maßnahmen für eine zukünftige Förderung des Radverkehrs in Nürnberg soll nun die Radverkehrsstrategie mit einem Zielhorizont 2030 fortgeschrieben werden. Auf folgendes Vorgehen zur Fortschreibung hat sich der "Runde Tisch Radverkehr" (RTR) in seiner Sitzung am 11.02.2020 verständigt:

- Gliederung der Handlungsfelder in die Bereiche „Infrastruktur“, „Rahmen“ und „Kommunikation“
- Sukzessive Erarbeitung von Entwürfen für diese Bausteine durch die Stadtverwaltung
- Anschließende Präsentation eines ersten Entwurfes zu den jeweiligen Bausteinen in den Sitzungen des RTR (Juni, September, Dezember 2020)
- Abstimmung mit dem RTR mittels Diskussion in den Sitzungen und nachfolgender schriftlicher Stellungnahme
- Vorstellung eines ersten Gesamtentwurfs der Fortschreibung im März 2021
- Stadtratsbeschluss voraussichtlich im Sommer 2021

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Die finanziellen Auswirkungen können erst nach konkreter Ausarbeitung von Zielen und Maßnahmen im Rahmen der Fortschreibung bennant werden.

(→ *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)

☐

☐

☐

Fortschreibung der Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“

Bericht:

Mit der Kampagne „Nürnberg steigt auf“ wurde 2009 eine Strategie zur Radverkehrsförderung beschlossen, die bis heute integraler Bestandteil der gesamten Nürnberger Stadt- und Verkehrsplanung ist. Die damals formulierten Ziele und Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr sollen nun mit einem Zielhorizont 2030 erneuert und fortgeschrieben werden.

In Vorbereitung auf die Fortschreibung wurde 2018/19 mit Hilfe eines externen Gutachterbüros (PGV Alrutz GbR) eine Evaluation der Radverkehrsstrategie durchgeführt. Im Rahmen dieser Evaluation ist untersucht worden, ob die in der Radverkehrsstrategie formulierten Ziele erreicht wurden und was die Ursachen für eine besonders wirkungsvolle bzw. weniger erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen waren. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wurden in enger Abstimmung mit dem „Runden Tisch Radverkehr“ Handlungsempfehlungen für eine zukünftige Radverkehrsförderung in Nürnberg erarbeitet. Zu den ausführlichen Ergebnissen der Evaluation wurde dem Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 18.07.2019 berichtet.

Neben den Erkenntnissen, die die Evaluation lieferte, bildet auch ein zweitägiger Zukunftsworkshop, der am 8./9.11.2019 mit einem erweiterten Teilnehmerkreis des „Runden Tisches Radverkehr“ stattgefunden hat, die Grundlage für eine erfolgreiche Fortschreibung der Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“. Im Rahmen des Zukunftsworkshops wurden mit Begleitung der Kommunikationsagentur tippingpoints Ideen und Vorschläge für eine Radverkehrsförderung der kommenden Jahre entwickelt.

In der 14. Sitzung des „Runden Tisches Radverkehr“ (RTR) am 11.02.2020 verständigte man sich auf folgendes Vorgehen zur Fortschreibung der Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“:

- Gliederung der Handlungsfelder in die Bereiche „Infrastruktur“, „Rahmen“ und „Kommunikation“
- Sukzessive Erarbeitung von Entwürfen für diese Bausteine durch die Stadtverwaltung (beginnend mit „Infrastruktur“)
- Anschließende Präsentation eines ersten Entwurfes zu den jeweiligen Bausteinen in den Sitzungen des RTR (Juni, September, Dezember 2020)
- Abstimmung mit dem RTR mittels Diskussion in den Sitzungen und nachfolgender schriftlicher Stellungnahme
- Vorstellung eines ersten Gesamtentwurfs der Fortschreibung im März 2021
- Stadtratsbeschluss voraussichtlich im Sommer 2021

Beschlussvorlage
Vpl/150/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Hainstraße zwischen Peterskirche / Regensburger Str. und Scharrerstraße

Anlagen:
Straßenplan

Sachverhalt (kurz):

Die Kreuzung Peterskirche wird von dem entlang der Regensburger Straße verlaufenden Zweirichtungsradweg tangiert. Eine Weiterfahrt nach Süden ist zur Zeit nur möglich, wenn der Knoten zweimal gequert und die Fahrt auf der Westseite der Hainstraße fortgesetzt wird. Ab dem Platz der Opfer des Faschismus ist entlang der Münchener Straße auf beiden Seiten ein Zweirichtungsradweg vorhanden. Viele Radfahrer möchten auf der Ostseite der Hainstraße nach Süden weiterfahren um den ostseitigen Radweg entlang der Münchener Straße oder die Schultheißallee zu erreichen. Sie benutzen deshalb illegal den stadteinwärtigen Radweg entlang der Hainstraße.

Im Zuge der Bebauung des ehemaligen Auto-Kraus-Areals hat die Verwaltung deshalb einen Zweirichtungsradweg in Abstimmung mit dem Vorhabensträger geplant. Die Bebauung passt sich dem Platzbedarf für Rad- und Gehweg an. Damit wird eine durchgehende Zweirichtungsverbindung auf der Westseite von Regensburger Straße, Hainstraße und Münchener Straße ohne Unterbrechung von Wöhrd bis nach Langwasser geschaffen. Im Zuge der Planung werden die Anschlüsse an geplante bzw. zukünftige Radstreifen in der Scharrerstraße hergestellt. Die stadteinwärtige Bushaltestelle Peterskirche wird barrierearm umgebaut und die Wartefläche vergrößert. Die Planung entspricht den allgemein anerkannten Regeln der Technik.

Die heute ungünstige Führung der Radwege am Knoten Peterskirche wird im Zuge einer geplanten Erneuerung der Lichtsignalanlage in einem eigenen Projekt geplant. Die Planung für den dann noch fehlenden Abschnitt zwischen der Scharrerstraße und dem Platz der Opfer des Faschismus beinhaltet auch die Ertüchtigung des Radwegs auf der Westseite und wird dem Verkehrsausschuss zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt.

Nachdem der Bedarf für den Radweg nicht hauptursachlich durch das Bauvorhaben verursacht wird, finanziert die Stadt Nürnberg den Bau des Wegs entlang der Hainstraße. Die anfallenden Kosten über 514.000 € sollen aus dem Radwegeetat finanziert werden. Für die Maßnahme soll im Jahr 2020 ein Zuschussantrag nach dem BayGVFG bei der Regierung eingereicht werden.

Der Bayerische Blindenbund möchte zwischen Geh- und Radweg noch einen Trennstreifen verlegt haben, den es in dieser Form in Nürnberg (noch) nicht gibt. Diesbezüglich ist ein separater Termin mit Begutachtung einer Teststrecke im Umland vorgesehen, der derzeit Corona-bedingft nicht stattfinden kann. Da der Planungsbeschluss im AfV davon nicht abhängig ist, erfolgen Detailänderungen in dieser Hinsicht im Rahmen der weiteren Planung.

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	515.000 €	**Folgekosten**	2.120 € 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:
Finanzierung aus dem Radwegeetat.

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:

Bei der Planung wurden die Belange der "schwächeren" Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Eine Bushaltestelle wird barrierearm.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**


☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau der Hainstraße zwischen Peterskirche / Regensburger Straße und Scharrerstraße gemäß Straßenplan Nr. 2.2296.2.1 vom 06.09.2019 mit letzter Änderung vom 14.01.2020.

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1-KomV Herr Roth Tel.: 231-4417
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Albig, Tel. 78290



Zeichenerklärung:

Planung

Symbol	Symbol	Fläche	Fläche
Hochbord		Fahrbahnfläche	
Hochbord abgesenkt		Gehwegfläche	
gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze		Überfahrt-Gehweg	
mobiler Baum		Bordsteinradweg rot eingefärbt	
Wurzelschutz		Radstreifen/-furt rot eingefärbt	
Wurzelbrücke		Parkstandsfläche	
Einfahrt/Ausfahrt		sonstige Pflasterfl.	
neue Maststandorte		Grünfläche	
LSA mit Blindenausstattung		ÖPNV-Spur	
Blindenleitsystem gem. Regelbefestigung DIN 32984		Grunderwerbsfläche	
Sperrfelder		Rückgabefläche	
LSA-Maststandort Neu		wasserdurchlässiger Belag	
Aufmerksamkeitsfeld		Straßenbahn	
Fahrleitungsmast		Auftragsböschung	
Motorradstellplatz		Einschnittsböschung	
Fahrradständer		Carsharing	
überdachte Fahrradständer		Entwässerungsmulde	
Hinweis auf 2-Richtungsradweg		Pflasterfläche	
komp. Rad-/Gehweg		erf. Abbruch	
Markierung Radweg		VAG Wartehalle	
Markierung E-Auto		Stützmauer	
		private Straßenverkehrsfläche	

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 06.09.2019
BEARBEITUNG	Albig (78290)	gez. Jülich
	Albig	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
25.10.19	Albig	Fahrbahnbreite
12.11.19	Albig	Kreuzung
14.01.20	Albig	Instruktion

Lageplan

M = 1 : 500	2.2296.2.1

Hainstraße
zw. Regensburger und Scharrerstraße
Geh- und Radweg Ostseite

Hainstraße_010 Lageplan_1.PLT vom 13.02.20

CARD/1

Berichtsvorlage
Vpl/148/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:

Parksituation in der Zollhausstraße
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.04.2019

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.04.2019

Bericht:

Aufgrund von Beschwerden über in den Wohnstraßen im Umfeld der Zollhausstraße parkende Schülerinnen und Schüler der dort ansässigen Altenpflegeschule bittet die SPD-Stadtratsfraktion um einen Bericht über mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Parksituation.

Der öffentliche Straßenraum steht laut Straßenverkehrsordnung grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zur Verfügung und kann deshalb nicht für bestimmte Anliegende reserviert werden. Ausnahmen bilden nur die Bewohnerparkregelung und die Einrichtung eines persönlichen Schwerbehindertenparkplatzes. Die Einführung einer Bewohnerparkregelung ist jedoch nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Wohnbevölkerung regelmäßig keine ausreichenden Parkmöglichkeiten in ortsüblicher fußläufiger Entfernung vorfindet. Als zumutbare Entfernung werden dabei Fußwege von etwa 300 bis 350 Metern erachtet.

Die Verwaltung hat die Parksituation im betreffenden Gebiet zwischen Nötteleinweg und Dr.-Linnert-Ring an einem Normalwerktag vormittags untersucht. Eine hohe Auslastung der öffentlichen Parkplätze war nur entlang der Zollhausstraße, im Einfahrtsbereich von der Liegnitzer Straße zum Dr.-Linnert-Ring sowie in Teilbereichen des Doppelmayrwegs zu beobachten. Mit zunehmender Distanz zur Zollhausstraße waren innerhalb der fußläufig zumutbaren Entfernung überall ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden, da 30 - 50% aller öffentlichen Parkplätze nicht belegt waren. Auch wenn insbesondere in randstädtischen Wohngebieten gerne der öffentliche Parkplatz vor dem eigenen Grundstück beansprucht wird, gibt es kein Recht auf einen Parkplatz in der eigenen Straße oder vor der eigenen Haustür, sodass auch die Wohnbevölkerung Fußwege von der eigenen Wohnung zum Parkplatz in Kauf nehmen muss. Eine Bewohnerparkregelung im Umfeld der Zollhausstraße kommt zudem nicht in Betracht, da die meisten Wohnhäuser über Stellplätze auf dem Grundstück verfügen sowie umfangreich Garagenhöfe und private oberirdische Stellflächen zur Verfügung stehen.

Die Schaffung zusätzlicher Parkflächen stellt einen neuen Anreiz dar, den privaten Kfz zu nutzen. Die Verwaltung kann im begrenzten öffentlichen Raum dem steigenden Platzbedarf durch die stetig zunehmenden Kfz-Zulassungszahlen nicht gerecht werden. Neben dem Bildungszentrum für Pflege, Gesundheit und Soziales sind entlang der Zollhaus- und Breslauer Straße einige andere gewerbliche Nutzungen ansässig, die in der Regel über private Stellflächen verfügen. Ob diese ihren Mitarbeitenden, Schülerinnen und Schülern oder Kunden weitere Parkplätze auf Privatflächen zur Verfügung stellen möchten, ist deren Entscheidung. Wünschenswert wäre es, möglichst viele Fahrten auf den Umweltverbund, bestehend aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, zu verlagern.

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)

☐

☐

☐

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 4

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

Nürnberg, 16. April 2019
Raschke

Parksituation rund um die Zollhausstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

an der Ecke Breslauer-/Zollhausstraße liegt eine Altenpflegeschule. Die Schülerinnen und Schüler dieser Schule belegen nach Aussagen von Anwohnern täglich zwischen 8 und 16 Uhr nahezu alle Parkplätze rund um die Schule. Es betrifft das ganze Gebiet, vom Dr. Linnert-Ring über die Zollhausstraße bis zum Nötteleinweg. Sowohl Anwohner, Handwerker wie auch andere Hilfsdienste haben kaum eine Chance einen Parkplatz zu finden. Selbst in der Zollhausstraße wird angeblich im absoluten Halteverbot geparkt. Vor diesem Hintergrund stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im Verkehrsausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über die Parksituation im Bereich der Altenpflegeschule und macht Vorschläge, wie die Parksituation verbessert werden kann, z.B. durch Ausweisung als Bewohnerparken und/oder ggf. auch durch die Einrichtung einer Parkfläche für die Altenpflegeschüler auf dem Gelände der ehemaligen Asylunterkunft in der Nähe der Schule.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Prölß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Berichtsvorlage
Vpl/134/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:

Sperrmaßnahmen auf Radweg Eilgutstraße
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.01.2020

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.01.2020
Eilgutstraße Lichtbildtafel

Bericht:

Die SPD-Stadtratsfraktion berichtet von "vielen Beschwerden über die Situation des kurzen Radweges" an der Südseite der Eilgutstraße westlich des Celtistunnels. Auf der Radwegaufleitung würden Kraftfahrzeuge geparkt und die Nutzung des Radweges damit behindert. Als Abhilfe wird gefordert, den Radweg durch bauliche Hürden (Poller) von der Straße abzutrennen, um "Falschparken unmöglich zu machen".

Bei der Stadt Nürnberg ist der Sachverhalt bereits seit 2018 bekannt, es wurde bereits 2018 angeordnet, den Radweg durch Rotmarkierung besser kenntlich zu machen, um illegales Parken zu verhindern. Diese Markierung wurde noch nicht ausgeführt.

Die Aufstellung von Pfosten auf dem Radweg würde den Radweg erheblich einengen, da die Pfosten mit einem Sicherheitsabstand von 30 cm zur Fahrbahn aufgestellt werden müssten. Zudem liegt am Beginn des Radweges eine Zufahrt, die freibleiben muss. Sollte durch die Rotmarkierung und die beabsichtigte Änderung des Bußgeldkatalogs, in dem das Verparken von Radstreifen deutlich strenger sanktioniert werden, kein Erfolg eintreten, wären einzelne Pfosten nur nachrangig eine Lösung. Bis dahin sollte darauf verzichtet 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:

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 bestehen keine geschlechtsspezifischen und soziale Benachteiligungen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 5

Antrags-Nummer: AN/012/2020

OBERBÜRGERMEISTER 22. ... Anlage Nr. ...
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 z.w.V. | 4 Antwort vor Abgang vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Vpl. Nr. 29. JAN. 2020

BAUREFERAT

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

Nürnberg, 22. Januar 2020
Ahmed

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

uns haben viele Beschwerden über die Situation des kurzen Radwegs in der Eilgutstraße Richtung Bahnhofsplatz/Celtisunterführung erreicht. Autofahrer parken wiederholt rücksichtslos und dauerhaft auf dem Radweg, der mit einer Bordsteinkante von der Straße abgegrenzt ist. Uns haben Bilder erreicht, auf denen mehrere PKW den Radweg völlig blockieren, als ob es sich hierbei um einen regulären Parkplatz handelte. Ein kurzer Blick auf das Satelliten-Bild bei Google-Maps sowie ein kurzer Besuch an einem Januarabend unter der Woche hat das Bild verstärkt: dieser Radweg wird anscheinend dauerhaft als Parkplatz zweckentfremdet. Das ist nicht hinnehmbar. Zurzeit investiert die Stadt sehr viel Geld, um neue Radwege zu bauen und damit das Rad attraktiver zu machen. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund können wir nicht dulden, dass schon bestehende Radwege einfach ignoriert werden.

Daher stellt die SPD-Stadtratsfraktion folgenden

Antrag:

Der Radstreifen wird durch bauliche Hürden (Poller) von der Straße abgetrennt, um Falschparken unmöglich zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Prölß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

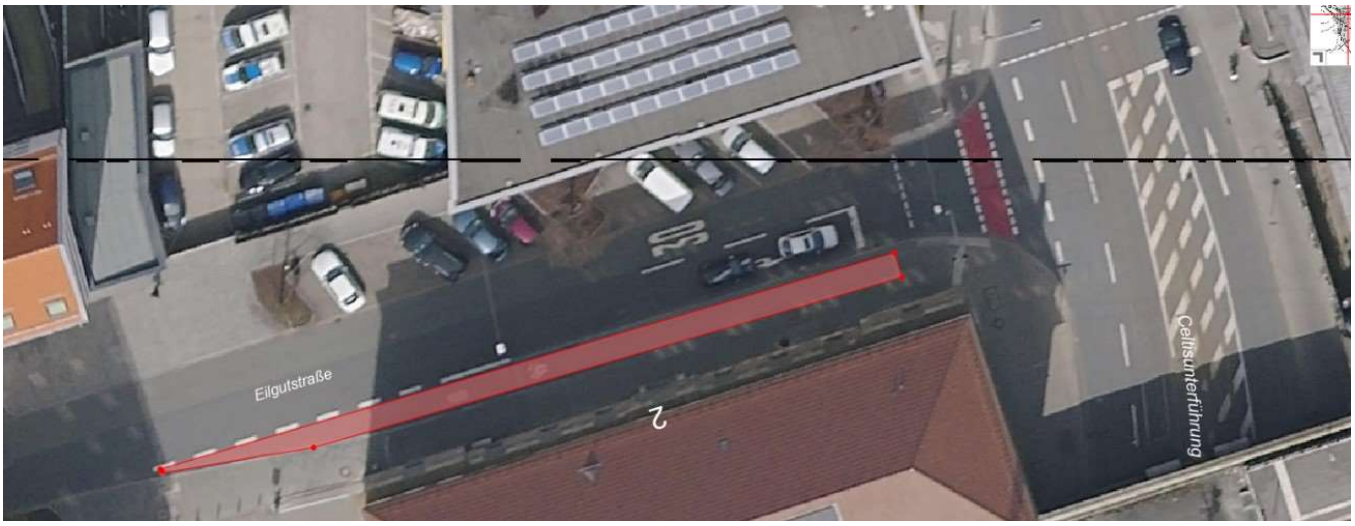
BAUREFERAT
24 JAN. 2020 Nr. A7/20
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 z. w. V. | 4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
5 Termin:

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Ö 5



Situation im Bestand (Blickrichtung Osten/ Hauptbahnhof-Westeingang)



geplante Rotmarkierung des Radstreifens

Beschlussvorlage
Vpl/149/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Ferienausschuss	22.04.2020	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Bennostraße, Einbau einer Fußgängerschutzinsel

Anlagen:
Straßenplan
Verweisungsbeschluss

Sachverhalt (kurz):

Seit einigen Jahren erreichen die Verwaltung immer wieder Anfragen aus der Bürgerschaft, wie der Schulweg entlang der Schafhofstraße zur Paul-Moor-Schule sicherer gestaltet und verbessert werden kann. In der Bürgerversammlung am 06. März 2018 wurde bemängelt, dass Schulkinder nur schwer die Bennostraße queren können.

In einem ersten Schritt wurde für die Erreichbarkeit der Schule aus Richtung Norden an der Kreuzung der Neumeyerstraße vom Verkehrsausschuss am 19.09.2019 der Neubau einer Lichtsignalanlage beschlossen. Für die Schüler, die aus Richtung Süden zur Schule gehen, ist die Querung der Bennostraße notwendig. Dafür wurde der Einbau einer Fußgängerschutzinsel geplant.

In der Bennostraße wurden 2015 der südliche Gehweg saniert und beidseitig Radstreifen markiert. Der nördliche Gehweg ist aktuell nur provisorisch befestigt. Durch parkende Fahrzeuge halb auf dem Gehweg ist der Bereich für Fußgänger eingeengt und der Radstreifen wird immer wieder zugeparkt. Mit dem Bau einer Längsparkbucht und der endgültigen Befestigung des Gehweges wird dieser Missstand beseitigt. Zusätzlich können in der Bennostraße vier Bäume gepflanzt werden.

Durch die Neuordnung des Querschnittes kann die Grundstücksgrenze östlich des Anwesens Bennostraße 9 angepasst und die nicht mehr benötigte Fläche verkauft werden.

Die Maßnahme soll voraussichtlich im Jahr 2021 umgesetzt werden. Die geschätzten Kosten betragen ca. 469.000 €. Die Finanzierung erfolgt aus dem "Straßenherstellung und -ausbau".

Der Ferienausschuss am 22.04.2020 hat die Behandlung in den Verkehrsausschuss verwiesen, mit dem Auftrag die Bennostraße als Fahrradstraße zu prüfen. Aktuelle Verkehrszahlen registrieren in der Bennostraße ca. 6.500 Kfz/24h und ca. 500 Radfahrende/24h. Aufgrund der Lage der Bennostraße im Gewerbegebiet liegt der LKW-Anteil zeitweise bei sehr hohen 10%. Nach der Verwaltungsvorschrift der StVO kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Die Bennostraße erfüllt diese Voraussetzungen nicht.

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	469.000 €	**Folgekosten**	4.345 € 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:
Die Finanzierung erfolgt aus dem Topf Straßenherstellung und -ausbau.

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 Einbau einer Fußgängerschutzinsel können zukünftig auch mobilitätseingeschränkte Personen die Bennostraße sicherer queren.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☐

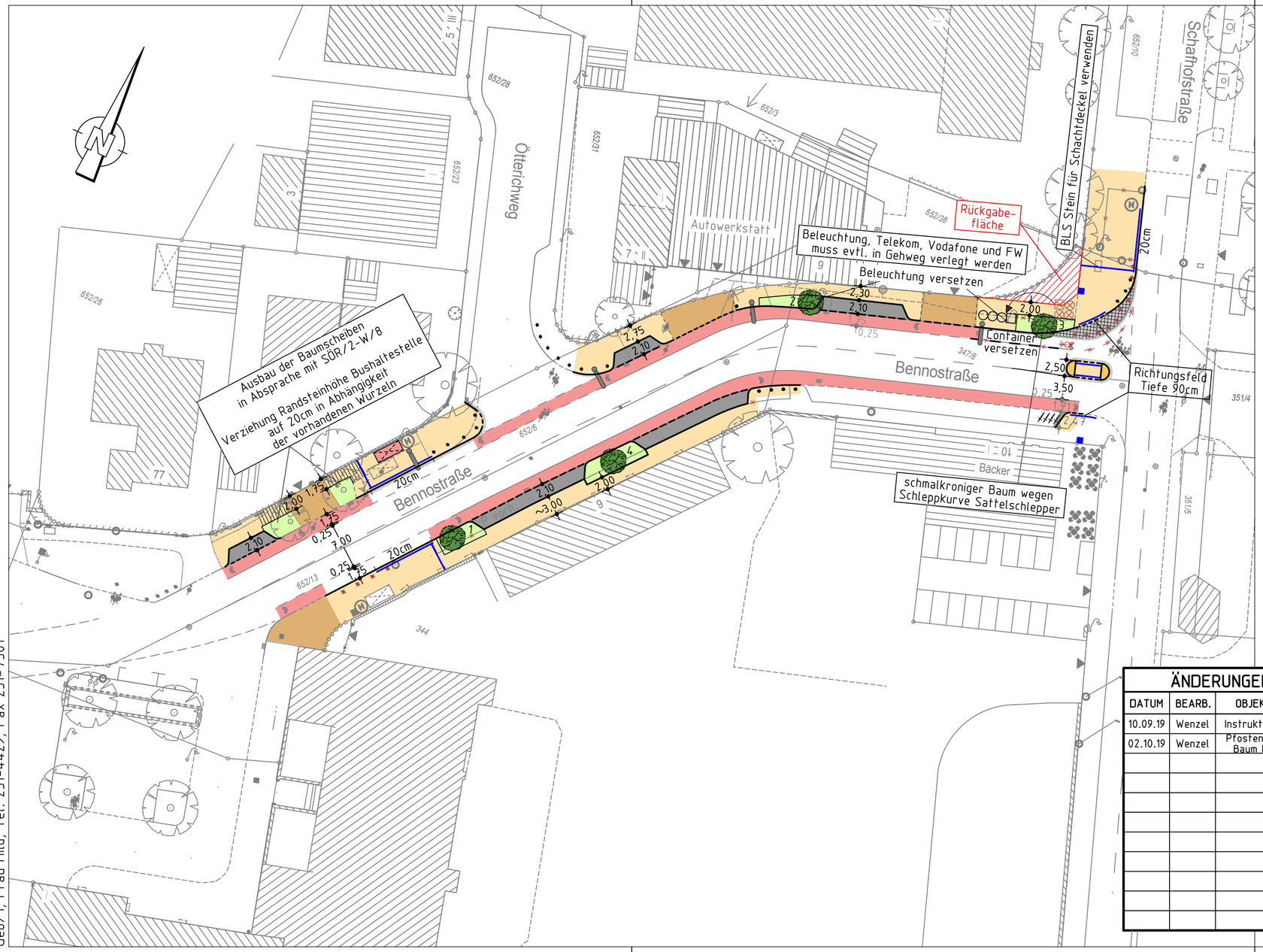
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Einbau einer Fußgängerschutzinsel gemäß Straßenplan
Nr. 2.2114.2.1 vom 22.09.2014 mit letzter Änderung vom 02.10.2019 und empfiehlt die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Wenzel Tel.231-4937 Fax 231-2098

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Digitale Stadtgrundkarte mit Vermessung und Kartierung:
Geo/1, Frau Mild, Tel. 231-4429, Fax 231-7301



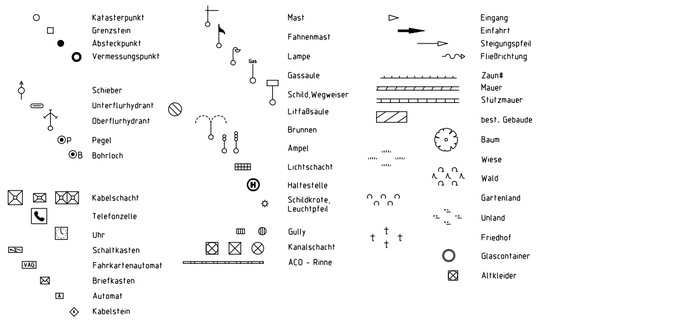
Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- Rückgabefläche
- neue Maststandorte
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN 3284

- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Parkstandsfläche
- Fahrbahn
- Grünfläche
- Bodenoffener Belag
- Pflaster
- sonstige Pflasterfläche

Bestandsaufnahme



Nürnberg

VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG

STRASSENPLANUNG		Bennostraße/ Klingenhofstraße
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	Radstreifen
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	
	Wenzel (4937)	**Lageplan**
		M = 1 : 500 / NR. 2.2114.2.1

NÜRNBERG, AM 22.09.2014

gez. Jülich
AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
11.11.14	Wenzel	behindertenger. Umbau Hst
03.03.15	Wenzel	Instruktionserg.
12.03.15	Dufek	gemäß VB
02.11.15	Wenzel	LP gemäß Ausbau
20.03.19	Wenzel/Br-Für.	Erg. Baustufe II

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARB.	OBJEKT
10.09.19	Wenzel	Instruktionsergeb.
02.10.19	Wenzel	Pfosten entfenen Baum Nr.4 neu

Projekt <Bennostraße_Klingenhof 001> Zeichnung V500_1a.PLT vom 08.10.19

CARD/1

Stadt Nürnberg Beschlussbuchauszug

Sitzung des Ferienausschusses
(findet anstelle der entfallenden Fachgremien statt) am 22.04.2020

Die Behandlung des Tagesordnungspunktes war öffentlich.
Alle Mitglieder waren ordnungsgemäß geladen, Beschlussfähigkeit war gegeben.

---

13. Bennostraße, Einbau einer Fußgängerschutzinsel

In anderes Gremium verwiesen

Die Richtigkeit der Beschlussabschrift aus der Niederschrift wird hiermit bestätigt.

Stadt Nürnberg, 23.04.2020

Elke Reh

Dr. Ulrich Maly

Berichtsvorlage
Vpl/153/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:

Zebrastreifen am U-Bahnausgang Ziegelstein
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 18.10.2019

Bericht:

Die Stadtratsfraktion der SPD hat die Prüfung beantragt, ob es möglich ist, einen "Zebrastreifen" am Fußgängerüberweg am nördlichen Ausgang der U-Bahnhalte-stelle Ziegelstein an der Ziegelsteinstraße anzubringen. Außerdem fordert sie Vorschläge, wie das Parkverbot im Kurvenbereich der Ziegelsteinstraße im Tempo-30-Bereich konsequenter durchgesetzt werden kann.

Die Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen für einen markierten Fußgängerüberweg (FGÜ), ("Zebrastreifen") hat ergeben, dass die Einrichtung aufgrund der örtlichen Situation und der Verkehrszahlen leider nicht zulässig ist.

Das Haltverbot im Kurvenbereich der Ziegelsteinstraße wird seit August 2019 durch die Überwachungskräfte des Zweckverbands kommunale Verkehrsüberwachung überwacht, Verstöße werden als Ordnungswidrigkeit geahndet.

Die Auswertung der Verkehrsunfallzahlen an der Einmündung Ziegelsteinstraße// Rathsbergstraße/ Otto-Lilienthal-Straße hat keine Defizite in der Verkehrssicherheit ergeben..

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Verkehrsbeschränkung betrifft alles Gruppen der Bevölkerung gleichermaßen positiv wie negativ.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Fußgängerüberweg an der Ziegelsteinstraße südlich Rathsbergstraße/ Otto-Lilienthal-Straße

Bericht

Anlass
Die Stadtratsfraktion der SPD beantragt mit Antrag vom 18.10.2019 eine Prüfung, ob die Möglichkeit besteht, einen „Zebrastreifen“ am Fußgängerüberweg am nördlichen Ausgang der U-Bahnhaltestelle Ziegelstein an der Ziegelsteinstraße anzubringen. Darüber hinaus wünscht sie Vorschläge „zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“, wie das Haltverbot im Kurvenbereich der Ziegelsteinstraße im Tempo-30-Bereich konsequenter durchgesetzt werden kann.

1. Fußgängerüberweg in der Ziegelsteinstraße südlich Rathsbergstraße

Rechtsrahmen
Markierte und beschilderte Fußgängerüberwege (Zeichen 293 und 350 StVO) können dort eingerichtet werden, wo es die in den Richtlinien für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zulassen.

Kernpunkt der Voraussetzungen sind die an dieser Stelle festgestellten Verkehrszahlen, sowohl für den Kraftfahrzeug- als auch den querenden Fußgängerverkehr. Diese müssen im Rahmen zwischen mindestens 200 bis höchstens 750 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde und korrespondierend dazu 50 bis 150 Fußgängern liegen. Zusätzlich darf an der Stelle nur eine Fahrspur je Richtung zu queren sein.

Bewertung
Die Zulässigkeit eines Fußgängerüberwegs, an dem Fußgängerinnen und Fußgängern im Rahmen der Regelung des § 26 Abs. 1 StVO das Queren ermöglicht werden soll, ist an hohe Voraussetzungen geknüpft, die im Fall der Ziegelsteinstraße nicht erfüllt werden.

Verkehrszahlen
Bei zwei Zählungen jeweils am Mittwoch, 23.10.2019, wurden für die genannte Stelle folgende Werte ermittelt:

		Kraftfahrzeuge		Fußgängerinnen/ Fußgänger	
Mittwoch, 23.10.2019		Zählung 30 Minuten	Hochrechnung auf 60 Minuten	Zählung 30 Minuten	Hochrechnung auf 60 MInuten
7-30 Uhr bis 8.00 Uhr	stadtauswärts	301	600	68	129
	stadteinwärts	450	900		
16.30 Uhr bis 17:00 Uhr	stadtauswärts	313	610	50	100
	stadteinwärts	336	670		

Gezählt wurde an einem Mittwoch mit Schulbetrieb und zu den Spitzenzeiten des Kfz-Verkehrs. Die Hochrechnung der Fußgängerinnen und Fußgänger stützt sich auf Erfahrungswerte, wonach die Fußgängerzahl nicht linear ansteigt, sondern nach einer Spitze wieder geringer wird (90% des ersten 30-Minuten-Wertes).

Damit liegen die Kfz-Zahlen in der Spitzenstunde mit 900 Fahrzeugen weit über dem Limit von 750 Fahrzeugen.

Örtlichkeit
Beim Queren der Ziegelsteinstraße kann die Fahrbahn mittels einer Querungshilfe („Insel“) gequert werden, dabei wird die stadtauswärtige Fahrbahn sowie separat davon die stadteinwärtige Fahrbahn und eine in südliche Richtung verlaufenden Busspur gequert. Damit ist auch die Voraussetzung nicht erfüllt, wonach – um Gefährdungen bei der Fehleinschätzung des Kfz-Verkehrs durch den querenden Fußgängerverkehr zu verhindern – nur eine Richtungsfahrbahn jeweils gequert werden muss.

Um letztere Hürde zu beseitigen, wäre ein Rückbau der Busspur erforderlich. Dies planerisch anzugehen, ist jedoch angesichts der zu hohen Verkehrsbelastung, die kurzfristig nicht reduzierbar ist, kontraproduktiv. Die Rathsbergstraße und Ziegelsteinstraße werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern Buchenbühls, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Kundinnen und Kunden der Gewerbebetriebe an der Andernacher Straße sowie auch von Pendlerinnen und Pendlern aus Heroldsberg befahren.

Hinsichtlich der Identifikation von Sicherheitsdefiziten wird die Unfallstatistik für den Einmündungsbereich herangezogen. Um tatsächlich alles möglichen Defizite identifizieren zu können, wurden die von der Polizei erhobenen Daten der Verkehrsunfälle aus den Jahren 2009 bis 2019 ausgewertet. Hierzu wird auf die beiliegende Auswertung, vorgenommen mit der Elektronischen Unfallsteckkarte (EUSka) der Fa. PTV in der aktuellen Version, Bezug genommen. Die Auswertung der Unfallzahlen über einen 10-Jahres-Zeitraum hinweg zeigen als Hauptunfallursache im Kreuzungsbereich Vorfahrtsverletzungen (3 in 10 Jahren) sowie Fehler beim Abbiegen und verbotswidrige Benutzung von Rad- und Gehweg (jeweils zwei in 10 Jahren). Eine Unfallhäufungsstelle liegt nach der maßgeblichen Definition aus dem Merkblatt für die Unfallkommission nicht vor. Geschwindigkeitsbeschränkungen können bei Unfällen durch Vorfahrtsverletzungen nur nebensächlich die Ursache bekämpfen.

Darüber hinaus hat sich an der Stelle in den letzten 10 Jahren ein Unfall ereignet, bei dem eine Fußgängerin durch das Fahrzeug eines Kraftfahrers angefahren und schwer verletzt wurde. Nach Auswertung der polizeilichen Unfallaufzeichnung und der Zeugenaussagen querte eine Fußgängerin in Ost-West-Richtung die Ziegelsteinstraße in Richtung U-Bahn-Eingang, ohne nach links und nach rechts zu sehen.

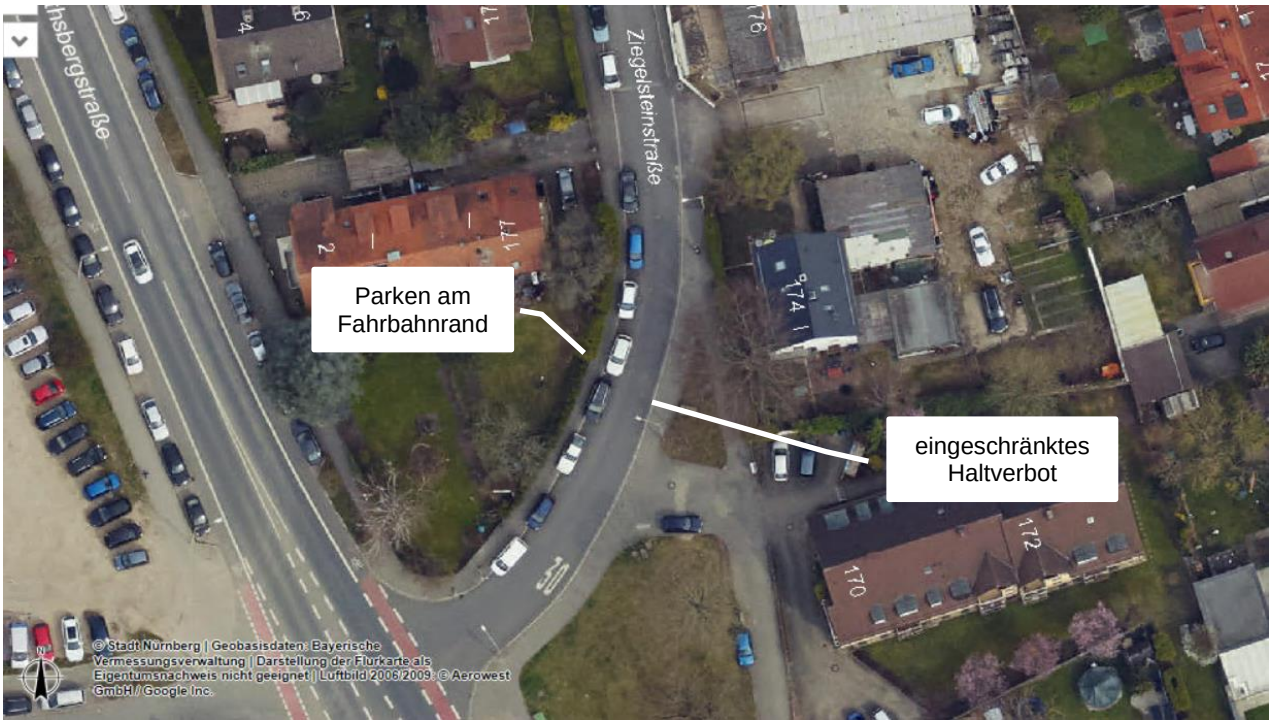
Fazit
Die rechtlichen Voraussetzungen für einen markierten und beschilderten Fußgängerüberweg sind an der Ziegelsteinstraße nicht gegeben.

Der Verkehrsunfall wäre durch einen „Zebrastreifen“ nicht zu verhindern gewesen, da selbst beim Queren von Fahrbahnen an einem „Zebrastreifen“ Fußgängerinnen und Fußgänger sich immer vergewissern müssen, dass sie die Fahrbahn sicher und ungefährdet werden können und auf den Überweg zufahrende Kfz. anhalten. Gerade das im Antrag geschilderte Verhalten der Fußgängerinnen und Fußgänger („… ihnen das Warten zu lang wurde…“, „…in Eile sind…“) ist keine gute Vorausetzung für einen funktionierenden Fußgängerüberweg. Wäre einer hier eingerichtet, würde das den falschen Eindruck einer uneingeschränkt bevorrechtigen und sicheren Querungsstelle erwecken, der so keinesfalls gegeben ist. Verkehrsunfälle mit Schäden, die naturgemäß Fußgängerinnen und Fußgängern gravierender schaden, wären die unvermeidliche Folge. Fußgängerinnen und Fußgängern, denen in den Verkehrsspitzenzeiten die Wartezeit am Fahrbahnteiler zu hoch erscheint, können die U-Bahn sicherer und dann auch wieder schneller erreichen, wenn sie den südlichen Eingang, der sich etwa 100m entfernt befindet, nutzen. Er befindet sich auf der gleichen Straßenseite, die Querung der Königsberger Straße ist im Vergleich zur Ziegelsteinstraße ungleich einfacher zu bewältigen. An der Kreuzung Bierweg/ Ziegelsteinstraße/ Marienbergstraße kann die Ziegelsteinstraße auch sicher an einer Lichtsignalanlage gequert werden.

Auch für die von der SPD-Stadtratsfraktion angeführte „Verlangsamung“ des Verkehrs, d. h. eine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt es keine Rechtsgrundlage, da eine besondere Gefahrenlage nachgewiesen werden muss. Das Unfallaufkommen ist diesbezüglich aber absolut unauffällig ist. Es befinden sich an der Ziegelsteinstraße in diesem Bereich auch keine der Einrichtungen (Kindergärten, Horte, Altenheime, Krankenhäuser), in deren Umfeld auch an Hauptverkehrsstraßen – wie es die Ziegelsteinstraße eine ist – vereinfacht Geschwindigketsbeschränkungen angeordnet werden können.

2. Haltverbot in der Ziegelsteinstraße (östlich Abzweig Rathsbergstraße)

örtliche Situation



rechtliche Würdigung

Die Fahrbahn der Ziegelsteinstraße östlich der Rathsbergstraße verjüngt sich von 6,5m östlich der Kurvenausrundung auf 6,0m am Ausbauende in Höhe des Anwesen Ziegelsteinstraße 177. Die Fahrbahnbreite lässt es zu, dass an einem Fahrbahnrand geparkt wird, es verbleibt dann noch eine Fahrbahnbreite von 4,5m bis 4,0m, die mehr als die notwendige Mindestfahrbahnbreite von 3,05m nach StVO beträgt. Um einheitlich Parken auf einer der beiden Fahrbahnseiten zu regeln, wurde für die gegenüberliegende südöstliche Kurvenaußenseite das Halten durch (eingeschränktes) Haltverbot verboten. Auf dem Gehweg an der Nordwestseite darf nicht geparkt werden, um die Fußgängerinnen und Fußgänger nicht zu behindern und zu gefährden.

Die einseitige Parkweise in diesem Abschnitt der Ziegelsteinstraße trägt dazu bei, dass es nicht sonderlich attraktiv ist, diesen Straßenabschnitt zu befahren. Sie trägt auch zur Geschwindigkeitsreduzierung in gebotener Weise bei. Der Begegnungsverkehr ist bei der insgesamt geringen Verkehrsstärke in diesem Straßenabschnitt durch vorausschauende und vorsichtige Fahrweise möglich, in dem an einer geeigneten Stelle das Vorbeifahren abgewartet wird. Das ist in dieser Straße, die Tempo-30-Zone ist durchaus zumutbar und praktikabel.

Die Kontrolle der Haltverbotsregelung erfolgt seit August 2019 durch den ZV-KVÜ.

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 7

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
18. OKT. 2019
/.....Nr. .....

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

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

Nürnberg, 18. Oktober 2019
Bauer

Zebrastreifen am U-Bahnausgang Ziegelstein

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

aus der Bürgerschaft wurde angeregt, am Fußgängerübergang (Querungsinsel) am nördlichen Ausgang der U-Bahnhaltestelle Ziegelstein über die Ziegelsteinstraße einen Zebrastreifen anzubringen. Begründet wird die Forderung damit, dass es gerade zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr morgens und abends schier unmöglich ist, über die Straße zu kommen. Aber auch unabhängig davon gibt es immer wieder lange Autoströme von beiden Seiten, die das Überqueren praktisch unmöglich machen. Mehrfach wurde beobachtet, wie knapp Fußgänger — gerade Kinder und Senioren — vor einem heranfahrenden Fahrzeug die Fahrbahn überqueren, weil ihnen das Warten zu lang wurde. Insbesondere für Menschen, die von der U-Bahn zur Bushaltestelle Ziegelstein-Nord wechseln müssen und u. U. in Eile sind, ist diese Querung sehr gefährlich. Da an dieser Stelle mehrere stark frequentierte Straßen einmünden, ist eine Verlangsamung des Verkehrsflusses an sich sinnvoll.

An dieser Stelle wird auch kritisiert, dass – vom Anger kommend – rechts in der Kurve der „beruhigten" Ziegelsteinstraße geparkt wird, obwohl das die Straße faktisch einspurig macht und dies beim Entgegenkommen von einfahrenden Autofahrern oft zu kritischen Situationen führt.

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

Antrag

Die Verwaltung prüft die Möglichkeit, einen Zebrastreifen am Fußgängerüberweg am nördlichen Ausgang der U-Bahnhaltestelle Ziegelstein an der Ziegelsteinstraße anzubringen.
Die Verwaltung macht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Vorschläge, wie das Parkverbot im Kurvenbereich der Ziegelsteinstraße im Tempo-30-Bereich konsequenter durchgesetzt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Prölß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Berichtsvorlage
Vpl/154/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:

Verkehrssicherheit in der Rednitzstraße
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.07.2019
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 25.07.2019

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.07.2019
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 25.07.2019
Sachverhalt

Bericht:

Die Stadtratsfraktionen der SPD und von Bündnis 90/ Die Grünen haben die Überprüfung der Verkehrssituation auf der Rednitzstraße (Staatsstraße 2407) zwischen der Ansbacher Straße (Bundesstraße 14) und Weißenburger Straße (Bundesstraße 2) in Bezug auf Verkehrssicherheit und eine mögliche Verkehrsberuhigung beantragt. In Folge der Anträge wurden erneute Verkehrszählungen durchgeführt, die Unfallstatistik ausgewertet und eine aktuelle Lärmberechnung aufgrund der Verkehrszahlen erstellt.

Aufgrund der Ergebnisse wird zunächst stufenweise vorgegangen. In einem ersten Schritt wird zwischen der Kreuzung Rednitzstraße/ Röthenbacher Hauptstraße/ Jägerstraße/ Zwieselbachweg und der Weißenburger Straße auf einem ca. 265m langen Teilstück die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt.

Die Auswirkungen der streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung sollen über einen längeren Zeitraum beobachtet werden. Zur Beurteilung der Wirksamkeit der Maßnahme sind erneute Verkehrserhebungen und -beobachtungen erforderlich. Nach Auswertung der gewonnenen Erkenntnisse muss bei Bedarf geprüft werden, ob und welche weiteren Maßnahmen - wie z.B. weit restriktivere Maßnahmen wie ein LKW-Durchfahrtsverbot - zur Verbesserung der Verkehrssituation rechtssicher umgesetzt werden können.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☒ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Verkehrsbeschränkung betrifft alles Gruppen der Bevölkerung gleichermaßen positiv wie negativ.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 8

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
22. JULI 2019
Nr.
VI
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

Nürnberg, 22. Juli 2019
Brehm

Verkehrssicherheit in der Rednitzstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der Rednitzstraße in Röthenbach kommt es immer wieder zu brenzligen Situationen und Unfällen. Große LKWs kommen aufgrund des Straßenquerschnitts nicht aneinander vorbei, behindern den Verkehr und weichen dabei teilweise auf den Bürgersteig aus. Das gefährdet vor allem die Fußgängerinnen und Fußgänger und die Eltern, die mit ihren Kindern zu der kürzlich eröffneten Kinderkrippe Zwieselbach wollen. Trotz dieser baulichen Enge und der scharfen Kurve im Bereich der Jägerstraße gilt in der Rednitzstraße noch Tempo 50 und keine Durchfahrtbeschränkung für große LKWs.

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

Antrag

Die Verwaltung prüft, wie sich die Verkehrssicherheit in der Rednitzstraße erhöhen lässt und ob in den gefahrenträchtigen Abschnitten Tempo 30 eingeführt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

T. Brehm

Thorsten Brehm
stv. Vorsitzender

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD

Ö 8

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
25. JULI 2019 / Nr. 307/19

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

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 25. Juli 2019

Rednitzstraße: Fahrverbot für LKW und Tempo-30-Zone

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Rednitzstraße im Stadtteil Röthenbach/Schweinau weist ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf. Besondere Gefahren und Belästigungen gehen dabei von den zahlreichen LKW aus: Sie führen nicht nur zu einer erhöhten Lärm- und Abgasbelastung, sondern sie gefährden außerdem Fußgänger, Fahrradfahrer und insbesondere die Kinder der ansässigen Kinderkrippe. Aufgrund der sehr beengten Straßenführung kommen zudem Sachbeschädigungen an parkenden Autos hinzu.

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

- Die Stadt berichtet, welche Möglichkeiten die Stadtverwaltung sieht, den verkehrlichen Missstand in der Rednitzstraße im Sinne der Anwohner zu verbessern, beispielsweise mit einem Durchfahrtsverbot für LKW.
- Die Verwaltung gibt Auskunft darüber, inwieweit eine Tempo-30-Regelung in der gesamten Rednitzstraße möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen

A. Mletzko

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

VpL Nr.
02. AUG. 2019
G | E | R

BAUREFERAT
31 JULI 2019 A89/19
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
2 z. w. V. | 5 Termin:

.,Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Rednitzstraße

Bericht

Anlass

Die Stadtratsfraktion der SPD beantragt mit Antrag vom 22.07.2019 eine Prüfung, wie sich die Verkehrssicherheit in der Rednitzstraße erhöhen lässt und ob in den gefahrträchtigen Abschnitten Tempo 30 eingeführt werden kann.

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/ Die Grünen beantragt mit Antrag vom 25.07.2019 einen Bericht darüber, welche Möglichkeiten die Stadtverwaltung sieht den „verkehrlichen Missstand“ in der Rednitzstraße im Sinne der Anwohner zu verbessern, beispielsweise mit einem Durchfahrtsverbot für Lkw. Darüber hinaus möchte sie Auskunft darüber, inwieweit eine Tempo-30-Regelung in der gesamten Rednitzstraße möglich ist.

Rechtsrahmen
Beschränkungen des Straßenverkehrs haben ihre Rechtsgrundlage in § 45 StVO. Die Befugnisse der Straßenverkehrsbehörde zum Erlass verkehrsbeschränkender Maßnahmen sind an konkreten Tatbestandsmerkmale geknüpft.

Sollten Defizite der Verkehrssicherheit oder des Lärmschutzes vorliegen, müssen diese identifiziert werden und können mit gezielt auf die Ursachen zugeschnittenen Gegenmaßnahmen angegangen werden. Die Maßnahmen müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen und erforderlich, geeignet und angemessen sein (§ 45 Abs. 9 StVO).

Bewertung
Rein verkehrsberuhigend wirkende Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen lässt die Rechtsgrundlage des § 45 StVO für Staatsstraßen, wie sie die Rednitzstraße ist, nicht zu. § 45 Abs. 1c Satz 2 StVO lässt dies auf Straßen, die überörtlichen Verkehr aufnehmen müssen nicht zu („Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken.“).

Hinsichtlich der Identifikation von Sicherheitsdefiziten wird die Unfallstatistik für den Streckenabschnitt herangezogen. Um tatsächlich alle möglichen Defizite identifizieren zu können, wurden die von der Polizei erhobenen Daten der Verkehrsunfälle aus den Jahren 2009 bis 2019 ausgewertet. Hierzu wird auf die beiliegende Auswertung, vorgenommen mit der Elektronischen Unfallsteckkarte (EUSka) der Fa. PTV in der aktuellen Version, Bezug genommen. Die Auswertung der Unfallzahlen über einen 10-Jahres-Zeitraum hinweg zeigen als Hauptunfallursache Vorfahrtsverstöße und gehäuft an der Kreuzung Rednitzstraße/ Röthenbacher Hauptstraße/ Jägerstraße. Eine Unfallhäufungsstelle ist nach der maßgeblichen Definition aus dem Merkblatt für die Unfallkommission nicht erkennbar. Geschwindigkeitsbeschränkungen können bei Unfällen durch Vorfahrtsverletzungen nur nebensächlich die Ursache bekämpfen.

Unfälle aufgrund unangepasster Fahrgeschwindigkeiten (d. h. noch im Rahmen der zulässigen Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 3 Abs. 1 bzw. Abs. 3 Nr. 1 StVO) oder überhöhter Geschwindigkeit (d. h. über 50 km/h) liegen nicht vor. Nach der StVO darf nur so schnell gefahren werden, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Dabei ist die Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Im Kurvenbereich der Rednitzstraße zwischen Zwieselbachweg und Jägerstraße darf daher schon alleine wegen der Kurvenlage nicht einmal 50 km/h gefahren werden, da sonst die Fahrspur nicht eingehalten werden kann. Allerdings deuten die acht Unfälle, die auf

ungenügenden Sicherheitsabstand zurückgeführt werden, darauf hin, dass u. U. schneller als angemessen gefahren wird, weil auf Manöver anderer Fahrzeuge nicht mehr reagiert werden konnte. Daher kann angenommen werden, dass sich diese Unfallzahl bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung reduzieren lässt. In Anbetracht des Ziels der Verkehrssicherheitsarbeit, jeden einzelnen Unfall zu vermeiden, lässt sich dadurch die Geschwindigkeitsbeschränkung im Hinblick auf § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO begründen.

Die Einschätzung der Fahrgeschwindigkeiten und auch die Verkehrszahlen bestätigen auch die vom Zweckverband kommunale Vekehrsüberwachung im Großraum Nürnberg (ZV-KVÜ) verdeckt vorgenommene Geschwindigkeitsmessung in der Zeit vom 09. bis 16.03.2020, d. h. über eine Woche hinweg.

Gemessen wurde auf Höhe des Anwesen Rednitzstraße 45 in beiden Fahrtrichtungen. Die durchschnittliche gemessene Geschwindigkeit liegt bei 43 km/h, die v85 – also die Geschwindigkeit die von 85% aller gemessenen Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird, liegt bei 48 km/h.

Hinsichtlich des Verkehrslärmschutzes an bestehenden Straßen bietet die Befugnis nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO einen Ansatzpunkt. Die Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Lärm werden durch die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur) vom 23.11.2007 konkretisiert.

Aufgrund der erhobenen Verkehrszahlen ist hier eine Berechnung des Beurteilungspegels nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS90) am Immissionsort vorzunehmen.

Berechnet wird ein Tageswert (6 bis 22 Uhr) und ein Nachtwert (22 bis 6 Uhr). Für die Berechnung in der Rednitzstraße wurden Ergebnisse einer aktuellen Verkehrszählung vom 19.09.2019 zugrundegelegt. In der Rednitzstraße verkehren rd.. 10.000 Kfz/24h. Der Anteil an Kfz über 2,8 t liegt bei ca. 6 %. Dieser Wert schwankt allerdings, da ein zeitweise erhöhter LKW-Anteil durch Baumaßnahmen auf der A6 und entsprechenden Ausweichverkehren durch das Stadtgebiet von Stein und Nürnberg resultiert.

Für die Rednitzstraße kann ein allgemeines Wohngebiet (Definition nach § 4 Abs. 1 Baunutzungsverordnung) angenommen werden. Die maßgeblichen Lärmgrenzwerte sind damit die strengsten nach der genannten Richtlinie und betragen tagsüber 70 dB und nachts 60 dB. Überschritten werden diese Werte nach der Berechnung an den Anwesen Rednitzstraße 11 und 14 tags um 0,4 bzw. 0,5 dB, nachts wurden keine Überschreitungen ermittelt.

Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung lassen sich die Überschreitungen an den beiden Stellen um 2,5 dB bzw. 2,6 dB reduzieren. Die Rundungsvorschrift der Ziff. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinie-StV lässt die Aufrundung auf 3 dB zu, so dass die Mindestpegelminderung erzielt wird, die für eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich ist.

Fazit

Für ein stufenweises Vorgehen mit einer zunächst streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem ca. 265m langen, südlichen Teilstück der Rednitzstraße spricht, dass sich hierdurch sowohl sicherheitsrelevante Verbesserungen zur Vermeidung von Unfällen erzielen lassen, als auch der Lärmschutz verbessert wird und Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Durch die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung sollen zunächst Erfahrungen über die Wirksamkeit gesammelt werden, die dann bei Bedarf und nach Vorliegen neuer Erkenntnisse aus Verkehrszählungen und –beobachtungen nachjustiert werden können. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass der zeitweise erhöhte Schwerverkehrsanteil in der Rednitzstraße wieder abnehmen wird, wenn es zu keinen Behinderungen durch die Baumaßnahmen auf der A 6 mehr kommen wird. Nach

Auswertung der gewonnenen Erkenntnisse muss bei Bedarf geprüft werden, ob und welche weiteren Maßnahmen - wie z.B. weit restriktivere Maßnahmen wie ein LKW-Durchfahrtsverbot - zur Verbesserung der Verkehrssituation rechtssicher umgesetzt werden können.

Weitere Beteiligungen und Informationen

Im Bayerischen Landtag ging zum gleichen Thema die Petition einer Bürgerin ein, die sich ebenfalls das Thema zu eigen gemacht hat und mit der Antwort der Stadt Nürnberg, die am 22.12.2019 auf die laufenden Untersuchungen verwiesen hat, nicht zufrieden war. Die Regierung von Mittelfranken erhält die Ausschussvorlage zur Beantwortung der Petition über das Bayerische Staatsministerium des Innern an den zuständigen Petitionsausschuss des Bayerischen Landtags zur Kenntnis.

Der Bürgerverein Röthenbach e. V. hat sich im Schreiben vom 06.12.2019 den Forderungen der Parteien angeschlossen.

Die Kontrolle der Geschwindigkeitsbeschränkung wird durch den ZV-KVÜ erfolgen.

Beschlussvorlage
Vpl/152/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Ausbau der Zeltnerstraße zwischen Sandstraße und Frauentorgraben

Anlagen:
Straßenplan

Sachverhalt (kurz):

An der westlichen Seite der Zeltnerstraße, Ecke Frauentorgraben wird zur Zeit ein neues Firmengebäude erstellt. Dies wurde zum Anlass genommen die Grundstücksgrenze zu arrondieren, um den Querschnítt der nördlichen Zeltnerstraße zu überplanen und damit ein Angebot für Radfahrende zu schaffen.

Im Zuge der Neuaufteilung des Querschnitts können in der Zeltnerstraße beidseitig Radstreifen markiert und damit das Radwegenetz im Zulauf zur Altstadt um ein wichtiges Teilstück erweitert werden. Mit der Pflanzung von Bäumen am westlichen Fahrbahnrand und in einem neu angelegten Grünstreifen in der Fahrbahnmitte wird die Zeltnerstraße städtebaulich erheblich aufgewertet. Die geplante Pflanzung von 10 Bäumen trägt zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Das Querprofil der Straße wird so ausgeführt, dass das Oberflächenwasser der Straße und des westlichen Gehweges in die anliegenden Grünstreifen versickern kann.

Grundsätzliche Änderungen im Verkehrsablauf werden durch den Umbau der Straße nicht erzeugt.

Die anfallenden Kosten der Umbaumaßnahme betragen nach Kostenschätzung rund 1.276.000 €.
Die Finanzierung ist bislang nicht gesichert. Die Maßnahme soll mit AfV-Beschluss ins BIC-Verfahren eingebracht werden. Mit Aufnahme in den MIP könnte die Maßnahme 2022 umgesetzt werden.
Evtl. durch die Hochbaumaßnahme entstandene Schäden im öffentlichen Raum müssen vom Investor behoben werden. Eine Förderung der Maßnahme nach aktuell gültigen Förderrichtlinien ist nicht möglich.

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	1.276.000 €	**Folgekosten**	4.325 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	1.276.000 €	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:
Maßnahme muss zur Sicherstellung der Finanzierung noch den BIC- und MIP-Prozess durchlaufen.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es gibt keine Hinweise, dass bestimmte Personengruppen durch den Ausbau der Straße besonders benachteiligt sind.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

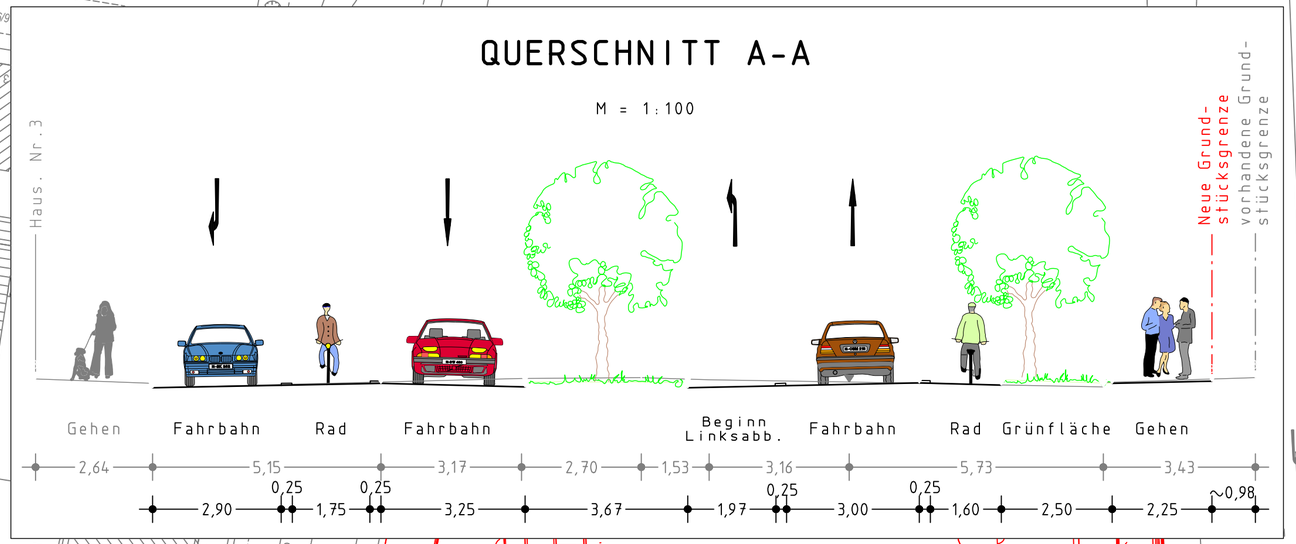
Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau der Zeltnerstraße gemäß Straßenplan Nr. 2.2052.2.2 vom 15.03.2013 mit letzter Änderung vom 17.04.2020 und empfiehlt im Bedarfsfall die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser M. Tel.231-4933 Fax 231-2098

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Digitale Stadtgrundkarte mit Vermessung und Kartierung:
Geo/1, Fr.Große, Tel. 231-4411, Fax 231-7301

QUERSCHNITT A-A

M = 1:100



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- Grunderwerb
- Rückgabefläche
- Fahrbahnfläche
- Parkstandsfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Grünfläche
- Radstreifen
- Radwegfurt eingefärbt
- geplanter Baum

Bestand

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

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARB.	OBJEKT
20.03.19	Reiser M.	Längsparkstreifen
24.05.19	Reiser M.	Spuraufteilung
20.08.19	Reiser M.	Breite Radstreifen Planausschnitt
06.09.19	Dufek	Grünstreifen Fb-mitte
13.01.20	Reiser M.	Instruktionsergebnis
17.04.20	Dufek	Beleuchtung

Nürnberg

VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG

STRASSENPLANUNG		Zeltnerstraße Radstreifen
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	
	Reiser M. (4933)	**Lageplan**

ÄNDERUNGEN			M = 1 : 500	NR. 2.2052.2.2
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	NÜRNBERG, AM 15.03.2013	
15.08.13	Dufek	Instruktionserg.		
20.01.15	Reiser M.	Parkbucht vor Haus Nr. 24-28		
16.07.15	Reiser M.	Bäume		
08.01.19	Reiser M.	Neue Grundstücksgrenze		
04.02.19	Reiser M.	Bäume	gez. Jülich AMTSLEITER	

Card 1.811

Projekt <Zeltnerstraße 002> Zeichnung V500_4.PLT vom 17.04.20

CARD/1

Berichtsvorlage
Vpl/155/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:

Maßnahmen gegen das Verkehrschaos vor dem Naturgartenbad
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 17.07.2019

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 17.07.2019
Sachverhalt
Infoblatt der Polizeiinspektion Nürnberg-Ost

Bericht:

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/ Die Grünen hat einen Bericht über die verkehrlichen Zustände vor dem Naturgartenbad beantragt. Die Verwaltung soll darüber berichten, welche Maß-nahmen für eine Eindämmung eines erhöhten Verkehrsaufkommens rund um das Naturgartenbad möglich wären. Zu prüfen ist, ob es möglich wäre, bei der Überfüllung des Parkplatzes ein Einfahrtsverbot auszusprechen.

Das Naturgartenbad an der Schlegelstraße 20 verfügt über keine eigenen, ihm baurechtlich zuge-ordneten Besucherparkplätze. Die Parkplätze im Umfeld des Bades, darunter auch die im nördlichen Sackgassenbereich der Schlegelstraße sind öffentliche Verkehrsflächen, nach ihrem Widmungszweck allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen zur Benutzung frei stehen. Der Eigenbetrieb NürnbergBad hat daher keine Handhabe im Bezug auf die Parkplätze.

In der Schlegelstraße am Naturgartenbad wurden bereits 2003 in Abstimmung mit der Feuerwehr zusätzliche Haltverbotsschilder aufgestellt. Damit ist sichergestellt, dass die Zufahrten für die Rettungsdienste zum Naturgartenbad und in die über die Schlegelstraße erschlossenen weiteren Wohnstraßen freigehalten werden.

Die Durchsetzung der Haltverbote ist Aufgabe der Polizei. Die örtlich zuständige Polizeiinspektion Ost und das Polizeipräsidium Mittelfranken haben versichert, dass an Tagen mit starkem Andrang in den Freibädern die Straßen schwerpunktmäßig bestreift und Verstöße geahndet werden. Im Zuge des in 2019 eingeführten beschleunigten Abschleppverfahrens werden Fahrzeuge, die verbotswidrig in Feuerwehrzufahrten und -anfahrtzone abgestellt werden, auch abgeschleppt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Verkehrsregelung betrifft alles Gruppen der Bevölkerung gleichermaßen positiv wie negativ.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **NürnbergBad**

☐

☐

Ö 10

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
17. JULI 2019 /.....Nr.....

VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme	
		4 Antwort vor Absendung vorlegen	
2.3M	2 z.w.V. X	5 Antwort zur Unterschrift vorlegen	

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 17. Juli 2019

Maßnahmen gegen das Verkehrschaos vor dem Naturgartenbad

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit steigenden Temperaturen erhöht sich auch das Verkehrsaufkommen vor den Freibädern. Dies betrifft vor allem das Naturgartenbad in Erlenstegen, dessen Besucher mit ihren Autos auf die Nebengassen ausweichen, sobald der Parkplatz überfüllt ist – unter anderem in die Sackgasse Schlegelstraße. Dabei haben nicht nur die Anwohner mit dem Verkehrschaos und einer erhöhten Abgas-Belastung zu kämpfen, sondern Falschparker gefährden zusätzlich Notfalleinsätze von Rettungskräften.

In diesem Zusammenhang haben sich Bürger*innen an uns gewandt, die durch die Situation am Naturgartenbad direkt betroffen sind und sich eine verträgliche Lösung wünschen.

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

1. Die Stadt berichtet, welche Maßnahmen für eine Eindämmung eines erhöhten Verkehrsaufkommens rund um das Naturgartenbad möglich wären.
2. Die Stadt gibt Auskunft darüber, inwieweit es möglich ist, bei Überfüllung des Parkplatzes, ein Einfahrtsverbot auszusprechen und
3. welche Möglichkeiten es gibt, das Parken in den umliegenden Sackgassen einzugrenzen sowie Anfahrtswege für Rettungskräfte freizuhalten.

Mit freundlichen Grüßen

A. Mletzko

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

Verkehrssituation am Naturgartenbad

Bericht

Anlass
Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/ Die Grünen hat einen Bericht über die verkehrlichen Zustände vor dem Naturgartenbad beantragt. Die Verwaltung soll darüber berichten, welche Maßnahmen für eine Eindämmung eines erhöhten Verkehrsaufkommens rund um das Naturgartenbad möglich wären. Zu prüfen ist, ob es möglich wäre, bei der Überfüllung des Parkplatzes ein Einfahrtsverbot auszusprechen.

rechtliche Würdigung der Verkehrssituation

Die Fahrzeuge der Besucherinnen und Besucher des Naturgartenbades werden – mangels badeigener Parkplätze – im öffentlichen Straßenraum abgestellt. Hier gelten die Regelungen der Straßenverkehrsordnung. So darf auf Gehwegen, auf denen das Parken nicht ausdrücklich durch Beschilderung oder Markierung erlaubt ist, nicht geparkt oder gehalten werden. Am jeweils rechten Fahrbahnrand darf dann geparkt werden, wenn eine Durchfahrtsbreite von 3,05m noch gegeben ist, ansonsten besteht – auch ohne jede ausdrückeliche Beschilderung ein Haltverbot nach der Straßenverkehrsordnung. Es ist nicht zulässig, bei enger Fahrbahn halbseitig oder ganz auf dem Gehweg zu parken. In 5-m-Bereichen von Kreuzungen und Einmündungen sowie vor Grundstückszufahrten und Bordsteinabsenkungen darf ebenfalls nicht geparkt werden, auch hier ist keine Beschilderung erforderlich. Es besteht auch keine „Notstandsparkrecht“ in der Weise, dass bei Vollbelegung der legalen Parkplätze verbotswidrig geparkt werden darf. Ein solches Verhalten wird weder von der Stadt Nürnberg noch von der Polizei toleriert.

Eine Sperrung der Straßen rund um das Bad ist nicht möglich, da sie den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie deren Anliegern (Lieferdienste, Handwerkerbetriebe, Sozialdienste, Besucherinnen und Besucher) als Zufahrt dienen, denen – nur wegen des starken Badbetriebs – die Zufahrt zu ihren Anwesen nicht verwehrt werden kann. Eine Sperrung wäre auch praktisch nicht umsetzbar, da diese straßenverkehrsbehördlich bei Bedarf angeordnet und kurzfristig ausgeführt werden muss. Da der Zustand der Überfüllung nicht permanent ist, sondern durch wegfahrende Besucherinnen und Besucher auch zeitweise wieder Parkplätze frei werden, müsste eine Sperrung durch Personal erfolgen. Die Polizei kann hierzu nicht herangezogen werden, die Stadt Nürnberg hat hierfür kein Einsatzpersonal. Private Wachdienste haben für eine Straßensperrung keine Befugnisse, ihnen können auch keine – an sich polizeilichen – Befugnisse übertragen werden. Private Ordner, die an einer Sperrstelle Fahrzeuge abweisen und auch ihre Auftraggeber, machen sich strafbar.

1. Stellungnahme NürnbergBad

Historischer Abriss
Die Anfänge des Naturgartenbades gehen bis in die frühen Jahre des letzten Jahrhunderts zurück. Der bis dahin als sog. „Sauweiher“ bekannte aufgestaute Bereich des Tiefgraben (Bach) erhielt etwa in der Zeit zwischen 1910 und 1920 mehrere eckige Becken. Der Verein zur Förderung des Nürnberger Naturgartens e.V. hat dieses Nürnberger Luft- und Sonnenbad bis 1938 betrieben. 1938 ging das Grundstück und die Anlage „Naturbad Erlenstegen“ von der Stadt Nürnberg an die Gesellschaft Naturgarten Erlenstegen GmbH über. Der Kneippverein e.V. übernahm ab diesem Zeitpunkt durch einen Leihvertrag mit der Stadt Nürnberg bis zu seiner Auflösung 1943 die Geschäftsführung der Anlage als selbständiger Unternehmer.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte die Beschlagnahme und übergangsweise Nutzung durch die amerikanische Militärregierung. Nach deren Abzug begann Anfang der 1950er Jahre die Behebung der Kriegsschäden.

Die Wiedereröffnung als Freibad erfolgte im Sommer 1955 – im Juni 1955 gab es dann auch gleich den ersten Besucherrekord mit knapp 9.000 Badegästen. Von solchen Besucherzahlen sind wir heute ziemlich weit weg, an wirklich besonders guten Sommertagen besuchen das Naturgartenbad ca. 2.000 – 3.000 Gäste.

Parkplatzsituation vor dem bzw. rund um das Naturgartenbad:
Allein schon aus der historischen Betrachtung wird klar, dass das Naturgartenbad zu keiner Zeit über Parkplätze für Kraftfahrzeuge verfügte. Zur Zeit der Anlage des Bades waren noch keine auf privatem Grund anzulegenden Besucherparkplätze – anders als heute nach der Stellplatzsatzung – vorgeschrieben. Daher gibt es bis heute gibt es keine „eigenen" Kfz-Parkplätze „des Bades", die vor dem Eingang „Schlegelstraße 20" befindlichen Parkflächen gehören nicht dem Bad, sondern sind öffentliche Parkflächen.

Fazit der Stellungnahme NürnbergBad zu den Fragen des Antrages:

Seitens NürnbergBad sind keine Maßnahmen möglich, da auf dem Gelände des Freibades keine Kfz.-Parkplätze angeordnet werden können. Außerhalb des Freibades Naturgarten – im öffentlichen Bereich – hat NürnbergBad keine Zuständigkeiten. Gelegentliche Hinweise werden mittels Flyer und Hinweis auf unserer Website auf das Angebot des ÖPNV (R-Bahn, Linien R3 und R31 und Straßenbahn Linie 8) und die Erreichbarkeit in Erlenstegen ausgegeben.

Für die Besucherinnen und Besucher befinden sich Fahrradständer vor dem Eingangsbereich.

2. Stellungnahme Polizei

Der örtlich zuständigen Polizeiinspektion Nürnberg-Ost ist die tageweise problematische Verkehrssituation am Naturgartenbad in der Schlegelstraße bekannt. Sie überwacht daher – unterstützt durch die ehrenamtliche Sicherheitswacht – den ruhenden Verkehr im Umfeld des Bades. Sie reagiert damit auf eigene Feststellungen und Beschwerden aus der Nachbarschaft des Bades.

Der Bereich wird bei entsprechender Witterung mit starkem Badbesuch durch Fahrzeug- und Fußstreifen bestreift, sie setzt dabei auf sichbare Präsenz und offene Verkehrsmaßnahmen in der Schlegelstraße, Kneippstraße, Novalisstraße und Wackenroderstraße. Dabei werden verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge beanstandet. Ziel ist das Freimachen und Freihalten von Not- und Rettungswegen. Als Mittel kommen die Halterfeststellung, bei erfolgreicher Feststellung dessen Verständigung und Aufforderung, das verbotswidrig geparkte Fahrzeug zu beseitigen. Sollte eine telefonische oder persönliche Verständigung des Halters nicht möglich sein und dieser auch nicht über Lautsprecherdurchsage im Bad erreicht werden können, erfolgt neben einer Ordnungswidrigkeitenanzeige eine polizeirechtliche Maßnahme zur Gefahrenabwehr gegen das abgestellte Fahrzeug in Form einer Abschleppung oder Umsetzung auf einen freien, legalen Parkplatz. Die Einschreitschwelle ist sehr niedrig angesetzt, das Opportunitätsprinzip wird dabei auf ein Minimum reduziert.

Zusätzlich unterstützt die Polizei ihre Überwachungstätigkeit durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit. Hierzu wird auf den beigefügten Flyer hingewiesen.

Fazit
Den Badbesuchern muss bereits vor der Anreise zum Bad bewusst sein, dass die Verkehrssituation am idyllischen Naturgartenbad nicht autogerecht ist. Dementsprechend muss bei schönem Badewetter mit einer Überfüllung der Parkplätze gerechnet werden. Im öffentlichen Verkehrsraum rund um das Bad stehen auch nur eingeschränkt Parkmöglich-keiten zur Verfügung, so dass es einfacher, stressfreier und geschickter ist, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln ins Bad zu fahren.

Polizeiinspektion Nürnberg-Ost
Erlenstegenstraße 18, 90491 Nürnberg, Tel.: 0911/9195-0

„Falschparken kann Leben kosten“

Sehr geehrte Badegäste,

in der jüngeren Vergangenheit kam es am Naturgartenbad wiederholt zu massiven Verkehrsstörungen, versperrten Flucht- und Rettungswegen und berechtigten Anwohnerbeschwerden wegen Falschparkern. Das Bad befindet sich inmitten eines Wohngebiets und es steht dort nur eine geringe Anzahl von Parkplätzen zur Verfügung. Insbesondere an heißen und betriebsstarken Tagen werden die angrenzenden Anwohnerstraßen und die dort befindlichen Flucht- und Rettungswege immer wieder völlig zugestellt, sodass ein Durchkommen anderer Verkehrsteilnehmer und der Einsatz der Feuerwehr und des Rettungsdienstes nicht mehr jederzeit möglich ist. Das könnte im Ernstfall fatale Folgen nach sich ziehen.

Daher werden die Beamten der Polizeiinspektion Nürnberg-Ost diesen Bereich regelmäßig überwachen, Verkehrsverstöße konsequent ahnden und, falls erforderlich, Fahrzeuge kostenpflichtig abschleppen lassen. Hierbei können für die verantwortlichen Fahrzeugführer neben den Verwarnungsgeldern Kosten von mehreren Hundert Euro entstehen.

Wir bitten Sie deshalb, Ihr Fahrzeug nur an den dafür vorgesehenen Parkmöglichkeiten abzustellen und ggf. einen längeren Fußweg zum Freibad in Kauf zu nehmen. Wir empfehlen aber grundsätzlich auf öffentliche oder alternative Verkehrsmittel zurückzugreifen.

Wir bedanken uns vorab für Ihr Verständnis und hoffen auf Ihre Mithilfe, um solche Situationen zukünftig vermeiden zu können. Letztlich geht es auch um Ihre Sicherheit und die Sicherheit Ihrer Mitmenschen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Polizeiinspektion Nürnberg-Ost

Berichtsvorlage
Vpl/137/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:

Sichere Schulwege in St. Johannis und am Nordring
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 24.10.2019

Anlagen:
Antrag_Sichere Schulwege_Die Grünen

Bericht:

Der Stadt Nürnberg ist die sichere Führung von "schwächeren Verkehrsteilnehmern" ein sehr hohes Anliegen, das sehr intensiv verfolgt wird. Allerdings muss bei der Verkehrsplanung zwischen unterschiedlichen, manchmal auch sich widersprechenden Zielen, Wünschen und Notwendigkeiten abgewogen werden.

Am signalisierten Knotenpunkt Nordwestring / Lerchenbühlstraße ist die Grünzeit für Fußgänger, die den Nordwestring überqueren wollen, zu jeder Tageszeit so groß, dass man im normalen Gehtempo bei Grünbeginn beide Furten, unabhängig von der Laufrichtung in in einem Zug überqueren kann. Aufgrund der Vielzahl der zu überquerenden Fahrstreifen ist die aktuelle Signalisierung bereits sehr fußgängerfreundlich. Dabei ist das Grün in der Fußgängersignalisierung ein Startzeichen, bei dem losgelaufen werden darf. Springt das Signal auf Rot ist eine ausreichende Räumzeit für Fußgänger berücksichtigt, die sich bereits auf der Furt befinden. In dieser sogenannten Zwischenzeit wird der querende Kfz-Verkehr noch zurückgehalten. Eine Verlängerung der Grünzeiten für Fußgänger würde zu Lasten der Koordinierung auf dem Nordwestring und damit zu Lasten des Ringbusses gehen. Die Verwaltung hat sich bewusst für die derzeitige Steuerung entschieden, da sie einen guten Kompromiss für alle Verkehrsteilnehmer darstellt.

Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass es durch rücksichtsloses und unachtsames Verhalten von Verkehrsteilnehmern zu kritischen Situationen führen kann. Folglich wird der Einsatz eines Schulwegdienstes seitens der Verwaltung befürwortet. Alle weiteren Schritte zur Umsetzung sind in die Wege geleitet worden, sodass das SchA aktuell bereits um die Besetzung bemüht ist. Für den Bereich an der Grundschule St. Johannis gibt es bereits eine bewilligte Stelle im Schwulwegdienst. Diese ist aktuell leider nicht besetzt. Da eine Akquise geeigneter Personen im Schulwegdienst äußerst schwierig ist, ist das Schulamt immer dankbar, wenn aus der Elternschaft Vorschläge und Empfehlungen für geeignete Personen kommen.

Darüber hinaus werden die Kooperation mit dem Sachbereich Verkehrserziehung der Verkehrspolizei sowie der Schulen Infoveranstaltungen durchgeführt, die insbesondere die Schüllerinnen und Schüler darüber infomieren, wie sie sich bei der Querung richtig verhalten müssen.

In der Betrachtung sollte ebenfalls die sichere Führung für Bürgerinnen und Bürger und besonders die für Schulkinder bei straßenbaulichen Maßnahmen mit einfließen. Aber auch hier lassen sich Behinderungen und Unannehmlichkeiten nicht immer gänzlich vermeiden. Die zuständigen SÖR-Abteilungen weden Einschränkungen weiterhin so gering wie möglich halten.

Sollten es dennoch Grund zur Beschwerde geben, muss diese sofort und direkt an SÖR übermittelt 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:

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)

☒ **3.BM/SchA**

☐

☐

Ö 11

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
24. OKT. 2019
/.....Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
3.3m	2 X z.w.V.	4 Antwort vor Absendung vorlegen
		5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 24. Oktober 2019

Sichere Schulwege in St. Johannis und am Nordring

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Kindern einen sicheren Schulweg zu garantieren, muss oberste Priorität der Stadtverwaltung sein. Leider ist in manchen Stadtteilen das Gegenteil der Fall: So blockiert beispielsweise eine Baustelle auf dem Weg zwischen der St.-Johannis-Grundschule und dem Hort an der Heimerichstraße den Bürgersteig, sodass die Schulkinder auf einen Ersatzübergang ausweichen müssen. Dieser wird jedoch regelmäßig zugeparkt. Dies betrifft auch den Gehweg zwischen Rieterstraße und Kirchenweg. Auch hier parken die Autos teilweise so eng, dass ein Durchkommen nur unter erschwerten Umständen möglich ist. Hinzu kommt, dass seit diesem Schuljahr keine Schulweghelferin mehr im Einsatz ist – „mangelndes Interesse" lautet hierzu die Aussage des Schulamtes.

An der Kreuzung Nordring/Lerchenbühlstraße zeigt sich ebenfalls ein hohes Gefahrenpotenzial für Schulkinder. Gründe hierfür sind unter anderem zu schnell geschaltete oder schlecht einsehbare Ampeln.

Diese Gefahren für Schulkinder gilt es zu bannen. Deshalb stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag:**

- Die Stadt sorgt umgehend für einen sicheren Schulweg an den genannten Gefahrenstellen und priorisiert hier den weiteren Einsatz von Schulweghelfer*innen.
- Die Verwaltung erstattet Bericht über den zeitlichen Turnus der Ampelschaltungen an den genannten Straßen und veranlasst eine Verlängerung der Ampelphase für die Bedürfnisse von Schulkindern.

Mit freundlichen Grüßen

A. Mletzko

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

Beschlussvorlage
Vpl/151/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	28.05.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Ausbau der Augsburger Straße

Anlagen:
Straßenplan

Sachverhalt (kurz):

Zwischen der Wandererstraße und der Adam-Klein-Straße wird auf dem ehemaligen Quelleparkplatz aktuell der Quartierspark Eberhardshof baulich umgesetzt. Mit einem sog. Grünkeil wird der Park bis zur östlich gelegenen Haasstraße 2021 erweitert und damit die Augsburger Straße für den motorisierten Verkehr unterbrochen. Durch die Erweiterung der Parkfläche über die Augsburger Straße hinaus ist für beide Straßenabschnitte die Anlage einer Wendemöglichkeit notwendig.

Im nördlichen Abschnitt wird zur Zeit das Grundstück östlich der Augsburger Straße mit Wohnungen bebaut. Entlang der östlichen Straßeseite existiert aktuell noch kein Gehweg. Im Zuge der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen durch den Bau des Quartiersparks soll der Querschnitt der gesamten Augsburger Straße neu aufgeteilt und der fehlende Gehweg ergänzt werden. Beidseitig der Straße können im Bereich der neuen Längsparkbuchten Bäume gepflanzt werden, die über das Programm "500 Bäume für die Weststadt" finanziert werden. Die dafür erforderlichen Spartenverlegungen sollen ab Herbst 2020 erfolgen.

Südlich des Grünzuges soll nur eine Wendemöglichkeit für PKWs entstehen, da hier keine Grundstückszufahrten vorhanden sind. Müllfahrzeuge und Feuerwehr dürfen den Park queren. Die zur Zeit geltende Einbahnstraße in Richtung Norden wird aufgehoben. Auf der Ostseite bleibt das Straßenbegleitgrün im Bestand erhalten. Ein Gehweg ist hier zuküftig nicht notwendig, da die fußläufige Erschließung der anliegenden Gebäude über die Hasstraße erfolgt.

Die Ausbau-/ und Anpassungsmaßnahmen in der Augsburger Straße sind in terminlicher Abfolge der oben genannten Vorlaufmaßnahmen für das Jahr 2022 vorgesehen. Die anfallenden Kosten betragen 593.000 € und sollen aus der Erschließungspauschale finanziert werden. Ein Teilbereich wird durch den Investor des angrenzenden Baugebietes getragen. Hierfür wird eine Technische Vereinbarung ausgearbeitet.

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	593.000 €	**Folgekosten**	1.274 € 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:
Erschließung

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es gibt keine Hinweise, dass bestimmte Personengruppen durch den Ausbau besonders benachteiligt sind.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

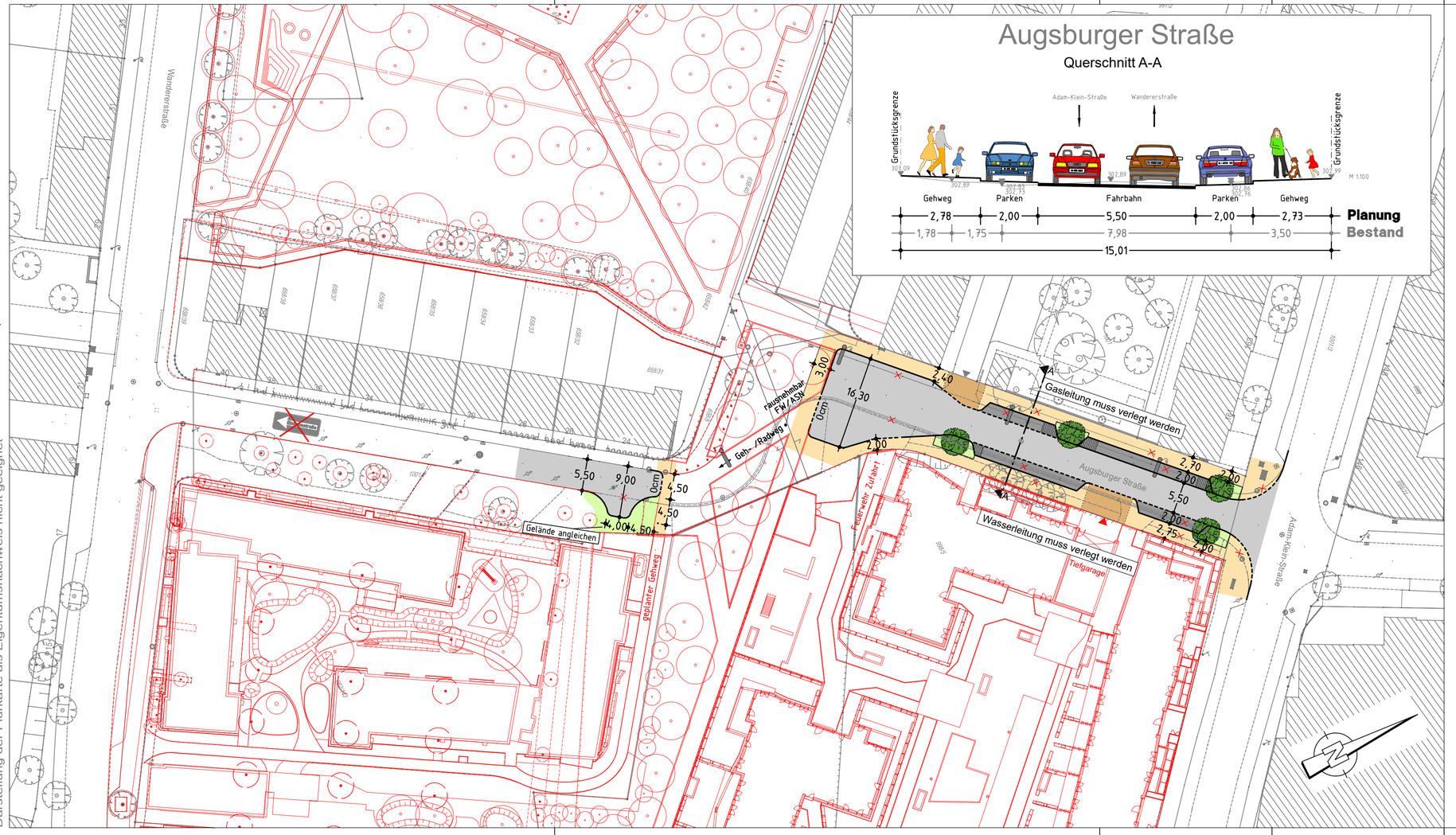
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau der Ausgburger Straße gemäß Straßenplan Nr. 2.2279.2.1 vom 19.07.2018 mit letzter Änderung vom 18.12.2018 und empfiehlt im Bedarfsfall die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1 Herr Stiegler Tel.: 4416
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Parkstandsfläche
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- wasserdurchlässiger Belag

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Grenzstein
- Absteckpunkt
- Vermessungspunkt
- Scheber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Pegel
- Bohrloch
- Kabelschacht
- Telefonzelle
- Uhr
- Schaltkasten
- Fahrkartenautomat
- Briefkasten
- Automat
- Kabelstein
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gassäule
- Schild,Wegweiser
- Litfaßsäule
- Brunnen
- Ampel
- Lichtschacht
- Haltestelle
- Schidkrote, Leuchtpfeil
- Gully
- Kanalschacht
- ACO - Rinne
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungspfeil
- Fließrichtung
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Glascontainer
- Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 19.07.2018
BEARBEITUNG	Dufek(4933)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

Lageplan

ÄNDERUNGEN				
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2279.2.1
18.12.18	Wenzel	Instruktionsergeb.		

Augsburger Straße
zwischen Wandererstraße
und Adam-Klein-Straße

Augsburger Straße 001 V500_1.PLT vom 05.02.20

CARD/1