

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
19.06.2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.06.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Verkehrsversuch Einrichtung geschützter Fahrradspuren
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 05.05.2020
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.11.2019**

Anlagen:

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.11.2019
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 05.05.2020
Entscheidungsvorlage
Rothenburger_Straße Straßenplan 2.2021.2.2a
Rothenburger_Straße Straßenplan 2.2217.2.2a
Rothenburger_Straße Straßenplan 2.2217.2.3a

Sachverhalt (kurz):

Die Stadt Nürnberg hat seit langer Zeit auch über den Städtetag (DStT) dafür gekämpft, breitere Möglichkeiten zu Experimenten im Straßenverkehr eingeräumt zu bekommen. Mit der aktuellen Novelle der StVO zum April 2020 wurde in Teilen diesem Begehren nachgegeben.

Um die Kapazitäten der bestehenden Radinfrastruktur auch testweise oder im Einzelfall schneller als bisher geplant an den Bedarf anzupassen bietet sich die Nutzung des neuen Rechtsinstruments an.

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen fordern in ihrem Antrag vom 5. Mai 2020 unter anderem, die Errichtung sog. "Pop-up-Bikelanes". Diese sind rechtlich "Verkehrsversuche".

Die Verwaltung hat das Anliegen geprüft und legt einen ersten "Verkehrsversuch" in der Rothenburger Straße zum Beschluss vor.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	50.000 €	<u>Folgekosten</u>	50.000 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input checked="" type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

- Ja

- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
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:

Radfahrende aller Altersgruppen profitieren von den Pop-Up-Radwegen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt in der Rothenburger Straße zwischen der Wredestraße und der Bertha-von-Suttner-Straße die provisorische Markierung und Absicherung von Radstreifen gemäß Plan Nr. 2.2021.2.2a vom 20.05.2020, 2.2217.2.2a vom 20.05.2020 und 2.2217.2.3a vom 20.05.2020 als Verkehrsversuch zunächst bis zum 31.10.2020. Anschließend erfolgt eine Bewertung, ob sich die temporären Radspuren bewährt und welche Begleiterscheinungen sich evtl. ergeben haben.



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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg**

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 5. Mai 2020

AFV 28.05.20

MM

Fax ✓

OBERBÜRGERMEISTER		
0 6. MAI 2020		
/.....Nr.		
<i>VI</i>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	<i>z.V.V.</i>	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Pop-up-Bike-Lanes in der Corona-Krise: Einrichtung geschützter Fahrrad-Spuren

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

um die Ausbreitung des Coronavirus zu verlangsamen, ist es notwendig Abstand zu halten. Der empfohlene Mindestabstand von 1,5 bis zwei Metern ist im Alltagsverkehr beim Radfahren jedoch kaum einzuhalten, denn die ohnehin schon zu engen Radwege sind dafür nicht ausgelegt. Dies ist insbesondere auch bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen der Fall.

Da viele Bürger*innen aktuell vermehrt im Homeoffice arbeiten, herrscht auf den Straßen insgesamt weniger Verkehr. Gleichzeitig vermeiden viele die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und steigen bevorzugt aufs Fahrrad. Das Fahrrad ist gerade in Zeiten der Corona-Krise das perfekte Verkehrsmittel. Auch das bayerische Verkehrsministerium weist in seiner Pressemitteilung „Mobilität trotz Corona“ vom 06.04.2020 darauf hin, dass das Fahrrad derzeit eine geeignete, weil infektionsarme Art der Mobilität darstellt. Die Verkehrsministerin appelliert an die Bürger*innen, die öffentlichen Verkehrsmittel für die, die darauf angewiesen sind, frei zu halten und – wenn möglich - stattdessen das Fahrrad zu nutzen.

Deshalb empfiehlt es sich jetzt, schnell zu handeln und sogenannte Pop-up-Bike-Lanes – vor allem an den verkehrlichen Problemschwerpunkten – einzurichten, damit die neuen Fahrradfahrer*innen auch nach der Corona-Krise weiterhin das Fahrrad zur Fortbewegung nutzen. Um die Nutzung attraktiv und sicher zu machen ist es jetzt wichtig schnell eine gute Radverkehrsinfrastruktur mit dem notwendigen Platz zu bieten. Der durch den Rückgang des motorisierten Individualverkehrs freigewordene Verkehrsraum sollte deshalb insbesondere den Radfahrenden zur Verfügung gestellt werden.

Städte wie Bogotá, Paris, Wien und Berlin sind hier bereits vorangegangen und haben Fahrspuren des MIV in temporäre Radspuren umgewidmet. Zu der Vorgehensweise in Berlin ist ein Handbuch verfügbar:

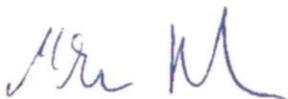
<https://mobycon.eu/updates/handbuch-zur-einrichtung-und-erweiterung-temporaerer-radverkehrsanlagen/>

In Deutschland lassen sich temporäre geschützte Radfahrstreifen rechtlich als „zeitlich befristeter Verkehrsversuch“ umsetzen. Rechtsgrundlage ist §45 StVO. Begründen lässt sich ein solcher Versuch mit den veränderten Erfordernissen im Verkehr. Seit Inkrafttreten der StVO-Novelle am 28.04.2020 kann ein solcher Versuch auch ohne eine besondere örtliche Gefahrenlage angeordnet werden.

Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

- Die Verwaltung richtet zeitnah in jede Richtung eine geschützte Fahrradspur in der Bayreuther Straße / Äußeren Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und B4R ein. Dazu wird die Anzahl der Fahrspuren für den MIV auf eine Spur je Richtung reduziert. In Abschnitten, in denen bereits Radfahrstreifen vorhanden sind, werden diese verbreitert.
- Die Verwaltung macht Vorschläge, in welchen Straßen versuchsweise weitere Fahrradspuren eingerichtet werden können und legt ein Konzept zur Beratung und Abstimmung im AfV vor.
- Die Verwaltung prüft die Möglichkeit der versuchsweisen Umwidmung von Straßen in Fahrradstraßen und legt auch diesbezüglich ein Konzept zur Beratung und Abstimmung im AfV vor.
- Der Kontrolldruck auf Falschparker auf bestehenden Radwegen und Radfahrstreifen wird erhöht.
- Insbesondere in der Innenstadt werden zügig mehr sichere Fahrradabstellplätze geschaffen.

Mit freundlichen Grüßen



Mike Bock
Stadtrat

Verkehrsversuch Einrichtung geschützter Fahrradspuren

Hier: Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 05.05.2020 und der Stadtratsfraktion der SPD vom 20.11.2019

Entscheidungsvorlage

Anlass

Die Stadt Nürnberg hat seit langer Zeit auch über den Städtetag (DStT) dafür gekämpft, breitere Möglichkeiten zu Experimenten im Straßenverkehr eingeräumt zu bekommen. Mit der aktuellen Novelle der StVO zum April 2020 wurde in Teilen diesem Begehren nachgegeben. Um die Kapazitäten der bestehenden Radinfrastruktur auch testweise oder im Einzelfall schneller als bisher geplant an den Bedarf anzupassen bietet sich die Nutzung des neuen Rechtsinstruments an.

Die rechtlichen Voraussetzungen dafür wurden durch die Novellierung der StVO geschaffen, in dem die Städte zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen Verkehrsversuche anordnen.

Der Deutsche Städtetag begrüßt in seinem beiliegenden Schreiben ausdrücklich auf politischer, rechtsverbindlicher Grundlage provisorische Änderung der Verkehrsführung und Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen umzusetzen.

Die Verwaltung schließt sich der Auffassung an, dass die Errichtung solcher Trassen grundsätzlich sinnvoll ist und hat geprüft, wo sich solche Radwege insbesondere unter dem Aspekt der Sicherheitsanforderungen zügig umsetzen lassen.

Verkehrsversuche „Rad“ für Nürnberg

Für die Auswahl kurzfristig geeigneter Straßen wurden Hauptverkehrsstraße betrachtet, die eine unzulängliche Radverkehrsinfrastruktur aufweisen, einen wichtigen Lückenschluss im Radwegenetz darstellen und für die in bereits bestehenden Radverkehrskonzepten hohe Nutzerpotentiale ermittelt wurden. Darüber hinaus sollten bereits erste Planungsüberlegungen für einen Radweg vorliegen und die Möglichkeit für eine dauerhafte Umsetzung vorhanden sein. Um die Sicherheit auch in den Knotenpunkten gewährleisten zu können, müssen nicht zuletzt die Lichtsignalanlagen so angepasst werden, dass für Radfahrende kein erhöhtes Sicherheitsrisiko besteht. Hier geht Sicherheit vor dem Ehrgeiz sehr schnell modellhaft, plakativ oder nur punktuell zu wirken. Der gefährlichste Punkt für Radfahrende ist die nächste Kreuzung, nicht die freie Strecke. Kreuzungen wurden in vielen sog. „Pop-up-Bikelanes“ anderer Städte zu Gunsten schneller und zeichenhafter Realisierung ignoriert.

Rothenburger Straße zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Wredestraße

Die Verwaltung schlägt vor, die im Verkehrsausschuss am 30.01.2020 beschlossene Planung des ersten Abschnitts der Radschnellverbindung in der Rothenburger Straße als versuchsweise Maßnahme bis zur tatsächlichen baulichen Umsetzung einzurichten. Der beschlossene Straßenplan ist bereits mit allen Beteiligten abgestimmt und gerade auf dieser Strecke wird einer attraktiven Radverbindung als Teil der Radschnellverbindung ein hoher Nutzen bescheinigt.

Die Verwaltung hat für diese Maßnahme einen Markierungsplan erstellt. Dieser wäre kurzfristig umsetzbar und wird zum Beschluss vorgelegt.

Im Wesentlichen orientiert sich die Markierung der Radstreifen an dem vom AfV beschlossenen endgültigen Plan. In beiden Richtungen soll mittels einer Gelbmarkierung ein ca. 3,00 m bis 4,00 m breiter Radstreifen markiert werden, wobei der Kfz-Verkehr einspurig auf einer ca. 3,50 m breiten Fahrspur geführt wird.

Da stadteinwärts im Zulauf zur Kreuzung vor der Von-der-Tann-Straße in der Morgen- und Abendspitze die Umsetzung der Planung nur mit baulichen Maßnahmen möglich ist, kann ohne die erforderliche Anpassung der Randsteinlinien kein Radstreifen markiert werden. Der Radstreifen ist dort unterbrochen. Die einspurige Führung des Verkehrs und damit die Markierung des Radstreifens wird ca. 80 Meter hinter der Kreuzung wieder aufgenommen. Die bestehende sichere Kreuzungsmöglichkeit bleibt vorerst erhalten.

In stadtauswärtiger Richtung soll im Zulauf zur Kreuzung Von-der-Tann-Straße die Aufteilung des Querschnitts - ohne Umbau - gemäß der vom Verkehrsausschuss beschlossenen Pläne durchgeführt werden. Dabei ist ein Geradeausfahrstreifen für den Kfz-Verkehr vorgesehen.

Stadtauswärts kann zwischen der Bertha-von-Suttner-Straße und der Ossietzkystraße der Radstreifen mittels baulicher Elemente von der Fahrbahn abgetrennt und damit eine sog. „protected bikelane“ eingerichtet werden, die erstmals in Nürnberg an dieser Stelle als Pilotprojekt erprobt werden soll. In stadteinwärtiger Richtung ist die Errichtung eines geschützten Radstreifens aufgrund der vorhandenen Längsparkstreifen nicht möglich, da diese nutzbar bleiben sollen.

Im Vorfeld der Maßnahme hat die Verwaltung eine Verkehrszählung durchgeführt, die – unter Vorbehalt wegen der zur Zeit nicht repräsentativen Verkehrsverhältnisse – retrospektiv für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkung genutzt werden könnte.

Bisher wurden Radwege auf der Fahrbahn nur durch Markierung von der für den Autoverkehr vorgesehenen Spur getrennt. Dadurch konnte die gesamte Breite der Fahrbahn incl. Radweg mit einem Fahrzeug gereinigt und im Winter gesichert werden. Bei einer baulichen Trennung von Radspur und Fahrbahn (Abschnitt „protected bike-lane“) ist dies nicht mehr möglich. Die Strecke muss auf gesamter Länge der Abtrennung mit doppeltem Aufwand (da getrennte Befahrung) gereinigt oder im Winter gesichert werden. Dies verdoppelt auch den zeitlichen Bearbeitungsaufwand (Personal und Fahrzeuge) auf den betroffenen Abschnitten. Zudem können größere Schneemengen im Winter dafür sorgen, dass durch den seitlich zu schiebenden Schnee Fahrspurbreiten eingeschränkt sind und durch das Räumschild die baulichen Abtrennungen aber auch die Gelbmarkierung abgefahren werden. Diese Folgekosten müssen für den laufenden Unterhalt berücksichtigt werden.

Im Hinblick auf die deutlich höheren Aufwendungen bei Reinigung und Winterdienst wird eine zeitliche Befristung bis zum Beginn des Winterdienstes seitens SÖR für sinnvoll erachtet.

Sollte sich der Zeitraum des Feldversuchs (jenseits der „protected-bike-lanes“) über den Winter erstrecken, sind zusätzliche Aufwendungen für Fahrbahnausbesserungen zur besseren Aufbringung und Haftung von Gelbmarkierungen, zur regelmäßigen Ausbesserung der Abtrennungen sowie für die höheren Aufwendungen bei der Wintersicherung in einer Größenordnung von nochmal rd. 50.000 EUR hinzuzurechnen.

Bayreuther Str. / Äußere Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Bundesstraßenring

Anders als im Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen gefordert, hält die Verwaltung einen nur temporären Verkehrsversuch in der Bayreuther Straße und Äußeren Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Bundesstraßenring für nicht zielführend.

Die Planung für den Radweg, die eine empfindliche Lücke im Radwegenetz schließen soll, läuft derzeit in Teilbereichen in der ämterübergreifenden Verwaltungsinstruktion. Im Umfeld des signalisierten Knotens Bayreuther Str./ Pirckheimerstr. sind komfortable Radverkehrsanlagen nur durch einen Umbau des Straßenraums möglich. Eine provisorische Abmarkierung eines Radweges bzw. eine Unterbrechung der Radwegeführung im Kreuzungsbereich kann aus Sicherheitsgründen nicht verantwortet werden. Zwischen der geplanten Sanierung von Gleisanlagen der VAG in mehreren Bauabschnitten und dem Radwegebau im Zuge der Wiederherstellung der Fahrbahnen könnte das Provisorium nicht gehalten werden.

Der Straßenplan für die Schließung dieser Radwegelücke wird noch 2020 dem Ausschuss zum Beschluss vorgelegt. Es wäre aus Sicht der Verwaltung kontraproduktiv hier eine provisorische und nicht reibungslos funktionierende Lösung interimweise umzusetzen.

Versuchsweise Umwidmung von Straßen in Fahrradstraße

Am 28.06 2018 wurde im AfV ein Gesamtkonzept für Fahrradstraßen beschlossen, dass in einer ersten Ausbaustufe 12 Straßenzüge mit insgesamt 15 km Länge vorsieht. Die ersten Fahrradstraßen wurden in 2019 bereits ausgewiesen und auch in 2020/21 werden weitere Fahrradstraßen fortlaufend umgesetzt.

Fahrradstraßen sind sicher, wenn bestimmte Kfz-Mengen nicht überschritten werden und eine einheitliche Gestaltung gewährleistet ist. Neben der entsprechenden Beschilderung sieht das Gestaltungskonzept auch rotmarkierte Kreuzungsbereichen vor, da der Radverkehr im Zuge der Fahrradstraße bevorrechtigt ist und die Rechts-vor-Links-Regelung damit aufgehoben wird. Aus Sicherheitsgründen ist diese Rotmarkierung zwingend notwendig, um die Aufmerksamkeit hinsichtlich der geänderten Vorfahrtsregelung zu erhöhen.

Von einer versuchsweisen provisorischen Umwidmung von Straßen in Fahrradstraßen muss daher abgeraten werden. Eine zweite Ausbaustufe des Fahrradstraßenkonzeptes für Nürnberg soll aber bereits im kommenden Jahr dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt werden.

Höherer Kontrolldruck bei Falschparkern

Radverkehrsanlagen werden durch den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung in den jeweiligen Überwachungsgebieten regelmäßig bereits mit überwacht. Auch Schwerpunktaktionen wurden bereits durchgeführt. Hilfreich ist dabei, dass die Einsatzkräfte auch auf Pedelecs unterwegs sind. Nachdem der Bußgeldkatalog überarbeitet wurde und Strafen für das Parken und Halten auf Radwegen und Radstreifen deutlich erhöht wurden, rechnet die Verwaltung damit, dass dieses Problem deutlich entschärft wird. Weitere Schwerpunktaktionen werden vorgenommen.

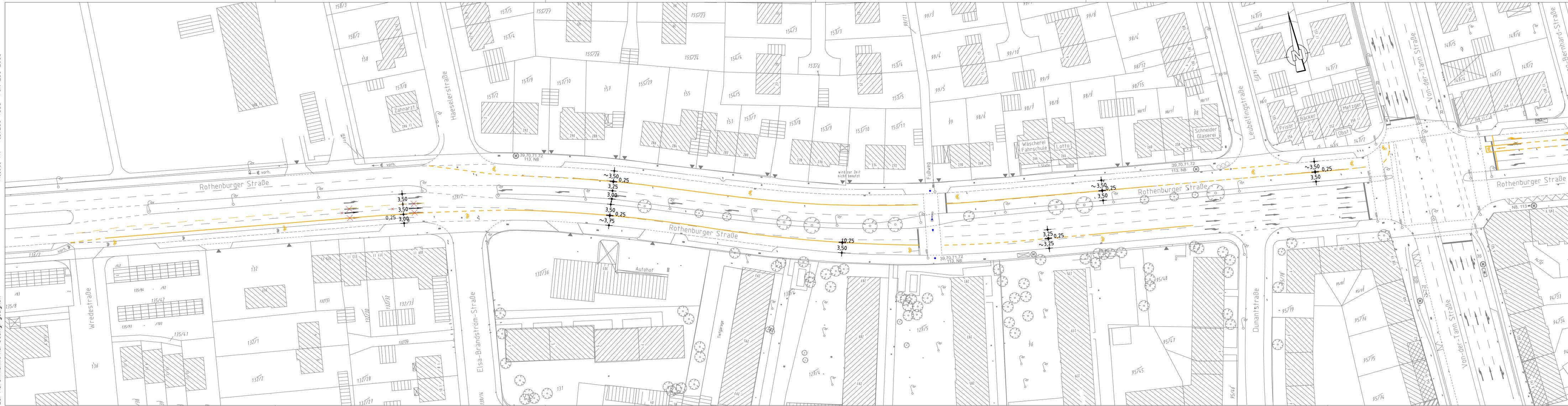
Mehr Fahrradstellplätze in der Innenstadt

Durch einen systematischen Ausbau von Radständern sind seit 2013 bisher in fünf Stadtteilen rund 2.300 (!) neue Abstellplätze für Fahrräder entstanden. Nach dem Beschluss des AfV vom 10.03.2016 wird das Projekt „Radständer für die Stadtteile“ in den Gebieten innerhalb des Rings nach und nach fortgeführt werden. Nach den ersten Stadtteilprojekten mit Schwerpunkt

in der Südstadt und Nordstadt wurde das Projekt zuletzt in der Altstadt durchgeführt. Im Rahmen der elektronischen Partizipation (EPA) haben sich viele Bürgerinnen und Bürger mit Standortvorschlägen beteiligt. Nachdem die Fachinstruktion der geeigneten Standorte bereits abgeschlossen ist, kann mit dem Aufbau der Radständer in 2021 begonnen werden. Darüber hinaus werden jährlich ca. 200 Radständer im Stadtgebiet unabhängig von dem Stadtteilprojekt aufgebaut.

Fazit

Durch die Errichtung der temporären geschützten Radwege entlang der Rothenburger Straße wird zeitnah eine wichtige Lücke im Radwegenetz geschlossen und ein attraktives Angebot für den Radverkehr geschaffen. Auch ein Verkehrsversuch in der Fürther Straße innerhalb des Bundesstraßenrings B4 ist einer Überprüfung wert. Aufgrund der Länge des Abschnitts, der erforderlichen genauen Prüfung von Ein- und Ausleitungen (Gehweg / Fahrbahn) und der Prüfung signaltechnischer Aspekte ist eine qualifizierte Straßenplanung erforderlich.

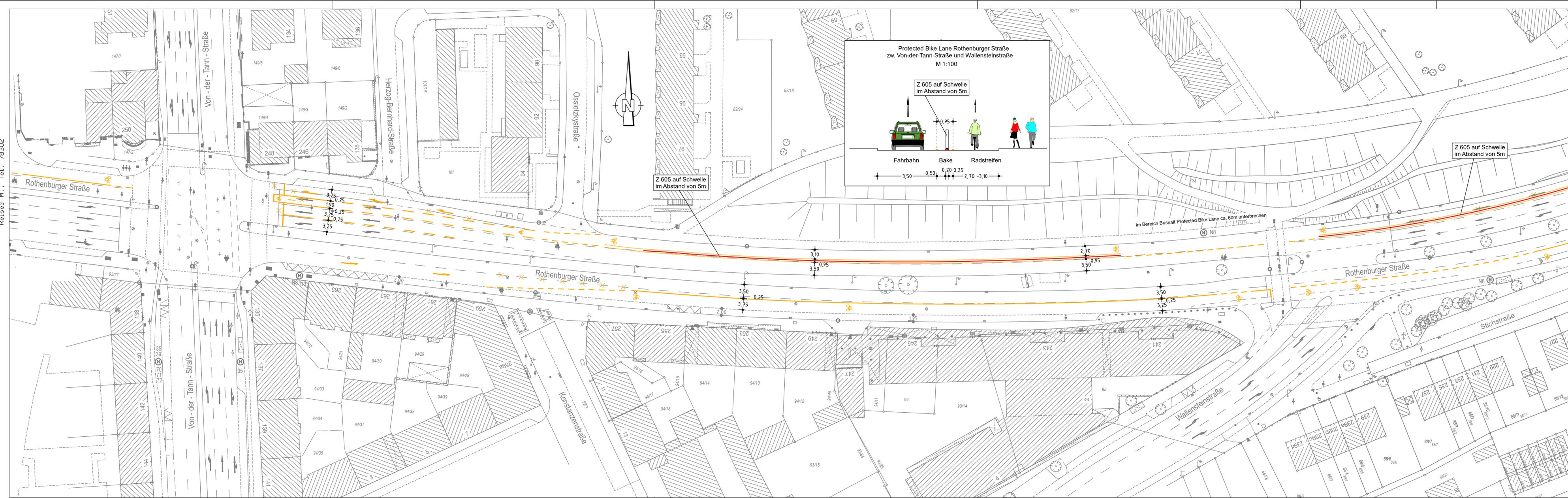


Bestand

	best. Gebäude		Schaltkasten
	Baum		Litfaßsäule
	Wiese		Einfahrt
	Wald		Steigungsprofil
	Gartenland		Fließrichtung
	Unland		Mast
	Friedhof		Fahnenmast
	Zaun		Lampe
	Mauer		Oberflurhydrant
	Stützmauer		Brunnen



Nürnberg		VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG	
STRASSENPLANUNG		Rothenburger Straße	
ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	
BEARBEITUNG		Dufek (4933)	
ÄNDERUNGEN		M = 1 : 500 NR. 2.2021.2.2a	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	NÜRNBERG, AM 20.05.2020
gez. Jülich		AMTSLEITER	
Projekt <Rothenburger Straße_007_pop.up> Zeichnung V500_3.PLT vom 25.05.20			

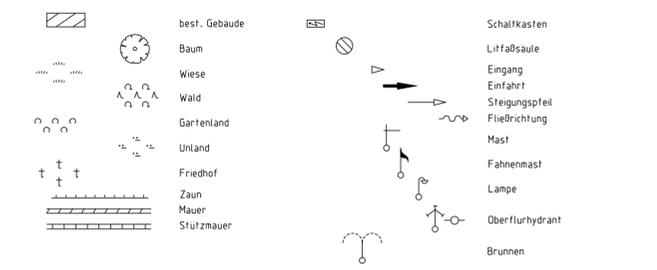


Zeichenerklärung:

Planung



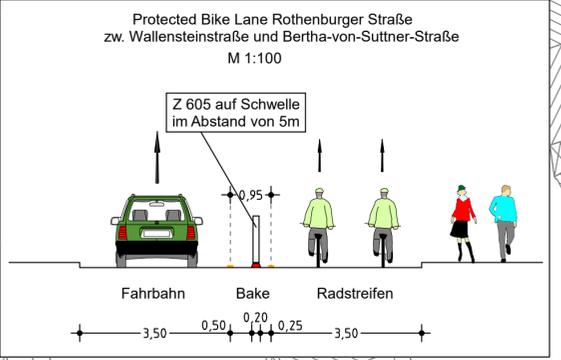
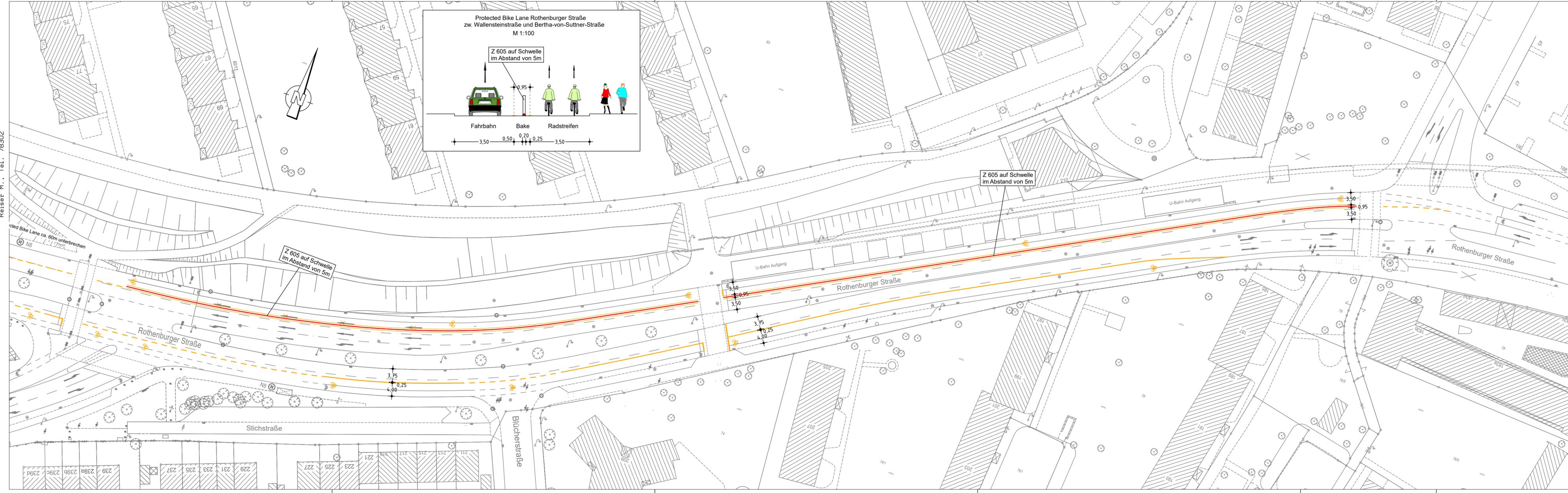
Bestand



**VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG**



ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 20.05.2020	
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	gez. Jülich AMTSLEITER	
	Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN		Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 2.2217.2.2a
Rothenburger Straße			Pop-Up Variante zwischen Von-der-Tann-Straße und Wallensteinstraße



Zeichenerklärung:

- Planung
- Protected Bike Lane
- Bestand
- best. Gebäude
 - Baum
 - Wald
 - Gartenland
 - Unland
 - Friedhof
 - Zaun
 - Mauer
 - Stützmauer
 - Schaltkasten
 - Litfaßsäule
 - Eingang
 - Einfahrt
 - Steigungspfeil
 - Fließrichtung
 - Mast
 - Fahnenmast
 - Lampe
 - Oberflurhydrant
 - Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG	
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 20.05.2020	
BEARBEITUNG	Dufek (4933) Bräuning-Fürbach	gez. Jülich AMTSLEITER	
ÄNDERUNGEN		Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 2.2217.2.3a
			Rothenburger Straße Pop-Up Variante zwischen Wallensteinstraße und Bertha-von-Suttner-Straße
Rothenburger Straße_009_Kopie V500_6.PLT vom 25.05.20			

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.06.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Verkehrssicherheit in der Weltenburger Straße
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.03.2020**

Anlagen:

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.03.2020

Sachverhalt (kurz):

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt eine Ausdehnung der wegen des Kinderhots Weltenburger Straße 126 angeordneten Tempo-30-Strecke nach Norden bis zu Haus-Nr. 104.

Die Weltenburger Straße ist derzeit eine Vorfahrtstraße auf der Linienbusse verkehren. Sie dient der Erschließung der Wohngebiete zwischen der B 2 und dem Eichstätter Platz und ist zusammen mit der Schalkhauserstraße die einzige Verbindung zwischen B 2 und der Vorjurastraße südlich der Hafestraße. Der Gesetzgeber hat nur das Ausweisen von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen im unmittelbaren Umfeld von Kindereinrichtungen, Senioreneinrichtungen und Krankenhäusern erleichtert, wenn sie von dieser Straße aus erschlossen sind. Eine einfache Erweiterung ist rechtlich nicht möglich.

Da die Straße im Generalverkehrsplan für Nürnberg nicht als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen ist und ausschließlich durch die umgebende Wohnbebauung geprägt wird, schlägt die Verwaltung vor eine Tempo-30-Zone einzurichten. Hierzu sind folgende Voraussetzungen notwendig:

- Demarkierung der Leitlinie
- Ersetzen der Beschilderung „Vorfahrtstraße“ durch „Vorfahrt“ (an dieser Kreuzung/Einmündung)

Laut VAG-Jour Fixe vom 30.04.2020 schätzt die VAG-PL den Zeitverlust für den Bus auf der relativ kurzen Strecke gering ein, sofern auf der Bus-Route eine Beschilderung mit Vorfahrt erfolgt.

Die Fußgängerüberwege sind zwar in einer Tempo-30-Zone grundsätzlich entbehrlich, können aber als Bestand bleiben.

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)
 VB

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Einführung einer Tempo-30-Zone in der Weltenburger Straße.

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

afv

OBERBÜRGERMEISTER		
10. MÄRZ 2020		
/.....Nr.		
<i>VI</i>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	<input checked="" type="checkbox"/> z.w.V.	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Km

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

Telefon: 0911 231 – 2907

Telefax: 0911 231 – 4051

E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de

www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

09.03.2020

Sender

Verkehrssicherheit in der Weltenburger Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Weltenburger Straße zwischen Reichelsdorfer Hauptstraße und S-Bahnhof erschließt weite Teile des Wohngebiets im nördlichen Reichelsdorf. Dabei ist sie auf einem Kilometer Länge ohne Lichtsignalanlage ausgestattet und bietet Querungshilfen in Form von zwei Zebrastreifen. Diese werden Anwohnerbeschwerden zur Folge häufig übersehen oder ignoriert und zudem mit zu hoher Geschwindigkeit passiert.

Nur im südlichen Bereich, im Umfeld der Kindertagesstätte, gibt es eine Begrenzung auf Tempo 30. Doch auch der nördliche Teil der Weltenburger Straße wird häufig von Kindern oder Senioren gequert, dort befinden sich sowohl der Zugang zum Spielplatz am Eichenwaldgraben als auch eine der Wegeverbindungen zum Reichelsdorfer Friedhof.

Eine Ausdehnung der Tempo-30-Begrenzung bis auf Höhe Hausnummer 104 könnte sowohl die Straßenquerung deutlich sicherer machen, als auch die 90-Grad Kurve zwischen Hausnr. 104 und 106 entschärfen.

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

Antrag:

Die Verwaltung dehnt die Tempo-30-Begrenzung in der Weltenburger Straße auf den Bereich von der Kreuzung Eichstätter Platz bis zur Weltenburger Straße 104 aus.

Mit freundlichen Grüßen


Marcus König
Fraktionsvorsitzender

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.06.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Münchener Straße - Halbkreiswende ("U-Turn") und Abbiegefahrstreifen

Anlagen:

Lageplan-Abbiegefahrstreifen-M 1_250

Lageplan-U-Turn-M 1_250

Sachverhalt (kurz):

Der Neubau des Konzerthauses Nürnberg soll auf dem sog. "kleinen Parkplatz" der Meistersingerhalle errichtet werden. Über diesen verläuft bislang die Zufahrt zum bestehenden "Ramada Nürnberg Parkhotel". Ein entsprechendes Geh- und Fahrrecht zugunsten des Eigentümers des Hotelgrundstückes ist als Grunddienstbarkeit gesichert. Der Bau des Konzerthauses setzt die Löschung des Geh- und Fahrrechtes voraus. Gem. Kaufvertrag vom 05.11.1997 ist die Stadt Nürnberg "berechtigt, bei Änderung der gegenwärtigen Verkehrsführung im Bereich der Münchener Straße und der Schultheißallee die Zu-/Abfahrt zum Vertragsgrundbesitz (Fl.-Nr. 330/83 Gem. Gleißhammer) entsprechend der künftigen Verkehrsführung neu zu regeln. Der jeweilige Grundstückseigentümer des berechtigten Grundstücks ist verpflichtet, dann der erforderlichen Inhaltsänderung der Grunddienstbarkeit zuzustimmen". Der Bau des Konzerthauses setzt dementsprechend voraus, dass das Hotel von der Münchener Straße aus erschlossen wird.

Der künftige Erschließungsbereich von Meistersingerhalle, Konzerthaus und Hotel (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gem. Bauleitplanänderungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 4160) soll über einen eigenen Abbiegefahrstreifen von der Münchener Straße angebunden werden. Dieser dient als Verzögerungsspur und Wartebereich im Falle von starkem bevorrechtigten parallelem Rad- und Fußgängerverkehr, so dass der fließende Verkehr in der Münchener Straße nicht behindert wird. Die Fahrbahnbreite von 3,0m reicht aus, da die Fahrstreifen in der Münchener Straße überbreit sind und das Verkehrsaufkommen zum Hotel, der Meistersingerhalle und der Südseite des künftigen Konzerthauses gering ist. Die Erschließung des Hotels erfolgt damit künftig vollständig von der Münchener Straße, Zu- und Abfahrt werden zusammengelegt.

Zur Verbesserung der Anbindung des Erschließungsbereichs für den stadtauswärtsfahrenden Verkehr wurde in der Münchener Straße auf Höhe der Lohengrinstraße eine Halbkreiswende ("U-Turn") geplant.

Weitere Baumfällungen sind für beide Maßnahmen nicht erforderlich.

Für den Abbiegefahrstreifen müssen drei Masten der bestehenden Straßenbeleuchtung versetzt werden und hierfür ein neues Erdkabel (ca. 50m) verlegt werden.

Die Versickerung des Oberflächenwassers ist über seitliche Versickerungsmulden vorgesehen, deren Umsetzbarkeit im Rahmen der weiteren Planung im Bezug auf den zu erhaltenden Baumbestand noch vertieft geprüft wird.

Die Maßnahmen dienen der Neuordnung der Verkehrsführung im Bereich von Münchener Straße und Schultheißallee in Bezug auf die Erschließung des Hotels. Grundsätzliche Änderungen im Verkehrsablauf werden durch sie nicht erzeugt.

Die planungsrechtliche Zulässigkeit beider Maßnahmen besteht aufgrund des am 27.01.1982 bekanntgemachten und damit rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 4160.

Die anfallenden Kosten betragen nach der von der Emch+Berger GmbH im Auftrag der Projektbaudienststelle Kulturgroßbauprojekte im Planungs- und Baureferat erstellten Kostenschätzung rund 283.000 EUR brutto. Die Finanzierung soll in Abstimmung mit Ref.I/II aus dem laufenden Haushalt erfolgen. Beide Maßnahmen sollen 2020 umgesetzt 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

<u>Gesamtkosten</u>	283.000 €	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	283.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
- Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Der Bau des als Verzögerungsspur dienenden Abbiegefahrstreifens wirkt sich positiv auf den bevorrechtigten Fuß- und Radverkehr auf der Ostseite der Münchener Straße aus.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
- 2.BM/PBH
- Ref.I/II-PBH
- SÖR/WL

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Bau einer Halbkreiswende ("U-Turn") in der Münchener Straße auf Höhe der Lohengrinstraße sowie eines Abbiegefahrstreifens von der östlichen Fahrbahn auf Höhe von Hausnr. 25 zur Anbindung der künftigen Verkehrsfläche zwischen Meistersingerhalle, Konzerthaus und dem Ramada Nürnberg Parkhotel.

RI_Projekte\2019\10009_601_Konzerthaus_Nürnberg4_plan43_ep\DWG\Lageplan.dwg, Abbiegefahrstreifen-M1_250_02.06.2020 16:10:58, a.steinkopf



- ZEICHENERKLÄRUNG**
- Bestand
 - X Rückbau, Abbruch
 - Planung (u. a. Konzerthaus, Außenanlagen)
 - Planung Verkehrsanlagen
 - Variante

- Planung:**
- Fahrbahn
 - Radweg
 - Parkfläche
 - Grünflächen
 - Einschnittsböschung
 - Versickermulde
 - Freizuhaltenes Sichtfeld
 - Schleppkurve

Weiterführende Planungsinformationen für Bereich Süd und Nord sind den gesonderten Plänen zu entnehmen.

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
 VERKEHRSPLANUNGSAMT
 NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
 BESCHLUSS: FÜR DIE RICHTIGKEIT:

PLANUNGS- UND BAUREFERAT

Entwurfsplanung

Stadt Nürnberg
 Planungs- und Baureferat
 Stab Projektbaudienststelle Kultur-
 großbauprojekte
 Bauhof 9
 90402 Nürnberg

Schultheißeallee
 Konzerthaus/Meistersingerhalle

Lageplan
 Münchener Straße
 Abbiegefahrstreifen beim künftigen Konzerthaus

Maßstab: 1:250

BEAR.	DATUM	NAME
GEZ.	05/2020	Bayer
GEPR.	05/2020	Steinkopf Tobehn

ANDERUNGEN	DATUM	NAME	GEPR.	ART DER ÄNDERUNG
1				
2				
3				
4				
5				

bearbeitet im Auftrag
 der Stadt Nürnberg:

Ernst + Berger GmbH
 Ingenieure und Planer Nürnberg
 90443 Nürnberg
 Am Pläner 33 Tel.: 0911 / 92634 - 0
 http://www.ernstundberger.de

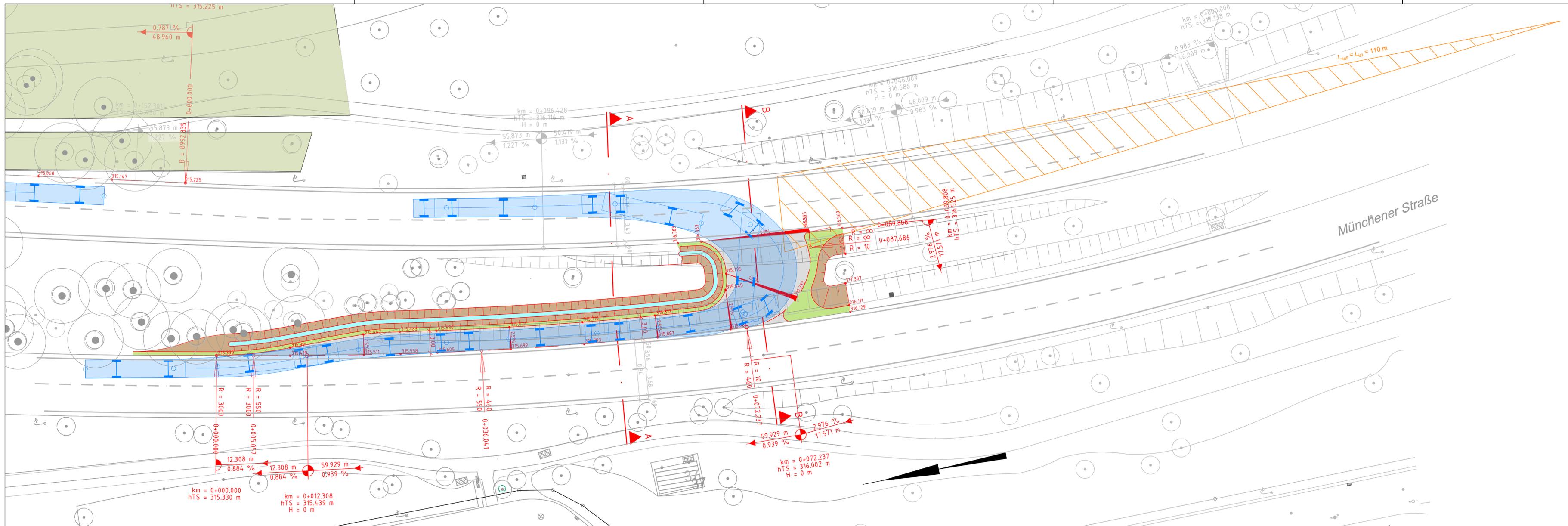
Nürnberg, den

Unterschrift

Arbeitsstand
 Stand 02.06.2020



RI_Projekte\2019\10009_601_Konzerthaus_Nürnberg\plan43_ep\DWG\Lageplan.dwg, U-Turn-M 1_250, 02.06.2020 16:13:38, a.steinkopf



- ZEICHENERKLÄRUNG**
- Bestand
 - X Rückbau, Abbruch
 - Planung (u. a. Konzerthaus, Außenanlagen)
 - Planung Verkehrsanlagen
 - Variante

- Planung:**
- Fahrbahn
 - Radweg
 - Parkfläche
 - Grünflächen
 - Einschnittsböschung
 - Versickermulde
 - Freizuhaltenes Sichtfeld
 - Schleppkurve

Weiterführende Planungsinformationen für Bereich Süd und Nord sind den gesonderten Plänen zu entnehmen.

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
 VERKEHRSPLANUNGSSAMT
 NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
 BESCHLUSS: FÜR DIE RICHTIGKEIT:

Arbeitsstand
 Stand 02.06.2020

PLANUNGS- UND BAUREFERAT

Entwurfsplanung

Stadt Nürnberg
 Planungs- und Baureferat
 Stab Projektbaudienststelle Kultur-
 großbauprojekte
 Bauhof 9
 90402 Nürnberg

Schultheihsallee
 Konzerthaus/Meistersingerhalle

Lageplan
 Münchener Straße
 U-Turn beim künftigen Konzerthaus

bearbeitet im Auftrag der Stadt Nürnberg:	Maßstab:	1: 250	DATUM	NAME	
			BEAR.	05/2020	Piontek/Bayer
			GEZ.	05/2020	Piontek/Steinkopf
			GEPR.	05/2020	Tobehn

ÄNDERUNGEN	ART DER ÄNDERUNG			
	DATUM	NAME	GEPR.	
1				
2				
3				
4				
5				

Ernst + Berger GmbH
 Ingenieure und Planer Nürnberg
 90443 Nürnberg
 Am Pläner 33 Tel.: 0911 / 92634 - 0
 http://www.ernstundberger.de

Nürnberg, den

Unterschrift

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.06.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Diverse Erschließungsmaßnahmen - Abrechnungsvoraussetzungen-Teil 2

Anlagen:

Übersichtstabelle
Fran-Reichel-Ring - Ausbauplan
Franz-Reichel-Ring und Schrammstraße Auszug Bebauungsplan
Georg-Silberhorn-Straße Ausbauplan
Georg-Silberhorn-Straße Auszug Bebauungsplan
Proeslerstraße Ausbauplan
Proeslerstraße Auszug Bebauungsplan
Schrammstraße Ausbauplan
Vershofenstraße Ausbauplan
Vershofenstraße Auszug Bebauungsplan

Sachverhalt (kurz):

Die Herstellung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze setzt gemäß § 125 Abs. 1 Baugesetzbuches (BauGB) einen Bebauungsplan voraus. Demnach ist die Herstellung dieser Erschließungsanlagen bzw. Abschnitten dann rechtswidrig, wenn bei der tatsächlichen Herstellung von den Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen wurde.

Die Rechtmäßigkeit der Herstellung von Erschließungsanlagen wird gemäß §125 Abs. 3 Ziffer 1 BauGB durch Abweichungen von den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht berührt, wenn die Abweichungen mit den Grundzügen der Planung vereinbar sind und die Erschließungsanlage hinter den Festsetzungen zurückbleibt („Planunterschreitung“).

Eine weitere Voraussetzung ist ein formloser Beschluss des AfV, der die Änderung des Bauprogramms, d.h. das Bebauungsplankonzept, bestätigt.

Für die in beiliegender Tabelle (Anlage 1) aufgeführten Erschließungsanlagen gelten planungsrechtliche Festsetzungen bzgl. der Straßenfläche, allerdings bleibt der Ausbau jeweils geringfügig hinter diesen zurück (vgl. Tabelle, Bebauungsplauszüge und Ausbaupläne):

Um eine Abrechnung vornehmen zu können, bedarf es gemäß § 125 Abs. 3 BauGB der Feststellung der Stadt Nürnberg, dass die Maßnahmen trotz geringfügiger Planunterschreitungen endgültig hergestellt sind. Die Verwaltung kann bestätigen, dass die Grundzüge der Planung durch den planunterschreitenden Ausbau nicht verletzt sind. Hieraus rechtfertigt sich der beiliegende Beschlussvorschlag. Dieser sagt – vereinfacht formuliert – aus, dass es sich um eine sorgfältig abgewogene Planung handeln muss, um von einer Rechtmäßigkeit der Herstellung sprechen zu können. Die Verwaltung kann dies, da es sich um geringfügige Planabweichungen handelt (in Relation zur Gesamtfläche wurden kleinere Flächen nicht ausgebaut), bestätigen, insbesondere wird jeweils das Plankonzept des Bebauungsplans durch den Minderausbau nicht beeinträchtigt. Das Bauprogramm gilt damit als abgeschlossen.

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:
Belange sind nicht berührt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Es wird festgestellt, dass die Maßnahmen

- Franz-Reichel-Ring
- Georg-Silberhorn-Straße
- Proeslerstraße
- Schrammstraße und
- Vershofenstraße

gem. beiliegenden Ausbauplänen in Abweichung von den planungsrechtlichen Festsetzungen (geringfügige Planunterschreitungen) als endgültig ausgebaut gelten und das Bauprogramm somit abgeschlossen ist.

Maßnahme Nr.	Bezeichnung	Relevanter Bebauungsplan Nr.	Rechtskräftig seit	Art der Abweichung (Begründung)	ca.-Angabe der Abweichung in m ²	ca.-Abweichung in %
1	Franz-Reichel-Ring	Nr. 3784	30.07.1969	Die Fläche entlang der Flurnummern 110/536, 110/540 und 110/541 wurde im Stpl-Plan 2.1187.21 vom 6.2.1990 (AfV vom 08.02.1990) aus der Planung herausgenommen und vermutlich im Zuge der Baumaßnahme (13.Bauabschnitt) bzw. im Nachgang an die Grundstückseigentümer veräußert. Hinsichtlich der übrigen Planunterschreitungen liegen seitens des Straßenbaus keine Informationen vor. Sonstige Planunterschreitungen können aufgrund der schwierigen Aktenlage (der Ring wurde zum Großteil in den 70er und 80er Jahren gebaut) nicht mehr nachvollzogen werden.	insgesamt ca. 939 m ²	4,36
2	Georg-Silberhorn-Straße	Nr. 4063	12.07.2006	Gemäß einer technischen Vereinbarung zwischen der Stadt und dem Investor wurde der Wendehammer in der Georg-Silberhorn-Straße nur im Umfang des dort beiliegenden Planes ausgebaut. Die betreffende Fläche wurde im Vorfeld bereits durch einen städtebaulichen Vertrag vom 27.06.2006 und der dazugehörigen Messungsanerkennung mit Auflassung vom 17.05.2016 an den Investor übereignet.	ca. 15 m ²	0,84
3	Proeslerstraße	Nr. 4288 und 4161	Nr. 4288 (in Kraft getreten am 02.09.1988) und Nr. 4161 (in Kraft getreten am 29.05.1985)	SÖR baute die Gehwege und Grundstückszufahrten nicht bis zur Grundstücksgrenze sondern ca. 20 cm schmaler. Auslöser hierfür war, dass einige Grundstückseigentümer es kategorisch ablehnten, die Betonrückenstütze der Randeinfassung von Gehwegen und Zufahrten auf Ihren Grundstücken zu dulden. Nach Rücksprache mit dem Rechtsamt wurde SÖR bestätigt, dass Anlieger rechtlich nicht verpflichtet sind, eine Rückenstütze, welche nur der Stabilität des Straßenkörpers dient, auf ihrem Grund zu tolerieren. Es wurden zwei Lösungen erörtert. Erstens ein L-Betonstein, welcher das ca. 3-4-fache der üblichen Randeinfassung gekostet hätte. Den Randeinfassungsstein in den Zufahrten hätte man ohne Rückenstütze errichten müssen, was technisch nicht vertretbar gewesen wäre. Zweitens und dies wurde zur Lösung, wurde überlegt, die Betonleiste um das Maß der Rückenstütze ca. 15 cm einzurücken. Im Ergebnis wurde das Maß der Einrückung dann 20 cm, da dies dem nächsten ganzen Plattenmaß entsprach. SÖR baute die Gehwege und Grundstückszufahrten nicht bis zur Grundstücksgrenze sondern ca. 20 cm schmaler.	20 cm breite Planunterschreitung beidseitig entlang der Gehwege auf der gesamten Länge der Proeslerstraße	1,17
4	Schrammstraße	Nr. 3784	30.07.1969	Die Planunterschreitungen können aufgrund der schwierigen Aktenlage (die Schrammstraße wurde hauptsächlich in den Jahren 1972 bis 1977 ausgebaut) nicht mehr nachvollzogen werden.	ca. 80 m ²	4,98
5	Vershofenstraße	Nr. 4161	29.05.1985	Die Grundstücksgrenzen wurden für den Endausbau seitens Geo vorgezeigt. Der Ausbau erfolgte bis zur Grundstücksgrenze.	1 m Planunterschreitung im Kurvenbereich = ca. 51 m ² Gesamtfläche	1,08



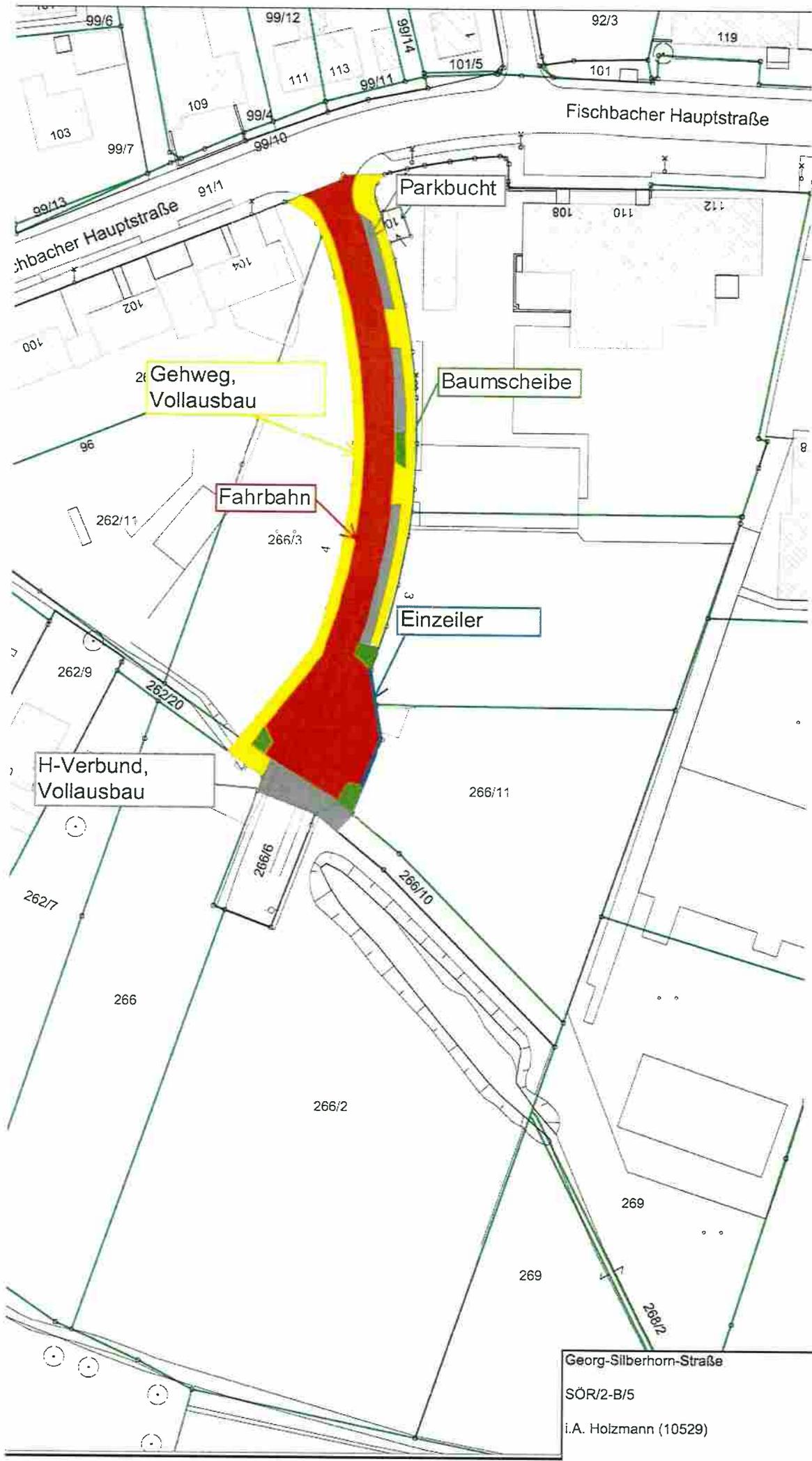
Ausgaben S0802-015
Stand: 08.05.2020

Flurstein
Verkehrsmittel
Parkstand
Gehweg
Radweg
Grünflächen
Feuerwahrheitsfehler in Grundflächen

© Stadt Nürnberg
 Bearbeitungen: Bayerische Vermessungsanstalt
 Darstellung der Flurkarte als Eigenvermessung nicht genehmigt
 Datum: 30.05.2009, © GeoBasis-Geoinformations AG

Ausdruck aus dem GIS der Stadt Nürnberg
 Die Daten sind ausschließlich für den Zweck der
 Erstellung der Flurkarte und der Darstellung der
 Flurkarte im GIS der Stadt Nürnberg
 bestimmt. Die Weitergabe ist an Behörden der
 Stadt Nürnberg möglich.

Datensatz
 Erstellt für Maßstab 1:1.000
 Datum: 08.05.2020
 Ersteller: G03/vech_Olf



Gehweg,
Vollausbau

Fahrbahn

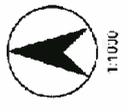
H-Verbund,
Vollausbau

Parkbucht

Baumscheibe

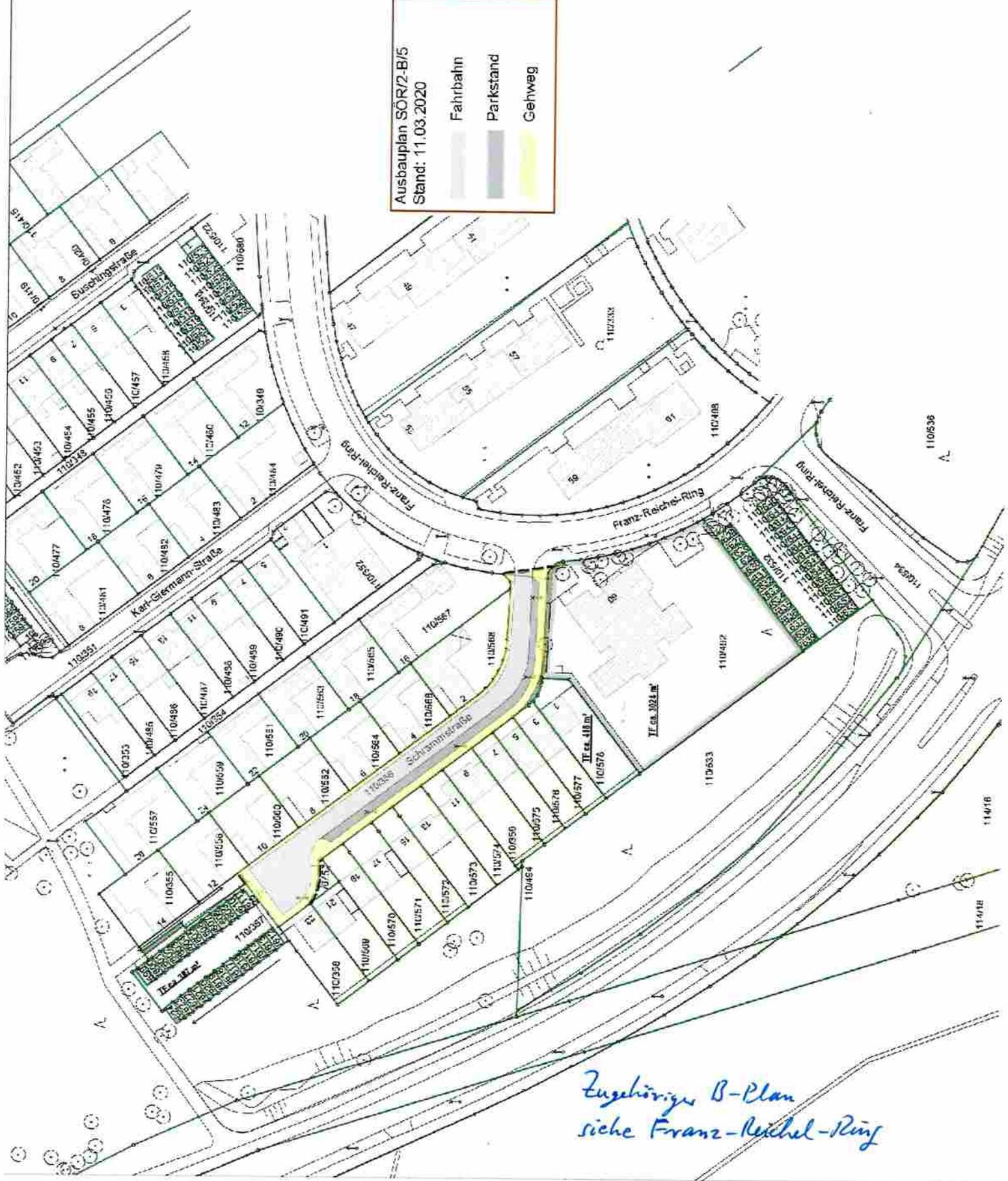
Einzeiler

Georg-Silberhorn-Straße
SÖR/2-B/5
i.A. Holzmann (10529)



Ausbauplan SÖR/2-B/5
Stand: 11.03.2020

	Fahrbahn
	Parkstand
	Gehweg



Zugehöriger B-Plan
siehe Franz-Reichel-Ring

Verschotfend.

1	...
2	...
3	...
4	...
5	...
6	...
7	...
8	...
9	...
10	...

© Stadt Nürnberg
Gemeinsamen: Regionale Vermögensgesellschaft
Darstellung der Fläche als Eigentumsverhältnis nicht geeignet
Lufbild 2006/2006 © Aerona GmbH/Google Inc.

Ausdruck aus dem GIS der Stadt Nürnberg
Für rechtswertende Auskünfte und zur Maßnahme
ist der Ausdruck nicht geeignet. Das Datum des
Ausdruckes stellt nicht den Abdruckstand der
bereitgestellten Informationen dar. Maßstab ist
unverbindlich zur Erfüllung gesetzlicher Aufgaben
zuzugriff. Die Vermögensgesellschaft ist im Rahmen der
Nutzungsbedingungen möglich.

Ausbauplan
Ersiert für Maßstab 1:1000
Erstellungsdatum: 29.04.2020
Ersteller: Robert Furt / Rozetta Verlag



