Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente 3
Tagesordnung -öffentlich- 3
Vorlagendokumente 5
TOP Ö 1 Benennung DLRG-Mitglieder Eva Mötsch und Maria Haas 5
Sitzungsvorlage Geo/026/2020 5
Entscheidungsvorlage Geo/026/2020 8
Planbeilage Geo/026/2020 9
TOP Ö 2 Jahresbauprogramm - Radwege-Netz Nürnberg 10
Bericht Vpl/177/2020 10
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 20.07.2020 Vpl/177/2020 14
Sachverhalt Vpl/177/2020 15
Anlage 1 Jahresbauprogramm Radverkehr 2020 Vpl/177/2020 21
Anlage 1 Rotmarkierungen Vpl/177/2020 23
Anlage 2 Jahresbauprogramm Radverkehr 2021 (vorläufig) Vpl/177/2020 25
Anlage 3 Prioritätenliste_Teil A (Bewertung) Vpl/177/2020 27
Anlage 4 Prioritätenliste Teil B (Prozess) Vpl/177/2020 33
TOP Ö 3 Radvorrangrouten für Nürnberg 38
Sitzungsvorlage Vpl/173/2020 38
Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und Stadtratsfrakton Bündnis 90/Die Grünen vom 24.07.2016 Vpl/173/2020 42
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 13.05.2019 Vpl/173/2020 44
Sachverhalt Vpl/173/2020 46
Übersichtsplan Radvorrangrouten Vpl/173/2020 50
TOP Ö 4 Rezertifizierung fahrradfreundliche Kommune in Bayern 51
Bericht Vpl/169/2020 51
TOP Ö 5 Projekt "Radständer für die Altstadt" - Rückblick auf die E-Partizipation 55
Sitzungsvorlage Vpl/172/2020 55
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 12.11.2019 Vpl/172/2020 59
Übersichtsplan Vorschlag neues Projektgebiet Gostenhof, Durchführung 2021 / 2022 Vpl/172/2020 60
Übersichtsplan Vorschlag Folgeprojekt St. Johannis, Durchführung 2022 / 2023 Vpl/172/2020 61
TOP Ö 6 Straßenpläne Regensburger Straße, Erschließung Bauvorhaben SWN „Regensburger Viertel“ 62
Entscheidungsvorlage Vpl/174/2020 62
Straßenpaln 2.2221.2.1 Vpl/174/2020 68
Straßenplan 2.2221.2.2 Vpl/174/2020 69
Straßenplan 2.2221.2.3 Vpl/174/2020 70
TOP Ö 7 Verkehrssicherheit durch Einbahnstraßenlösung in der Worzeldorfer Hauptstraße 71
Sitzungsvorlage Vpl/171/2020 71
Vorschlag Einbahnregelung Vpl/171/2020 75
Antrag_Worzeldorfer Hauptstraße _SPD Vpl/171/2020 76
TOP Ö 8 Hinterm Bahnhof zwischen Haus Nr. 35 und Einmündung Allersberger Straße 77
Sitzungsvorlage Vpl/179/2020 77
Straßenplan Nr. 2.1949.2.1 Vpl/179/2020 81

TOP Ö 9 Marientorgraben, Ausbau Radweg zwischen Hübnerstor und Rosa-Luxemburg-Platz 82
Sitzungsvorlage Vpl/175/2020 82
Straßenplan 2.1743.2.7 Vpl/175/2020 86
TOP Ö 10 Königstorgraben, Aufwertung einer Teilfläche vor dem Grand-Hotel 87
Sitzungsvorlage Vpl/170/2020 87
Lageplan Vpl/170/2020 91
TOP Ö 11 Altenberger Straße - Abrechnungsvoraussetzungen 92
Straßenplan Nr. 2.2340.2.1 Vpl/180/2020 92
Bebauungsplan Nr. 3642 Vpl/180/2020 93

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 24.09.2020, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas** Fraas, Michael, Dr.	Beschluss Geo/026/2020
2.	**Jahresbauprogramm - Radwege-Netz Nürnberg** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 20.07.2020** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/177/2020
3.	**Radvorrangrouten für Nürnberg** **hier: Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.07.2016** **Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 13.05.2019** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/173/2020
4.	**Rezertifizierung fahrradfreundliche Kommune in Bayern** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/169/2020
5.	**Projekt "Radständer für die Altstadt" - Rückblick auf die E-Partizipation** **hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 12.11.2019** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/172/2020
6.	**Straßenpläne Regensburger Straße, Erschließung Bauvorhaben SWN „Regensburger Viertel“**	Beschluss Vpl/174/2020

Ulrich, Daniel

7. **Verkehrssicherheit durch Einbahnstraßenlösung in der Worzeldorfer Hauptstraße**
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.07.2020

Beschluss
Vpl/171/2020

Ulrich, Daniel

8. **Hinterm Bahnhof zwischen Haus Nr. 35 und Einmündung Allersberger Straße**

Beschluss
Vpl/179/2020

Ulrich, Daniel

9. **Marientorgraben, Ausbau Radweg zwischen Hübnerstor und Rosa-Luxemburg-Platz**

Beschluss
Vpl/175/2020

Ulrich, Daniel

10. **Königstorgraben, Aufwertung einer Teilfläche vor dem Grand-Hotel**

Beschluss
Vpl/170/2020

Ulrich, Daniel

11. **Altenberger Straße - Abrechnungsvoraussetzungen**

Beschluss
Vpl/180/2020

Ulrich, Daniel

12. **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 09.07.2020, öffentlicher Teil**

Ulrich, Daniel

Beschlussvorlage
Geo/026/2020

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.09.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Planbeilage

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, wie in der Planbeilage dargestellt, die südlich an die Herta-Künzel-Straße anschließende neu errrichtete unterbrochene Ringstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen Eva Mötsch und Maria Haas zu benennen. Der östliche Teil der Ringstraße soll dabei als "Eva-Mötsch-Straße", der westliche Teil als "Maria-Haas-Straße" benannt 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:

Im Rahmen der Geschlechtergleichstellung werden in Nürnberg vermehrt Straßen nach Frauen benannt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **Av**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in der Planbeilage dargestellt, die südlich an die Herta-Künzel-Straße anschließende neu errichtete unterbrochene Ringstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen Eva Mötsch und Maria Haas zu benennen. Der östliche Teil der Ringstraße soll dabei als "Eva-Mötsch-Straße", der westliche Teil als "Maria-Haas-Straße" benannt werden.

Entscheidungsvorlage

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad", südlich der Herta-Künzel-Straße abgehend, sollen, wie in der Planbeilage dargestellt, zwei neue Straßen nach den Nürnberger Schwimmerinnen Maria Haas und Eva Mötsch benannt werden.

Maria Haas (geb. Schlee) wurde am 7. Juni 1912 in Nürnberg geboren. Die begeisterte Schwimmerin engagierte sich ab 1932 in der „Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft“ (DLRG). Ab 1953 war Maria Haas im Ortsverein Nürnberg der DLRG unter anderem als Vorsitzende tätig und übte von 1953 bis 1975 das Amt der Frauenwartin des DLRG-Landesverbands Bayern aus. Für ihren großen ehrenamtlichen Einsatz erhielt sie das bronzene, silberne und goldene Verdienstabzeichen der DLRG. Maria Haas war außerdem Trägerin der Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Sie verstarb am 17. Mai 1990 in ihrer Geburtsstadt Nürnberg.

Es wird vorgeschlagen, die südlich der Herta-Künzel-Straße abgehende, in Richtung Eva-Mötsch-Straße verlaufende Straße in

Maria-Haas-Straße
(nach der Nürnberger Schwimmerin Maria Haas, 1912-1990)

zu benennen.

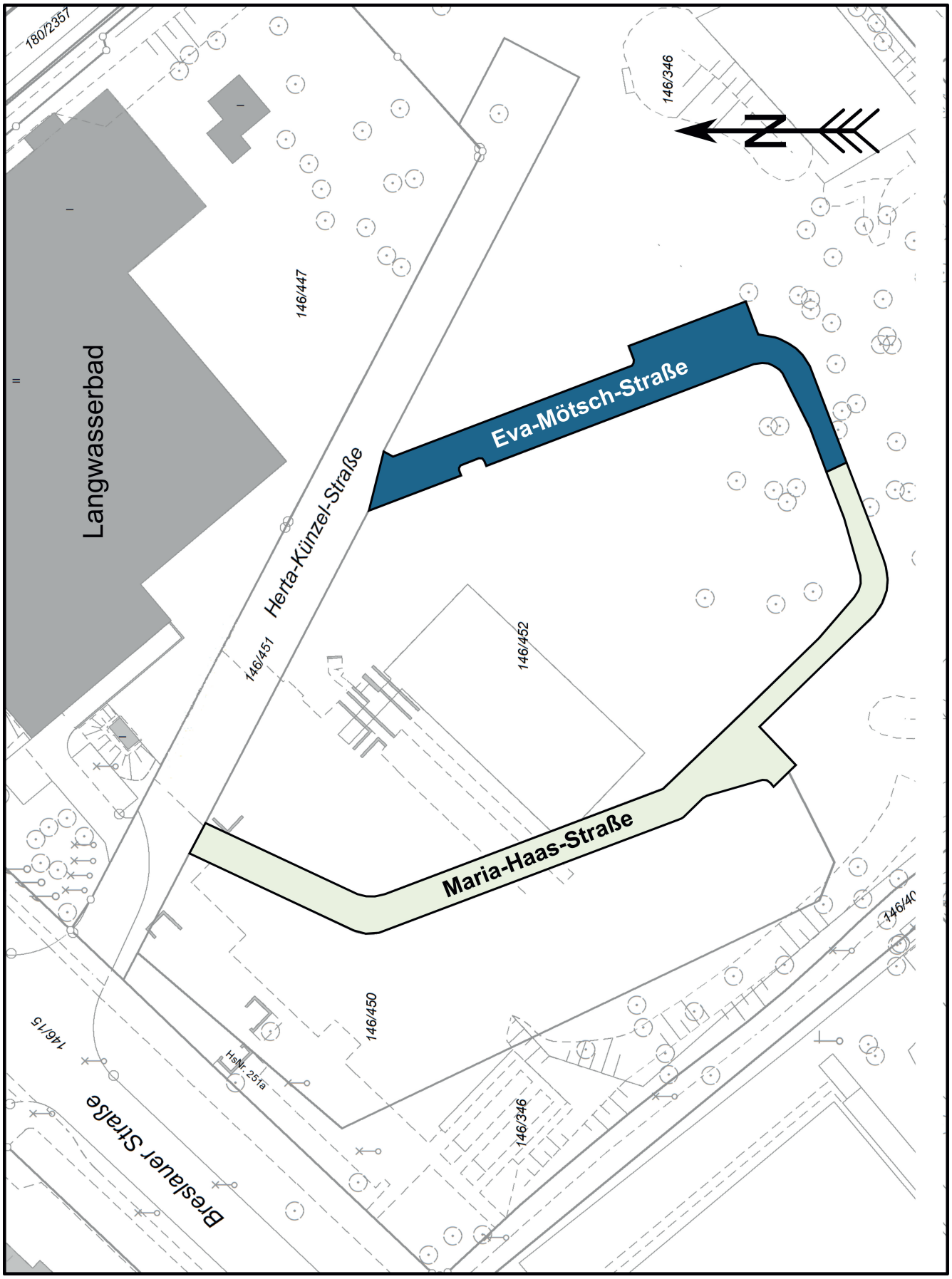
Eva Mötsch (geb. Feistkorn) wurde am 29. April 1914 in Nürnberg geboren. Bereits im Alter von sechs Jahren trat sie dem „Schwimmerbund Bayern 07“ bei, dem sie bis zu ihrem Lebensende angehörte. Durch ihre herausragenden Leistungen in den 1920er und 1930er Jahren, in denen Eva Mötsch etliche deutsche Meisterschaften gewonnen hatte, qualifizierte sie sich für die Olympischen Spiele 1928 in Amsterdam und für die Olympiade 1932 in Los Angeles. Seit ihrem 20. Lebensjahr gehörte Eva Mötsch der „Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft“ (DLRG) an. In ihrer ehrenamtlichen Zeit als Trainerin brachte sie wohl mehr als 8.000 Kindern das Schwimmen bei und diente bei über 800 nationalen und internationalen Wettbewerben als Kampfrichterin. Für ihre Verdienste erhielt Eva Mötsch eine Vielzahl an Ehrungen, darunter auch die Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland, sowie die Bürgermedaille der Stadt Nürnberg. Bis in ihr hohes Alter war sie im Schwimmsport aktiv und errang 2004 ihre letzte Goldmedaille im Kunstspringen. Am 19. April 2006 verstarb Eva Mötsch in Nürnberg.

Es wird vorgeschlagen, die südlich der Herta-Künzel-Straße abgehende, in Richtung Maria-Haas-Straße verlaufende Straße in

Eva-Mötsch-Straße
(nach der Nürnberger Schwimmerin Eva Mötsch, 1914-2006)

zu benennen.

Beilage: .....



© Stadt Nürnberg
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig

Berichtsvorlage
Vpl/177/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.09.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:

Jahresbauprogramm - Radwege-Netz Nürnberg
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 20.07.2020
(Beilagen werden nachgereicht)

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 20.07.2020
Sachverhalt
Anlage 1 Jahresbauprogramm Radverkehr 2020
Anlage 1 Rotmarkierungen
Anlage 2 Jahresbauprogramm Radverkehr 2021 (vorläufig)
Anlage 3 Prioritätenliste_Teil A (Bewertung)
Anlage 4 Prioritätenliste Teil B (Prozess)

Bericht:

Es wird über die Verwendung der Haushaltsmittel aus dem Radwegebauetat berichtet und die vom Radverkehr veranlassten und realisierten Baumaßnahmen der Jahre 2019 und 2020 vorgestellt. Erläutert wird darüber hinaus das vorläufige Planungs- und Bauprogramm 2021 sowie die im "Runden Tisch Radverkehr" erstellte Prioritätenliste für wichtige Lückenschlüsse im Radwegenetz.

Über das Planungs- und Bauprogramm hat sich der "Runde Tisch Radverkehr", zu dem die verkehrspolitischen Sprecher der im Verkehrsausschuss vertretenen Parteien, Vertreter der Verwaltung und des Polizeipräsidiums Mittelfranken, je ein Vertreter der IHK, der VAG und der TH Nürnberg sowie je ein Vertreter der folgenden Vereine: ADFC, ADAC, AGBV, BN, i bike NBG, Radentscheid Nürnberg und VCD gehören, verständigt.

Gleichzeitig wird der Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 20.07.2020 zum Radwegenetz Nürnberg behandelt.

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	9.420.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☒ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	9.420.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☒ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
21. JULI 2020
/.....Nr. .....

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

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

20.07.2020
Bälz / Müller

Radwege-Netz Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Thema Radverkehr wird in der Nürnberger Bevölkerung gerade breit diskutiert. Durch die Vielzahl der Akteure, Interessensvertreter und Verbände gibt es bei der Verwaltung sicher auch etliche Prüfanfragen für weitere Radverbindungen. Zusätzlich werden auch an die Stadträte immer wieder Ideen für den Ausbau und die Vernetzung von neuen Radwegen herangetragen, die dann in offiziellen Anträgen, oder direkten Anfragen bei der Verwaltung platziert werden.

So ist es aktuell nicht mehr so einfach den Überblick zu behalten, welche Streckenverläufe bereits diskutiert wurden, welche Abschnitte vielleicht bereits in der Planung sind und zeitnah in diese aufgenommen werden sollen. Dies gilt nicht nur, aber vor allem auch für die neuen Kolleginnen und Kollegen im Stadtrat.

Um den interessierten Bürgerinnen und Bürgern auf Anfragen direkt antworten zu können und doppelte Anfragen bei der Verwaltung zu verhindern, stellt die CSU Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden:

Antrag:

1. Die Verwaltung erstellt bzw. berichtet über einen Entwicklungsplan aller anstehenden und laufenden Maßnahmen zum Radwege-Netz.
2. Es wird dargestellt, welche Radwege bereits beantragt oder angefordert, jedoch von der Verwaltung abgelehnt wurden (inkl. Begründungen).
3. Die Verwaltung zeigt die Beschilderung von Radwegen und evtl. noch fehlenden Wegweisern auf.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Jahresbauprogramm Radverkehr

Der Verkehrsausschuss hat am 27.01.2005 beschlossen, die Verwaltung möge jährlich über die Förderung des Radverkehrs und die Verwendung der Mittel aus dem Radwegebauetat berichten sowie die Planungen für die Folgejahre vorstellen. Seitdem wurde das Radwegebauprogramm jährlich im Verkehrsauschuss (zuletzte am 09.05.2019) behandelt.

Ein Antrag der CSU-Stadtratfraktion vom 20.07.2020 zum Radwegenetz Nürnberg wird ebenfalls mit dieser Vorlage behandelt.

Über den jeweiligen Umsetzungsstand von Radwegebaumaßnahmen und die Gründe für eventuelle Verzögerungen wurde zuletzt im „Runden Tisch Radverkehr“ (RTR) am 25.06.2020 berichtet. Hier wurden auch die Planungen für die kommenden Jahre vorgestellt.

Zur Erhöhung der Transparenz wurde im RTR bereits 2019 vereinbart, die jährlichen Radwegeplanungs- und Bauprogramme künftig auf der Basis einer umfangreicheren Maßnahmenliste zu erstellen und zu priorisieren. Diese „Prioritätenliste““ wurde gemeinsam mit den am RTR vertretenen Institutionen und Verbänden erstellt und umfasst derzeit rund 80 wichtige Lückenschlüsse im Radwegenetz, die in den kommenen Jahren nach und nach realisiert werden sollen.

Vor diesem Hintergrund werden hier die vom Radverkehr veranlassten und realisierten Baumaßnahmen der Jahre 2019 und 2020 sowie das vorläufige Planungs- und Bauprogramm 2021 dargestellt und die Systematik der Prioritätenliste für wichtige Lückenschlüsse im Radwegenetz erläutert. Zum Umsetzungsstand neu ausgwiesener beschilderter Radrouten wird berichtet.

<u>Jahresbauprogramm 2019 und 2020</u>

Folgende Netzergänzungen und sicherheitsrelevante Umbauten von Radwegen konnten in 2019 und im laufenden Jahr 2020 (Stand Juli 2020) realisiert werden:

- In der Erlanger Straße zwischen Nordring und Äußerer Bucher Straße wurde mit einem Radstreifen stadtauswärts eine Lücke im Radwegenetz geschlossen.

- Entlang der Münchener Straße wurden weitere Abschnitte der Radwege zwischen Frankenstraße und Bauernfeindstraße bzw. Alfred-Hensel-Weg und Bayernstraße grundlegend saniert und verbreitert.

- In der Eichendorffstraße zwischen Steinplattenweg und Hs.Nr. 17 wurde auf der Südseite ein Radstreifen verlängert.

- Der Martin-Bächer-Weg (gemeinsamer Geh-/Radweg) wurde als Teil einer zukünftigen Radschnellverbindungstrasse im Abschnitt zwischen Wernfelser Straße und Hinterhofstraße asphaltiert.

- An der Insterburger Straße in Katzwang wurde die im B-Plan festgesetzte neue Geh/Radwegverbindung als Lückenschluss zwischen Bierleite und Matthias-Erzberger-Straße geschaffen.

- Am Spittlertorgraben und am Knoten Westtor wurde der gemeinsame Geh-/Radweg verbreitert und im Zuge der LSA-Sanierung ein Radstreifen am Kontumazgarten zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegespur angelegt.

- Verbesserungen für Radfahrende und Zufußgehende wurden durch die Verlegung des Radstreifens zwischen Rechtsabbiege- und Geradeausspur an der Stadtgrenze zu Fürth in stadtauswärtiger Richtung (Kreuzung Fürther Straße/Ludwig-Quellen-Straße) erreicht.

- Zwischen Lerchenbühlstraße und Bucher Straße wurde der vorhandene zu schmale Radstreifen auf der Südseite des Nordwestrings verbreitert.

- Der Radstreifen in der Gibitzenhofstraße wurde im Bestand durchgängig rot eingefärbt und im Abschnitt zwischen Dianaplatz und Straßburger Straße (stadteinwärts) bzw. Heidelberger Straße (stadtauswärts) auf 2,50 m verbreitert.

- Am Neutorgraben/Johannisstraße wird derzeit eine Aufstellfläche für Zufußgehende und Radfahrende geschaffen.

- Im Zuge einer LSA-Sanierung am Knoten Scharrerstraße / Zerzabelshofstraße wird die Radwegeführung verbessert.

- Die Umsetzung der Maßnahme in der Adolf-Braun-Straße in Höhe der Fuchsstraße (Radstreifen beidseitig) soll noch in 2020 erfolgen und befindet sich derzeit in Vorbereitung.

- Unabhängig vom Radwegebauetat wird derzeit als Einzelmaßnahme, die über den MIP finanziert wird, der Wöhrder Talübergang (Adenauerbrücke und Bauvereinstraße) saniert und in diesem Zusammenhang werden umfangreiche Verbesserungen für den Radverkehr hergestellt.

- Im Rahmen eines Verkehrsversuches, der zunächst bis zum 31.10.2020 befristet läuft, wurde ein temporärer Radweg in der Rothenburger Straße im Abschnitt zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Wredestraße eingerichtet.

- Bezüglich der geplanten Geh-/Radwegverbindung zwischen Allersberger Straße und Osttunnel ist die Stadt Nürnberg noch in Verhandlung mit der hier zuständigen Deutschen Bahn, ein Umsetzungszeitpunkt kann aktuell nicht gennannt werden.

- Die Geh-/Radwegverbindung zwischen Kattowitzer Straße und Hartungstraße (südlich Genfer Straße) wird mit der Realisierung der U-Bahnverlängerung ausgebaut.

- Der Lückenschluss in der Rehlingerstraße bis zum S-Bahnhof Reichelsdorf wird weiter verschoben, bis die Entwässerung geklärt werden kann.

Folgende Fahrradstraßen der 1. Stufe des Gesamtkonzeptes wurden bzw. werden realisiert (Stand Juni 2020):

- Rennweg, Am Messehaus (fertiggestellt)

- Herbststraße, Regelsbacher Straße, Zuckermandelweg (fertiggestellt)

- Metthingstraße, Aussiger Platz, Kachletstraße (fertiggestellt)

- Wilhelm-Spaeth-Straße (fertiggestellt)

- Hummelsteiner Weg (fertiggestellt)

- Erster Abschnitt der Gleißhammerstraße, Dientzenhoferstraße, Balthasar-Neumann-Straße, Thäterstraße ist fertiggestellt, weitere Abschnitte folgen in den kommenden Jahren

abhängig von der Sanierung der drei Bahnbrücken auf dieser Route in der Gleißhammerstraße

- Sandrartstraße, Jagdstraße (in Vorbereitung)
- Muggenhofer Straße (in Vorbereitung)
- Sperberstraße (in Vorbereitung)
- Kornmarkt, Dr-Kurt-Schumacher-Straße (Abstimmung der Planung läuft noch)

Folgende Rotmarkierungen von Radstreifen im Bestand wurden in 2019 realisiert:

- Äußere Bayreuther Straße zwischen Schoppershofstraße und Leipziger Platz, Creußnerstraße und Virchowstraße, Bessemerstraße und Ziegelsteinstraße sowie Kilianstraße und Ziegelsteinstraße.
- Katzwanger Straße zwischen Nerzstraße und Unterführung Julius-Loßmann-Straße
- Pfälzerstraße zwischen Gibitzenhofstraße und Markgrafenstraße bzw. Gugelstraße und Gibitzenhofstraße.
- Thumenberger Weg beidseitig zwischen Oedenberger Straße und Erlenstegenstraße.
- Wallensteinstraße zwischen Rothenburger Straße und Tillystraße bzw. Von-der-Tann-Straße und Rothenburger Straße.
- Willstraße beidseitig zwischen Bärenschanzstraße und Brückenstraße.

Folgende Rotmarkierungen von Radstreifen im Bestand werden im laufenden Jahr 2020 realisiert:

- Gleißbühlstraße zwischen Marienstraße und Blumenstraße, Bahnhofstraße und Marienstraße bzw. Blumenstraße und Prinzregentenufer
- Ostendstraße zwischen Tullnaustraße und Cheruskerstraße bzw. Marthastraße und Norikerstraße
- Höfener Spange beidseitig zwischen Leyher Straße und Virnsberger Straße
- Leyher Straße zwischen Seebacher Straße und Neustädter Straße, Neustädter Straße und Dottenheimer Straße und beidseitig zwischen Höfener Spange und Sigmundstraße
- Virnsberger Straße beidseitig zwischen Sigmundstraße und Magazinstraße
- Brettergartenstraße zwischen Hs.Nr. 13 und Schnieglinger Straße bzw. Dorfäckerstraße und Hs.Nr. 11

Hinsichtlich der detaillierten Mittelverwendung wird auf die *Anlage 1: Jahresbauprogramm Radverkehr 2020* verwiesen. Das Jahresbauprogramm 2019 wurde dem Stadtrat im AfV am 09.05.2019 zum Beschluss vorgelegt.

Jahresbauprogramm 2021 (vorläufig)

Auch künftige Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen sollen für ein sicheres, vollständiges und attraktives Radwegenetz sorgen. Im kommenden Jahr stehen daher folgende Maßnahmen zur Planung und baulichen Umsetzung an:

- Lückenschluss mittels Radfahrstreifen in der Ziegelsteinstraße zw. Äußerer Bayreuther Straße und Heroldsberger Weg.

- Radstreifen in der Kieslingstraße zwischen Leipziger Platz und Schafhofstraße, einseitiger Lückenschluss zwischen Thumenberger Weg und Leipziger Platz Richtung Westen auf der Nordseite der Kieslingstraße und beidseitig zwischen Thumenberger Weg und Schafhofstraße.

- Kreuzungsumbau anlässlich LSA-Sanierung am Knoten Dürrenhofstraße / Regensburger Straße einschließlich Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr.

- Verbreiterung des Radstreifens in der Pillenreuther Straße zwischen Maffeiplatz und Kopernikusplatz einschließlich Lückenschluss einseitig in Richtung Norden zwischen Wölckernstraße und Kopernikusplatz.

- Bauliche Umsetzung des derzeit als Verkehrsversuch temporär hergestellten Radwegelückenschlusses in der Rothenburger Straße zwischen Bertha-von-Suttner Straße und Wredestraße.

- Lückenschluss in der Bahnhofsstraße zwischen Marienstraße und Vogelsgarten (Radstreifen beidseitig) plus Umbau der Kreuzung Marientunnel Nord.

- Verbesserungen für den Radverkehr an der Hainstraße zwischen Scharrerstraße und Regensburger Straße (Zweirichtungsradweg).

- Asphaltierung des vorhandenen Weges an der Liegnitzer Straße zwischen Oelser Straße und Gleiwitzer Straße.

- In der Brettergartenstraße sollen beidseitig zwischen Hs.Nr. 12 und Holsteiner Straße Schutzstreifen markiert werden.

- Hinterm Bahnhof - Lückenschluss zur Allersberger Straße mit Umbau der Kreuzung Allersberger Straße / Hinterm Bahnhof.

- Zuckermandelweg / Lenkersheimer Straße, Verbreiterung und Asphaltierung des gemeinsamen Geh-/Radweges

Darüber hinaus wird aktuell die Fürther Straße im Abschnitt zwischen Maximilianstraße und Plärrer als temporäre Maßnahme für den Radverkehr geprüft und könnte ggf. 2021 als Verkehrsversuch umgesetzt werden.

Nach einer ersten Evaluation der bereits umgesetzten Fahrradstraßen der 1. Ausbaustufe soll 2021 eine 2. Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes ausgearbeitet und dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt werden. Die Humboldtstraße soll bei entsprechendem Beschluss als vorgezogene Maßnahme der 2. Stufe in 2021 zur Fahrradstraße umgestaltet werden. Außerdem wird der zweite Abschnitt der Fahrradstraßenroute nach Osten zwischen Gleißhammerstraße und Schloßstraße realisiert. Auf dieser Route werden aktuell und in den kommenden Jahren drei Bahnbrückenbauwerke saniert und daher die Fahrradstraßen abschnittsweise umgesetzt.

Weitere Rotmarkierungen von Bestandsradstreifen sollen zum Teil mit einer Verbreiterung auch in 2021 umgesetzt werden. Hier läuft derzeit die Prüfung geeigneter Abschnitte.

Weiter konkretisiert werden die Planungen für die das Nürnberger Stadtgebiet tangierenden Radschnellverbindungen (RSV). Für den umfangreichen Abstimmungsprozess mit den beteiligten Projektpartnern hinsichtlich Planungsgrundlagen, detaillierter Straßenplanungen, Klärung offener Fragen der Widmung, Baulastträgerschaft und Förderung etc. steht seit Beginn 2019 eine Vollzeitstelle im Verkehrsplanungsamt zur Verfügung. Die Planung des ersten Abschnittes der RSV nach Erlangen vom Maxtor zum Nordring über Friedrichstraße, Schweppermannstraße, Pilotystraße und Innerer Kleinreuther Weg wurde im AfV-Fereinauschuss am 22.04.2020 beschlossen und steht für 2022 auf dem Bauprogramm. Der erste Abschnitt der RSV nach Zirndorf (Rothenburger Straße) soll voraussichtlich bereits im kommenden Jahr realisiert werden.

Der vollständige Planungs- und Verfahrensstand für Projekte in 2021 einschließlich der vorläufigen Angaben zur Mittelverwendung kann der *Anlage 2: Jahresbauprogramm Radverkehr 2021 (vorläufig)* entnommen werden. Kurzfristige Änderungen aufgrund unvorhersehbarer Entwicklungen können nach wie vor nicht ausgeschlossen werden, ebenso wenig kann gesichert werden, ob bei den erforderlichen Ausschreibungen ausreichend leistungsfähige Auftragnehmer zu annehmbaren Konditionen gefunden werden können.

Beschilderte Radrouten

Auf Basis des am 21.12.2006 beschlossenen Radroutennetzes wird die wegweisende Beschilderung von Radrouten stetig weiter vorangebracht und sukzessive ausgebaut. In 2019 und 2020 wurden folgende beschilderte Radroute ergänzt:

- Fahrradroute Altstadt – Rennweg – Erlenstegen mit Verbindungsrouten, diese Route startet am Rathenauplatz in östliche Richtung durch Schoppershof und zweigt sich dann dann in eine Route nach Erlenstegen sowie eine Route in nordöstliche Richtung bis Herrnhütte.

- Fahrradroute Langwasser, es handelt sich dabei um eine Radialroute, die vom Hauptbahnhof über die Wilhelm-Spaeth-Straße entlang der Münchener Straße nach Langwasser führt.

- Fahrradroute Bucher Straße – Johannis, diese Route fürhrt von der Bucherstraße durch Johannis und schließt an die Altstadtroute an der Hallerweise an.

Derzeit sind rund 190 km der geplanten 285 km Radrouten in Nürnberg ausgewiesen. Die Stadt Nürnberg orientiert sich bei der Beschilderung an den bundesweiten Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), sodass innerhalb Deutschlands eine einheitliche Beschilderung für den Radverkehr besteht.

Prioritätenliste

Vor dem Hintergrund der vom Stadtrat beschlossenen stufenweisen Anhebung der Mittel für den Radwegebau wurde mit der Prioritätenliste die Voraussetzung geschaffen, bauliche Maßnahmen nicht nur vorhabensbezogen anzugehen (z.B. wegen anstehender Straßensanierung oder Bauvorhaben eines Investors), sondern aus der Notwendigkeit eines möglichst durchgängig und sicher befahrbaren Radwegenetzes heraus. Nach folgender Systematik wurde die Prioritätenliste in Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des RTR erarbeitet:

Der Teil A der Liste dient der Bewertung der Maßnahmen anhand der Kriterien

- Radverkehrsaufkommen (über 800 Räder/16h)
- Sicherheit (über 10.000 Kfz/24h oder Lkw-Anteil über 5 % oder Unfallhäufungsstelle, Konflikt Fuß-/Radverkehr)
- Netzbedeutung (ohne Alternative oder zu erwartendes hohes Radverkehrsaufkommen, Teil einer beschlossenen Radroute)
- Route (Teile zusammenhängender Routen)
- Flächenverfügbarkeit (städtisch/privat)

Hier werden in der Gesamtbewertung bis zu vier Sterne (= hohe Priorität) vergeben.

Im zweiten Teil B der Liste wird der Prozess von der Planung bis zur Umsetzung einer Maßnahme möglichst transparent anhand der einzelnen Verfahrensschritte (Fachinstruktion, AfV-Beschluss, Finanzierung, Ausführungsplanung etc.) dargestellt.

Die vollständige Prioritätenliste ist diesem Bericht in der *Anlage 3: Prioritätenliste – Teil A (Bewertun*g) und *Anlage 4: Prioritätenliste – Teil B (Prozess)* beigefügt.

Finanzierung

Der Etat für den Radwegebau aus dem Ansatz MIP-Nummer P5414200000U „Bau von öffentlichen Radwegen“ wird stufenweise von 2,702 Mio. € in 2019 bzw. 3,16 Mio. € in 2020 und ab 2021 auf 5,0 Mio. € erhöht. Eine weitere Erhöhung ist in Stufen auf 7,0 Mio € in 2022 und dann ab 2023 auf 10,0 Mio. € jährlich vorgesehen.

Für die Roteinfärbung von Bestandsradwegen standen darüber hinaus in 2019 und 2020 je 500.000 € zur Verfügung. Als zusätzliche Pauschale ist dieser Betrag auch für die kommenden Jahre in den SÖR-Haushalt eingestellt.

Die in den vergangenen drei Jahren (2018 bis 2020) zusätzlich zum Radwegebauetat finanzierten Einzelmaßnahmen über 500.000 €, die jährlich in Abstimmung mit der Kämmerei in den MIP aufgenommen wurden, sind ab dem Jahr 2021 nicht mehr vorgesehen.

Ergänzendes zu den Fragen aus dem Antrag der CSU vom 20.07.2020

1. Der Radwegenetzplan wurde am 29.11.2007 beschlossen. In ihm sind zum einen die Straßen dargestellt, in denen gemäß der Gesetzeslage und der einschlägigen Richtlinien aufgrund der Verkehrsbelastung oder des Verkehrsablaufs die Anlage von Radwegen notwendig sind. Zum anderen wird aufgezeigt, wo Radwege im Hinblick auf eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung mit dem Ziel eines stadtverträglichen Verkehrs und einer „Stadt der kurzen Wege“ zusätzlich erforderlich sind. Der Radwegenetzplan besitzt nach wie vor Gültigkeit. Aus ihm resultieren je nach Priorität die Maßnahmen des Radwegeplanungs- und - bauprogramms. Ein Vorrangroutennetz für den Radverkehr wird derzeit erarbeitet.

2. Alle Anträge sind im öffentlich zugänglichen Ratsinformationssystem dokumentiert. Bislang ist kein Antrag zu einem Radweg an Hauptverkehrsstraßen von Seiten der Verwaltung abgelehnt worden. Allenfalls wurde die Herstellung einer beantragten Radinfrastruktur wegen bestehender Zwangspunkte (z.B. Abhängigkeit von Investor oder Straße gerade neu hergestellt und nicht sanierungsbedürftig) zunächst nicht weiterverfolgt. In Tempo 30-Zonen ist die Anlage von benutzungspflichtigen Radwegen laut StVO nicht zulässig.

3. Diesbezüglich wird auf den Punkt „Beschilderte Radrouten“ verwiesen.

Jahresbauprogramm Radverkehr 2020

Maßnahme	Begründung	geschätzte Gesamtkosten (geschätzter Anteil Radweg)	AfV-Beschluss vorhanden, bzw. wann erfolgt Beschluss	Finanzierung aus Radwegeetat 2020	Sonstige Finanzierung	voraussichtlicher Baubeginn	Bemerkungen
Ziegelsteinstraße zw. Äußerer Bayreuther Straße und Heroldsberger Weg, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	130.000 €	20.09.2018			2021 (verschoben)	Grunderwerb offen
Hinterm Bahnhof zw. Allersberger Straße und Osttunnel, gemeinsamer Geh- und Radweg	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	620.000	24.10.2010; Bericht 26.07.2018	620.000 €		unbekannt	Herstellung durch DB
Kieslingstraße zwischen Leipziger Platz und Schafhofstraße, Radstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	300.000 €	AfV 2020			2021 (verschoben)	Umplanung durch Vpl wegen StVO - Novelle
Regensburger Str, Dürrenhofstraße, Knoten, bei LSA-Umbau	Verbesserung der Verkehrssicher-heit für Radfahrer und Fußgänger	360.000 €	12.12.2019		190.000 € (LSA-Topf)	2021 (verschoben)	Zuschussantrag 2021
Pillenreuther Straße zw. Wölckernstraße und Kopernikusplatz, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	200.000 €	AfV 2020			2021 (verschoben)	Prüfung bei Vpl läuft noch
Adolf-Braun-Straße in Höhe Fuchsstraße, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	565.000 €	12.04.2018	360.000 €	205.000,00 €	2020 (08-10)	Vergabe in Vorbereitung
Bartholomäusstraße/ Wöhrder Talübergang (Konrad-Adenauerbrücke und Bauvereinstraße, Radstreifen)	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	2,40Mio	18.07.2019	400.000 €	2.000.000 € aus MIP Ansatz	Baubeginn 6. Juli 2020	
Temporärer Radweg Rothenburger Straße	Verkehrsversuch		19.06.2020	50.000 €		2020 (07)	
Neutorgraben / Johannisstraße, Aufstellflächen Fußgänger und Radfahrer	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	910.000 €	15.11.2018	100.000 €	810.000,00 €	2020 (06-09)	im Zusammenhang mit Strab-Beschleunigung
Rehlinger Straße zw. Rehlinger Straße und S-Bahnhof Reichelsdorf, gemeinsamer Geh- / Radweg	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	450.000 €	AfV 2021			unbekannt (verschoben)	Entwässerung noch nicht geklärt

Anlage 1

Maßnahme	Begründung	geschätzte Gesamtkosten (geschätzter Anteil Radweg)	AfV-Beschluss vorhanden, bzw. wann erfolgt Beschluss	Finanzierung aus Radwegeetat 2020	Sonstige Finanzierung	voraussichtlicher Baubeginn	Bemerkungen
Spittlertorgraben sowie Kreuzung Westtor, gemeinsamer Geh- / Radweg , Verbreiterung	Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger	430.000 €	14.11.2013	80.000,00	350.000 €	Maßnahme fertiggestellt	Es wurden bereits 110.000 € aus dem Radwegeetat 2018 finanziert. Die zusätzlichen 80.000 € wurden in Abstimmung mit Vpl aus dem Radwegeetat 2020 zur Finanzierung der Nachträge zur Verfügung gestellt.
Fahrradstraßen							
Sandrartstraße, Jagdstraße Umbau der Einmündung zum Kirchenweg		700.000 €	27.06.2019	600.000 €	100.000,00 €	2020	
Schloßstraße, Gleißhammerstraße, Dientzenhoferstraße, Balthasar-Neumann-Straße, Thäterstraße; 1. Abschnitt		560.000 €	27.06.2019	560.000 €		2020	
Muggenhofer Straße		390.000 €	27.06.2019	390.000 €		2020	in Vorbereitung
Friedrichstraße, Schweppermannstraße, Pilotystraße, Innerer Kleinreuther Weg		2.300.000 €	Ferienausschuss 22.04.2020			2022 (verschoben)	nach Möglichkeit Markierung und Beschilderung vorab in 2021
Kornmarkt, Dr-Kurt-Schumacher-Straße		250.000 €	AfV 2021			2021 (verschoben)	Abstimmungsprozess bei Vpl läuft - Veto FW
		8.165.000 €		**3.160.000 €**			

Rotmarkierungen **2020**

Straßenabschnitt	von	bis	Kosten
Gleißbühlstraße	Marienstraße	Blumenstraße	
	Bahnhofstraße	Marienstraße	
	Blumenstraße	Prinzregentenufer	
			38.000 €
Ostendstraße	Tullnaustraße	Cheruskerstraße	
	Marthastraße	Norikerstraße	
			120.000 €
Höfener Spange	Leyher Straße	Virnsberger Straße	
	Virnsberger Straße	Leyher Straße	
			68.000 €
Leyher Straße	Seebacher Straße	Neustädter Straße	
	Neustädter Straße	Dottenheimer Straße	
	Höfener Spange	Sigmundstraße	
	Sigmundstraße	Höfener Spange	
			183.000 €
Virnsberger Straße	Sigmundstraße	Magazinstraße	
	Magazinstraße	Sigmundstraße	
			76.000 €
Brettergartenstraße	Hs.Nr.: 13	Schnieglinger Straße	
	Dorfäckerstraße	Hs.Nr.: 11	
			15.000 €

Gesamtvolumen 2020:			**500.000 €**

Jahresbauprogramm Radverkehr 2021 (vorläufig)

Anlage 2

Maßnahme	Begründung	geschätzte Gesamtkosten	AfV-Beschluss vorhanden, bzw. wann erfolgt Beschluss	voraussichtliche Finanzierung aus Radwegeetat 2021	Sonstige Finanzierung	voraussichtlicher Baubeginn	Bemerkungen
Ziegelsteinstraße zw. Äußerer Bayreuther Straße und Heroldsberger Weg, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	130.000 €	AfV 20.09.2018	130.000 €		2021	Grunderwerb offen
Kieslingstraße zwischen Leipziger Platz und Schafhofstraße, Radstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	300.000 €	AfV 2021	300.000 €		2021	Umplanung durch Vpl wegen StVO - Novelle
Regensburger Str, Dürrenhofstraße, Knoten, bei LSA-Umbau	Verbesserung der Verkehrssicher-heit für Radfahrer und Fußgänger	360.000 €	AfV 12.12.2019	170.000 €	190.000 € (LSA-Topf)	2021	
Pillenreuther Straße zw. Wölckernstraße und Kopernikusplatz, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	200.000 €	AfV 2020	200.000 €		2021	
Rothenburger Straße zw. Wredestr. Und Berta-von-Suttner Straße		4.500.000 €	AfV 31.01.2020	2.500.000 €	2.000.000 € aus Radwegeetat 2022	2021/ 2022	
Bahnhofsstraße zw. Marienstraße und Vogelsgarten plus Marientunnel Nord, Radfahrstreifen	Lückenschluss, Verkehrssicherheit, Erhöhung der Leistungsfähigkeit	2.813.000 €	AfV 18.04.2013		2,8 Mio (eigener MIP-Ansatz)	2021 (2. Jahreshälfte)	
Hainstraße zw. Scharrerstraße und Regensburgerstraße (Zweirichtungsradweg)	Verkehrssicherheit	520.000 €	B-Plan; AfV 28.05.2020	520.000 €		frühestens 2021	Abhängig von Baufortschritt Investor
Liegnitzer Straße	Asphaltierung vorhandener Weg	400.000 €	nicht notwendig	400.000 €		2021	
Brettergartenstraße	Lückenschluss/ Verkehrssicherheit	250.000 €	AfV 2020	250.000 €		2021	
Temporärer Radweg Fürther Straße	Verkehrsversuch	100.000 €	AfV 2020	100.000 €		2021	
Hinterm Bahnhof - Lückenschluss zur Allersberger Straße		950.000 €	AfV 2020	700.000 €	250.000,00 €	2021	nicht die DB-Maßnahme
Zuckermandelweg / Lenkersheimer Straße, gemeinsamer Geh- / Radweg: Verbreiterung und Asphaltierung	Lückenschluss, Verkehrssicherheit	90.000 €	26.10.2000, 19.07.2012	90.000 €		2021 (nicht absehbar)	Grunderwerb offen; Planfeststellung DB

Maßnahme	Begründung	geschätzte Gesamtkosten	AfV-Beschluss vorhanden, bzw. wann erfolgt Beschluss	voraussichtliche Finanzierung aus Radwegeetat 2021	Sonstige Finanzierung	voraussichtlicher Baubeginn	Bemerkungen
Fahrradstraßen							
Kornmarkt, Dr-Kurt-Schumacher-Straße		250.000 €	AfV 2021	250.000 €		2021 ff	Abstimmungsprozess bei Vpl läuft - Veto FW
Humboldtstraße		150.000 €	AfV 2020	150.000		2021	
Schloßstraße, Gleißhammerstraße, Dientzenhoferstraße, Balthasar-Neumann-Straße, Thäterstraße; 2. Abschnitt			AfV 27.06.2019		Radwegeetat 2020	2021	Zweiter Abschnitt: Gleishammerstraße im Abschnitt zwischen Marthastraße und Cheruskerstraße (nach Fertigstellung der Maßnahme Unterführung östlich Marthastraße)
				5.760.000 €			

Im Radwegeetat für das Jahr 2021 stehen städtischen Eigenmittel in Höhe von 5 Mio. Euro zur Verfügung. Etwaige Zuschüsse können dazu gerechnet werden.

Prioritätenliste Radwegeplanungs- und Bauprogramm (Teil A) (Bewertung)

Stand: 12.08.2020

	Priorisierung								Vorschlag		
	Maßnahme (B) = Bestand (F) = Freiraumverbindung (RSV) = Radschnellverbindung	Radverkehrs-aufkommen	Sicherheit	Netzbe-deutung	Route	Flächenver-fügbarkeit (A)	Vorliegen aller planungsrechtl. und bautechn. Voraus-setzungen (siehe Liste "Prozess")	Gesamt-bewertung	Verwaltung	ADFC	I BIKE NBG
1	Adolf-Braun-Straße zw. Muggenhofer Straße und Fürther Straße		+	+	+ Holsteiner Str., Adolf-Braun-Str., Sigmundstr.			* * *	✓	✓	
2	Adolf-Braun-Straße nördl. Fuchsstraße		+	+	+ Holsteiner Str., Adolf-Braun-Str., Sigmundstr.	A		A		✓	
	Allersberger Straße a) zw. Hinterm Bahnhof und Breitscheidstraße (B)	+	+	+	+ Strauchstraße, Willhelm-Spaeth-Str.J6			a) * * * *	✓	✓	
3	Allersberger Straße b) zw. Ehemannstraße und Forsthofstraße (stadtauswärts) c) zw. Ehemannstraße und Forsthofstraße (stadteinwärts)	+	+	+	+ Strauchstraße, Willhelm-Spaeth-Str.	c) ÖPNV, Stellplätze		b) * * * * c) * * * *	✓	✓	
4	Allersberger Straße/Humboldtstraße (B)	+	+	+	+ Hintere Bleiweiß-str., Humboldtsr.			* * * *			✓
5	Allersberger Tunnel (Ostseite) (B)	+	+	+	+ Allersberger Str.			* * * *			✓
6	Am Nordostbahnhof bis Stadenstraße (F)			+	+ (F)			* * *	✓		
7	Ambergerstraße (RSV) (F)			+	+ (RSV) (F)			* * *	✓		
8	Äußere Bayreuther Straße südl. Virchowstraße + Bayreuther Straße	+	+	+	+			* * * *	✓	✓	
9	Äußere Cramer-Klett-Straße	+	+	+				* * *	✓		
10	Beuthener Straße		+	+	+ Karl-Steigelmann-Straße, Zeppelinstraße			* * *		✓	
11	Bibertbahntrasse (RSV) (F)			+	+ (RSV) (F)			* * *	✓		
12	Bierweg zw. Heroldsberger Weg und Hofer Straße		+	+	+ Marienbergstr.			* * *		✓	

	Priorisierung								Vorschlag		
	Maßnahme (B) = Bestand (F) = Freiraumverbindung (RSV) = Radschnellverbindung	Radverkehrs-aufkommen	Sicherheit	Netzbe-deutung	Route	Flächenver-fügbarkeit (A)	Vorliegen aller planungsrechtl. und bautechn. Voraus-setzungen (siehe Liste "Prozess")	Gesamt-bewertung	Verwaltung	ADFC	I BIKE NBG
13	Brettergartenstraße		+	+	+ Schnieglinger Str.			* * *	✓	✓	
14	Bucher Straße zw. Gärtnerstraße und Nordring	+	+	+	+ Hufelandstr. stadteinwärts Gärtnerstr., Pilotystr. stadtauswärts			* * * *	✓		
15	Finkenbrunn zw. Minervastraße und Buchenschlag		+	+				* *	✓		
16	Frankenstraße zw. Huldstraße und Markgrafenstraße		+	+	+ Ulmenstr.			* * *	✓	✓	✓
17	Frauentorgraben (B)	+	+	+	+			* * * *			✓
18	Fürther Straße zw. Ferdinandstraße und Augsburger Straße, stadteinwärts	+	+	+	+			* * * *	✓	✓	
19	Gebersdorfer Straße zw. Rangaustraße und Wörnitzstraße		+		+ Rednitzstr.			* *	✓		
20	Gibitzenhofstraße zw. Dianaplatz und Brehmstraße (B)	+	+	+	+ Minervastr., Steinbühler Tunnel			* * * *	✓		
21	Gibitzenhofstraße zw. Brehmstraße und An den Rampen	+	+	+	+ Minervastr., Steinbühler Tunnel	stadteinwärts ab Singer-straße: ÖPNV, Stellplätze		* * * *		✓	✓
22	Großweidenmühlstraße /Pegnitztalradweg (B)	+	+	+		A		A Trennmar-kierung erfolgt			✓
23	Hafenstraße zw. Eibacher Schul-straße und Eibacher Hauptstraße (Nordseite)		+	+	+			* * *	✓		
24	Hansastraße (Ostseite) (B)	+	+	+		* * *		* * *		✓	
25	Hasstraße/Spohrstraße			+	+ Muggenhofer Str., Adam-Klein-Str.			* *	✓		

	Priorisierung								Vorschlag		
	Maßnahme (B) = Bestand (F) = Freiraumverbindung (RSV) = Radschnellverbindung	Radverkehrs-aufkommen	Sicherheit	Netzbe-deutung	Route	Flächenver-fügbarkeit (A)	Vorliegen aller planungsrechtl. und bautechn. Voraus-setzungen (siehe Liste "Prozess")	Gesamt-bewertung	Verwaltung	ADFC	I BIKE NBG
26	Holsteiner Straße zw. Neumünsterer Straße und Marktäckerstraße		+	+	+ Holsteiner Str., Adolf-Braun-Str., Sigmundstr.			* * *	✓		
27	Humboldtstraße (Fahrradstraße)	+	+	+	+			* * * *	✓		✓
28	Jansenbrücke/Leyher Straße (B)	+	+	+				* * *	✓		
29	Julius-Loßmann-Straße (Mausloch)	+	+	+				* * *	✓		
30	Julius-Loßmann-Straße/Trierer Straße (B)	+	+	+	+ Minervastr.			* * * *	✓		
31	Karl-Steigelmann-Straße		+	+	+ Zeppelinstraße, Beuthener Straße			* * *		✓	
32	Kilianstraße		+	+				* *		✓	
33	Kleinreuther Weg zw. Nordring und Kilianstraße (RSV)	+	+	+	+			* * * * *	✓	✓	
34	Kontumazgarten, Straßenverlauf o. Knoten (B)	+		+				* *			✓
35	Laufamholzstraße zw. Waldstraße und Ostendstraße	+	+	+	+ Ostendstr.			* * * *	✓	✓	
36	Laufamholzstraße zw. Ostendstraße und Flußstraße	+	+	+	+ Ostendstr.	ÖPNV, Stellplätze		* * * *		✓	
37	Ledersteg m. Rampe (B)	+	+	+				* * *	✓		
38	Main-Donau-Kanal			+	+	A		A		✓	
39	Marienbergstraße zw. Ziegelsteinstraße und Hugo-Junkers-Straße (B)	+	+	+	+ Bierweg			* * * *	✓		
40	Maximilianstraße zw. Fürther Straße und Reutersbrunnenstraße	+	+	+	+ Ring			* * * *	✓	✓	✓
41	Nordbahnhof (Brücke) (F)			+	+ Rollnerstr.			* * *	✓	✓	
42	Nordring/Hintermayrstraße (B)		+	+	+ Ring			* * *	✓		
43	Nordwestring (B) a) zw. Theodor-Heuss-Brücke und Schnieglinger Straße	+	+	+	+ Ring			* * * *	✓		

	Priorisierung								Vorschlag		
	Maßnahme (B) = Bestand (F) = Freiraumverbindung (RSV) = Radschnellverbindung	Radverkehrs-aufkommen	Sicherheit	Netzbe-deutung	Route	Flächenver-fügbarkeit (A)	Vorliegen aller planungsrechtl. und bautechn. Voraus-setzungen (siehe Liste "Prozess")	Gesamt-bewertung	Verwaltung	ADFC	I BIKE NBG
	Nordwestring (B) b) zw. Schnieglinger Straße und Lerchenbühlstraße										
	Nordwestring (B) c) zw. Lerchenbühlstraße und Bucher Straße	+	+	+	+ Ring			* * * *	✓		
44	Oelser Straße/Liegnitzer Straße (Asphalt)		+	+	+			* * *	✓	✓	
45	Ostendstraße zw. Cheruskerstraße und Lechnerstraße		+	+	+ Laufamholzstr.			* * *	✓	✓	
46	Ostendstraße zw. Lechnerstraße und Laufamholzstraße		+	+	+ Laufamholzstr.	ÖPNV, Stellplätze		* * *		✓	
47	Peter-Vischer-Straße (B)	+	+	+	+ Innerer Altstadtring			* * * *	✓		
48	Pillenreuther Straße zw. Franken-straße und Ritter-von-Schuh-Platz (B)	+	+	+	+			* * * *	✓		
49	Pillenreuther Straße zw. Ritter-von-Schuh-Platz und Wölckernstraße	+	+	+	+			* * * *	✓	✓	✓
50	Pillenreuther Straße zw. Wölckernstraße und Nelson-Mandela-Platz	+	+	+	+	ÖPNV, Stellplätze		* * * *		✓	
51	Pilotystraße/Innerer Kleinreuther Weg (RSV)	+		+	(RSV)			* * *	✓	✓	
52	Pirckheimerstraße	+	+	+				* * *			✓
53	Plärrer zw. Rothenburger Straße und Gostenhofer Hauptstraße	+	+	+	+ Fürther Str.			* * * *	✓	✓	
54	Poppenreuther Straße zur Heimerichstraße			+				*	✓		
55	Regensburger Straße zw. Marien-tunnel und Dürrenhofstraße		+	+	+ Marienstr.			* * *	✓	✓	
56	Rollnerstraße zw. Schleifweg und Kilianstraße (F)	+	+	+	+ Marienbergpark, Nordbahnhof			* * * *	✓	✓	

	Priorisierung								Vorschlag		
	Maßnahme (B) = Bestand (F) = Freiraumverbindung (RSV) = Radschnellverbindung	Radverkehrs-aufkommen	Sicherheit	Netzbe-deutung	Route	Flächenver-fügbarkeit (A)	Vorliegen aller planungsrechtl. und bautechn. Voraus-setzungen (siehe Liste "Prozess")	Gesamt-bewertung	Verwaltung	ADFC	I BIKE NBG
57	Rothenburger Straße zw. Oberer Kanalstraße und Fuggerstraße im Zsh. mit FSW	+	+	+	+			* * * *	✓		
58	Rothenburger Straße zw. Elsa-Brändström-Straße und Wallensteinstraße (RSV)		+	+	+			* * * *	✓	✓	
59	Schweinauer Hauptstraße zw. Hansastraße und Nopitschstraße (B)	+	+	+	+			* * * *	✓		
60	Seewiesenweg (B) (RSV) (F)	+	+	+	+ (RSV) (F)			* * * * *	✓		
61	Sigmundstraße zw. Rothenburger Straße und Leyher Straße		+	+	+ Holsteiner Str., Adolf-Braun-Str., Sigmundstr.			* * *	✓	✓	
62	Spitzwegstraße zw. Klingerstraße und ehem. Ludwig-Donau-Main-Kanal mit Weg zum Steinbrüchlein (F)		+	+	F	?		?	✓		
63	Stadenstraße zur Thurn- und Taxis-Straße (F)			+	+ Bierweg			* *	✓		
64	Südliche Fürther Straße zw. Imhoff-straße und Rothenburger Straße	+	+	+	+ Plärrer			* * * *	✓	✓	
65	Sulzbacher Straße/Äußere Sulzbacher Straße zw. Rudolphstraße und Tauroggenstraße	+	+	+	+	ÖPNV, Stellplätze		* * * *		✓	
66	Tetzelgasse (B)	+	+	+				* * *	✓		
67	Thumenberger Weg (südl. Erlenstegenstraße)		+	+	+			* * *	✓	✓	
68	Ulmenstraße östl. Vogelweiherstraße (Südseite)	+	+	+	+ Ring			* * * *	✓		
69	Wallensteinstraße westl. Kattowitzer Straße (B)	+	+	+	+			* * * *	✓		
70	Welserstraße (B)		+	+	+ Ring			* * *	✓		
71	Wiesbadener Straße		+					*	✓		
72	Willstraße zw. Bärenschanzstraße und Fürther Straße	+	+	+	+			* * * *	✓	✓	✓
73	Witschelstraße		+	+				* *	✓		

	Priorisierung								Vorschlag		
	Maßnahme (B) = Bestand (F) = Freiraumverbindung (RSV) = Radschnellverbindung	Radverkehrs-aufkommen	Sicherheit	Netzbe-deutung	Route	Flächenver-fügbarkeit (A)	Vorliegen aller planungsrechtl. und bautechn. Voraus-setzungen (siehe Liste "Prozess")	Gesamt-bewertung	Verwaltung	ADFC	I BIKE NBG
74	Wodanstraße		+	+				* *			✓
75	Wöhrder Talübergang (Unterführungen) (B)	+		+		A		A			✓
76	Zeltnerstraße			+	+ Steinbühler Tunnel			* *	✓		
77	Zeppelinstraße		+	+	+ Beuthener Straße, Karl-Steigelmann-Straße			* * *		✓	
78	Fahrradstraßen (2. Stufe)	+		+	+			* * *	✓		
	Maßnahme fertiggestellt										

Prioritätenliste Radwegeplanungs- und Bauprogramm (Teil B) (Prozess)

	Prozess														
	Maßnahme (B) = Bestand (F) = Freiraumverbindung (RSV) = Radschnellverbindung	Plan-entwurf liegt vor	Instruk-tion	Wasser-haushalts-gesetz (WHG)	AfV-Beschluss	Planfest-stellungs-verfahren	Ausführungs-planung durch SÖR erstellt	Kosten-schätzung in Tsd. € Gesamt / Radetat	Finan-zierung gesichert	Förderung	Synergien/ Abhängigkeiten zu Belangen Dritter	Synergien wg. Unterhalts-/ Sanierungsbedarf	Bauin-vestitions-controlling (BIC)	Mittelfristiger Investitionsplan (MIP)	Landschafts-pflegerischer Begleitplan (LBP/saP)
1	Adolf-Braun-Straße zw. Muggenhofer Straße und Fürther Straße														
2	Adolf-Braun-Straße nördl. Fuchsstraße														
	Allersberger Straße a) zw. Hinterm Bahnhof und Breitscheidstraße (B)	ja			19.09.2019										
3	Allersberger Straße b) zw. Ehemannstraße und Forsthofstraße (stadtauswärts) c) zw. Ehemannstraße und Forsthofstraße (stadteinwärts)	ja													
4	Allersberger Straße/Humboldtstraße (B)														
5	Allersberger Tunnel (Ostseite) (B)														
6	Am Nordostbahnhof bis Stadenstraße (F)				B-Plan										
7	Ambergerstraße (RSV) (F)	ja													
8	Äußere Bayreuther Straße südl. Virchowstraße + Bayreuther Straße														
9	Äußere Cramer-Klett-Straße	ja	läuft												
10	Beuthener Straße										Norisringrennen				
11	Bibertbahntrasse (RSV) (F)										DB AG				
12	Bierweg zw. Heroldsberger Weg und Hofer Straße										DB AG				
13	Brettergartenstraße	ja													
14	Bucher Straße zw. Gärtnerstraße und Nordring														

	Prozess														
	Maßnahme (B) = Bestand (F) = Freiraumverbindung (RSV) = Radschnellverbindung	Plan-entwurf liegt vor	Instruk-tion	Wasser-haushalts-gesetz (WHG)	AfV-Beschluss	Planfest-stellungs-verfahren	Ausführungs-planung durch SÖR erstellt	Kosten-schätzung in Tsd. € Gesamt / Radetat	Finan-zierung gesichert	Förderung	Synergien/ Abhängigkeiten zu Belangen Dritter	Synergien wg. Unterhalts-/ Sanierungsbedarf	Bauin-vestitions-controlling (BIC)	Mittelfristiger Investitionsplan (MIP)	Landschafts-pflegerischer Begleitplan (LBP/saP)
15	Finkenbrunn zw. Minervastraße und Buchenschlag														
16	Frankenstraße zw. Huldstraße und Markgrafenstraße	ja								BayGVFG	VAG				
17	Frauentorgraben (B)														
18	Fürther Straße zw. Ferdinandstraße und Augsburger Straße, stadteinwärts	teils ja									teilweise Investor				
19	Gebersdorfer Straße zw. Rangaustraße und Wörnitzstraße	ja	abge.	✓	06.06.2017	./.	✓	4.150 /	✓	BayGVFG 2021	nein	nein	✓	✓	./.
20	Gibitzenhofstraße zw. Dianaplatz und Humboldtstraße (B)				19.09.2019										
21	Gibitzenhofstraße zw. Brehmstraße und An den Rampen														
22	Großweidenmühlstraße/ Pegnitztalradweg (B)														
23	Hafenstraße zw. Eibacher Schul-straße und Eibacher Hauptstraße (Nordseite)	ja													
24	Hansastraße (Ostseite) (B)														
25	Hasstraße/Spohrstraße	ja	läuft												
26	Holsteiner Straße zw. Neumünsterer Straße und Marktäckerstraße									BayGVFG					
27	Humboldtstraße (Fahrradstraße)	ja	läuft												
28	Jansenbrücke/Leyher Straße (B)														
29	Julius-Loßmann-Straße (Mausloch)	ja									DB AG				
30	Julius-Loßmann-Straße/Trierer Straße (B)	ja			19.09.2019										
31	Karl-Steigelmann-Straße										Norisringrennen				
32	Kilianstraße														

	Prozess														
	Maßnahme (B) = Bestand (F) = Freiraumverbindung (RSV) = Radschnellverbindung	Plan-entwurf liegt vor	Instruk-tion	Wasser-haushalts-gesetz (WHG)	AfV-Beschluss	Planfest-stellungs-verfahren	Ausführungs-planung durch SÖR erstellt	Kosten-schätzung in Tsd. € Gesamt / Radetat	Finan-zierung gesichert	Förderung	Synergien/ Abhängigkeiten zu Belangen Dritter	Synergien wg. Unterhalts-/ Sanierungsbedarf	Bauin-vestitions-controlling (BIC)	Mittelfristiger Investitionsplan (MIP)	Landschafts-pflegerischer Begleitplan (LBP/saP)
33	Kleinreuther Weg zw. Nordring und Kilianstraße (RSV)														
34	Kontumazgarten, Straßenverlauf o. Knoten (B)	ja			14.11.2013										
35	Laufamholzstraße zw. Waldstraße und Ostendstraße														
36	Laufamholzstraße zw. Ostendstraße und Flußstraße														
37	Ledersteg m. Rampe (B)														
38	Main-Donau-Kanal										BUND				
39	Marienbergstraße zw. Ziegelsteinstraße und Hugo-Junkers-Straße (B)														
40	Maximilianstraße zw. Fürther Straße und Reutersbrunnenstraße	ja		nicht erf.						BayGVFG					
41	Nordbahnhof (Brücke) (F)	ja									teilweise Privatgrund				
42	Nordring/Hintermayrstraße (B)														
43	Nordwestring (B) a) zw. Theodor-Heuss-Brücke und Schnieglinger Straße	teils ja								GVFG	Ringbuskonzept				
	Nordwestring (B) b) zw. Schnieglinger Straße und Lerchenbühlstraße	teils ja									Ringbuskonzept				
	Nordwestring (B) c) zw. Lerchenbühlstraße und Bucher Straße				c) 09.05.19 (Südseite)										
44	Oelser Straße/Liegnitzer Straße	ja	läuft	nötig							StBAN		Anmeldung erledigt		
45	Ostendstraße zw. Cheruskerstraße und Lechnerstraße	ja (Umplan-ung)			01.03.2012										
46	Ostendstraße zw. Lechnerstraße und Laufamholzstraße														
47	Peter-Vischer-Straße (B)														
48	Pillenreuther Straße zw. Franken-straße und Ritter-von-Schuh-Platz (B)	ja			19.09.2019										
49	Pillenreuther Straße zw. Ritter-von-Schuh-Platz und Wölckernstraße	ja	läuft												

	Prozess														
	Maßnahme (B) = Bestand (F) = Freiraumverbindung (RSV) = Radschnellverbindung	Plan-entwurf liegt vor	Instruk-tion	Wasser-haushalts-gesetz (WHG)	AfV-Beschluss	Planfest-stellungs-verfahren	Ausführungs-planung durch SÖR erstellt	Kosten-schätzung in Tsd. € Gesamt / Radetat	Finan-zierung gesichert	Förderung	Synergien/ Abhängigkeiten zu Belangen Dritter	Synergien wg. Unterhalts-/ Sanierungsbedarf	Bauin-vestitions-controlling (BIC)	Mittelfristiger Investitionsplan (MIP)	Landschafts-pflegerischer Begleitplan (LBP/saP)
50	Pillenreuther Straße zw. Wölckernstraße und Nelson-Mandela-Platz	ja													
51	Pilotystraße/Innerer Kleinreuther Weg (RSV)	ja	läuft												
52	Pirckheimerstraße														
53	Plärrer zw. Rothenburger Straße und Gostenhofer Hauptstraße	ja													
54	Poppenreuther Straße zur Heimerichstraße														
55	Regensburger Straße zw. Marien-tunnel und Dürrenhofstraße	teils ja	teils ja								teilweise Investor + DB AG				
56	Rollnerstraße zw. Schleifweg und Kilianstraße (F)				B-Plan						DB AG				
57	Rothenburger Straße zw. Oberer Kanalstraße und Fuggerstraße im Zsh. mit FSW	ja	abge.		FSW						FSW				
58	Rothenburger Straße zw. Elsa-Brändström-Straße und Wallensteinstraße	ja	abge.		30.01.2020					RSV oder BayGVFG 2021					
59	Schweinauer Hauptstraße zw. Hansastraße und Nopitschstraße (B)														
60	Seewiesenweg (B) (RSV) (F)														
61	Sigmundstraße zw. Rothenburger Straße und Leyher Straße										Buskonzept West				
62	Spitzwegstraße zw. Klingerstraße und ehem. Ludwig-Donau-Main-Kanal mit Weg zum Steinbrüchlein (F)										StBAN				
63	Stadenstraße zur Thurn- und Taxis-Straße (F)	ja													
64	Südliche Fürther Straße zw. Imhoff-straße und Rothenburger Straße	ja													
65	Sulzbacher Straße/Äußere Sulzbacher Straße zw. Rudolphstraße und Tauroggenstraße														
66	Tetzelgasse (B)														
67	Thumenberger Weg (südl. Erlenstegenstraße)	ja			19.09.2019						DB AG				

	Prozess														
	Maßnahme (B) = Bestand (F) = Freiraumverbindung (RSV) = Radschnellverbindung	Plan-entwurf liegt vor	Instruk-tion	Wasser-haushalts-gesetz (WHG)	AfV-Beschluss	Planfest-stellungs-verfahren	Ausführungs-planung durch SÖR erstellt	Kosten-schätzung in Tsd. € Gesamt / Radetat	Finan-zierung gesichert	Förderung	Synergien/ Abhängigkeiten zu Belangen Dritter	Synergien wg. Unterhalts-/ Sanierungsbedarf	Bauin-vestitions-controlling (BIC)	Mittelfristiger Investitionsplan (MIP)	Landschafts-pflegerischer Begleitplan (LBP/saP)
68	Ulmenstraße östl. Vogelweiherstraße (Südseite)														
69	Wallensteinstraße westl. Kattowitzer Straße (B)														
70	Welserstraße (B)														
71	Wiesbadener Straße	ja		✓	B-Plan										
72	Willstraße zw. Bärenschanzstraße und Fürther Straße	ja	läuft												
73	Witschelstraße														
74	Wodanstraße										VAG				
75	Wöhrder Talübergang (Unterführungen) (B)														
76	Zeltnerstraße	ja	abge.		28.05.2020						Investor				
77	Zeppelinstraße										Norisringrennen				
78	Fahrradstraßen (2. Stufe)														
	Maßnahme fertiggestellt														

Beschlussvorlage
Vpl/173/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.09.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Radvorrangrouten für Nürnberg
hier: Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.07.2016
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 13.05.2019

Anlagen:
Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und Stadtratsfrakton Bündnis 90/Die Grünen vom 24.07.2016
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 13.05.2019
Sachverhalt
Übersichtsplan Radvorrangrouten

Sachverhalt (kurz):

Mit Antrag vom 13. Mai 2019 fordert die SPD-Stadtratsfraktion, die Verwaltung möge zentrale Routen für den Radverkehr im Stadtgebiet festlegen. Außerdem soll mit einer entsprechenden Wegweisung eine möglichst intuitive Führung auf diesen zentralen Radrouten etabliert werden. Mit dem gemeinsamen Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.07.2016 wird die Weiterentwicklung des Radroutennetzes und dessen Beschilderung sowie eine Visualisierung durch so genannte „Spidermaps“ beantragt.

In der ausfühlichen Sachverhaltsdarstellung wird die im „Runden Tisch Radverkehr“ erarbeitete Definition für Radvorrangrouten und das daraus entwickelte Radvorrangroutennetz für Nürnberg vorgestellt sowie eine Einschätzung der Verwaltung zur Weiterentwicklung einer Wegweisung auf diesen Routen gegeben.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt das im "Runden Tisch Radverkehr" entwickelte Radvorrangroutennetz für Nürnberg gemäß Übersichtsplan in der Anlage zu dieser Vorlage sowie die in der Definition formulierten Kriterien bezüglich Netzbedeutung und Qualitätsanspruch von Vorrangrouten.

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

Ö 3

per Fax

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

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
27. JULI 2017
Nr. .....
VI
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
3 Antwort zur Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen
I/II / VII

Nürnberg, 24.7.2016
Ahmed/Russo/Mletzko

Antrags-Nummer:
148/2017

Weiterentwicklung der Radrouten in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

unser gemeinsames Ziel ist es den Radverkehrsanteil in der Stadt spürbar zu steigern. Ein wichtiger Baustein sind dabei durchgängige Radrouten, für deren Attraktivität

- ein auf die Belange des Radverkehrs zugeschnittenes Wegweisungssystem,
- eine intuitive Wegeführung im öffentlichen Raum (u.a. durch Rotmarkierungen) und
- eine guter baulicher Zustand der entsprechende Radwege und Abmarkierungen

ausschlaggebend sind.

Mit dem Fahrradstadtplan und der Beschilderung im öffentlichen Raum gibt es bereits eine konzeptionelle Grundlage, die erfahrungsgemäß aber zu wenig genutzt wird. Noch immer fahren zahlreiche Radfahrer entlang der Hauptverkehrsstraßen, obwohl es bequemere und sicherere Routen durch Nebenstraßen und 30er-Zonen gibt. Dies liegt auch daran, dass die derzeitigen Wegführungen zu viel an Ortskenntnis voraussetzen.

Auch vor dem Hintergrund der angedachten Radschnellwege in der Region erscheint es zielführend, diese durchgängigen Radrouten noch stärker ins Bewusstsein zu rufen, sie intuitiver zu führen und auch durch sogenannte „Spidermaps" zu visualisieren. Diese Karten weisen den Weg entlang markanter Punkte und Gebäude in der Stadt.

Die Attraktivität und Kennzeichnung der Routen kann durch zusätzliche Maßnahmen gesteigert werden, zum Beispiel durch (ausrangierte und modifizierte frühere VAG-) Wartehäuschen mit Luftpumpe, Linienplänen und Unterstellmöglichkeiten bei Regen.

Denkbar sind darüber hinaus eine Smartphone-App zur einfachen Navigation auf den virtuellen Linien und Angebote für Radfahrende durch Partnerprogramme mit Einzelhandel und Gastronomie entlang der Trassen. Refill Hamburg ermöglicht es zum Beispiel Gaststätten und kleinen Läden kostenlos im Rahmen eines gemeinfreien Konzepts Trinkwasser für Radfahrende anzubieten.

Vor diesem Hintergrund stellt die SPD-Stadtratsfraktion und die Fraktion Bündnis90/Die Grünen zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

1. Die Verwaltung entwickelt das bestehende Radroutennetz und dessen Beschilderung weiter und prüft die Umsetzung der genannten Anregungen und eine Visualisierung über Spidermaps.

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

2. Bei der Finanzierung ist zu prüfen, ob bei dem Projekt „Radrouten“ und „Spidermap“ auf bestehende und angekündigte Fördertöpfe der Europäischen Union, des Bundes und des Freistaates zurückgegriffen werden kann (v.a. bei intuitiver Benutzerführung und Kommunikationsmaßnahmen: siehe Radlland Bayern und Nationaler Radverkehrsplan).

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Prölß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende
SPD-Stadtratsfraktion

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender
Fraktion Bündnis90/Die Grünen

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

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
13. MAI 2019
VI
2.BM
X

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

Nürnberg, 13. Mai 2019
Ahmed

Radvorrangrouten durch Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Ziel unserer Verkehrspolitik ist es, mehr Menschen vom Auto zu nachhaltigeren Fortbewegungsmitteln zu bewegen. Neben Bus und Bahn spielt das Rad hierbei eine große Rolle. Die zuletzt vom Stadtrat beschlossene Erhöhung der Mittel für den Radwegebau auf 3,5 Mio. EUR jährlich ist ein unerlässlicher Schritt gewesen.

Eine Konzentration der Mittel auf den Bau durchgängiger Radvorrangrouten durch die Stadt erscheint vielen Experten als eine gute Weiterentwicklung der Radverkehrspolitik. Die Konzentration auf Radvorrangrouten soll den derzeit im Vordergrund stehenden Fokus auf viele Lückenschlüsse ergänzen.

Es gibt einige Lücken im Radwegenetz, die es zu schließen gilt. Es stellt sich die Frage der Prioritäten der Lückenschlüsse. Wir begrüßen hierbei ausdrücklich die Entwicklung einer transparenten Prioritätenliste für das Radwegeplanungs- und Bauprogramm am Runden Tisch Radverkehr.

Doch es fehlt auch bei dieser Prioritätenliste der Blick auf für den Nürnberger Radverkehr zentrale Radvorrangrouten durch das Stadtgebiet. Die Stadt erreicht mehr für den Radverkehr, wenn sie Investitionen auf zentrale Routen (bspw. die Nord-Süd-Achse) bündeln würde. Dies bewegt inzwischen einige andere Städte (wie etwa Freiburg, Aachen und Ingolstadt) dazu, Radvorrangrouten zu planen.

Ab 2019 werden zudem sukzessiv Fahrradstraßen eingerichtet, auf denen Radler*innen bevorrechtigt sind. In ihrer derzeitigen Planung fügen sich diese Fahrradstraßen jedoch in kein übergeordnetes Netz.

Ein Beispiel: Die 3,6 km lange Fahrradstraße von der Thäterstraße in Laufamholz wird ab Ende 2019 unvermittelt in St. Peter enden. Hier wäre es sinnvoll, eine weiterhin intuitive und radfahrerfreundliche Verbindung durch Seitenstraßen und auf Radwegen zum Hauptbahnhof und dadurch in die Innenstadt anzubieten.

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD

Auf der gesamten Länge der Fahrradstraße und dann weiter durch geeignete Radwegeanlagen bis zum Hauptbahnhof sollte diese Verbindung dann als Radvorrangroute geführt werden (bspw. Radroute 1). Neben einer Beschilderung wären Piktogramme auf dem Boden entlang dieser Route für die intuitive Führung optimal. Lückenschlüsse und Markierungen, die für diese Radvorrangroute benötigt werden, sollten prioritär ausgebaut werden. Das muss sich in den Radwegeplanungs- und Bauprogrammen wiederfinden!

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

Antrag:

1. Die Verwaltung legt zentrale Radvorrangrouten durch das Stadtgebiet fest.
2. Diese sollen die geplanten Radschnellverbindungen und Fahrradstraßen zu einem sinnvollen Netz ergänzen.
3. Die Verwaltung legt einen Plan vor, wie diese Routen in den nächsten Jahren am Stück geplant und umgesetzt werden können. Dieser fließt in die Jahresbauprogramme von SöR ein.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Prölß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Radvorrangrouten für Nürnberg

Mit Antrag vom 13. Mai 2019 fordert die SPD-Stadtratsfraktion, die Verwaltung möge zentrale Routen für den Radverkehr im Stadtgebiet festlegen. Diese sollen die vorliegenden Konzepte zum Ausbau der Radinfrastruktur berücksichtigen und zu einem sinnvollen Radroutennetz ergänzen. Geplante Lückenschlüsse im Netz sollen zukünftig prioritär entlang dieser Routen ausgebaut werden. Außerdem soll mit einer entsprechenden Wegweisung (Beschilderung und/oder Bodenmarkierung) eine möglichst intuitive Führung auf diesen zentralen Radrouten etabliert werden.

Auch der gemeinsame Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.07.2016 zur Weiterentwicklung der Radrouten in Nürnberg bezieht sich auf das Thema Wegweisung. Eine Weiterentwicklung des Radroutennetzes und dessen Beschilderung sowie eine Visualisierung durch so genannte „Spidermaps“ soll auch vor dem Hintergrund möglicher Fördertöpfe der Europäischen Union geprüft werden.

In der vorliegenden Sachverhaltsdarstellung wird die im „Runden Tisch Radverkehr“ erarbeitete Definition für Radvorrangrouten und das daraus entwickelte Radvorrangroutennetz vorgestellt sowie eine Einschätzung der Verwaltung zur Weiterentwicklung einer Wegweisung auf diesen Routen gegeben.

Radvorrangrouten

Mit der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen, der ersten Ausbaustufe des Fahrradstraßenkonzeptes, dem aktuellen Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2020/21 sowie der am Runden Tisch Radverkehr abgestimmten „Prioritätenliste“ für zukünftige Maßnahmen zur Ergänzung des bestehenden Radwegenetzes liegt derzeit ein umfangreiches Paket zur Aufwertung der Radinfrastruktur in Nürnberg vor. Diese Konzepte basieren auf dem am 29.11.2007 besschlossenen Radwegenetzplan und bilden die Grundlage für ein neu definiertes Radvorrangroutennetz in Nürnberg. In der gemeinsam mit den Mitgliedern des „Runden Tisches Radverkehr“ ausgearbeiteten Definition für Radvorrangrouten wurden folgende Punkte formuliert:

<u>Netzbedeutung</u>

- Radvorrangrouten haben eine herausragende Bedeutung für die Verbindungen im Radwegenetz.
- Sie werden auf bedeutsamen Radialen mit Ziel Zentrum und auf wichtigen Tangentialverbindungen im Stadtgebiet geführt.
- Die in der Machbarkeitsstudie definierten Radschnellverbindungen bzw. Radhauptverbindungen sind Teil der Vorrangrouten mit einer nochmals herausgehobenen Bedeutung.
- Vorrangrouten haben ein hohes Nutzerpotential, d.h. sie befinden sich dort, wo heute schon besonders viele Radfahrende fahren oder wo durch die qualitative Verbesserung ein Anstieg an Radfahrenden zu erwarten ist.

<u>Qualitätsanspruch</u>

- Vorrangrouten erlauben ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren auch über längere Distanzen.
- In der Abwägung der Verkehrsplanung ermöglichen sie einen besonderen Vorrang für den Radverkehr, insbesondere gegenüber dem Kfz-Verkehr aber nicht zu Lasten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
- Vorrangrouten werden separat geführt (kein gemeinsamer Geh-/Radweg).

- Sie sind in Tempo 30-Zonen vorfahrtsberechtigt mittels Fahrradstraßen
- Sie haben durchgängig eine hohe Belagsqualität (Asphalt). An allen Kreuzungen sind möglichst Absenkungen auf 0 cm realisiert.
- Eine durchgängig rote Markierung (soweit erforderlich) kennzeichnet die Vorrangrouten.
- Vorrangrouten sind mit guter Anbindung in ein dichtes Radnetz und in das Wegweisungssystem integriert.
- Sie werden mit höchster Priorität beim Winterdienst entsprechend der Prioritätsstufe 1 berücksichtigt.
- Sie haben Priorität bei der Umsetzung des Radwegeplanungs- und Bauprogramms.

Basierend auf den definierten Kriterien für Netzbedeutung und Qualitätsanspruch hat die Verwaltung in einem umfangreichen Abstimmungsprozess mit den Mitgliedern des „Runden Tisches Radverkehr“ ein Radvorrangroutennetz mit 17 Vorrangrouten für Nürnberg entwickelt. Dieses ist als Übersichtsplan in Anlage dargestellt und wird dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt.

Zum weiteren Vorgehen bezüglich der Umsetzungsperspektive der Radvorrangrouten hat sich der „Runde Tisch Radverkehr“ am 25.06.2020 darauf verständigt, alle im Übersichtsplan dargestellten Radvorrangrouten hinsichtlich des zu erwartenden Umsetzungsaufwands durch ein externes Planungsbüro untersuchen zu lassen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollen dann als Grundlage für eine nachvollziehbare Priorisierung der einzelnen Maßnahmen herangezogen werden. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel sollen im Rahmen der geplanten Fortschreibung der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ als nicht investive Maßnahmen beantragt werden.

Wegweisung

Die definierten Radvorrangrouten fügen sich in das vom Stadtrat am 21.12.2006 beschlossene Radroutennetz ein. Von den geplanten 285 km Radrouten sind heute schon mehr als 190 km beschildert. Sowohl Alltags- als auch Freizeitradlerinnen und -radler werden hier überwiegend abseits von Hauptverkehrsstraßen auf attraktiven und sicheren Routen durch die Stadt geführt. Der Ausgangs- bzw. Endpunkt der beschilderten Routen ist meistens der Nürnberger Hauptbahnhof bzw. die Altstadt. Ein Teil der Routen führt zu überregionalen Fernradwegen. Dieses Radroutennetz wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut und aktualisiert und weitere Radrouten werden laufend ergänzt.

In den vorliegenden Anträgen werden für eine intuitive Führung auf den Vorrangrouten eine Beschilderung und/oder Piktogramme auf dem Boden vorgeschlagen. Außerdem soll die Visualisierung mittels so genannter „Spidermaps“ geprüft werden.

Mehr als 80 Prozent des vorgeschlagenen Radvorrangroutennetzes in Nürnberg ist bereits ausgeschildert, da dieses größtenteils deckungsgleich ist mit dem Radroutennetzplan. Die Wegweisung auf diesen Routen entspricht der bundesweit einheitlichen und nutzergerechten Systematik der Fahrradwegweisung, die auf den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswege (FGSV) basiert (siehe *Abbildung 1*). Folgende Inhalte finden sich auf den Beschilderungen wieder: Fernziel (oben), Nahziel (unten), Entfernungsangaben in Kilometern, Richtungsangabe (Pfeil), Fahrradsymbol und Piktogramm (z.B. Hinweis auf Bike&Ride). Diese Form der Wegweisung wird auch vom ADFC und im Nationalen Radverkehrsplan 2020 empfohlen und wird bundesweit eingesetzt. Damit hat diese Wegweisung auch für Nutzerinnen und Nutzer von überregionalen Radwegen einen hohen Wiedererkennungswert.



Abbildung 1: Bundesweit einheitliche Systematik der Wegweisung

Darüber hinaus wird derzeit auf Landesebene ein einheitliches Wegweisungskonzept für Radschnellverbindungen erarbeitet, das sich in ein Corporate Design einfügen und somit auch überregional einen hohen Wiedererkennungswert haben soll. Auch die neuen Fahrradstraßen werden mit einer entsprechenden Beschilderung bzw. mit einheitlichen Piktogrammen auf der Fahrbahn und einer Rotmarkierung in den Kreuzungsbereichen versehen. Mit der Einführung einer weiteren Systematik der Wegweisung für Radvorrangrouten sind Konflikte zwischen den unterschiedlichen Wegweisungstypen zu erwarten, die eher zur Verwirrung der Nutzerinnen und Nutzer beitragen würden, als zu mehr Klarheit.

Würde man beispielsweise die neuen Routen mit einer Nummerierung versehen und dann für eine möglichst intuitive Führung auf diesen Radrouten eine entsprechende neue, farbige Markierung einsetzen, müssten konsequenterweise auch Richtungsangaben etc. auf Hinweisschildern/Stelen oder ebenfalls als Markierung auf dem Boden installiert bzw. aufgebracht werden. Der damit verbundene konzeptionelle Aufwand und die Herstellung dieser Wegweisung wären mit den vorhandenen finanziellen und personellen Mitteln keinesfalls leistbar. Darüber hinaus wird eine weitere farbunterstützte Wegweisung v.a. in der Altstadt und in den daran angrenzenden Quartieren stadtgestalterisch fragwürdig bewertet.

Eine Navigation mittels Smartphone-App auf virtuellen Radrouten und digitale Angebote für Radfahrende durch Partnerprogramme mit Einzelhandel und Gastronomie erfordern einen erheblichen personellen und finanziellen Aufwand in der Entwicklung und Vorbereitung sowie der fortlaufenden Betreuung, der aus Sicht der Verwaltung in keinem Verhältnis zum Nutzen für Radfahrende steht. Diverse z.T. sehr gute Routingprogramme gibt es bereits, sodass der Mehrwehrt einer weiteren Smartphone-App nicht gesehen wird.

In der Sitzung des „Runden Tisch Radverkehr“ am 25.10.2018 wurde das Thema „Spidermaps“ als mögliche Alternative zur bisherigen Routenwegweisung präsentiert. In der anschließenden Diskussion gab es zwar Zustimmung, beim Thema Wegweisung auch über neue Wege nachzudenken. Es wurden aber auch Bedenken geäußert, ob diese neue Art der Wegweisung wirklich einen relevanten Mehrwert für den Radverkehr darstellt, auch angesichts des vermutlich erheblichen Aufwands für Entwicklung und Realisierung eines neuen Systems. Es müsse auf jeden Fall vermieden werden, dass dauerhaft verschiedene Wegweisungssysteme nebeneinander existieren. Denkbar sei auch, das bestehende System nachzubessern (z. B. größere Schilder, Routennummerierung). Es bestand Einvernehmen, das wichtige Thema der Wegweisung unter den Aspekten des Nutzens für die Radfahrenden und der Verbesserung der Sichtbarkeit des Radverkehrs im Stadtraum im Rahmen der anstehenden Fortschreibung der Radverkehrsstrategie vertieft zu erörtern.

Die Verwaltung empfiehlt daher, kein weiteres Konzept mit einer neuen Systematik der Wegweisung einzuführen. Stattdessen wird vorgeschlagen, die bestehende Beschilderung zu optimieren, wichtige Ziele anzupassen bzw. zu ergänzen und das Netz der Beschilderung ggf. zu verdichten. Auch das Format der Schilder könnte vergrößert und damit besser sichtbar gemacht werden. An einigen Standorten kamen diese größeren Schilderformate in jüngster Vergangenheit bereits zum Einsatz (z.B. Fahrradroute Bucher Straße – St. Johannis) und haben sich aufgrund besserer Sichtbarkeit und Lesbarkeit auch aus der Ferne bewährt.

Parallel dazu könnte die Präsentation und Bekanntmachung der beschilderten Radrouten in Nürnberg aktualisiert und beispielsweise mit einer Neuauflage der Broschüre „Auf 8 Routen radelnd durch Nürnberg“ oder mit Flyern und einer entsprechenden Darstellung auf der Homepage der Stadt Nürnberg zukünftig aufgewertet werden.

Weitere Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Routen, wie beispielsweise ausrangierte VAG-Wartehäuschen mit Luftpumpen könnten im Zuge der Umsetzung entlang der Radvorrangrouten geprüft werden und an der einen oder anderen Stelle zum Einsatz kommen.

Radvorrangrouten

Vpl/1/Register/Generalplanung_Verkehr/Radverkehr/Radwegenetzplan/Radvorrangrouten
Stz_2008_Übersichtsplan_Radvorrangrouten_seit 2020
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Berichtsvorlage
Vpl/169/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.09.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:
Rezertifizierung fahrradfreundliche Kommune in Bayern

Bericht:

Als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) wurde die Stadt Nürnberg im Jahr 2013 als erste Kommune mit dem Titel „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ ausgezeichnet. Diese Auszeichnung galt zunächts für sieben Jahre, sodass sich die Stadt Nürnberg dieses Jahr im Rahmen eines Prozesses zur Rezertifizierung erneut einer Bewertungskommission, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der AGFK Bayern, des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr sowie des ADFC-Landesverbandes, stellen musste. Dabei stand im Fokus, dass das Zertifikat "Fahrradfreundliche Kommune" keinen entgültigen Zustand bewertet. Vielmehr werden die erkennbaren und erfolgreichen Anstrengungen einer Stadt zur Radverkehrsförderung in den vergangenen sieben Jahre ausgezeichnet und ein besonderer Augenmerk auf zukunftsweisende Projekte und Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils und zur weiteren Verbesserung der Situation für Radfahrende in der Stadt gerichtet.

Am 20. Juli 2020 hatte die Stadt Nürnberg in einer ganztägigen Veranstaltung die Gelegenheit, sich sowohl theoretisch in einer Befragung als auch praktisch bei einer Fahrradexkursion der Bewertungskommission als fahrradfreundliche Kommune zu präsentieren. Zu den Ergebnissen des Rezertifizierungsprozesses wird mündlich in der Sitzung des Verkehrsauschusses 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:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorlage
Vpl/172/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.09.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Projekt "Radständer für die Altstadt" - Rückblick auf die E-Partizipation
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 12.11.2019

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 12.11.2019
Übersichtsplan Vorschlag neues Projektgebiet Gostenhof, Durchführung 2021 / 2022
Übersichtsplan Vorschlag Folgeprojekt St. Johannis, Durchführung 2022 / 2023

Sachverhalt (kurz):

Seit 2013 werden im Rahmen des Projektes „Radständer für die Stadtteile“ systematisch Abstellanlagen in den Stadtteilen errichtet. Dabei werden die Bürgerinnen und Bürger, der Bürgerverein und die Gewerbetreibenden im Rahmen einer E-Partizipation beteiligt. Nach dem Erfolg in der Süd- und Nordstadt hat der AfV am 10.03.2016 dem Konzept der Verwaltung zugestimmt, das Projekt nach und nach in allen Gebieten innerhalb des Rings durchzuführen. Mittlerweile wurde das Projekt in fünf Gebieten umgesetzt. Neben der Süd- und Nordstadt, waren dies das Gebiet Rennweg, Wöhrd und Veilhof sowie Glockenhof und Bleiweiß und zuletzt die Altstadt.

Rückblick „Radständer für die Altstadt":
In der Altstadt wurden in den vergangenen Jahren systematisch an den Zugängen zur Fußgängerzone, soweit möglich, Fahrradständer aufgebaut, um so das Fahrradparken an den Rändern der Fußgängerzone zu bündeln. Rund 1.600 Radständer an ca. 200 Standorten stehen in der Altstadt zur Verfügung. Die Erhebung in 2017 zeigte jedoch, dass das Angebot an Abstellanlagen den Bedarf innerhalb der Altstadt nicht deckt. Die Abstellanlagen sind größtenteils sehr gut ausgelastet. Daneben wurden noch einmal rund 1.600 Fahrräder gezählt, für die keine Radständer zur Verfügung standen. Nach dem Beschluss vom 26.01.2018 wurde das Projekt in 2019 in der Altstadt durchgeführt.
Erarbeitet wurden von der Verwaltung rund 40 Standorte, die im Rahmen einer Online-Beteiligung vom 01.05. – 31.05.2019 der Bürgerschaft präsentiert wurden. Die Resonanz bei der Online-Beteiligung war wieder sehr hoch. Insgesamt gab es 170 Beiträge und Kommentare, die sehr konstruktiv waren, sowie 1.800 positive Bewertungen zu den Standortvorschlägen und Beiträgen. Insgesamt wurde die Aufstellung von Radständern in der Altstadt sehr begrüßt. Zu den Verwaltungsvorschlägen kamen noch einmal 120 Vorschläge aus der Bürgerschaft hinzu. Diese wurden verwaltungsintern geprüft. Es zeigte sich, dass ein Teil der Vorschläge sich mit den Verwaltungsvorschlägen deckte, einige Bürgerinnen und Bürger eine Erweiterung bestehender Abstellanlagen wünschten oder Vorschläge gemacht wurden, die in unmittelbarer Nähe zu bereits vorhandenen Abstellanlagen lagen. Viele Bürgerinnen und Bürger wünschten sich auch Radständer innerhalb der Fußgängerzone, was jedoch aufgrund der hohen Nutzungskonflikte von vorneherein ausgeschlossen wurde. Sowohl die Erarbeitung zusätzlicher Standorte als auch die Prüfung der Vorschläge aus der Bürgerschaft zeigten die besondere Herausforderung in der Altstadt, da hier meist nur noch wenige freie öffentliche Flächen zur Verfügung stehen, die für das Aufstellen von Radständern geeignet sind. Darüber bestehen sehr hohe Nutzungskonflikte. Insbesondere die Belange des großen Fußverkehrsaufkommens müssen berücksichtigt werden. Hinzu kommen viele Veranstaltungen, für die

öffentliche Flächen benötigt werden. Nach Prüfung aller Vorschläge werden in der Altstadt zusätzlich an rund 65 Standorten insgesamt 300 Radständer errichtet.

Ausblick:
Die Verwaltung erhielt etliche Anfragen aus der Bürgerschaft und der Politik nach Radständern in Gostenhof. Vor diesem Hintergrund wurde im September 2019 eine Bestandserhebung in diesem Stadtteil durchgeführt. Der Bedarf in dem dicht bebauten Viertel ist sehr hoch. Die Verwaltung schlägt deshalb als nächstes Projektgebiet Gostenhof vor. Für das Projektgebiet kann in den Jahren 2021 und 2022 die Onlinebeteiligung, deren Auswertung sowie die Instruktion und Festlegung der endgültigen Standorte durchgeführt werden.

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Grünen plädiert in ihrem Antrag vom 12.11.2019 für die Durchführung des Projektes in St. Johannis. Die Verwaltung schlägt vor, nach Abschluss des Projektes in Gostenhof den Stadtteil St. Johannis ab 2022 folgen zu lassen, da auch hier ein hoher Bedarf an Radabstellanlagen besteht.

Im zweiten Punkt des Antrags wird um die Ergänzung weiterer Radständer an verschiedneen zentralen Standorten, wie z.B. an der Peter-Vischer-Schule, am Klinikum oder am Friedrich-Ebert-Platz, gebeten. Im Rahmen des Stadtteilprojektes werden auch diese Standorte erneut geprüft. Jedoch ist an den meisten der vorgeschlagenen Standorte die zur Verfügung stehende Fläche bereits ausgenutzt oder steht aufgrund von Belangen des Fußverkehrs oder der Feuerwehr nicht zur Verfügung.

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	60.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	12.000 €	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:

Das Projekt fördert den Radverkehr.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zum Projekt "Radständer in den Stadtteilen" für die Altstadt zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, als nächstes das Projekt in Gostenhof durchzuführen. Daran anschließend soll die Verwaltung das Projekt in St. Johannis starten.

Ö 5

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
12. NOV. 2019
/ .....Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2.BM	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, 12. November 2019

Mehr Fahrradabstellanlagen in St. Johannis

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

je mehr Radfahrer*innen in der Stadt unterwegs sind, desto besser muss auch die Rad-Infrastruktur ausgebaut sein. Darunter fallen neben einem zusammenhängenden Radwegenetz auch Fahrradabstellmöglichkeiten. Einige Stadtteile weisen allerdings große Defizite auf – unter anderem St. Johannis. Hier fehlen nicht nur insbesondere am U-Bahnhof Klinikum und am Bielingplatz Fahrradständer, sondern versperren regelmäßig querparkende Motorräder und -roller den Zugang zu den Stellplätzen. Auch westlich des Friedrich-Ebert-Platzes reichen die vorhandenen Fahrradplätze bei weitem nicht aus, um den Bedarf zu decken.

2014 hat der Verkehrsausschuss das Projekt *Radständer für die Nordstadt* beschlossen, das unter anderem ein „Ordnen des Fahrradparkens" zum Ziel hatte, „da das wilde Abstellen von Rädern andere Verkehrsteilnehmer einschränkt, insbesondere Fußgänger". Der große Erfolg gibt diesem Projekt Recht, weshalb wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag** stellen:

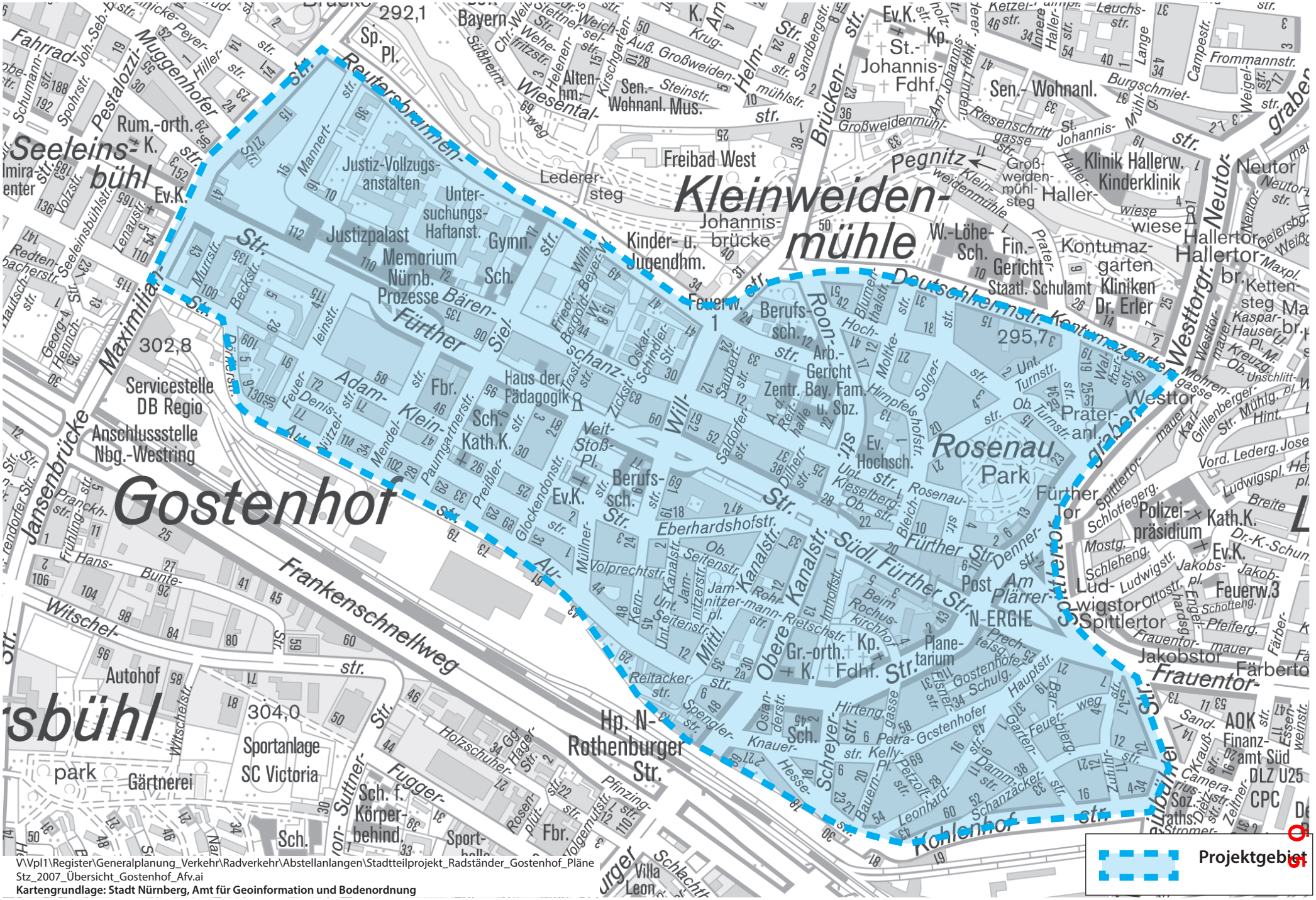
- Die Verwaltung setzt ein Projekt *Fahrradabstellanlagen für Johannis* analog zu *Radständer für die Nordstadt* um.
- Die Stadt stellt zusätzliche Fahrradabstellanlagen an der Bielingschule, am Klinikum, am Friedrich-Ebert-Platz, an den Haltestellen der Linie 6, an der St.-Johannis- sowie der Friedenskirche und an der Hallerwiese zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A. Mletzko

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

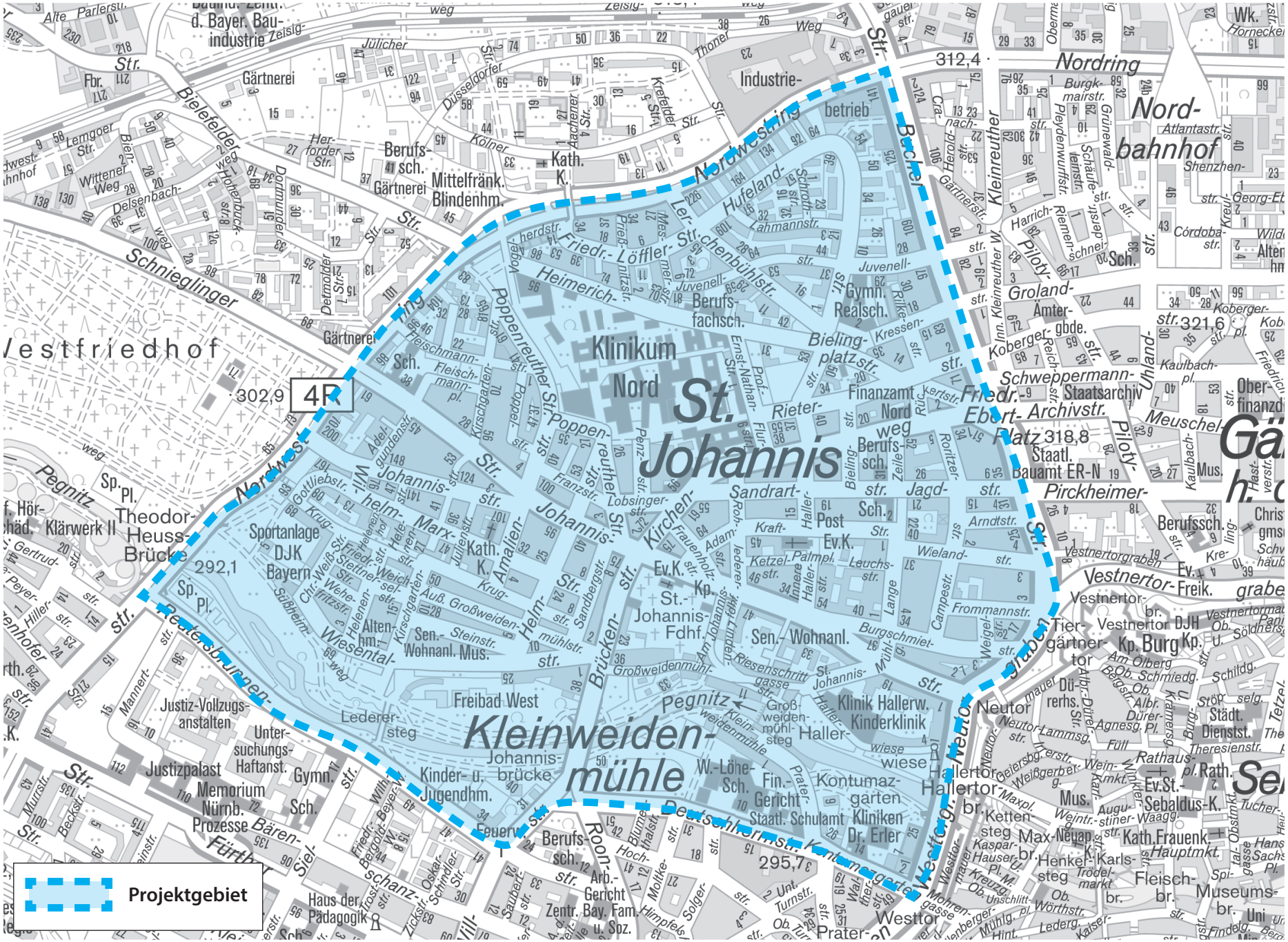
Projektgebiet: Radständer für den Stadtteil Gostenhof



V:\Vpl1\Register\Generalplanung_Verkehr\Radverkehr\Abstellanlangen\Stadtteilprojekt_Radständer_Gostenhof_Pläne Stz_2007_Übersicht_Gostenhof_Afv.ai

Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Projektgebiet: Radständer für den Stadtteil Johannis



V\Vpl1\Register\Generalplanung_Verkehr\Radverkehr\Abstellanlangen\Stadtteilprojekt_Radständer_Johannis Stz_2007_Übersicht_Johannis_Afv.ai

Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Entscheidungsvorlage

Straßenpläne Regensburger Straße, Erschließung Bauvorhaben SWN „Regensburger Viertel“

Allgemeines

Das Siedlungswerk Nürnberg plant im Bereich Regensburger Straße / Hans-Kalb-Straße den Bau eines Wohn- und Gewerbequartiers. Nürnberg Stift beabsichtigt die Umnutzung der vorhandenen Gebäude und plant die Errichtung eines Neubaus.

In diesem Zusammenhang hat die Verwaltung den Bestand analysiert und Prognosen für das zu erwartende Verkehrsaufkommen getroffen. Dabei sollte die vorhandene Verkehrsqualität in der Regensburger Straße, auch im Hinblick auf den Veranstaltungsverkehr, erhalten bleiben und der möglichst reibungslose Busverkehr der vorhandenen, beschleunigten Buslinie 44 gewährleistet werden.

Als Ergebnis der Vorbetrachtungen wurden Anpassungen an zwei Stellen der Regensburger Straße erforderlich. Die Straßenpläne wurden durch die Verwaltung erarbeitet.

Das Wohn- und Gewerbequartier des Siedlungswerkes wird nahe des Knotens „Altenheim / Regensburger Straße“ an die vorhandene Parallelfahrbahn der Regensburger Straße angeschlossen und verläuft über eine, den Baumbestand möglichst schonende Verbindungsstraße zum Quartier. Dieser Straßenplan wurde von Extern erstellt und in der Verwaltung abgestimmt.

Bebauungsplan und weiteres Verfahren:

Das Grundstück, auf dem das Wohn- und Gewerbequartier errichtet werden soll, befindet sich im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 3490, der als Art der Nutzung ein Sondergebiet - Verwaltung (SO) nach §11 Baunutzungsverordnung (BauNV) festsetzt. Es gilt die Baunutzungsverordnung von 1968.

Zudem liegt das Grundstück im Geltungsbereich des mit Beschluss des Stadtplanungsausschusses vom 10.12.2015 eingeleiteten und am 14.07.2016 gebilligten Bebauungsplans Nr. 3490. Ziel des Bebauungsplanverfahrens ist die Erweiterung des Nutzungskatalogs des Sondergebiets um Wohnen.

Zum rechtsverbindlichen B-Plan:

Zur Erschließung des SWN Grundstücks Fl.Nr. 450, Gemarkung Gleißhammer sieht der B-Plan Nr. 3490 vor, die vorhandene Erschließungsstraße, die im Bereich des August-Meier-Heims nahezu parallel zur Regensburger Str. verläuft, nach Nordwesten zu verlängern und am Ende mit einer Kehre zu versehen (gemäß „Städtebauliche Planung und Entwicklungsziele der Begründung zum Bebauungsplan“).

Um eine günstige fußläufige Verbindung zu den westlich der Bahnlinie gelegenen Bereichen und vor allem zur geplanten S-Bahn-Station herzustellen, ist im B-Plan zwischen dem Sondergebiet – Fürsorge – und dem Sondergebiet – Öffentliche Verwaltung - sowie entlang des Bahnkörpers eine Fußwegverbindung zur Hans-Kalb-Straße vorgesehen (gemäß Städtebauliche Planung und Entwicklungsziele der Begründung zum Bebauungsplan).

Die im Straßenplan 2.2221.2.3 dargestellte Erschließung des SWN Grundstücks weicht stellenweise von der im B-Plan festgesetzten Erschließungsstraße ab und wird parallel zur Hans-Kalb-Str. verlängert und in der Form eines Rings entlang der Bahn weitergeführt. Zudem wird der Straßenquerschnitt der Fußwegverbindung für den Pkw-Verkehr erweitert und entlang des Bahnkörpers zusätzlich leicht versetzt.

Um die vorhandenen Vegetationen (Waldsaum, Baumbestand) möglichst wenig zu tangieren, wird daher von der festgesetzten Straßenführung abgewichen. Somit überschreitet die geplante äußere Erschließungsstraße zum Teil die festgesetzte Straßenverkehrsfläche, liegt stellenweise innerhalb der SO-Baufeldfläche und geringfügig in der Fläche für Wald.

Die Grundzüge der Planung, sowohl das SWN Grundstück bzw. die Baufeldfläche über eine nordöstlich gelegene Straßenverkehrsfläche zu erschließen, als auch die Situierung der Fußwegverbindung werden mit dem instruierten Straßenplan nicht berührt.

Das planerische Grundkonzept des Bebauungsplanes bleibt gewahrt. Abweichungen von den Festsetzungen der Straßenverkehrsfläche, der SO-Baufeldfläche und Grünfläche sind städtebaulich vertretbar und unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar. Die Voraussetzungen des § 31 Abs. 2 Nr. 2 BauGB liegen vor.

Die Stadt Nürnberg wird im Einvernehmen mit dem Investor SWN das Änderungsverfahren für den Bebauungsplan Nr. 3490 „August-Meier-Heim“ mit dem Ziel fortführen, den Bebauungsplan mit den vereinbarten Erschließungsanlagen in Übereinstimmung zu bringen. Dieses Einvernehmen wird im Städtebaulichen Vertrag zum Bauvorhaben an der Regensburger Straße des SWN fixiert.

Änderungen in der Regensburger Straße:

Die Regensburger Straße wird den zukünftigen Erfordernissen aller Verkehrsträger durch folgende Umplanungen gerecht. Diese sind Voraussetzung für die Funktion der Erschließung.

1. Am Knoten Regensburger Straße / Hans-Kalb-Straße wird die vorhandene Busbucht zur Erschließung des Neubaugebietes ertüchtigt und barrierearm umgestaltet. Die Lichtsignalanlage am Knoten Regensburger Straße / Hans-Kalb-Straße wird angepasst.

2. Am Knoten Altenheim / Regensburger Straße wird eine Rechtsabbiegespur in das Gebiet neu errichtet. Die Geometrie des Knotens wird platzsparender gestaltet und die LSA umgebaut. Die Linksabbiegemöglichkeit an dieser Stelle von der Autobahn kommend entfällt, weil dort die Anlage einer Linksabbiegespur wegen der gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft nicht möglich ist (siehe Punkt 3 als Alternative). Im Bereich der parallelen Erschließungsstraße wird die Bushaltestelle August-Meier-Heim ebenfalls barrierearm umgebaut. Es wird eine Querungshilfe für Fußgänger zur stadteinwärtigen Haltestelle errichtet und die Rad-/Gehwege werden neu trassiert. Der Anschluss an die vorhandene Stichstraße NüSt wird angepasst. Hier schließt zukünftig die Erschließung bis in das Baugebiet des SWN an.

3. Im Verlauf der Regensburger Straße weiter südöstlich, in Höhe Haus Nr.400, im Bereich der heute vorhandenen Fußwegeverbindung zwischen Regensburger Straße und der dahinterliegenden Parallelfahrbahn, wird eine neue signalisierte Einmündung vorgesehen. Diese gewährleistet die Erschließung des gesamten Gebietes aus Richtung Südosten (stadteinwärts) und ermöglicht eine zusätzliche Ausfahrt aus dem Gebiet. In der Regensburger Straße wird eine Linksabbiegespur eingerichtet. Durch die geteilte Erschließung der Parallelfahrbahn wäre auch die lange gewünschte Verlängerung der Buslinie 44 nach Langwasser möglich.

4. Die parallele Erschließungsfahrbahn von der neu geplanten Einmündung bis zur vorhandenen Buswendekehre kann als Ausgleichsmaßnahme zurückgebaut und renaturiert werden, wenn die Wende für den Bus entfallen kann. Dies hängt von der weiteren Entwicklung im Umfeld ab.

5. Die Entwässerung der öffentlichen Erschließungsanlagen wurde gemäß Wasserhaushaltsgesetz geprüft und entsprechende Entwässerungskonzepte erstellt.

   Die Entwässerung der geplanten Rechtsabbiegespur zur Einmündung zum SWN/ NüST erfolgt weiterhin in den vorhandenen Kanal, um den vorhandenen Waldsaum so weit wie möglich zu schonen.

Die Verkehrsflächen der Einmündung zum SWN/NüST und die südliche Anbindung („Busschleuse“) werden in seitlich angeordneten Mulden entwässert. Die erforderlichen Größen der Versickerungsflächen wurden von SUN ermittelt. Der vorhandene Baumbestand wird so weit wie möglich geschont.

Die Linksabbiegespur von Süden in das Gebiet wird über das vorhandene Quergefälle der Regensburger Straße in Richtung Süden entwässert. Von SUN wurden verschiedene Entwässerungsvarianten geprüft und eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt. Diese hat ergeben, dass grundsätzlich drei Entwässerungsvorschläge machbar sind. (Rigolen- und Rohrrigolenversickerung, Ableitung in „Beischacht AMH“, Ableitung in „Beischacht oberhalb StBW 21“). Im Zuge der Detailplanung ist unter Beachtung der technischen Details, der Kosten und der Umweltbelange, eine Variante final umzusetzen.

6. Die Umweltbelange, auch im Rahmen der saP, werden bis zur Realisierung des Vorhabens detailliert geprüft und abschließend in der Planung berücksichtigt.

Erschließung Wohn- und Gewerbequartier „Regensburger Viertel“

Städtebauliche Rahmenbedingungen

Im Jahr 2016 wurde durch das Siedlungswerk Nürnberg ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt. Die vorliegende Planung für den Bauvorbescheid orientiert sich in den Grundzügen am Siegerentwurf.

Das geplante Wohn- und Gewerbequartier sieht eine blockrandartige Bebauung mit vier bis sieben Geschossen und einen integrierten Hochpunkt mit 11 Geschossen vor. Dazu gehört ferner ein 5-geschossiges Quartiers-Parkhaus mit ca. 300 Stellplätzen und ein Blockheizkraftwerk. Das Hochhaus verfügt über eine Tiefgarage. Es sollen insgesamt 385 Wohneinheiten (Schwerpunkt öffentlich geförderter Wohnraum), ein Kindergarten mit 4 Gruppen- und in den Erdgeschossen der Ecklagen verschiedene Gewerbeeinheiten mit „nicht störendem Gewerbe“ entstehen. Die gewerblichen Einheiten sollen der Nahversorgung als Praxen und Büros dienen.

Erschließung:

Die Erschließung des Quartiers erfolgt über den Anschluss an die Parallelfahrbahn der Regensburger Straße über eine den Baumbestand schonende Straße mit Zweirichtungsverkehr bis ins Wohngebiet.

Die fußläufige Anbindung des Wohngebietes erfolgt vom Knoten kommend über einen 2,50m breiten Gehweg zuerst entlang der Erschließungsstraße und dann geradeaus zwischen den denkmalgeschützten Häusern und einer Grünfläche zur Ringstraße Ost.

Darüber hinaus kann das Gebiet von und zur Regensburger Straße über zwei im Nordwesten und Nordosten gelegene 3,00m breite Rad-/Gehwege erreicht werden.

Zur Hans-Kalb-Straße (und zur S-Bahn) führt eine Wegeverbindung, bestehend aus einer Treppe und einer behindertengerechten Rampe entlang der Böschung.

Umlaufend um die Bebauung soll über eine Ringstraße die öffentliche Erschließung des Gebietes gesichert werden. Am Beginn der Zufahrt zum Neubauvorhaben wird durch Beschilderung die Zufahrt für Fahrzeuge größer als 10m untersagt. LKW über 7,5t werden über die Ringstraße Ost geführt, um Wendemanöver an engen Stellen zu verhindern. Unmittelbar hinter der Abzweigung in die Ringstraße Ost wird deshalb die Zufahrt zur Ringstraße Nord für LKW größer als 7,5t durch Beschilderung untersagt. Die Ringstraßenabschnitte Nord und West sind im Gegenverkehr befahrbar, ebenfalls der westliche Ast der Ringstraße Süd. Über die Ringstraße Ost wird das im Südosten gelegene Quartiersparkhaus angefahren. Bis zu den privaten Stellplätzen, die dem Kindergarten zugeordnet sind ist die Ringstraße im Zweirichtungsverkehr befahrbar.

Gemäß der Forderungen der Feuerwehr/vorbeugender Brandschutz ist die gesamt Ringstraße als „Feuerwehrzufahrt“ zu betrachten und entsprechend mit absoluten Halteverbot zu beschildern. Ein-Orientierungsschild, welches auf diesen Umstand aufmerksam macht, sollte auf der Zufahrt zum Gebiet angebracht werden. Damit sollen Behinderungen und ein Zeitverzug im Einsatzfall der FW durch parkenden Fahrzeuge am Fahrbahnrand verhindert werden.

Ab dem Bereich der denkmalgeschützten Häuser ist die Ringstraße Ost eine Einbahnstraße in südlicher Richtung bis zur „Südgasse“ (privat). Die Ausfahrt aus dem Parkhaus erfolgt dementsprechend rechts raus in Richtung Westen.

Um die Breite der Verkehrsfläche im Bereich der denkmalgeschützten Häuser so gering wie möglich zu halten, ist hier ein verkehrsberuhigter Bereich mit Mischverkehr geplant. In diesem Abschnitt sind die Seitenbereiche auf einer Breite von insgesamt 5,30m von festen Einbauten (z.B. Einfriedungen) freizuhalten. Im südlichen Teil der Ringstraße Ost ist neben der Fahrbahn ein ausreichend breiter Gehweg vorgesehen.

In den öffentlichen Grünflächen zwischen Gehweg und Ringstraße werden Straßenbäume gepflanzt. Die Grünflächen dienen außerdem der Entwässerung der Gehwege.

Das Innere des Quartiers wurde als Fußgängerzone gestaltet. Die inneren Verkehrsflächen sind als öffentliche Verkehrsflächen geplant, in diesem Fall als sog. Eigentümerwege (Straßenbaulast und Eigentum verbleiben beim Grundstückseigentümer). Der öffentliche Verkehr wird, mit einigen wenigen zeitlich begrenzten Ausnahmen, aus dem Innenbereich der Bebauung herausgehalten.

Die Regelung des Verkehrs im Inneren erfolgt über Beschilderung an den Toren:
1. Fußgängerzone
2. Anlieferung zeitlich begrenzt
3. Zusätzlich ist vorgesehen, die Fußgängerzone für Radfahrer freizugeben.

Der geplante Kindergarten wird über die „Nordgasse“ erschlossen. Das Wenden für Pkw (Hol- und Bringverkehr) wird im südlichen Bereich der „Nordgasse“ ermöglicht. Der Anlieferverkehr des Kindergartens (z.B. Catering) kann über die „Ostgasse“ ausfahren.

Der Platz im Zentrum des Quartiers soll Aufenthaltsfunktion haben und wird durch Pfosten begrenzt. Das Befahren des Platzes wird damit verhindert.

Die komplette innere Erschließung des Gebietes erfolgt über Eigentümerwege, sie werden als öffentlich gewidmet, verbleiben aber im Privateigentum. Der Unterhalt der innen gelegenen Verkehrsflächen liegt beim SWN.

Die im Plan dargestellte Wendekehre in der Ringstraße-Süd berücksichtig das Wenden des 3-achsigen Müllfahrzeuges in drei Zügen und entspricht somit den Richtlinien (RAST 06)

Die Entwässerung der im Inneren des Wohngebietes gelegenen Verkehrsflächen ist technisch so zu regeln, dass die Entwässerungseinrichtungen des äußeren Ringes, der in städtisches Eigentum übergeht, nicht belastet werden kann.

In der zu schließenden Städtebaulichen Vereinbarung sind alle relevanten, endgültig abgestimmten Sachverhalte, zu berücksichtigen. Der Abgleich zwischen der Straßenplanung und der städtebaulichen Vereinbarung obliegt final dem Stadtplanungsamt.

Kosten und Finanzierung:

Knoten Regensburger Straße (Plan Nr. 2.2221.2.1)

Die Kosten für den Straßenbau am Knoten Altenheim / Regensburger Straße sowie auf der Strecke bis zur Kreuzung Hans-Kalb-Straße belaufen sich auf ca. 1.710.000 €.

Die Lichtsignalanlagen am Knoten Altenheim / Regensburger Straße und Hans-Kalb-Straße / Regensburger Straße müssen wegen des Umbaus angepasst werden. Die Schätzkosten dafür betragen insgesamt 794.000 € (inkl. Planungskosten).

Die Kostenteilung zwischen dem Siedlungswerk Nürnberg als Veranlasser des Umbaus und der Stadt Nürnberg ist in der Städtebaulichen Vereinbarung noch festzulegen.

Erst nach Unterzeichnung dieser Städtebaulichen Vereinbarung kann der Kostenanteil der Stadt Nürnberg verbindlich benannt werden.

Neue Einmündung im Bereich Haus Nr. 400 (Plan Nr. 2.2221.2.2)

Zum Zeitpunkt der Planung war auch die Errichtung eines großen Möbelhauses weiter südlich an der Regensburger Straße vorgesehen. Der Vorhabensträger hat sich vertraglich verpflichtet, die Kosten für den neuen Knoten mit LSA als Verbindung für die Busse zur Parallelfahrbahn Regensburger Straße zu übernehmen, wenn das Vorhaben realisiert wird.

Da das Vorhaben zur Zeit nicht weiter verfolgt wird, besteht auch keine Bereitschaft die Kosten den Bau Einmündung zu übernehmen.

Deshalb geht die Stadt Nürnberg in Vorleistung. Die Gelder stehen zur Verfügung.

Die Kosten für den Neubau der signalisierten Einmündung betragen ca. 920.000 €. Für den Neubau der Lichtsignalanlage fallen Kosten in Höhe von ca. 308.000 € an.

Die geschätzten Gesamtkosten für die beiden Maßnahmen in der Regensburger Straße setzen sich wie folgt zusammen:

Baukosten:

Straßenplanung	2.630.000 €
Grünplanung	199.000 €
Straßenbeleuchtung	75.000 €
Verkehrsregelungstechnik	1.214.370 €
Verkehrssicherung	90.000 €
Gesamt	**4.208.370 €**

Es sind sämtliche Umbaukosten, ohne Sonderbauwerke, ohne Grunderwerb, ohne noch detailliert festzulegende Entwässerungseinrichtungen und ohne eventuell nötige Spartenverlegungen enthalten. Die Kostenschätzung beinhaltet 19% MwSt., Unvorhergesehenes und Bauverwaltungskosten.

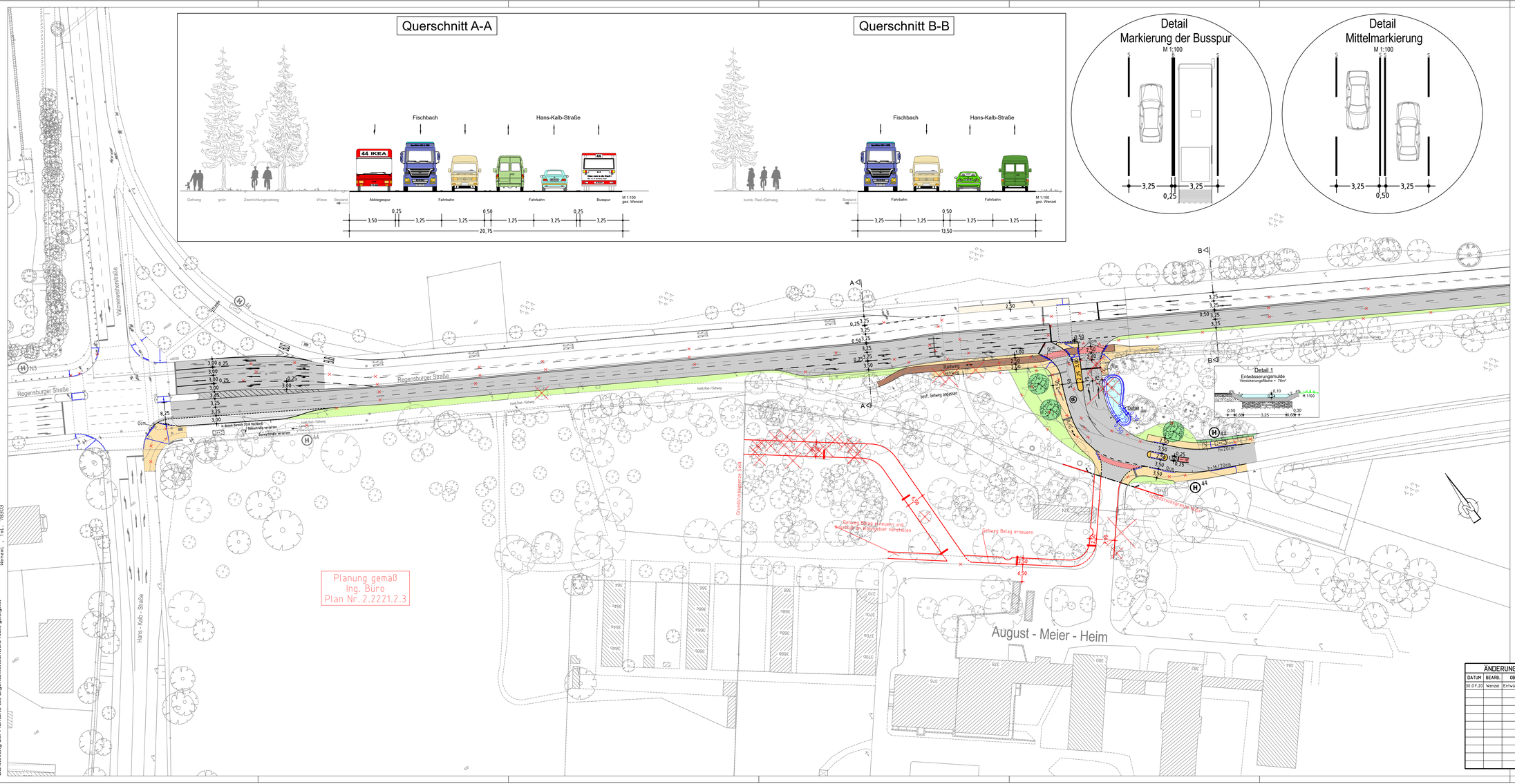
Voraussichtliche Folgekosten (abhängig von der genauen baulichen Ausführung):

Straßenunterhalt	2.200 €
Grünunterhalt	20.000 €
Straßenbeleuchtung	200 €
Verkehrsregelungstechnik	2.000 €
Verkehrssicherung	7.500 €
Gesamt	**31.900 € / Jahr**

Erschließung Bauvorhaben

Die Kosten für den Bau der inneren und äußeren Erschließungsanlagen, wie im Plan 2.2221.2.3 dargestellt, trägt der Investor. Eine Kostenschätzung für die Planung liegt deshalb nicht vor. Da die städtebauliche Vereinbarung, in der die Kostenübernahme durch den Investor vertraglich festgeschrieben wird, noch nicht abgestimmt vorliegt, wird vom Investor vorab eine verbindliche Kostenübernahmerklärung verlangt.

Wenn diese bis zum AfV nicht vorliegt, soll der Beschluss vorbehaltlich der Kostenübernahme durch den Investor erfolgen.



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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Stand der Plangrundlage: Juni 2017
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flächen als Eigentumsgrenze nicht geeignet

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum — Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Sachschtrte
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Entwässerungsmulde
- Fahrbahnfläche
- sonstig befestigte Flächen
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/ÖPNV-Spur
- Radwegfurt eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem

Bestand

Kataster/punkt, Grenzstein, Abschlagpunkt, Vermessungspunkt
Schieber, Unterflurhydrant, Oberflurhydrant
Pegel
Bahnsteig
Kabelschacht
Telefonzelle
Uhr
Schaltkasten, Fahrkartenautomat
Briefkasten
Aufzug
Kabelstein
Mast
Fahnenmast
Lampe
Gebäude
Schild, Wegweiser
Litfaßsäule
Brunnen
Ampel
Lichtschacht
Haltestelle
Schilderpfg, Leuchtpfeil
Gully
Kanalschacht
ACO - Rinne
Eingang
Einfahrt
Steigungspfeil
Fließrichtung
Zaun
Mauer
Stützmauer
best. Gebäude
Baum
Wiese
Wald
Gartenland
Unland
Friedhof
Grascontainer
Anlieger

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARB.	OBJEKT
30.07.20	Wenzel	Entwässerungsmulde

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez.Wunder	NÜRNBERG, AM 26.04.2017
BEARBEITUNG	Erfurth/Wiedemann	gez. Jülich
	Wenzel (78303)	AMTSLEITER

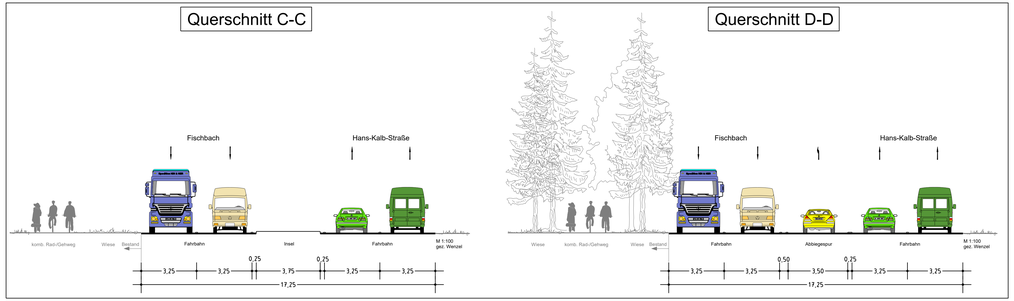
ÄNDERUNGEN			Lageplan
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 / 2.2221.2.1
10.07.17	Bi-Förbach	Staßenrandkorrektur	
08.05.19	Wenzel	Instruktionserg.	Regensburger Straße/ T50
23.09.19	Wenzel	Stichstr. gem. Stpl	zwischen Hans-Kalb-Straße und Haus Nr.416
25.10.19	Wenzel	Breite Stichstraße	
29.10.19	Reiser M.	Beschlussgrenze	Abschnitt Hans-Kalb-Straße und Zufahrt August-Meier-Heim
20.11.19	Wenzel	Fahrradtasche	
17.06.20	Wenzel	Anpassung SWN	

Regensburger_Straße_IKEA_001 v500_2.PL1 vom 30.07.20

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
vom 4. / 14. / 19.08.2020

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Quelle der Fremddaten: Gebietsmaße genehmigt

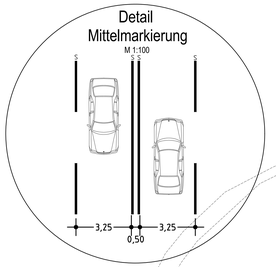
Querschnitt C-C

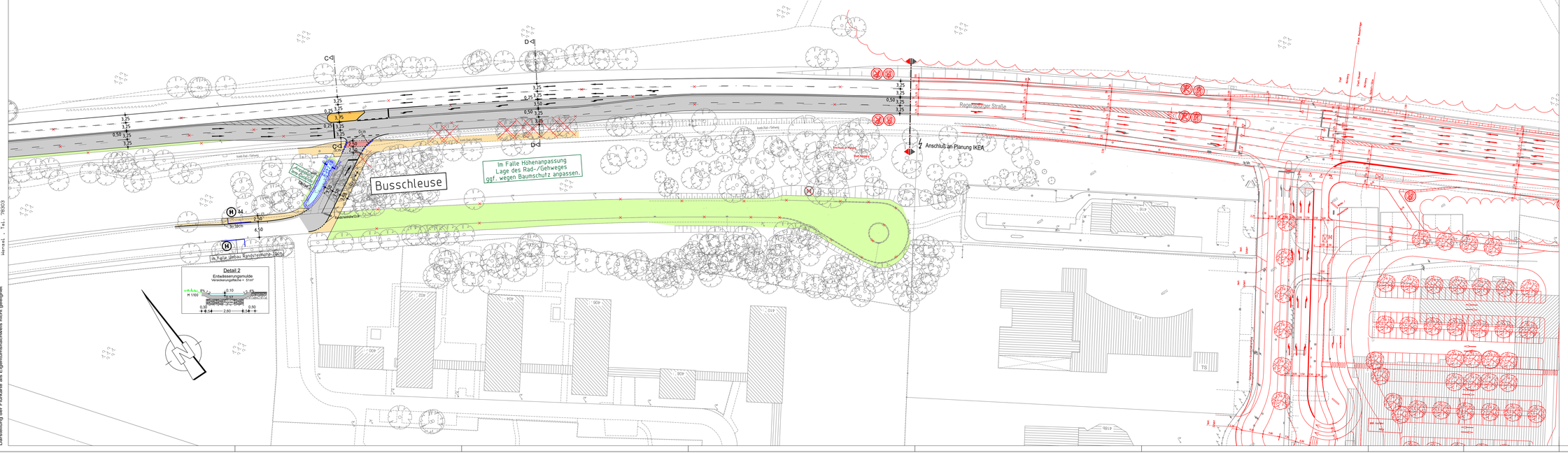


Querschnitt D-D

Detail Mittelmarkierung

M 1:100



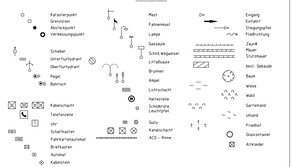


Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum — Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Sachkräfte
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Mastfstandorte
- Entwässerungsmulde
- Fahrbahnfläche
- sonstig befestigte Flächen
- Gehwegfläche
- Bordsteinabweg
- Radstreifen/ÖPNV-Spur
- Radwegfurt eingefärbt
- Parkstandfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem

Bestand



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG	gez.Wunder	NÜRNBERG, AM 20.04.2017
BEARBEITUNG	Erfurth/Wiedemann Wenzel (78303)	gez. Jülich AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
24.07.19	Wenzel	Instruktionsweg
30.07.20	Wenzel	Entwässerungsmulde

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2221.2.2

Regensburger Straße/ T50
zwischen Hans-Kalb-Straße und Haus Nr.418
Abschnitt Zufahrt August-Meier-Heim und Haus Nr.416

Regensburger_Straße_IKEA_001 vom 30.07.20

GEONET



Legende

Ö 6

- gepl. öffentliche Fahrbahn
- gepl. öffentliche Gehweg
- gepl. öffentliche Grünfläche
- gepl. öffentliche Parkfläche
- gepl. Gehwegüberfahrt
- Private Mischverkehrsfläche Siedlungswerk Nürnberg
- best. Nadelbaum, Laubbaum
- zusätzliche aufgenommene best. Bäume (Nistkästen)
- zu erhaltender Habitatbaum
- zu erhaltende Bestandsbäume nach B-Plan
- zu fällender Habitatbaum
- zu erhaltender Habitatbaum - Kronenteilrückschnitt
- zu fällender Nadelbaum, Laubbaum
- gepl. öffentlicher Baum mit Baumsubstrat (16m³)
- Beleuchtungsmast LPH = 6,0 m
- gepl. Trafostation
- gepl. Versickerungsmulden

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 13.03.2020
BEARBEITUNG	GAUFF GmbH&Co. Engineering KG	gez. Jülich AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 / 2.2221.2.3
16.06.20	M. Geppert	Anpassungen	Regensburger Straße
30.07.20	A. Azeem	Anpassungen	Bauvorhaben SWN
05.08.20	A. Azeem	Anpassungen	

Wenzel V_STEMPEL.PLT vom 12.03.20

Änderungen	Datum	Name

Ort, Datum — Unterschrift

Unternehmen	Neubau Wohn- und Gewerbequartier "Regensburger Viertel"	Maßstab	Beilage
Unternehmensträger	Siedlungswerk Nürnberg GmbH	1 : 500	1
			Projekt-Nr. DE 8007-0069-E

Übersichtslageplan

Verkehrsplanung
Innere und äußere Erschließung

entw.	09.03.2020	M. Geppert
gez.	05.08.2020	A. Azeem
gepr.	05.08.2020	M. Jahn

Nürnberg, Juli 2020

GAUFF ENGINEERING
GAUFF GmbH & Co. Engineering KG
Passauer Str. 7
D-90480 Nürnberg
Telefon +49 (0) 911 424 65 - 0
Telefax +49 (0) 911 424 65 - 262

Gemäß DIN ISO 16016 ist diese Zeichnung nicht zur Weitergabe an Dritte bestimmt. Eine Weitergabe an Dritte bedarf unserer ausdrücklichen Genehmigung.

X:\14 Projekte\DE_8007-0069-E_SWN_Regensburger_Viertel\8007-0069-E03_EntwurfPlanerModell_Verkehrsplanung.dwg [Layout: LEP_Verkehr-VPL_MS50]

Beschlussvorlage
Vpl/171/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.09.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Verkehrssicherheit durch Einbahnstraßenlösung in der Worzeldorfer Hauptstraße
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.07.2020

Anlagen:
Vorschlag Einbahnregelung
Antrag_Worzeldorfer Hauptstraße _SPD

Sachverhalt (kurz):

Im Abschnitt der Worzeldorfer Hauptstraße zwischen Spitzwegstraße und An der Radrunde sind in den meisten Abschnitten keine Geh- oder Radwege angelegt, sodass die Zufußgehenden auf der Fahrbahn laufen müssen. Dort verkehren täglich rund 2.500 Fahrzeuge, die sich gleichmäßig auf beide Richtungen aufteilen. Südlich An der Breiting liegt die Beanstandungsquote der Fahrzeuge, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h überschreiten, im durchschnittlichen Bereich. Dennoch besteht aufgrund des fehlenden Gehwegs ein hohes Gefährdungspotential für Zufußgehende. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist hoch.

Insbesondere im nördlichen Bereich des Astes grenzt Wohnbebauung an, sodass zahlreiche Fußgängerinnen und Fußgänger auf der Fahrbahn unterwegs sind. Daher wurde in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 30.01.2020 ein Straßenplan beschlossen, der eine Abmarkierung eines Gehwegs im Kurvenbereich vorsieht. Um diesen realisieren zu können, ist eine Reduzierung der Verkehrsmenge sinnvoll, um den Begegnungsfall, während dem die Gehwegmarkierung gegebenenfalls überfahren werden muss, möglichst selten eintreten zu lassen.

Die SPD-Stadtratsfraktion bittet im Antrag vom 09.07.2020 um Prüfung der Einführung einer Einbahnregelung südlich An der Breiting sowie der Abmarkierung eines Rad- und Gehwegs auf der Fahrbahn.

Eine Einbahnregelung ist grundsätzlich möglich. Durch eine Einbahnregelung kann die Verkehrsmenge in der Straße reduziert werden, was der Maßnahme für die Zufußgehenden im nördlichen Bereich entgegenkommt. Im Zuge dieses Eingriffes ist es unerlässlich, für den Rad- und Fußverkehr ein sicheres Angebot in beide Richtungen zu schaffen. Deshalb soll auf der Fahrbahn südlich der letzten Einfahrt ein ausreichend breiter Gehweg mit durchgezogener Linie abmarkiert und der Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung zugelassen werden.

Der betreffende Abschnitt wird von VAG-Bussen für Wendefahrten und von den Nightlinern genutzt. Eine Einbahnregelung sollte daher in nördliche Richtung eingeführt werden, um den Bussen die Nutzung der Straße entsprechend der bisherigen Betriebsabläufe weiterhin zu ermöglichen. Der Durchgangsverkehr Richtung Kornburg wird damit unterbunden.

Die Klassifizierung des betreffenden Straßenabschnitts als Kreisstraße wurde bereits im Verkehrsausschuss am 15.10.2009 aufgrund der "räumlichen und funktionalen Situation" als entbehrlich befunden und ein Abstimmungsverfahren mit der Regierung von Mittelfranken mit

dem Ziel der Ausweisung als Ortsstraße angekündigt. Im Zuge der Eingriffe in der Worzeldorfer Hauptstraße soll diese Abstufung vollzogen 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:

Durch die Maßnahme werden die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, insbesondere Kinder, Ältere und Mobilitätseingeschränkte, gegenüber dem Kfz-Verkehr abgesichert.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in der Worzeldorfer Hauptstraße im Abschnitt südlich An der Breiting eine Einbahnregelung in Fahrtrichtung Norden einzurichten. Um ein sicheres Angebot für Zufußgehende zu schaffen, soll südlich der letzten Einfahrt ein ausreichend breiter Gehwegbereich abmarkiert werden. Darüber hinaus soll der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden.

2. Die Abstufung der Worzeldorfer Hauptstraße (südlich An der Radrunde) von einer Kreis- zu einer Ortsstraße soll vollzogen werden.

Vorschlag: Einbahnregelung südliche Worzeldorfer Hauptstraße



V/Vpl1/Register/Generalplanung_Verkehr/Stadtstraßenverkehr/Weiherhaus_Worzeldorf_Herpersdorf
Stz_2007_Vorschlag_Einbahnregelung
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

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

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
09. JULI 2020
/.....Nr. .....

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

Nürnberg, 9. Juli 2020
Antragsteller: Dix

Verkehrssicherheit durch Einbahnstraßenlösung in der Worzeldorfer Hauptstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

immer wieder gibt es seitens Bürgerinnen und Bürger Beschwerden über die gefährliche Verkehrssituation für Fußgänger und Radfahrer in der Worzeldorfer Hauptstraße. Die Worzeldorfer Hauptstraße stellt die einzige Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen Kornburg und Worzeldorf dar und muss trotz fehlenden Fuß- und Radweg genutzt werden.

Die Stadtratsfraktion der SPD-Stadtratsfraktion stellt deshalb zur Behandlung im Verkehrsausschuss folgenden

Antrag:

- Die Verwaltung prüft eine Einbahnstraßenlösung ab der Spitzwegstraße bis zur Straße an der Breiting. Zwischen der Straße an der Radrunde und an der Breiting soll noch Zweirichtungsverkehr bestehen bleiben.

- Für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße wird zwischen der Straße an der Breiting und der Spitzwegstraße ein Teil der Worzeldorfer Hauptstraße als Rad- und Gehweg abmarkiert.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Harald Dix
Stadtrat

Beschlussvorlage
Vpl/179/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.09.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Hinterm Bahnhof zwischen Haus Nr. 35 und Einmündung Allersberger Straße

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.1949.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Straße Hinterm Bahnhof wurde im Rahmen des Ausbaus des Nelson-Mandela-Platzes neu gestaltet. Der Ausbau endet in Höhe Haus Nr. 35. Im Jahr 2021 müssen die Lichtsignalanlage Hinterm Bahnhof/ Allersberger Straße und die Gleise an der Allersberger Straße saniert werden. Dies wird zum Anlass genommen das fehlende Teilstück in der Straße Hinterm Bahnhof auszubauen und die Lücke im Radwegenetz zwischen der Allersberger Straße und dem Nelson-Mandela-Platz zu schließen.

Im Bereich des Nelson-Mandela-Platzes wurde die Straße Hinterm Bahnhof mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m und der Anlage des 2,00 m breiten Radstreifens gegen die Einbahnrichtung ausgebaut. Dieser Querschnitt soll bis zur Allersberger Straße fortgeführt werden. Beidseitig sind ausreichend breite Gehwege mit einer Breite von 2,00 m bis 2,60 m und Längsparkplätze für den ruhenden Verkehr vorgesehen. Im Bereich der Einmündung Allersberger Straße sind Anpassungen für die Führung der Radfahrenden angedacht. Der stadteinwärtige Radstreifen in der Allersberger Straße wird im Zulauf zur Kreuzung vor der Einmündung Hinterm Bahnhof als Radweg weitergeführt. Radfahrende können damit sicher als indirekt Linksabbiegende in die Straße Hinterm Bahnhof abbiegen und auf den Radstreifen Richtung Bahnhof gelangen.

Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 930.000 €. 269.000 € werden über die Sanierung der Lichtsignalanlage und 661.000 € aus dem Radwegeetat finanziert. Für die Maßnahme sollen Zuschüsse nach den Kommunalrichtlinien des Bundes beantragt 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	930.000 €	**Folgekosten**	2.400 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	930.000 €	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:
661.000 € werden aus dem Radwegeetat finanziert und 269.000 € aus dem Sanierungsetat für Lichtsignalanlagen.

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:

Mit der Sanierung der Lichtsignalanlage und den zusätzlichen Radwegemaßnahmen wird die Benutzung der Gehwege für mobilitätseingeschränkte Personen sicherer.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

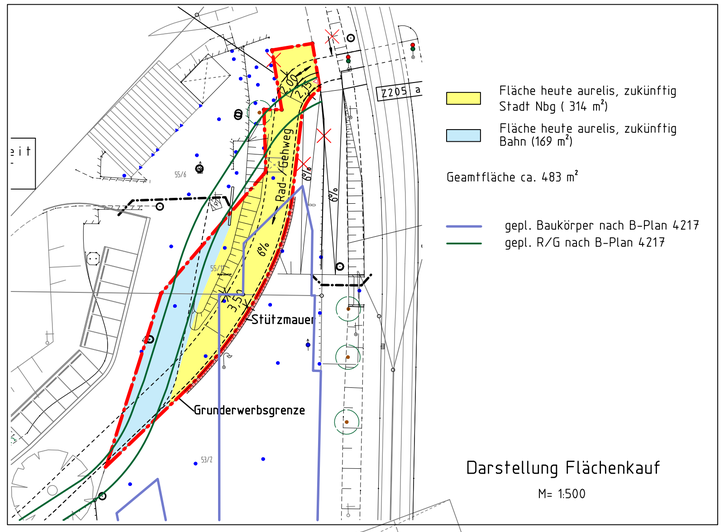
☒ **VB**

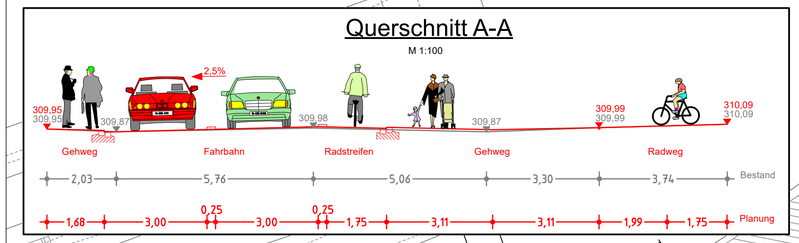
☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Umbau der Straße Hinterm Bahnhof zwischen Anwesen Nr. 35 und der Einmündung Allersberger Straße gemäß Straßenplan Nr. 2.1949.2.1 vom 04.05.2009 mit letzter Änderung vom 26.05.2020.





Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Grunderwerbsgrenze
- LSA-Mast
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Gehweg-Überfahrt
- Rad-/ Gehweg bzw. Radweg
- Rad-/ Gehweg öffentl. gewidmet
- wasserdurchlässiger Belag
- Parkstandsfläche
- Grünfläche
- Auftragsböschung
- Einschnittsböschung
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. Sör -Regelplan/DIN 3289
- Sperrfelder

Bestand

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

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARB.	OBJEKT
26.03.10	Dufek	Maststandorte
10.08.10	Dufek	zus. Parkplätze
29.11.10	Dufek	Gehwegabsenkung
08.12.10	Dufek	Baum entfernt
11.07.11	Uepping	öffentl. gewidmete Fläche
09.01.13	Dufek	Stützmauer
17.06.13	Dufek	Flächenkauf nach Vermessung
28.05.14	Wenzel	Straße Hinterm Bahnhof
04.06.14	Wenzel	Planausschnitt
30.07.14	Wenzel	Instruktion 06.14
12.09.14	Dufek	NM-Platz

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARB.	OBJEKT
22.04.15	Wenzel	Anpassung an A.f.S. Beschluss
31.07.15	Wenzel	Instruktionserg.
28.09.15	Wenzel	Ausbauende
08.06.17	Klapuch	NM-Platz + Anschl. Straße H.Bhf
12.07.17	Wenzel	Farbe
21.03.18	Wenzel	Radweg
15.05.18	Wenzel	Erhalt Weide
04.06.18	Wenzel	Bestand / Grenzen
14.02.19	Wenzel	LSA
24.05.19	Wenzel	Anpassungen
04.02.20	Wenzel	Radweg

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARB.	OBJEKT
24.02.20	Wenzel	Querschnitt
11.03.20	Wenzel	östlicher Radweg
19.03.20	Wenzel	Gehweg breite
12.05.20	Wenzel	Radweg Aufleitung
26.05.20	Br-Fürb. Wenzel	Beleuchtungsmaste, Maßkette, Absenkung

Nürnberg

VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG

STRASSENPLANUNG		Hinterm Bahnhof
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	Rad-Gehweg zur Allersberger Straße
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	
	Uepping	**Lageplan**

ÄNDERUNGEN			M = 1 : 500	NR. 2.1949.2.1
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	NÜRNBERG, AM 04.05.2009	
19.06.09	Uepping	Instruktionserg.		
23.10.09	Dufek	Böschungen		
17.11.09	Dufek	Parkplätze DB		
14.01.10	Uepping	Grunderwerbsgr.	gez. Jülich	
26.02.10	Uepping	Mischfläche/Parkplätze	AMTSLEITER	

Amt 4911

Projekt <Hinterm Bahnhof R-G 2 ab Febr 2010> Zeichnung V500_2.PLT vom 31.07.20

CARD/1

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Digitale Stadtgrundkarte mit Vermessung und Kartierung:
GEO/1, Mayr, Tel. 231-4417, Fax 231-4425

Beschlussvorlage
Vpl/175/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.09.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Marientorgraben, Ausbau Radweg zwischen Hübnerstor und Rosa-Luxemburg-Platz

Anlagen:
Straßenplan 2.1743.2.7

Sachverhalt (kurz):

Der Radweg rund um die Altstadt ist hochbelastet und weist einige Engstellen auf, die Zug um Zug beseitigt werden sollen.

Im Zuge der Sanierung der LSA Rosa-Luxemburg-Platz / Marientorgraben wurde der Knoten in einer vorhergehenden Baumaßnahme bereits optimiert und Fußgänger- und Radaufstellbereiche verbreitert.

In einer anschließenden Maßnahme wird der zu schmale 2-Richtungs-Radweg zusammen mit dem Gehweg entlang des westlichen Marientorgrabens verbreitert und die Engstellen an der Steubenbrücke beseitigt. Es entsteht ein durchgängiger vom Gehweg getrennter Radweg.

Dafür wird die Rechtsabbiegespur verkürzt und die überbreite Fahrbahn auf Regelmaß verschmälert.

Vor der Norishalle ist eine Ladebucht mit einem neuen Baumstandort geplant. Damit ist künftig das Überfahren des Rad- / Gehwegs zur Anlieferung der Norishalle nicht mehr erforderlich.

Die Nightliner und Schulbusse können auf der 27 m langen Rechtsabbiegespur halten. Um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern wird an dieser Stelle der Abstand zwischen Fahrbahnrand und Radweg auf 1,10 m verbreitert.

Die Umsetzung kann ab dem Jahr 2022 erfolgen. Die Festlegung erfolgt im Bauprogramm 2021.

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	314.800 €	**Folgekosten**	300 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	314.800 €	davon Sachkosten	300 € 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 Radwegetopf.

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:

Verbesserung für "schwache" Verkehrsteilnehmer.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

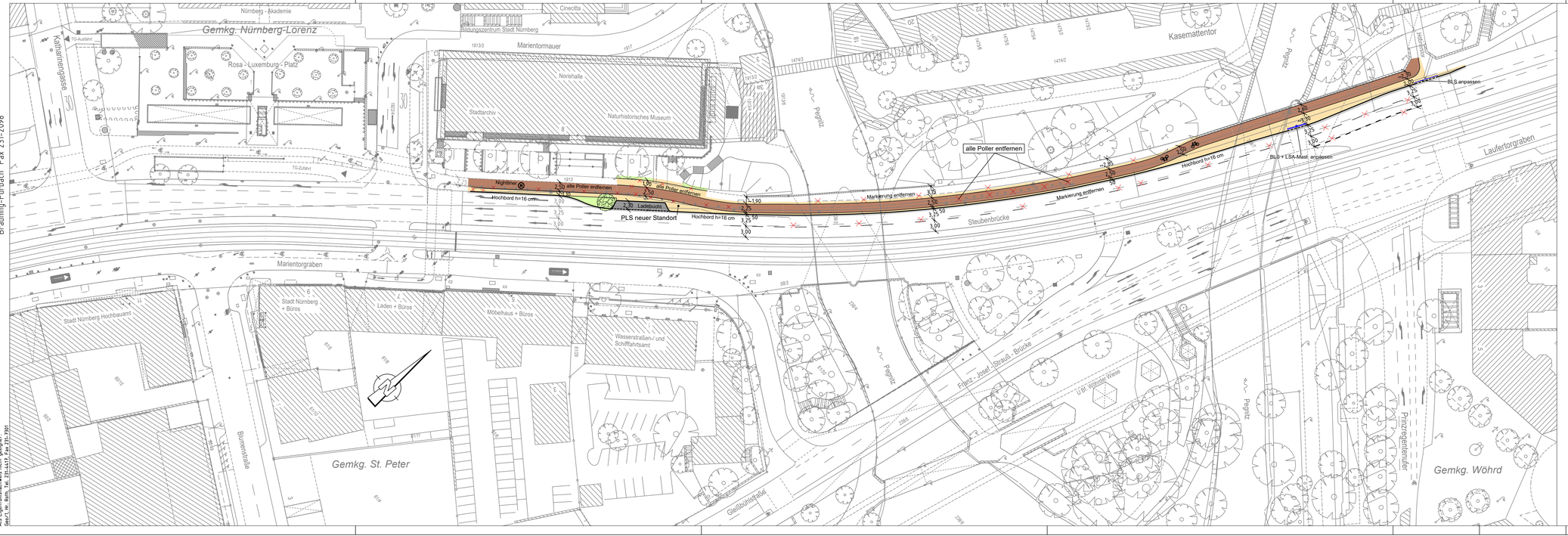
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau des Marientorgrabens gemäß Straßenplan Nr. 2.1743.2.7 vom 16.06.2020 mit letzter Änderung vom 05.08.2020 und empfiehlt, im Bedarfsfall die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bräuning-Fürbach Fax 231-2098

Geobasisdaten: Bay. Vermessungsverwaltung und Amt für Geoinformation und Bodenordnung Nürnberg
Digitale Stadtgrundkarte, ©Vermessung und Kartierung
Alle Eigentumsrechtes nicht gegeben!
Amt für Geoinformation und Bodenordnung Nürnberg
Bess-Ne-Allee 1a, 90443 Nürnberg, Fax 231-2981

Ö 9



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum — Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- LSA mit Blindenausstattung
- Mast - LSA mit Blindenleitausrüstung
- Blindenleitsystem mit Sperrfeldern gem. RASt-Nürnberg /DIN 32984

- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/ÖPNV-Spur
- Radwegfurt eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Markierung Radweg
- Hinweis auf 2-Richtungsradweg

Bestand

- bestr. Gebäude
- Lichtmast
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schachtkasten
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungspfeil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

ersetzt Plannummer 2.1743.2.5

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 16.06.2020
BEARBEITUNG	Kölbel (5355)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
11.05.18	Br-Fürbachg	Verl. Radweg
05.08.20	Kölbel	BLS anpassen

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.1743.2.7

Marientorgraben
Ausbau Radweg
zw. Hübnerstor und Marientormauer

Marientorgraben-001 VLP500-2.PLT vom 05.08.20

Beschlussvorlage
Vpl/170/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	24.09.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Königstorgraben, Aufwertung einer Teilfläche vor dem Grand-Hotel

Anlagen:
Lageplan

Sachverhalt (kurz):

Vor dem Grand Hotel wurde im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofsplatzes die Vorfläche am Königstorgraben für den Kraftfahrzeugverkehr durch Pfosten gesperrt.

Die nun brachliegende, ca. 10m breite Fahrbahn- und Gehwegfläche soll attraktiver werden. Deshalb legt die Verwaltung einen Straßenplan vor, der einen durchgehenden Bereich für Fußgänger, Radfahrer und mobile Bäume vorsieht. Für die Verbesserung des Betriebsablaufes der Straßenbahn wird eine zusätzliche ca. 3,45m breite barrierearme Haltestellenfläche mit ausgewiesen.

Auf der Fläche werden 4 mobile Bäume in Pflanztrögen platziert. Wegen der zahlreichen Sparten sind keine Baumpflanzungen möglich. Für den Radverkehr und die Feuerwehr wird eine 3,00 m breite Durchfahrt freigehalten. Auf der restlichen ca.4 m breiten Gehwegfläche sind z.B. gastronomische Nutzungen wie eine Außenbestuhlung 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	169.500 €	**Folgekosten**	400 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	169.500 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Finanzierung wird noch geklärt.

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:
Verbesserungen für die "schwachen" Verkehrsteilnehmer.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **VAG**

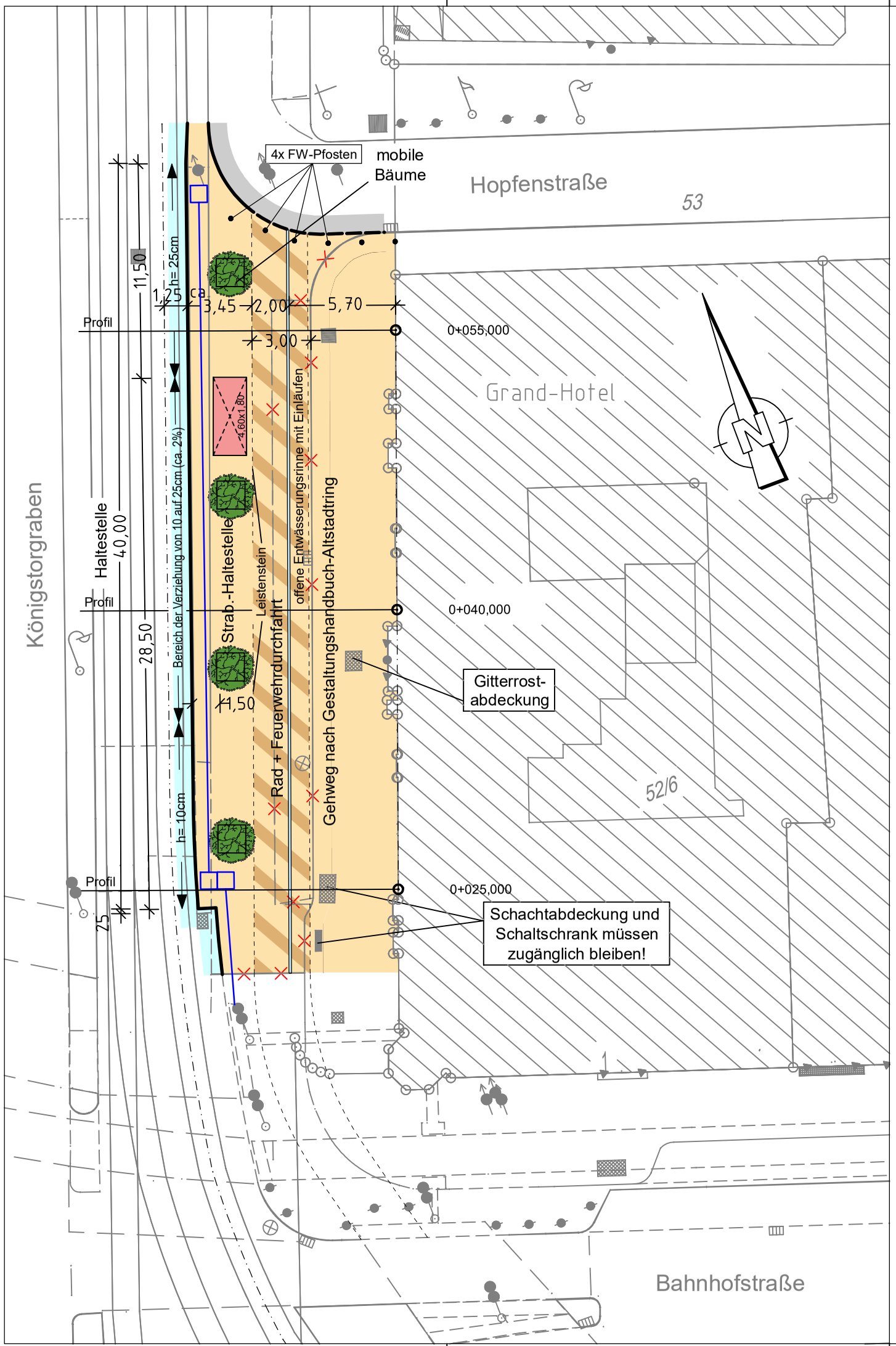
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau des Königstorgrabens gemäß Straßenplan Nr. 2.222.2.36 vom 08.02.2019 mit letzter Änderung vom 06.07.2020 und empfiehlt, im Bedarfsfall die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1-KomV Herr Satt Tel.: 231-4422
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- mobiler Baum
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Rad + Feuerwehrdurchfahrt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SÖR
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Grenzstein
- Absteckpunkt
- Vermessungspunkt
- Schieber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- P Pegel
- B Bohrloch
- Kabelschacht
- Telefonzelle
- Uhr
- Schaltkasten
- VAG Fahrkartenautomat
- Briefkasten
- Automat
- Kabelstein
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gas Gassäule
- Schild,Wegweiser
- Litfaßsäule
- Brunnen
- Ampel
- Lichtschacht
- H Haltestelle
- Schildkröte, 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 08.02.2019
BEARBEITUNG	Kölbel (5355)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
03.07.19	Kölbel	Instruktionsergeb.
27.09.19	Br-Fürbach	Bestuhlung entf.
22.01.20	Br-Fürbach	Entwäss.-Rinne
06.07.20	Kölbel	Erg.Kosteninstr.

Lageplan

M = 1 : 250 | 2. 222.2.36

Königstorgraben

Nutzung vor Grand-Hotel
mit Strab-Haltestelle

Königstorgraben-GrandHotel vlp250-1.PLT vom 06.07.20

CARD/1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Wenzel, Tel.: 231-78303

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1-KomV Herr Satt Tel.: 231-4422
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Zweizeiler
- Mischfläche asphaltiert
- Gehwegfläche
- Pflasterfläche
- Parkstandsfläche asphaltiert

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 12.03.2020
BEARBEITUNG	Zi (78294)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2340.2.1
			Altenberger Straße	
			zwischen Haus Nr.22 und Buttendorfer Straße	

Altenberger Straße_001 V500_1.PLT vom 30.07.20

CARD/1

PLANBLATT ZUM BEBAUUNGSPLAN NR.3642

FÜR DAS GEBIET ZWISCHEN VIRNSBERGER STR., ÖSTL. GRENZEN DER FLUR NR. 395 u. 374 GEMKG. GROSSREUTH b. SCHWEINAU, ALTE - u. NEUE ROTHENBURGER STR., STADTAUTOBAHN 4, (SÜDWESTTANGENTE) DER SÜDL. GRENZEN DER FLUR NR. 415 - 414/2 - 414/3 - 397 - 412/2 - 411 u. 402, SOWIE DER ÖSTL. GRENZE DER FLUR NR. 402 GEMKG. HÖFEN, EINSCHL. EINES TEILBEREICHES NÖRDLICH DER VIRNSBERGER STRASSE

WEITERER BESTANDTEIL DES BEBAUUNGSPLANES IST DER SATZUNGSTEXT

Es gilt die BAUNUTZUNGSVERORDNUNG in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. 11. 1968 (BGBl. I S. 1237; 1969 I S. 11

GEMKG. HÖFEN UND GROSSREUTH b. SCHW.

M. 1 : 1000

AUSSER KRAFT DURCH SATZUNG NR.60 ZUR AUFHEBUNG PLANUNGSRECHTLICHER FESTSETZUNGEN

AUSSER KRAFT DURCH BEBAUUNGSPLAN NR. 4161

DECKBLATT 1 ZUM BEBAUUNGSPL. NR. 3642

DECKBLATT 2 ZUM BEBAUUNGSPL. NR. 3642

DECKBLATT 3 ZUM BEBAUUNGSPL. NR. 3642

NÜRNBERG, DEN 27.2.1970
STADT NÜRNBERG
STADTPLANUNGSAMT
(KOHLER)
BAUDIREKTOR

NÜRNBERG, DEN 27.2.1970
STADT NÜRNBERG
STADTPLANUNGSAMT
(KOHLER)
BAUDIREKTOR

ZEICHENERKLÄRUNG FÜR FESTSETZUNGEN

- GRENZE DES RÄUMLICHEN GELTUNGSBEREICHES
- WA ALLGEMEINES WOHNGEBIET
- MI MISCHGEBIET
- GE GEWERBEGEBIET
- GI INDUSTRIEGEBIET
- STRASSENVERKEHRSFLÄCHEN
- FLÄCHEN FÜR ERDGESCHOSSIGE GARAGEN UND STELLPLÄTZE, SOWIE DEREN ZUFAHRTEN
- FLÄCHEN FÜR STELLPLÄTZE UND DEREN ZUFAHRTEN
- BAUGRENZE
- ABGRENZUNGSLINIE FÜR DIE FESTSETZUNG DER GESCHOSSZAHL
- STRASSENBEGRENZUNGSLINIE, BEGRENZUNG SONSTIGER VERKEHRSFLÄCHEN
- GRZ GRUNDFLÄCHENZAHL
- GFZ GESCHOSSFLÄCHENZAHL
- BMZ BAUMASSENZAHL
- IV ZAHL DER VOLLGESCHOSSE - HÖCHSTGRENZE -
- ABGRENZUNG UNTERSCHIEDLICHER NUTZUNG
- MASSE
- ABPFLANZUNG GEMÄSS § 3 ZIFF. 5 DER SATZUNG
- MIT EINEM LEITUNGSRECHT ZUGUNSTEN DER STADT NÜRNBERG ZU BELASTENDE FLÄCHE FÜR EINEN BESTEHENDEN SCHMUTZWASSERKANAL EIPROFIL 80 / 120
- MIT EINEM LEITUNGSRECHT ZUGUNSTEN DER STADT NÜRNBERG ZU BELASTENDE FLÄCHE FÜR EINEN BESTEHENDEN SCHMUTZWASSERKANAL Ø 30
- MIT EINEM LEITUNGSRECHT ZUGUNSTEN DER EWAG ZU BELASTENDE FLÄCHE FÜR EINE BESTEHENDE WASSERLEITUNG NW 600
- UMSPANNWERK - TRAFOSTATION -
- ZU ERHALTENDE BÄUME
- MIT EINEM LEITUNGSRECHT ZUGUNSTEN DER STADT NÜRNBERG ZU BELASTENDE FLÄCHE FÜR DIE GEPLANTE VERROHRUNG DES STOCKICHGRABEN
- MIT EINEM GEH-, FAHRT UND LEITUNGSRECHT ZUGUNSTEN DER EWAG ZU BELASTENDE FLÄCHE FÜR EIN BESTEHENDES EL. KABEL

ZEICHENERKLÄRUNG FÜR HINWEISE

- BESTEHENDE EINFRIEDUNG
- BESTEHENDE GRUNDSTÜCKSGRENZE
- z.B. 364/7 FLURSTÜCKSNUMMER
- BESTEHENDE BEBAUUNG
- Ga GARAGEN
- St STELLPLÄTZE
- SP KINDERSPIELPLATZ
- VORHANDENE BÄUME
- ZU PFLANZENDE BÄUME
- MÜLLTONNENSTANDPLATZ
- BÖSCHUNG
- MASSE

Stand: . 10. 1968

FÜR DEN PLANUNGSENTWURF UND SEINE TECHNISCHE RICHTIGKEIT

BEARBEITUNG: HA/RS/EH/RÜ		
ÄNDERUNGEN:		
DATUM	S.B.	AMTSLEITER
14.8.69	EH	
22.2.70(D)	EH	
22.5.70(D)	EH	

NÜRNBERG, DEN 10.5.1969
STADT NÜRNBERG
STADTPLANUNGSAMT
(KOHLER)
BAUDIREKTOR

DIESER PLAN IST GEM. § 2 ABS. 1 BBauG AUF GRUND DES BESCHLUSSES DES STADTRATES VOM 17. 7. 69 AUSGEARBEITET UND DURCH BESCHLUSS DES STADTRATES AM 1. 10. 69 ALS ENTWURF BESCHLOSSEN WORDEN.

NÜRNBERG, DEN 5. 10. 1969
STADT NÜRNBERG
IN VERTRETUNG:
GEZ. SCHMEISSNER
(SCHMEISSNER)
BERUFSM. STADTRAT

DIESER ENTWURF HAT GEMÄSS § 2 ABSATZ 6 BBauG IN DER ZEIT VOM 24. 10. 69 BIS 24. 11. 69 UND DECKBLATT 3 VOM 14.8.70 BIS 14.9.70 ÖFFENTLICH AUSGELEGEN.

NÜRNBERG, DEN 17. 4. 1970
STADT NÜRNBERG
STADTPLANUNGSAMT
GEZ. KOHLER
(KÖHLER)
OBERBAUDIREKTOR

DIESER PLAN MIT ALLEN SEINEN TEILEN IST GEM. § 10 BBauG MIT BESCHLUSS DES STADTRATES VOM 15. 10. 70 ALS SATZUNG BESCHLOSSEN UND DAMIT ZUM BEBAUUNGSPLAN ERHOBEN WORDEN.

SIEGEL
L. S.

NÜRNBERG, DEN 2. 7. 1971
STADT NÜRNBERG
GEZ. Dr. URSCHLECHTER
OBERBÜRGERMEISTER

DIESER BEBAUUNGSPLAN IST GEM. § 11 BBauG VON DER REGIERUNG VON MITTELFRANKEN MIT R.E. VOM 11. 6. 1971 NR II/8 - 2601 e 18471 GENEHMIGT WORDEN.

NÜRNBERG, DEN 2. 7. 1971
STADT NÜRNBERG
STADTPLANUNGSAMT
GEZ. KOHLER
(KOHLER)
OBERBAUDIREKTOR

DER BEBAUUNGSPLAN IST MIT DER BEKANNTMACHUNG NACH § 12 BUNDESBAUGESETZ IM AMTSBLATT DER STADT NÜRNBERG NR. 29 VOM 21. 7. 1971 RECHTSVERBINDUCH GEWORDEN.

NÜRNBERG, DEN 26. 7. 1971
STADT NÜRNBERG
STADTPLANUNGSAMT
IN VERTRETUNG
GEZ. v. HANFFSTENGEL
(v. HANFFSTENGEL)
BAUDIREKTOR

