Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

29.10.2020

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente 3
Tagesordnung -öffentlich- 3
Vorlagendokumente 4
TOP Ö 1 Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach als "Im Weingarten", nach einer alten anliegenden Flurbezeichnung. 4
Sitzungsvorlage Geo/028/2020 4
Entscheidungsvorlage Geo/028/2020 7
Lageplan Geo/028/2020 8
TOP Ö 2 Erfahrungsbericht provisorische Radstreifen Rothenburger Straße 9
Bericht Vpl/183/2020 9
Erfahrungsbericht Vpl/183/2020 13
TOP Ö 3 Verkehrssicherheit durch Einbahnstraßenlösung in der Worzeldorfer Hauptstraße 16
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.07.2020 Vpl/171/2020 16
Vorschlag Einbahnregelung Vpl/171/2020 17
Vertagungsbeschluss des Verkehrsausschusses vom 24.09.2020 Vpl/171/2020 18
TOP Ö 4 Schwerlastverkehr durch Großgründlach 20
Bericht Vpl/182/2020 20
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.07.2020 Vpl/182/2020 24

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 29.10.2020, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach als "Im Weingarten", nach einer alten anliegenden Flurbezeichnung.** Fraas, Michael, Dr.	Beschluss Geo/028/2020
2.	**Erfahrungsbericht provisorische Radstreifen Rothenburger Straße** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/183/2020
3.	**Verkehrssicherheit durch Einbahnstraßenlösung in der Worzeldorfer Hauptstraße** **hier: Antrag der SPD Stadtratsfraktion vom 09.07.2020** **Vertagungsbeschluss des Verkehrsausschusses vom 24.09.2020** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/171/2020
4.	**Schwerlastverkehr durch Großgründlach** **hier: Antrag der CSU Stadtratsfraktion vom 13.07.2020** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/182/2020
5.	**Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 24.09.2020, öffentlicher Teil**	

Beschlussvorlage
Geo/028/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	29.10.2020	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach als "Im Weingarten", nach einer alten anliegenden Flurbezeichnung.

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Lageplan

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten", nach einer alten anliegenden Flurbezeichnung zu benennen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Benennung nach einem alten Flurnamen erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Schwabach. Es gibt keine Hinweise auf eine Benachteiligung bestimmter Personengruppen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten".

Entscheidungsvorlage

Der Hochbehälter Krottenbach befindet sich auf Schwabacher Stadtgebiet. Für die Adresse des Hochbehälters ist deshalb die Stadt Schwabach zuständig. Er kann aber nur über eine 600 m lange Zufahrtsstraße über das Gebiet der Stadt Nürnberg erreicht werden.
Um die Auffindbarkeit dieser wichtigen Infrastruktureinrichtung sicher zu gewährleisten, ist eine Anschrift mit einem einheitlichen Straßennamen von der Dietersdorfer Straße bis zum Hochbehälter notwendig. Deshalb soll die Zufahrt auf Schwabacher und Nürnberger Stadtgebiet mit dem gleichen Namen benannt werden.

Um eine praxisgerechte Adressierung zu ermöglichen und die Auffindbarkeit über Nürnberger Stadtgebiet zu gewährleisten, bestünde die Möglichkeit, die zweigeteilte Zufahrtsstraße auf Schwabacher und Nürnberger Stadtgebiet mit gleichem Namen zu benennen. Die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung wären hierdurch gewahrt und die Orientierung für ortsfremde Personen erheblich erleichtert.

Es wird vorgeschlagen, die beschriebene Stichstraße, angelehnt an eine alte örtliche Flurbezeichnung, mit

Im Weingarten

zu benennen.

Die Stadt Schwabach beabsichtigt, die Zufahrtstraße ebenfalls mit „Im Weingarten“ zu benennen und die Adresse mit der Stadt Nürnberg abzustimmen.

Beilage: .....



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

Berichtsvorlage
Vpl/183/2020

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	29.10.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:

Erfahrungsbericht provisorische Radstreifen Rothenburger Straße

Anlagen:
Erfahrungsbericht

Bericht:

In der Sitzung des AfV vom 19.06.2020 wurde die Einrichtung eines provisorischen Radstreifens in der Rothenburger Straße im Abschnitt zwischen der Bertha-von-Suttner-Straße und der Wredestraße beschlossen. Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Verkehrsversuch gemäß Straßenverkehrsordnung, der bis zum 31.10.2020 befristet wurde.

Der Versuch wird Ende Oktober planmäßig beendet.

Trotz eines sehr langen und teilweise sehr gut ausgebauten testweisen Radwegabschnitts konnten die Erwartungen an verlagerte und neue Radverkehre nicht erfüllt werden. Im MIV ergaben sich lokal stärkere Störungen als erwartet, insbesondere wegen der nicht kalkulierten Baustellenlage an der Südwesttangente.

Die Steigerung des Radverkehrs auf der Trasse an sich zeigt jedoch durchaus an, dass Verbesserungen in Teilabschnitten hohe Relevanz haben können. Offenbar sind auf klassischen hauptstraßenbegleitenden Pendlerrouten jedoch verbesserte Teilabschnitte allein nicht ausreichend, um einen wirklich signifikanten Effekt zu erzeugen.

In der Summe zeigt sich für die provisorischen Maßnahmen, dass unter aktuellen Gegebenheiten der Nutzen (Anzahl Radfahrende) einer aufwändigen Radverkehrsführung nicht angemessen dem nötigen Eingriff entspricht. Zudem zeigt sich, dass auch komfortable Abschnitte im auf schnelle weiter ausgreifende Verkehre ausgelegten Teil des Netzes (Haupteinfallstraßenparallele Wege) nur bedingt mehr Radverkehr erzeugen, wenn die Anschlußstrecken nicht wesentlich mit verbessert werden.

Verkehrsversuche -auch mit negativem Ergebnis- zeigen sich als preiswerte Methode, um aufwändige Eingriffe teilweise zu simulieren und ggf. Planungen anzupassen, zu bündeln oder zu ändern. Die Verwaltung empfiehlt, das Modell "Verkehrsversuch" in verschiedenen Varianten in Zukunft öfter zu nutzen, dabei aber schon zu Beginn klare und messbare Ziele zu definieren.

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:

Radfahrende profitieren von der Anlage sicherer Radverkehrsinfrastruktur.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Erfahrungsbericht provisorische Radstreifen Rothenburger Straße

Bericht

Anlass

In der Sitzung des AfV vom 19.06.2020 wurde die Einrichtung eines provisorischen Radstreifens in der Rothenburger Straße im Abschnitt zwischen der Bertha-von-Suttner-Straße und der Wredestraße beschlossen. Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Verkehrsversuch gemäß Straßenverkehrsordnung, der bis zum 31.10.2020 andauern sollte.

Der für den Verkehrsversuch ausgewählte Abschnitt ist Teil der am 30.01.2020 beschlossenen Planung für eine Radschnellverbindung entlang der Rothenburger Straße bis nach Oberasbach/ Zirndorf bzw. nach Stein (1,2 km-Länge). Der Markierungsplan für die provisorischen Radstreifen hat sich an dem endgültigen Ausbauplan orientiert. Da eine schnelle und einfache Lösung ohne bauliche Maßnahmen erforderlich war, konnte stadteinwärts im Zulauf zur Kreuzung mit dem Ring der provisorische Radstreifen nicht durchgängig markiert werden. Der Radstreifen musste unterbrochen werden und konnte erst ca. 80 m östlich des Rings wiederaufgenommen werden. Stadtauswärts konnte der provisorische Radstreifen mittels Baken von der Fahrbahn abgetrennt werden, wodurch in diesem Abschnitt ein geschützter Radstreifen entstand.

Für die provisorischen Radstreifen ist in beiden Fahrtrichtungen je eine Fahrspur umgewandelt worden. Im Aufstellbereich an den Lichtsignalanlagen am Knoten mit der Von-der-Tann-Straße gab es keine Reduzierung von Fahrspuren. Hier standen sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts je drei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr zur Verfügung. Stadtauswärts wurde aus der Geradeaus-/Rechtsabbiegespur eine reine Rechtsabbiegespur. Deshalb wurde dort kurz nach Beginn des Versuchs auf Grund von Beschwerden von stadtauswärts fahrenden Autofahrern die Programmierung an der Signalanlage angepasst. In der Summe entstand mit ca. 750 m einwärts und ca. 1.000 m auswärts eine der längsten provisorischen Radstreifen in Deutschland sowie mit rd. 480 m einer der längsten geschützten Radstreifen.

Zählergebnisse

Für die Bewertung der quantitativen Auswirkungen stehen u.a. Zählungen aus früheren Jahren zur Verfügung. Darüber hinaus wurden Stichprobenzählungen zu den Spitzen des Berufsverkehrs vor der Einrichtung der Radstreifen im Mai und Juni sowie danach im Juli und September 2020 durchgeführt.

Vor der Einrichtung der Radstreifen wurden stadtauswärts je nach Tageszeit zwischen 7 und 13 Radfahrende pro halbe Stunde gezählt. Stadteinwärts waren es zwischen 3 und 15 Radfahrende. Bis Juli 2020, also ca. 3 Wochen nach der Einrichtung der Radstreifen, hat die Anzahl der Radfahrenden nur leicht auf Werte zwischen 8 und 19 Radfahrende pro halbe Stunde zugenommen. Am 16.09.2020, als das Angebot fast drei Monate bestand, wurden stadtauswärts, wo der Radstreifen mit Baken von der Fahrbahn getrennt werden konnte, je nach Tageszeit zwischen 21 und 35 Radfahrende pro halbe Stunde erfasst. Stadteinwärts, wo der Radstreifen nur durch eine gelbe Markierung hergestellt ist, wurden zwischen 5 und 12 Räder pro halbe Stunde gezählt.

Daraus ergibt sich ein rechnerischer Tageswert von 300 Fahrrädern vor dem Versuch und maximal 700 Radlern während des Versuchs. Das ist eine Steigerung von 130 Prozent.

Auf dem mit Baken gesicherten Radstreifen stadtauswärts („protected bike lane“) ist mit der Verdreifachung der Radfahrenden eine hohe Zunahme auf niedrigem Ausgangsniveau festzustellen. Stadteinwärts, wo es keine Absicherung durch Baken gab und der Radstreifen vor der Kreuzung unterbrochen und erst 80 Meter nach der Kreuzung wiederaufgenommen wurde, ist die Zunahme der Radfahrenden geringer.

Die im Versuch angestrebte Menge von 800-1000 Radlern am Tag wurde verfehlt, auch konnten keine wesentlichen Verlagerungen aus dem Westpark festgestellt werden, der eine längere-parallele Route bietet. Interessant ist hierbei, dass sämtliche gängige Radrouting-Systeme die Versuchstrasse präferieren, Radler offenbar aber nicht. Die erhebliche Steigerung des Radverkehrs auf der Trasse an sich zeigt jedoch durchaus an, dass Verbesserungen in Teilabschnitten hohe Relevanz haben können. Offenbar sind auf klassischen hauptstraßenbegleitenden Pendlerrouten jedoch verbesserte Teilabschnitte allein nicht ausreichend, um einen wirklich signifikanten Effekt zu erzeugen.

Beim Kfz-Verkehr ist im betroffenen Abschnitt keine einheitliche Entwicklung zu erkennen. Bei den Zählungen im Mai und Juni, also noch vor der Umsetzung der Radstreifen, kann eine coronabedingte Verkehrsreduzierung zwar am Morgen und mittags angenommen werden, am Nachmittag ist allerdings keine signifikante Verringerung der Kraftfahrzeuge gegenüber früheren Zählungen festzustellen. Aufgrund der baustellenbedingten eingeschränkten Auf- und Abfahrtmöglichkeiten auf die bzw. von der Südwesttangente an der Anschlussstelle Kleinreuth/Schweinau wird die Rothenburger Straße auch im Abschnitt der provisorischen Radstreifen und im Zulauf zum Ring derzeit stärker genutzt. Zwischen der Südwesttangente und der Von-der-Tann-Straße besteht keine weitere Nord/Süd-Verbindung, so dass derzeit viele Kfz bis zum Ring fahren, um hier rechts Richtung Süden abzubiegen. Die baustellenbedingten Verkehrsverlagerungen haben in diesem Abschnitt der Rothenburger Straße also dazu geführt, dass die allgemein geringere Verkehrsmenge während der Coronapandemie in diesem Abschnitt der Rothenburger Straße zumindest nicht ganztägig festzustellen war. Nach der Einrichtung der Radstreifen wurden am Nachmittag je nach Fahrtrichtung zwischen 10 % und 20 % weniger Kraftfahrzeuge registriert. Es ist davon auszugehen, dass Kraftfahrer alternative Routen oder Zeiten gewählt haben.

Die baustellenbedingte erhöhte Anzahl an Rechtsabbiegern von der Rothenburger Straße in die Von-der-Tann-Straße Richtung Süden hat teilweise zu schwierigen Situationen für Radfahrende Richtung Innenstadt geführt, die von der rechten Fahrspur auf die mittlere Spur zum Geradeausfahren wechseln mussten. Wie bereits oben beschrieben, dürfte die geringere Zunahme des Radverkehrs stadteinwärts auf diese Situation und die Lücke im Radstreifen bis östlich des Rings zurückzuführen sein.

Sicherheit

Die Polizei hat keine Verkehrsunfälle registriert, die im Zusammenhang mit den provisorischen Radstreifen stehen. Beschwerden bezogen sich fast ausschließlich auf verlängerte Wartezeiten des MIV an der LSA am Ring stadtauswärts. Dort wurde nachjustiert.

Auswirkung auf Buslinien

Die VAG hat die Fahrzeiten der Buslinien 70 - 72 im Bereich zwischen den Haltestellen Clarsbacher Straße bzw. Züricher Straße und Rothenburger Straße / Von-der-Tann-Straße vor und nach der Markierung der provisorischen Radstreifen untersucht. Dabei konnten keine wesentlichen Änderungen in den Fahrzeiten der Buslinien festgestellt werden. Zeitweise auftretende Wartezeiten im Zulauf zur Kreuzung mit dem Ring gab es auch vor der Einrichtung der Radstreifen. Auch die VAG vermutet hier einen Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sowie mit der Brückenbaustelle an der Anschlussstelle Kleinreuth/Schweinau.

In stadtauswärtiger Richtung wurden bei den Buslinien 70 - 72 ebenfalls keine signifikanten Veränderungen bei den Fahrzeiten registriert. Einzig bei der Linie 90, die in der Frühspitze als Schülerverkehr ab der Rothenburger Straße ohne Zwischenhalt bis zur Haltestelle Regelsbacher Straße verkehrt, war eine deutliche Fahrzeitverlängerung von 8 auf 12 Minuten feststellbar.

Als negativ für die Busse hat sich die deutlich verschlechterte Anfahrbarkeit der Haltestellen herausgestellt. Die vorhandenen Haltestellenkaps wurden durch die Radstreifen im Prinzip wieder zu Busbuchten mit den damit verbundenen Nachteilen.

In der Summe belegt auch die Stabilität der Busreisezeiten, dass die punktuellen Verschlechterungen für den MIV im Netz kaum Auswirkungen auf KfZ-Fahrende hatten.

Fazit

Trotz eines sehr langen und teilweise sehr gut ausgebauten testweisen Radwegabschnitts konnten die Erwartungen an verlagerte und neue Radverkehre nicht erfüllt werden. Im MIV ergaben sich lokal stärkere Störungen als erwartet, insbesondere wegen der nicht kalkulierten Baustellenlage an der Südwesttangente.

Es zeigte sich, dass Radfahrende offenbar im betrachten Sektor (noch) nicht in ausreichender Zahl anzutreffen sind. Dies liegt einerseits an der geringen Bevölkerungsdichte im westlichen Verlauf der Rothenburger Straße, wesentlich aber auch daran, dass die Zubringertrasse der Radschnellverbindung aus dem Landkreis Fürth noch nicht existiert. Auch weist das Radwegenetz nach Westen entlang der Rothenburger Straße und im Osten Richtung Innenstadt im weiteren Verlauf Lücken und Engstellen auf. An schnellem Fortkommen interessierte Radler, Hauptzielgruppe des Radschnellwegenetzes über die Stadtgrenze hinaus, können offenbar mit Teilstücken nicht in ausreichender Zahl zum Umstieg motiviert werden.

Wenn im Zuge der geplanten Radschnellverbindung ein durchgängiges Angebot entlang der Rothenburger Straße und bis in den westlichen Landkreis hergestellt ist, ist mit einer deutlich höheren Zunahme an Radfahrenden nicht nur auf dem Abschnitt der getesteten Planung zwischen Wredestraße und Bertha-von-Suttner-Straße, sondern auf der gesamten Strecke der Radschnellverbindungstrasse zu rechnen.

Gleichzeit wird sich mit der Fertigstellung der U-Bahn bis Gebersdorf auch der MIV reduzieren, einerseits durch lokale Umsteiger, aber auch durch das dann vorgehaltene großzügige und attraktive P+R Angebot für Pendler aus dem Landkreis.

Die Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen in Nürnberg und den angrenzenden Städten und Landkreisen hat ein hohes Nutzerpotential für eine Radschnellverbindung auf der Relation bis nach Oberasbach / Zirndorf und nach Stein ergeben. Mit dem Bau der Neuen Rothenburger Straße zwischen Virnsberger Straße und Sigmundstraße wird auch in diesem Abschnitt ein attraktives Angebot für den Radverkehr bestehen. Die Entwicklung des Tiefen Feldes mit Wohnbebauung, Einzelhandel, Bürostandorten und einer Schule bringt zusätzliche Nutzer und Ziele entlang der Rothenburger Straße.

Der Verkehrsversuch wurde beendet.

Wenn auch im konkreten Fall der Versuch zeigte, dass die bauliche Umsetzung der Planung noch nicht dringlich ist, so ist der Versuch an sich aus Sicht der Verwaltung von hohem Wert. Mit geringen Kosten können komplexe verkehrliche Situationen modelliert werden, nicht nur in Bezug auf Radverkehr, sondern auch an anderen Stellen der Stadt. Die Verwaltung empfiehlt daher, sich öfter des Versuchs zu bedienen, um Gewissheit über erwartete oder befürchtete Effekte zu erlangen.

---

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 3

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

Vorschlag: Einbahnregelung südliche Worzeldorfer Hauptstraße



Stadt Nürnberg Beschlussbuchauszug

Sitzung des Verkehrsausschusses am 24.09.2020

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

---

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

Vertagt
Ja 10 Nein 4

Die Richtigkeit der Beschlussabschrift aus der Niederschrift wird hiermit bestätigt.

Stadt Nürnberg, 28.09.2020

Berichtsvorlage
Vpl/182/2020

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	29.10.2020	öffentlich	Bericht

Betreff:

Schwerlastverkehr durch Großgründlach
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.07.2020

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.07.2020

Bericht:

In Großgründlach sind aufgrund bestehender Durchfahrtsverbote bereits sämtliche für durchgehenden Schwerlastverkehr nicht geeignete Straßen gesperrt:

- Bei der Reutleser Straße / Großgründlacher Hauptstraße besteht ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 16 Tonnen tatsächlicher Masse.
- Bei der Kleingründlacher Straße besteht ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 5 Tonnen tatsächlicher Masse.
- Bei der Brucker Straße besteht von Tennenlohe kommend ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 2,8 Tonnen tatsächlicher Masse

Die jeweiligen Gewichtsbegrenzungen sind hierbei stets frühzeitig beschildert.

Seitens des Bürgeramtes Nord liegen keine generellen Beschwerden über unzulässigen Schwerlastverkehr vor. Lediglich bei - aktuell jedoch häufigen - Störungen auf der Bundesautobahn A3 kommt es vor, dass einige Fahrzeugführer verbotswidrig Ausweichrouten durch Großgründlach suchen. Es steht zu vermuten, dass hierbei für Lastkraftwagen ungeeignete Navigationssysteme verwendet werden (z.B. Google Maps).

Das Berufskraftfahrer vom Autohof Tennenlohe zum Industriegebiet Schmalau den unzulässigen Weg über die Brucker Straße wählen sollen, ist nicht nachvollziehbar. Die mögliche Wegersparnis bei einer Fahrt durch Großgründlach liegt (vom Autohof Tennenlohe bis zur Kreuzung Würzburger Straße / Wiesbadener Straße) bei lediglich ca. 700 Metern. Die tatsächliche Fahrtdauer ist dabei aber wesentlich länger als über die gut ausgebaute und schneller befahrbare B4 und die Würzburger Straße.

Unter Umständen könnte der vermehrte Schwerlastverkehr in Großgründlach mit aktuellen bzw. geraden abgeschlossenen Baumaßnahmen in Großgründlach selbst zusammenhängen. Hier sind z.B. die Sanierung der Volkacher Straße und die Wohnbaumaßnahmen in der Reutleser Straße als mögliche Ursachen für zusätzlichen LKW-Verkehr zu nennen.

Die Zuständigkeit für die Kontrolle des Verkehrsverbotes liegt bei der Polizei, die Stadt Nürnberg hat selbst keine Befugnisse zur Kontrolle, ebensowenig der Zweckverband kommunale Verkehrsüberwachung im Großraum Nürnberg. Die Polizei wird das Lkw-Verbot im Rahmen ihrer Möglichkeiten überwachen und durch diese Vorlage nochmals für die Problematik sensibilisiert.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Sperrung der Durchfahrt bringt für die diversen Personengruppen keine spezifischen Vor- oder Nachteile.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **BANOS**

☐

☐

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
15. JULI 2020
/.....Nr. .....

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

13.07.2020
Schuh / Frank

Schwerlastverkehr durch Großgründlach

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wir erhalten immer wieder Hinweise von Bürgern die in Großgründlach wohnen, dass es vermehrten Schwerlastverkehr im Ortsgebiet geben würde.

Ein Großteil der LKW´s scheint kein Ziel- oder Quellverkehr aus Großgründlach zu sein, sondern in das Industriegebiet Schmalau zu fahren. Gerade für Fahrzeuge von der A3 - hier bevorzugt vom Autohof Tennenlohe - scheint der Weg durch die engen und dafür nicht ausgelegten Ortsstraßen eine Alternative zum Umweg über die B4 zu sein.

Über den Anschluss an die A73 und die Würzburger Str. ist das Industriegebiet in der Schmalau ausreichend gut erschlossen, so dass eine Durchfahrt durch das Ortsgebiet von Großgründlich nicht nötig ist.

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

Antrag:

Die Verwaltung prüft die Situation vor Ort in Bezug auf durchfahrende Schwerlastverkehre und zeigt geeignete Maßnahmen auf, um diese Durchgangsverkehre von LKW´s zu unterbinden.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender