Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

06.05.2021

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente 3
Ergänzung als Serienbrief 3
Vorlagendokumente 4
* TOP Ö 1.1 Reaktivierung der Pirckheimerstraße für die Straßenbahn 4
Sitzungsvorlage Vpl/021/2021 4
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 14.10.2020 Vpl/021/2021 8
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 31.01.2020 Vpl/021/2021 9
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.04.2021 Vpl/021/2021 12
Entscheidungsvorlage Vpl/021/2021 13
Übersichtsplan Vpl/021/2021 15
* TOP Ö 1.2 Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße 16
Sitzungsvorlage Vpl/009/2021 16
Entscheidungsvorlage Vpl/009/2021 20
Straßenplan Bayreuther Straße 2.2323.2.1 Vpl/009/2021 25
Straßenplan Bayreuther Straße 2.2323.2.2 Vpl/009/2021 26
Straßenplan Bayreuther Straße 2.2323.2.3 Vpl/009/2021 27
Straßenplan Pirckheimerstraße 2.2323.2.4 Vpl/009/2021 28

Stadt Nürnberg - Rathausplatz 2 - 90403 Nürnberg

Herrn
Stadtrat
Andreas Krieglstein

Herpersdorfer Str. 4
90469 Nürnberg

E-Mail: obm@stadt.nuernberg.de
Internet: www.nuernberg.de

Datum: 29.04.2021

EINLADUNGSERGÄNZUNG

Termin: **Donnerstag, 06.05.2021, 09:00 Uhr**

Ort: **Historischer Rathaussaal, Rathausplatz 2**

Sehr geehrter Herr Krieglstein,

ich nehme Bezug auf die bereits zugestellte Einladung zur **Sitzung des Verkehrsausschusses** am 06.05.2021 und ergänze diese gemäß § 23 Abs. 2 StRGeschO wie folgt:

Öffentliche Sitzung

1.1 **Reaktivierung der Pirckheimerstraße für die Straßenbahn** Beschluss
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 14.10.2020
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 31.01.2020
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.04.2021

Ulrich, Daniel

1.2 **Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße** Beschluss

Ulrich, Daniel

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Oberbürgermeister

Beschlussvorlage
Vpl/021/2021

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	06.05.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Reaktivierung der Pirckheimerstraße für die Straßenbahn
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 14.10.2020
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 31.01.2020
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.04.2021

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 14.10.2020
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 31.01.2020
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.04.2021
Entscheidungsvorlage
Übersichtsplan

Sachverhalt (kurz):

Die SPD-Stadtratsfraktion und die CSU-Stadtratsfraktion bitten um Prüfung, ob eine Reaktivierung der Pirckheimerstraße für den Linienbetrieb der Straßenbahn weiterhin förderschädlich für die U3 wäre. Ferner soll über die von der VAG und der Verwaltung geplanten Netzerweiterungen berichtet werden. Mit dem vom Ferienausschuss des Stadtrates am 27.01.2021 gefassten „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ wurde bereits beschlossen, die geplanten Netzerweiterungen der im ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 enthaltenen Maßnahmen, so auch die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke in der Pirckheimerstraße als Verbindung vom Hauptbahnhof in Richtung Wegfeld / Erlangen, zu prüfen und zu planen, ggf. auf einem alternativen zuschussunschädlichen Linienweg, der die sog. Hochschulspange mit einschließt (siehe auch AfV vom 15.03.2015 zum NVEP 2025+ „Altstadtquerung (Baustufe A1) mit Tram über den GSO-Campus (Baustufe A2)“).

Die Verwaltung und die VAG schlagen vor, auf Basis des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg die untersuchungsrelevanten Betriebsangebote, baulichen Aufwände und die förderrechtlichen und vergaberechtlichen Rahmenbedingungen im Lichte neuer Betriebskonzepte und neuer Fördermöglichkeiten zu prüfen. Ziel ist dabei, spätestens mit der Inbetriebnahme des ersten Abschnitts der StUB nach Erlangen eine Durchbindung einer Linie vom Knoblauchsland bis zum Hauptbahnhof und einen ersten Schritt der „Hochschullinie“ zu erreichen, im Idealfall früher.

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 0,5 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:
Genaue Stellenbedarfe sind noch im Rahmen der Kapazitätsermittlung zum Beschluss des Stadtrates zum "Masterplans nachhaltige Mobilität" im Ferienausschuss der Stadt Nürnberg v. 27.01.2021 zu ermitteln

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Prüfung der Reaktivierung des Linienbetriebs der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße voranzutreiben und die Planungen aufzunehmen.

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 1.1

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
14. OKT. 2020
/.....Nr. .....

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

Nürnberg, 14. Oktober 2020
Antragsteller: Brehm

Reaktivierung der Pirckheimerstraße für die Straßenbahn

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

vor vielen Jahren wurde der Straßenbahnverkehr durch die Pirckheimerstraße eingestellt. Seitdem, und der damit verbundenen Eröffnung des Nordwest-Astes der U3, sehnen sich viele Bürgerinnen und Bürger nach einer Reaktivierung. Sie engagieren sich für „ihre 9er".

Zuschüsse für die U-Bahn machten es bisher unmöglich, parallel zur U-Bahn eine Straßenbahn verkehren zu lassen. Durch die angedachten Netzerweiterungen (z.B. die StUB nach Erlangen und Herzogenaurach) und Linienverlängerungen (z.B. die Linie vom Stadtpark bis Bauernfeind) ergeben sich mittlerweile aber veränderte Rahmenbedingungen. Für ein optimiertes Netz wäre die Reaktivierung dieser wichtigen West-Ost-Verbindung im Straßenbahnnetz ein großer Mehrwert und durchaus auch gegenüber den Zuschussgebern wirtschaftlich vertretbar.

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

Antrag:

Die Stadtverwaltung und die VAG berichten über die geplanten Netzerweiterungen und prüfen, ob eine Reaktivierung der Pirckheimerstraße immer noch förderschädlich wäre.

Mit freundlichen Grüßen

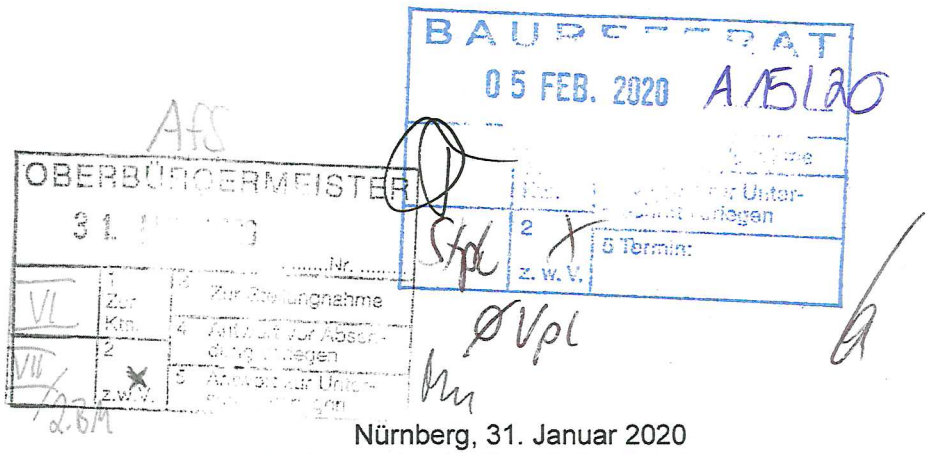
T. Brehm

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Ö 1.1

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



SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

Nürnberg, 31. Januar 2020
Brehm/Arabackyj/Penzkofer-Röhrl

Gestaltungsoffensive für die Pirckheimerstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Pirckheimerstraße in der Nordstadt wurde früher von vielen inhabergeführten Geschäften und Läden gesäumt.

Insgesamt sind diese Einzelhandelsgeschäfte ebenso wie die lokale Gastronomie unter Druck geraten und weniger geworden. Das liegt am veränderten Kauf- und Konsumverhalten sicher auch an der mangelnden Aufenthaltsqualität, nicht ausreichender Fußgängerfreundlichkeit und der durch den Wegfall der Straßenbahn eingebrochenen Kundenfrequenz.

Um die dortigen Einzelhandelsstrukturen zu fördern und die Straße insgesamt als urbanen Lebensraum aufzuwerten, soll für die Pirckheimerstraße eine Neugestaltung vorangetrieben werden. Diese soll neben der Verbesserung der Situation für Fußgänger, der Begrünung von Brachflächen, der Aufwertung vorhandener Grünflächen und Baumscheiben auch eine Neuordnung der Parksituation beinhalten. Die Straßenbahngleise und Oberleitungen müssen dabei erhalten werden, um sich eine mögliche spätere Reaktivierung der Trasse nicht zu verbauen.

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

Antrag:

Die Verwaltung erarbeitet unter Beteiligung der Bürger*innen und Gewerbetreibenden eine Neugestaltung für die Pirckheimerstraße.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm

Thorsten Brehm
stv. Vorsitzender

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

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

Antrags-Nummer:
AN/034/2020

AfS

OBERBÜRGERMEISTER
31. [illegible] 2020
Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
VII | 2 z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen
2.BM

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

Nürnberg, 31. Januar 2020
Brehm/Arabackyj/Penzkofer-Röhrl

Gestaltungsoffensive für die Pirckheimerstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Pirckheimerstraße in der Nordstadt wurde früher von vielen inhabergeführten Geschäften und Läden gesäumt.

Insgesamt sind diese Einzelhandelsgeschäfte ebenso wie die lokale Gastronomie unter Druck geraten und weniger geworden. Das liegt am veränderten Kauf- und Konsumverhalten sicher auch an der mangelnden Aufenthaltsqualität, nicht ausreichender Fußgängerfreundlichkeit und der durch den Wegfall der Straßenbahn eingebrochenen Kundenfrequenz.

Um die dortigen Einzelhandelsstrukturen zu fördern und die Straße insgesamt als urbanen Lebensraum aufzuwerten, soll für die Pirckheimerstraße eine Neugestaltung vorangetrieben werden. Diese soll neben der Verbesserung der Situation für Fußgänger, der Begrünung von Brachflächen, der Aufwertung vorhandener Grünflächen und Baumscheiben auch eine Neuordnung der Parksituation beinhalten. Die Straßenbahngleise und Oberleitungen müssen dabei erhalten werden, um sich eine mögliche spätere Reaktivierung der Trasse nicht zu verbauen.

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

Antrag:

Die Verwaltung erarbeitet unter Beteiligung der Bürger*innen und Gewerbetreibenden eine Neugestaltung für die Pirckheimerstraße.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm

Thorsten Brehm
stv. Vorsitzender

BAUREFERAT
10 FEB. 2020
A 151/20
1 Zur Kts. | 2 z.w.V. | 3 Termin:

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD

Ref.VI

Von: Pohl, Alena
Gesendet: Dienstag, 4. Februar 2020 15:42
An: Ref.VI; SPD
Cc: CSU; 'Die Linke-Stadtratsgruppe'; Die_Ausschussgemeinschaft; 'Die_Ausschussgemeinschaft (Koordinator)'; SRatDoerflerJExt; Grüne, Stadtratsfraktion Nürnberg; 'Linke_Liste'; Ollert, Ralf; Suhr, Johannes; Dressel, Christina; Ref.VII; BM
Betreff: AW: Antrag-Eingangsbestätigung
Anlagen: Antrag_Gestaltungsoffensive Pirckheimerstraße_SPD.pdf

Priorität: Hoch

An die Vorsitzende
der Stadtratsfraktion der SPD
Frau Stadträtin Dr. Anja Prölß-Kammerer

Ihr Antrag: Gestaltungsoffensive für die Pirckheimerstraße

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

wir bestätigen den Eingang Ihres Schreibens vom 31.01.2020.

Im Auftrag von Herrn Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly teilen wir Ihnen mit, dass er die Behandlung Ihres Antrages im

Stadtplanungsausschuss

veranlasst hat.



Mit freundlichen Grüßen

Alena Pohl

Stadt Nürnberg
Bürgermeisteramt
Rathausplatz 2, 1. Stock, Zimmer 17, 90403 Nürnberg

Telefon: 0911/231-15009
Telefax: 0911/231-3678
E-Mail: Alena.Pohl@stadt.nuernberg.de
Internet: www.nuernberg.de
https://www.nuernberg.de/internet/buergerversammlungen/

N2025.EU
WIR BEWERBEN UNS ALS
KULTURHAUPTSTADT EUROPAS
NÜRNBERG 2025
PAST FORWARD

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
27. APR. 2021
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
VAG | 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

26.04.2021
Krieglstein / Müller

Reaktivierung der Straßenbahnlinie durch die Pirckheimerstraße als Teil einer Hochschullinie

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Ende 2011 wurde der Straßenbahnbetrieb der Linie 9 durch die Pirckheimerstraße eingestellt. Seither gab es zahlreiche private, durch örtliche Einzelhändler getragene, vom Bürgerverein organisierte wie auch politische Bestrebungen, die „9er" wiederzubeleben. So stellte auch die CSU über die Jahre - zuletzt 2015 - mehrere Anträge dazu.

Alle Bemühungen scheiterten bisher an dem Argument der Förderschädlichkeit für die parallel verlaufende U-Bahnlinie 3 zwischen Rennweg und Friedrich-Ebert-Platz.

Durch sich ändernde Konstellationen im Nahverkehrsnetz (Bau der StUB und Verlängerung der Straßenbahnlinie zur TUN) bietet sich in den nächsten Jahren die Chance, eine Hochschullinie für Nürnberg und die Region zu realisieren. Dies hat auch Auswirkungen auf die Gesamtbedingungen für eine Bewertung von Kosten und Nutzen für die ÖPNV-Linien. In Gesprächen zwischen Verwaltung und VAG konnte im Laufe der letzten Monate eine neue Gesamtplanung erarbeitet werden, die die Wirtschaftlichkeit einer Straßenbahn durch die Pirckheimer Straße deutlich günstiger bewertet, als dies bisher möglich war.

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

Antrag:

Die Stadt Nürnberg stellt ihre aktuelle Planung für den ÖPNV der nächsten Jahre vor und berichtet zusammen mit der VAG über die Veränderungen im Nahverkehrsnetz in und um Nürnberg. Sie stellt dar, wie sich diese Veränderungen hinsichtlich der bisher angeführten Förderschädlichkeit einer Reaktivierung der Straßenbahn Pirckheimerstraße auswirken. Ziel ist die Realisierung einer Hochschullinie für die Region.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

A21042600 PirckheimerStr.docx

Reaktivierung der Pirckheimerstraße für die Straßenbahn

Entscheidungsvorlage

Die SPD-Stadtratsfraktion und die CSU-Stadtratsfraktion bitten um Prüfung, ob eine Reaktivierung der Pirckheimerstraße für den Linienbetrieb der Straßenbahn weiterhin förderschädlich für die U3 wäre. Ferner soll über die von der VAG und der Verwaltung geplanten Netzerweiterungen berichtet werden. Mit dem vom Ferienausschuss des Stadtrates am 27.01.2021 gefassten „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ wurde bereits beschlossen, die geplanten Netzerweiterungen der im ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 enthaltenen Maßnahmen, so auch die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke in der Pirckheimerstraße als Verbindung vom Hauptbahnhof in Richtung Wegfeld / Erlangen, zu prüfen und zu planen.

Eine Revitalisierung der heutigen Betriebsstrecke über die Pirckheimerstraße für den Linienbetrieb ist wünschenswert, da diese eine betrieblich sinnvolle Netzergänzung bietet. Die Verbindungsqualität würde für Kunden aus Richtung Thon und Knoblauchsland (später auch Erlangen) mit Zielen in der nördlichen Kernstadt weiter verbessert. Eine verbesserte Verbindung der Standorte der FAU in Erlangen mit den Standorten der THN und der FAU in Nürnberg wäre ein weiterer Vorteil. Die Regierung von Mittelfranken hatte 2011 die Stadt darauf hingewiesen, dass sie einen wiederaufzunehmenden Straßenbahn-Linienbetrieb in der Pirckheimerstraße für höchst bedenklich hielte. Sie wies auf die Gefahr hin, dass bereits gewährte Zuschüsse für den Bau der U3 in der Nordstadt zurückgezahlt werden müssten (s. AfV-Beschluss 08.12.2011 „Straßenbahnlinie 9 durch die Pirckheimerstraße“).

Zur Bearbeitung des vorliegenden Antrags wurde die Regierung von Mittelfranken um eine neuerliche Einschätzung gebeten. Mit Schreiben vom 02.12.2020 bekräftigte diese, dass die Einstellung des parallelen Straßenbahnbetriebs in der Pirckheimerstraße Basis der gewährten Zuwendungen zum Bau der U-Bahnlinie 3 Nordwest war und damit eine Zweckbindung bis Ende 2036 besteht. Wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen können zu einer Rückforderung von Zuschussmitteln führen. Für eine zügige Reaktivierung ist also ein Nachweis erforderlich, dass sich ein Linienbetrieb über die Pirckheimerstraße nicht nachteilig auf die Bewertung der U-Bahnlinie 3 auswirkt. Dies kann jedoch im Rahmen einer Nutzen/Kosten-Untersuchung für ein neues Betriebskonzept einer Straßenbahnlinie durch die Pirckheimerstraße geklärt werden.

Die verkehrlich sinnvollste Lösung für die Reaktivierng der Pirckheimerstraße wäre der Parallelverkehr zur U-Bahnlinie 3 bis zum Nürnberger Hauptbahnhof, da diese den Kunden aus Richtung Thon und Knoblauchsland und künftig auch dem Süden Erlangens mit der Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach (StUB) den Umsteigezwang am Friedrich-Ebert-Platz zum Hauptverkehrsknoten Hauptbahnhof ersparen würde. Dies ist aufgrund der Förderschädlichkeit jedoch erst nach Auslaufen der Zweckbindung Ende 2036 möglich.

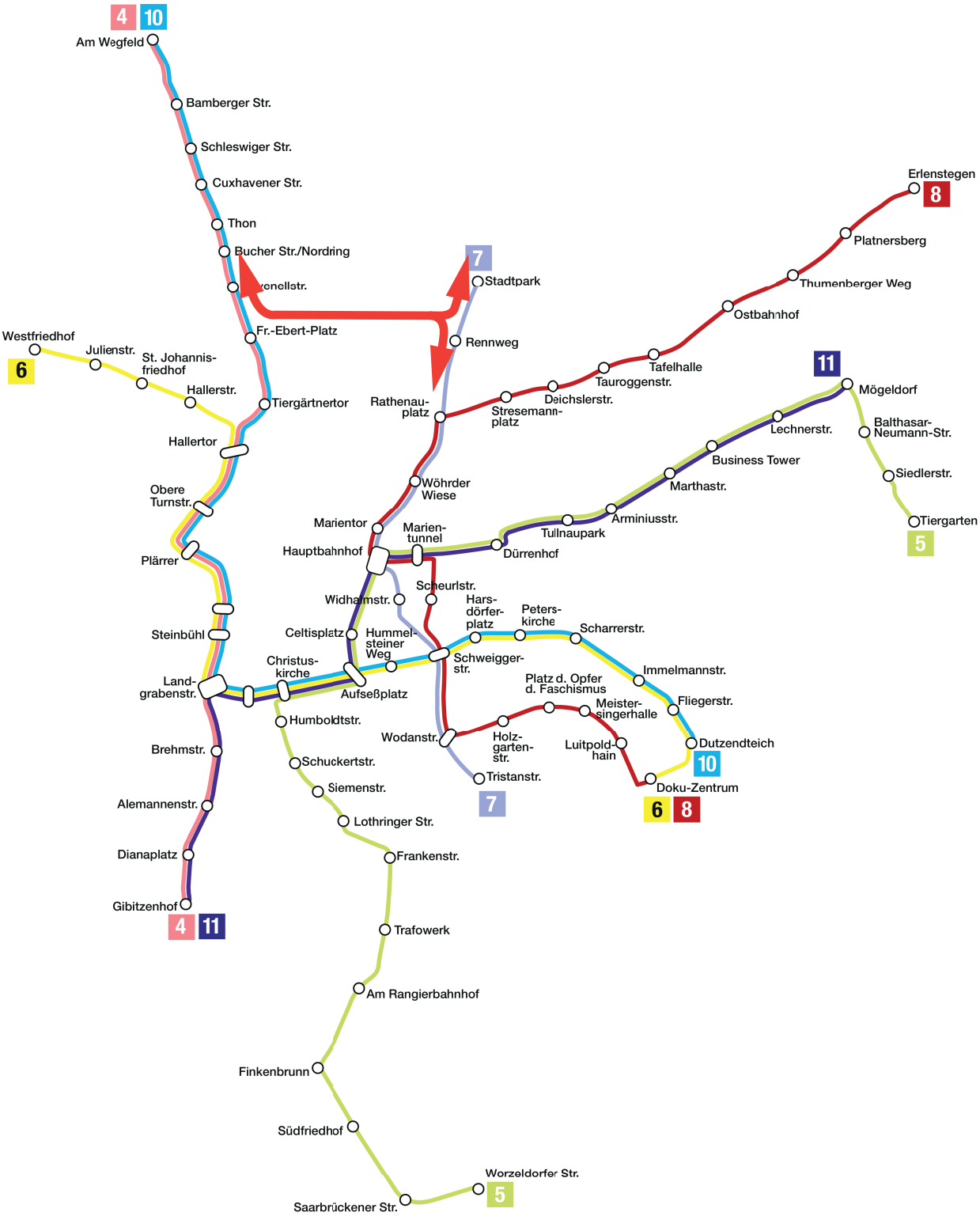
Eine fachliche Prüfung von Verwaltung und VAG hat gezeigt, dass eine baldige Reaktivierung wohl aber im Zusammenhang mit einem anderen Linienweg Aussicht auf Erfolg haben könnte und ein abschnittsweiser Parallelverkehr in der Pirckheimerstraße damit förderunschädlich sein könnte. Dies scheint insbesondere mit einem Linienweg möglich, der die sog. Hochschulspange mit einschließt (siehe auch AfV vom 15.03.2015 zum NVEP 2025+ „Altstadtquerung (Baustufe A1) mit Tram über den GSO-Campus (Baustufe A2)“).

Die Verwaltung und die VAG schlagen vor, auf Basis des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg die untersuchungsrelevanten Betriebsangebote, baulichen Aufwände und die förderrechtlichen und vergaberechtlichen Rahmenbedingungen im Lichte neuer Betriebskonzepte und neuer Fördermöglichkeiten zu prüfen. Ziel ist dabei, spätestens mit der Inbetriebnahme des ersten Abschnitts der StUB nach Erlangen eine Durchbindung einer Linie vom Knoblauchsland bis zum Hauptbahnhof und einen ersten Schritt der „Hochschullinie“ zu erreichen, im Idealfall früher.

Nachdem Planung, Planfeststellung und Umbau der Trasse, die aktuell über keienrelei barrierefreie oder zeitgemäße Haltestellen verfügt, eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen, ist es geboten, umgehend in den Prozess einzusteigen, um ab dem Jahr 2025 Gewissheit über das weitere Vorgehen zu haben. Zudem ist ein Prozess zu definieren, der auch die stadträumliche Qualität der Pirckheimer Straße nach dem Umbau definiert und die Aufenthaltsqualität dort verbessert.

Sobald Ergebnisse vorliegen, wird dem Verkehrsausschuss berichtet.

Straßenbahnbetrieb Pirckheimerstraße



Beschlussvorlage
Vpl/009/2021

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	06.05.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Straßenplan Bayreuther Straße 2.2323.2.1
Straßenplan Bayreuther Straße 2.2323.2.2
Straßenplan Bayreuther Straße 2.2323.2.3
Straßenplan Pirckheimerstraße 2.2323.2.4

Sachverhalt (kurz):

Die Bayreuther Straße wird zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße / Virchowstraße zur Schließung der Radwegelücke und für die Ertüchtigung der Gleisanlagen der VAG auch in Richtung Pirckheimerstraße mit Rasengleis planerisch überarbeitet. Nach Realisierung besteht eine durchgehende Radverkehrsanlage zwischen der Altstadt und Ziegelstein. Diese Strecke ist Teil der beschlossenen Radvorrangroute 2. Die Gleisanlagen werden für den geplanten Linienbetrieb zwischen Rathenauplatz und Stadtpark ertüchtigt und die Kapazität der Haltestelle Stadtpark erhöht, um auch bei Linienbetrieb noch Störungsfälle im umgebenden Netz abwickeln zu können. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut. Die Möglichkeit einer intensiven Nutzung der Pirckheimerstraße als Straßenbahnstrecke wird eröffnet.

In der Entscheidungsvorlage wird die Maßnahme im Detail beschrieben. Bei der Finanzierung sind Zuschüsse möglich, die im weiteren Verfahren geprüft 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	6.620.000 €	**Folgekosten**	51.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	6.620.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Maßnahme muss noch in den MIP aufgenommen werden. Zuschüsse aus dem GVFG für Rad und ÖPNV werden beantragt. Finanzierung aus dem Radwegeetat und Wirtschaftsplan VAG.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☐ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☒ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☒ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von rd. 2 (bei SÖR) 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:
Genaue Stellenbedarfe sind noch im Rahmen der Kapazitätsermittlung zum Beschluss des Stadtrates zum "Masterplans nachhaltige Mobilität" im Ferienausschuss der Stadt Nürnberg v. 27.01.2021 zu ermitteln

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Verbesserung für schwache Verkehrsteilnehmer und für die Nutzer des ÖPNV durch neue und barrierefreie Haltestellen

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **VB**

☒ **VAG**

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Umgestaltung der Bayreuther Straße mit Radstreifen und Gleisanlagen zur verbesserten Anbindung auch der Pirckheimerstraße zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße bis zum Stadtpark gemäß der Straßenpläne

Vpl-Nr. 2.2323.2.1 vom 05.06.2020 mit letzter Änderung vom 14.04.2021
Vpl-Nr. 2.2323.2.2 vom 05.06.2020 mit letzter Änderung vom 14.04.2021
Vpl-Nr. 2.2323.2.3 vom 22.07.2020 mit letzter Änderung vom 14.04.2021
Vpl-Nr. 2.2323.2.4 vom 02.10.2020 mit letzter Änderung vom 14.04.2021

Der Ausbau entspricht den Anforderungen des § 125 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB.

Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße

Entscheidungsvorlage

Ausgangssituation

1. Der Mobilitätsbeschluss der Stadt Nürnberg sieht eine Stärkung des ÖPNV mit deutlich verbesserten Taktungen und neuen Straßenbahnlinien vor. Dazu beschafft die VAG unter anderem neue Fahrzeuge, um das Angebot im Straßenbahnnetz zu verbessern. Bislang besteht zwischen dem sehr attraktiven Takt des U-Bahnnetzes und dem 10-Minuten-Takt der Straßenbahn ein starkes Qualitätsgefälle. Außerdem sind inzwischen Teilstrecken, wie z.B. Hauptbahnhof – Business Tower oder Teilstrecken der Linien 6 und 8 überlastet. Ein 5-Minuten-Takt soll hier Zug um Zug eingeführt werden.

   Nachdem der Hauptbahnhof einen Engpass im Netz darstellt und dort nur eine Straßenbahnlinie enden kann, ist eine Verdichtung der Linie 5 zwischen Hauptbahnhof und Mögeldorf nur möglich, wenn entweder die Linie 7 oder die zukünftige Verstärkung über den Hauptbahnhof hinaus weiterfährt. Nachdem die U2 zwischen Hauptbahnhof und Schoppershof ebenfalls überlastet ist, bietet es sich an, nach jahrzehntelanger Pause wieder eine Straßenbahn zum Stadtpark zu führen. Dieses Vorhaben ist Teil des „ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030“. Nachdem seit langer Zeit kein nennenswerter Unterhalt an der Betriebsstrecke zwischen Rathenauplatz, Stadtpark und Pirckheimerstraße durchgeführt wurde, ist es nun erforderlich, vor fahrplanmäßiger Bedienung der Strecke Rathenauplatz - Stadtpark eine Grundsanierung von Fahrweg und Oberleitung vorzunehmen. Die Betriebsstrecke einschließlich Wendeschleife wird bereits heute regelmäßig für baustellen- oder störungsbedingte Umleitungsverkehre genutzt. Ein Planbetrieb ist nur mit dem vorgelegten Umbau sinnvoll umsetzbar.

   Die qualitative Wiederherstellung der Strecke bietet zudem die Chance, die angedachte Wiederinbetriebnahme der Pirckheimerstraße als Straßenbahnstrecke vorzubereiten. Der Knoten wird so gestaltet, dass zu gegebener Zeit eine durchgehende Verbindung vom Hauptbahnhof über die Pirckheimerstraße bis zum Wegfeld und ggf. weiter nach Erlangen möglich ist.

2. In der Bayreuther Straße besteht zudem eine empfindliche Radweglücke. Stadteinwärts endet ein von Norden kommender Radstreifen an der Virchowstraße. In einem langen, für den Individualverkehr zweistreifig ausgebauten Abschnitt werden Radfahrer von den Fahrzeugpulks bedrängt, das Fahren ist so somit unangenehm. Eine akzeptable Parallelroute für Radfahrer mit dem Ziel Innenstadt ist nicht vorhanden. Radverkehrs-anlagen beginnen heute erst wieder am Rathenauplatz. Stadtauswärts endet ein Radstreifen in Höhe Rennweg und erst im Zulauf auf die B4R beginnt wieder ein Radstreifen.

   Gemäß dem beschlossenen Radvorrangroutenkonzept ist diese Radwegeverbindung dringend erforderlich um die Verknüpfung zwischen Nordostbahnhof und der Altstadt sicherzustellen und die Erreichbarkeit der an der Hauptverkehrsstraße liegenden Ziele zu verbessern.

Planung

Die Verwaltung hat einen Straßenplan erstellt, der folgende Funktionen beinhaltet:

1. In stadteinwärtiger Richtung verflechten sich die beiden Fahrstreifen in der Bayreuther Straße südlich der Virchowstraße auf einen. Dadurch kann neben den vorhandenen Längsparkmöglichkeiten ein ausreichend breiter Radstreifen angelegt werden. Um einen

stetigen Verkehrsfluss bis zur Pirckheimerstraße zu ermöglichen, wird eine neue Linksabbiegespur am Berliner Platz zur Deumentenstraße angelegt. Im Zulauf zur LSA Bayreuther Straße / Pirckheimerstraße beinhaltet der Querschnitt - wie heute - eine Rechtsabbiegespur zur Pirckheimerstraße.

Der Radstreifen wird über die Pirckheimerstraße hinweg weiter in Richtung Rathenauplatz geführt. Auch hier bleibt die Bayreuther Straße einstreifig. Nachdem sich der Querschnitt vor dem Rathenauplatz aufweitet, verändert sich die Leistungsfähigkeit dort nicht. Stellplätze sind nur noch nördlich des Rathenauplatzes vor der ehem. Oberpostdirektion, nun evangelische Hochschule Nürnberg, vorgesehen.

2. In stadtauswärtiger Richtung verzweigt sich der Strom des Kraftfahrzeugverkehrs in die Pirckheimerstraße und weiter stadtauswärts nach Norden. Deshalb wurde in der Abwägung entschieden, den durch den Radstreifen auf eine überbreite, 5,60m breite Fahrbahn eingeschränkten Verkehr wieder auf zwei echte Fahrstreifen zu verteilen. Der inzwischen bewährte Radstreifen bleibt erhalten. Durch diese Lösung können sich Geradeausfahrer und Linksabbieger frühzeitig und eindeutig trennen. Staus aus der Abbiegespur in den Geradeausverkehr werden zukünftig ausgeschlossen. Neben der stadtauswärts führenden Spur wird der Radstreifen bis nach Norden verlängert. Die meisten Parkmöglichkeiten auf der Ostseite bleiben erhalten.

3. Die Gleise der Straßenbahn wurden in den neuen Querschnitt eingepasst. Die Geometrie des Gleisdreiecks am Knoten Bayreuther Straße / Pirckheimerstraße verändert sich nur geringfügig. Die Funktion bleibt gleich. Zwischen der Pirckheimerstraße und dem Südende des Berliner Platzes kann zukünftig ein Rasengleis -– günstig für Stadtgestaltung, Stadtökologie und Lärmsituation – angelegt werden. Die Gleise in der Pirckheimerstraße werden auf einer Länge von ca. 150 Metern saniert und an die Geometrie des Gleisdreiecks angepasst. Die Planung gewährleistet einen störungsarmen Betrieb der zukünftigen Straßenbahnlinie zum Stadtpark und beinhaltet die Option einer Linie durch die Pirckheimerstraße.

   Die Haltestellen Rennweg und Stadtpark werden barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle Stadtpark bekommt ein Überholgleis, das zur Abwicklung an der Endstation erforderlich ist. Dies umso mehr, als die Stadtparkschleife auch eine wichtige Funktion bei Störungen im Netz an anderer Stelle beinhaltet. Im Bedarfsfall wenden dort schon heute Straßenbahnen in dichtem Takt. Zukünftig könnte ohne Überholgleis eine fahrplanmäßige Linie dort nicht pünktlich verkehren.

   Im Umfeld wird der Straßenraum neu geordnet, einige Bäume können neu gepflanzt werden. Die Zuführung zur Bayreuther Straße aus der Deumentenstraße erfolgt zukünftig über die nördliche Fahrbahn. Die südliche Fahrbahn wird aufgelassen. Zur Grünanlage hin entsteht eine Ruhezone mit Bänken. Dies ist möglich, da die großzügigen Anlagen mit Wendekreis für die dort bis 1971 befindlichen Messe nicht mehr erforderlich sind. Entlang der Gleise an der seitlichen Fahrbahn des Berliner Platzes müssen Parkmöglichkeiten entfallen, weil das Gleis etwas weiter von der Wohnbebauung abgerückt wird, da die Feuerwehr im Bestand Probleme geäußert hat. Die Schallschutzsituation für die Anlieger verbessert sich damit unwesentlich. Die Fahrgasse wurde – bedingt durch immer breitere Personenkraftwagen – im Laufe der Zeit immer enger.

   Durch die Änderung der Straßengeometrie ist es von Vorteil, zukünftig die Einbahnrichtung in der Deumentenstraße und in der Fenitzerstraße zu vertauschen. Die Verkehrsführung wird - vor allem von der Bayreuther Straße kommend - logischer. Die Erreichbarkeit des Gebiets insgesamt ändert sich nicht.

Abwägungen im Planungsprozess

1. Nachdem am stark belasteten Knoten Bayreuther Straße / Pirckheimerstraße Fahrspuren entfallen, wurde eine detaillierte signaltechnische Betrachtung durchgeführt.

   In der Pirckheimerstraße erhalten die Ströme nach links und nach rechts eine eindeutig zugeordnete Spur. Dadurch kann der stärkere Rechtsabbieger durch ein Zusatzsignal eine zweite Freigabephase erhalten. Diese entlastet den Querschnitt Pirckheimerstraße hinsichtlich der Staulänge. Diese Lösung ist verkehrlich besser als die aktuelle Mischspur-Variante. Die (illegalen) Parker im Zulauf von Westen werden baulich verhindert werden müssen.

   Die Grünzeit für den stadteinwärtigen Kraftfahrzeugverkehr kann tendenziell zulasten des stadtauswärtigen Linksabbiegers verlängert werden, da dieser noch Reserven hat.
   Die Signalsteuerung wird komplett überarbeitet und mit einer Verkehrsabhängigkeit für die Straßenbahn ergänzt.

   Die Verwaltung wird, um die Funktionsfähigkeit des einspurigen Knotens Pirckheimerstraße / Bayreuther Straße nach Süden sicherzustellen, die signaltechnische Konzeption im Netz/Zulauf (Bierweg, Schafhofstraße, Ring) nachjustieren, so dass von Norden her keine rechnerischen Überlastungen mehr auftreten. Mit der Anpassung der verkehrsabhängigen Steuerung kann die Leistungsfähigkeit des Knotens auch einspurig gewährleistet werden.

   Grundsätzlich ist anzumerken, dass sich die Verringerung der Leistungsfähigkeit an diesem einzelnen Knoten und in der rechnerisch nachgewiesenen Größenordnung in einigen Wochen nach der Änderung im Netz verdrücken und das Verkehrsaufkommen damit vor Ort leicht rückgängig ist. Das gute Angebot für Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr (Straßenbahn und U-Bahn) bewirkt auch Umsteiger, so dass der Kfz-Verkehr insgesamt reduziert wird. In der Summe verändert sich die Reisezeit für Pendler zwischen Stadtgrenze und Rathenauplatz mit dem Kfz um ca. 100 Sekunden (ein Umlauf). Dem gegenüber stehen auf einzelnen Relationen deutliche Reisezeitgewinne für ÖPNV Nutzende durch neue Direktverbindungen sowie eine Erhöhung des Komfort und der Sicherheit für Radfahrende.

2. Untersuchung von Varianten

   a) Zwei Fahrstreifen stadteinwärts

   Der Platz reicht im Gesamtverlauf der Straße bei Realisierung von Radverkehrsanlagen nicht mehr aus. Es macht keinen Sinn, Zweistreifigkeit aufrecht zu erhalten, wenn dann an ungünstigen Stellen wieder auf einen Fahrstreifen verflochten werden muss und dadurch Drängeleien und stark schwankende Geschwindigkeiten und unter Umständen sogar längere Räumzeiten im Knoten zu erwarten sind. Eine rechte Mischspur für Geradeaus und Rechts (zur Pirckheimerstraße) ist nicht sinnvoll, weil dann getrennte Freigabezeiten – wie es heute der Fall ist – nicht mehr möglich wären. Damit würde die Leistungsfähigkeit insgesamt sinken.

   b) Linke Spur aus der Pirckheimerstraße als zweite Rechtsabbiegespur erhalten

   Die bessere Lösung ist zukünftig eine reine Rechtsabbiegespur und keine Mischspur. Damit kann die stärker belastete Rechtsabbiegespur zusätzliche Grünzeiten erhalten. Damit können Rückstaus vermieden werden. Zudem wird das Konzept einer Mischspur für Abbieger in zwei unterschiedliche Richtungen vor Ort heute erkennbar nicht verstanden, was die Leistungsfähigkeit des Knotens verringert.

c) Zwei Fahrstreifen stadtauswärts

Sie sind nicht erforderlich, so lange die Linksabbiegespur zur Pirckheimerstraße nicht mehr in die Geradeausspur hineinstaut. Dies ist bei der vorgelegten Lösung gegeben.

d) Zusätzliche Radstreifen für Abbieger

Attraktiv wäre es, wenn z.B. von der Bayreuther Straße zum Radweg am Stadtpark eine direkte Linksabbiegemöglichkeit bestünde. Diese muss jedoch weiterhin indirekt abgewickelt werden, weil der Platz für eine andere Lösung nicht ausreicht.

e) Bordsteinradwege statt Radstreifen

Bezüglich der Vorbeifahrt an Parkern sind Bordsteinradwege hier von Nachteil. Stadtauswärts könnten die Bäume in der Bayreuther Straße 30+32, die das Straßenbild aufwerten, nicht gehalten werden. Stadteinwärts wäre eine Führung im Seitenbereich und dann über die Dreiecksinsel erforderlich. Damit müssten von den Radfahrern drei Signalquerschnitte und von den Kraftfahrern nur ein Signalquerschnitt passiert werden. Dass dies für den Radverkehr nicht von Vorteil ist, liegt auf der Hand: Zu viele signaltechnische Abhängigkeiten mindern Komfort und Leistung am Knoten. Im Detail:

- Sollten der Radfahrer gemeinsam mit dem Fußgänger die Pirckheimerstraße queren, ist eine neue Phase im Umlauf erforderlich. Dies reduziert die Grünphasen für alle Verkehrsteilnehmer. Für den Radverkehr würde sich die Grünzeit gegenüber dem vorgelegten Plan deutlich reduzieren.

- Richtig ist, dass die Leistungsfähigkeit an den LSA entschieden wird und grundsätzlich zwei Spuren für den Kfz-Verkehr die Leistungsfähigkeit verdoppelt. Dies gilt aber nicht für den Fall, dass die Verziehung auf eine Spur noch im Knoten stattfindet. Dann entsteht so viel Unruhe und Unstetigkeit, dass die Leistungsfähigkeit rapide sinkt.

- An der Einmündung der Pirckheimerstraße in die Bayreuther Straße muss sich der Radverkehr in die Geradeausfahrspur einfädeln können, d.h. er braucht ein zusätzliches Signal, das gleichzeitig wieder den Kfz-Verkehr aufhält. Auch das kostet Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr. Man kann den Radverkehr zwar parallel mit der Tram bringen, aber die fordert ihre Phase nur alle 5 Minuten an.

- Weiter nördlich quert der Fußgänger zur U-Bahn-Station – auch hier ist eine komplexe Steuerung in die gesamte Signalisierung hinterlegt. Der Radverkehr würde hier einen zusätzlichen „feindlichen“ Verkehrsstrom, darstellen und zu einer deutlichen Verschlechterung des Verkehrsablaufes – evtl. sogar in der Gegenrichtung - führen.

<u>Abstimmung</u>

Die Planung wurde mit den „zuständigen“ Bürgervereinen N-Nord e.V. und N-Wöhrd e.V. besprochen. Grundsätzlich begrüßen und unterstützen beide Bürgervereine – bei gewissen Bedenken hinsichtlich der Details – sowohl die Planungen für den Lückenschluss des Radweges zwischen Virchowstraße und Rathenauplatz wie auch den Ausbau der Infrastruktur für die Straßenbahn.

Die Bürgervereine wünschen sich beidseitig mehr Kurzzeitparkplätze. Ansonsten stehe zu befürchten, dass es dort regelmäßig zu Blockaden des Radweges durch Abhol- und Lieferverkehr kommen werde. Weitere Parkplätze stehen allerdings dem Mobilitätsbeschluss

(Längsparker an Hauptverkehrsstraßen vermeiden) sowie grundsätzlichen Sicherheitsüberlegungen („dooring“) entgegen.

Verfahren

Für die Realisierung des Vorhabens ist neben der erforderlichen Finanzierung von Gleis- und Straßenbau die Untersuchung der Entwässerung nach dem Wasserhaushaltsgesetz erforderlich gewesen. Die erforderlichen Probebohrungen werden derzeit durchgeführt.

Bei der Regierung von Mittelfranken wurde ein so genanntes Negativattestat zur Vermeidung eines zeitintensiven Planfeststellungsverfahrens beantragt und positiv begutachtet. Durch das Rasengleis und einen verbesserten Gleisbau an Teilstücken im Straßenplanum werden Lärmemissionen verringert. An einigen Stellen der Bayreuther- und Pirckheimerstraße werden die Lärmwerte durch die veränderte Gleislage um maximal 0,3 dB erhöht. Die betroffenen Anlieger erhalten die Möglichkeit, Schallschutzfenster nachzurüsten und finanziert zu bekommen.

Vor Beginn der Maßnahme werden Kanalbauarbeiten und weitere Spartenverlegungen erforderlich. Mit diesen kann bereits 2022 vorab begonnen werden. Eine Umsetzung der Maßnahme wäre dann –Finanzierung vorausgesetzt- ab 2023 realistisch.

Kosten und Finanzierung

Die Maßnahme ist als Einzelansatz im MIP zu veranschlagen. Hierzu muss sie das BIC-Verfahren durchlaufen. Auf Grundlage der gesicherten Finanzierung können dann Zuwendungen für Straßenbau und Gleisbau beantragt werden.

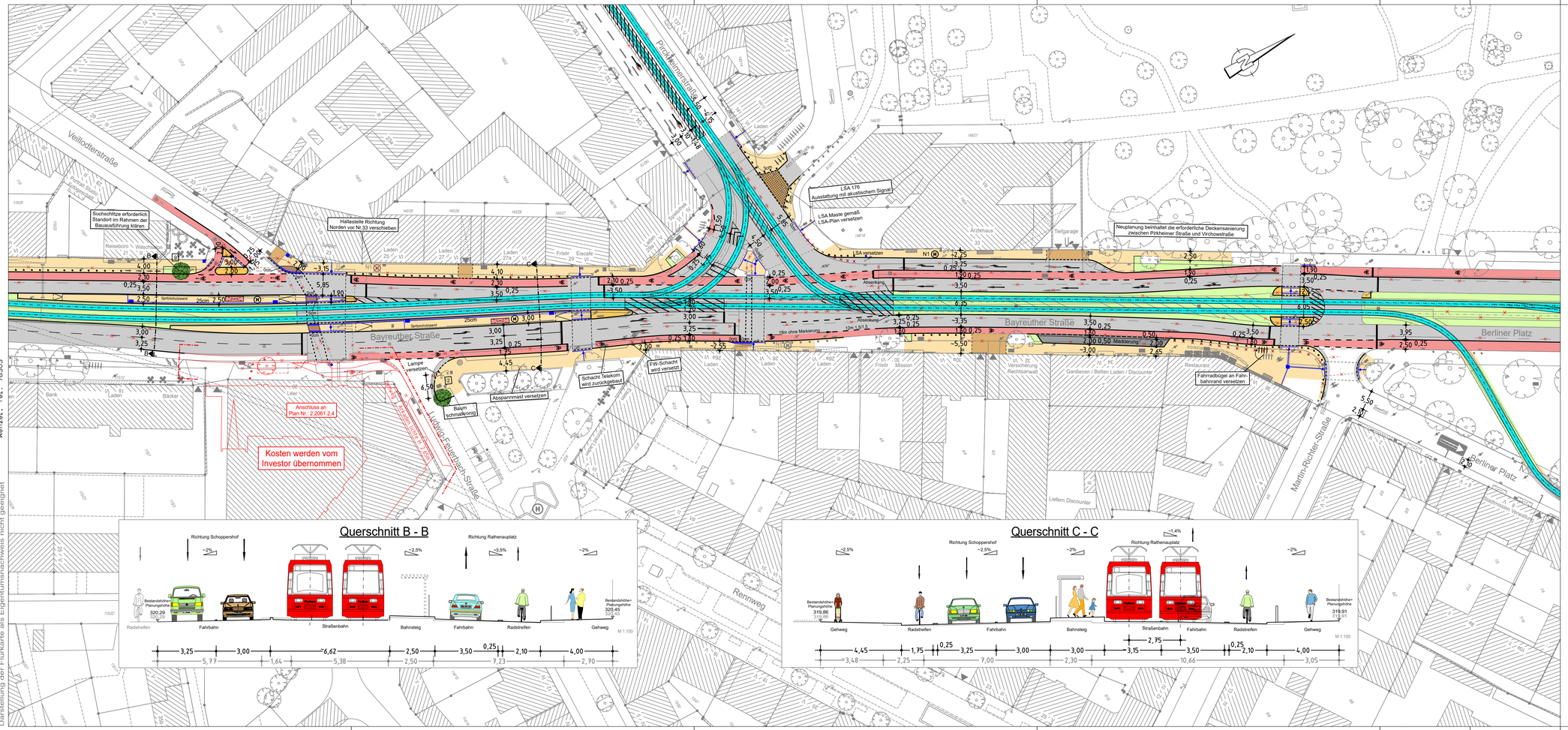
Straße	4.600.000	€
Grün	180.000	€
Beleuchtung	120.000	€
LSA	1.200.000	€
Verkehrssicherung	520.000	€
SUMME	6.620.000	€

Die jährlichen Folgekosten erhöhen sich um ca. 51.000 €.

Die Kosten der VAG für Planung und Bau (Fahrdrahtanlage und Gleisbereich) betragen ca. 13.000.000 €. Die VAG hat Gelder für den Schienenbau im Wirtschaftsplan eingestellt. Eine Zuschussklärung erfolgt zur Zeit. Der Lückenschluss im Radverkehrsnetz wird über den Radverkehrsetat finanziert.

Fazit

Durch die Maßnahme wird eine der bedeutsamen Radweglücken im Stadtgebiet geschlossen und eine zukunftsfähige Lösung für den Straßenbahnverkehr mit ökologisch und stadtgestalterisch attraktiven Rasengleisen realisiert. Die Nachteile für den MIV werden durch eine komplett neu konzipierte Signalisierung minimiert. Der begehrte Beschluss ist ein wichtiger Meilenstein im Sinne des Masterplans nachhaltige Mobilität.



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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: *Geo/1* *Herr Stiegler* Tel.: *231-4416*
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Genehmigung Plankarte als Eigentumsnachweis nicht gegeben

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
- Busch Bepflanzung
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SDR-Regelplan/DIN32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- Aufmerksamkeitsfeld
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SDR
- Fahrradständer
- Pflasterfläche
- Gleisbereich

Bestandsaufnahme

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

Planung im UTM- Koordinatent!
Lage der Gleise GK-Koordinaten
und nur nachträglich in Planung übernommen.
Genaue Trassierung erfolgt durch die VAG

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 05.06.2020
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER


ÄNDERUNGEN — **Lageplan**

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
23.07.20	Wenzel	Haltestellen
02.11.20	Br-Fürbach	Instruktion
26.01.21	Wenzel	Deckensanierung
19.02.21	Br-Fürbach	Breite Gleistrasse
04.03.21	Br-Fürbach	Gleisabstand
14.04.21	Br-Fürbach	Gleislage

M = 1 : 500 — 2.2323.2.1

Bayreuther Straße
Veilldorferstraße
und Straßenbahnschleife

Bayreuther_Str_Pirckh_Str_B_2_40_ohne P V500_1.PLT vom 21.04.21



Zeichenerklärung:

Planung

Symbol	Bedeutung
Hochbord	Fahrbahnfläche
Hochbord abgesenkt	Gehwegfläche
vorh. Baum	Bordsteinradweg rot eingefärbt
gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze	Radstreifen/-furt rot eingefärbt
Einfahrt/Ausfahrt	ÖPNV-Spur
Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)	Parkstandsfläche
erf. Abbruch	sonstige Pflasterfl.
VAG Wartehalle	Grünfläche
Stützmauer	Überfahrt-Gehweg
neue Maststandorte	Straßenumbau nach SÖR
Busch Bepflanzung	Fahrradständer
Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984	Pflasterfläche
Sperrfelder	Gleisbereich
LSA-Maststandort Neu	
Aufmerksamskeitsfeld	

Bestandsaufnahme

Planung im UTM- Koordinaten!
Lage der Gleise GK-Koordinaten
und nur nachträglich in Planung übernommen.
Genaue Trassierung erfolgt durch die VAG

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 05.06.2020
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

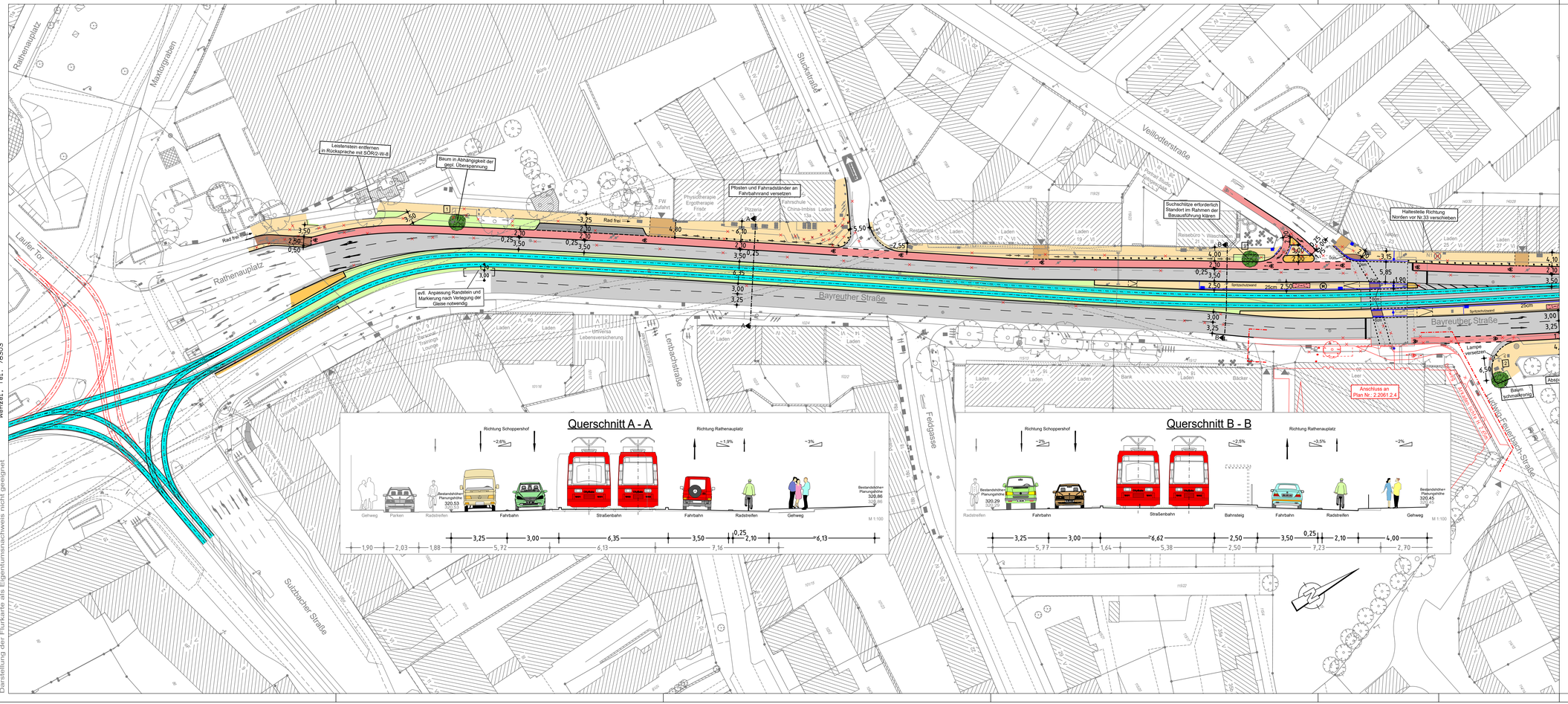
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2323.2.2
02.11.20	Br-Fürbach	Instruktion		
03.12.20	Wenzel	Motorrad		
19.02.21	Br-Fürbach	Breite Gleistrasse		
04.03.21	Br-Fürbach	Gleisabstand		
14.04.21	Br-Fürbach	Gleislage		

Bayreuther Straße

zwischen Straßenbahnschleife und Schoppershofstraße

Bayreuther_Str_Pirckh_Str_B_2_40_ohne P V500_2.PLT vom 21.04.21

CARD/1



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartentage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Busch Bepflanzung
- Blendschutzsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- Aufmerksamkeitsfeld
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SÖR
- Fahrradständer
- Pflasterfläche
- Gleisbereich

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Grenzstein
- Abmarkpunkt
- Vermessungspunkt
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gassäule
- Schild, Wegweiser
- Litfaßsäule
- Brunnen
- Anger
- Lichtschacht
- Haltestelle
- Schilderpfg. Leuchtpfeil
- Gully
- Kanalschacht
- ACO - Rinne
- Eingang
- Einfahrt
- Stiegengiebel
- Fliedrichung
- Zaun
- Mauer
- Stutzmauer
- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Glascontainer
- Altcontainer
- Scheiber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Pegel
- Bohrloch
- Kabelschacht
- Telefonzelle
- Uhr
- Schaltkasten
- Fahrkartenautomat
- Briefkasten
- Autotuer
- Kabelstein

Planung im UTM- Koordinaten!
Lage der Gleise GK-Koordinaten
und nur nachträglich in Planung übernommen.
Genaue Trassierung erfolgt durch die VAG

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/I
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Plangrundlage genehmigt:
Herr Stiegler
Tel: 231-4416

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 22.07.2020
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Wenzel	

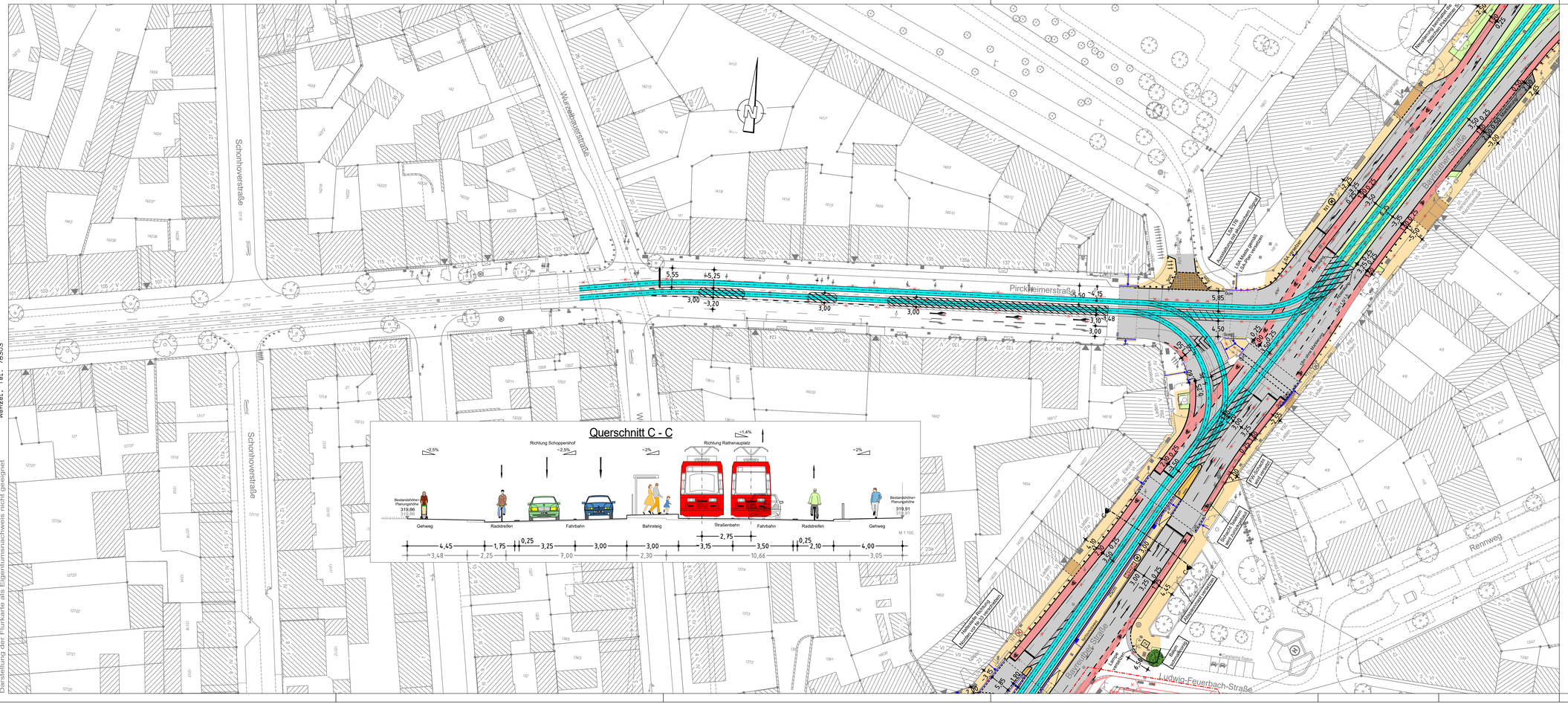
Lageplan

ÄNDERUNGEN			
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 2.2323.2.3
02.11.20	Br-Fürbach	Instruktion	
21.01.21	Dufek	Gehweg Höhe Nr.1	
19.02.21	Br-Fürbach	Breite Gleistrasse	
04.03.21	Br-Fürbach	Gleisabstand	
14.04.21	Br-Fürbach	Gleislage	

Bayreuther Straße
zwischen Rathenauplatz
und Ludwig-Feuerbach-Straße

Bayreuther_Str_Pirckh_Str_B_2_40_ohne P V500_3.PLT vom 21.04.21

CARD/1



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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Her Siegler Tel: 231-4416
Vermessung und Kartierung: GeoV
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Digitalisierung der Flurkarte: Bayerische Vermessungsverwaltung

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartentage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Busch Bepflanzung
- Blendenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- Aufmerksamkeitsfeld
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SÖR
- Fahrradständer
- Pflasterfläche
- Gleisbereich

Bestandsaufnahme

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

Planung im UTM- Koordinaten!
Lage der Gleise GK-Koordinaten
und nur nachträglich in Planung übernommen.
Genaue Trassierung erfolgt durch die VAG

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 02.10.2020
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Wenzel	

ÄNDERUNGEN			Lageplan
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 2.2323.2.4
02.11.20	Br-Fürbach	Instruktion	Pirckheimer Straße
26.01.21	Wenzel	Deckensanierung	zw. Wurzelbauerstraße
19.02.21	Br-Fürbach	Breite Gleistrasse	und Bayreuther Straße
04.03.21	Br-Fürbach	Gleisabstand	
14.04.21	Br-Fürbach	Gleislage	

Bayreuther_Str_Pirckh_Str_B_2_40_ohne P V500_4.PLT vom 21.04.21