

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
22.07.2021

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	3
Tagesordnung -öffentlich-	3
Vorlagendokumente	5
TOP Ö 1 Projekte der Autobahn GmbH des Bundes	5
Bericht Vpl/030/2021	5
TOP Ö 2 Verkehrsanlage Brücken Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal und Hafenstraße über die Südwesttangente	8
Sitzungsvorlage SÖR/045/2021	8
Plan IBI-C_HAS-000-STR-OPL-3-LP-200-J-06-0000-1 SÖR/045/2021	12
TOP Ö 3 Maxbrücke, Projekt Nägeleinsplatz	13
Sitzungsvorlage SÖR/050/2021	13
Straßenplan Maxbrücke SÖR/050/2021	17
TOP Ö 4 Karlsbrücke, Projekt Nägeleinsplatz	18
Sitzungsvorlage SÖR/051/2021	18
Straßenplan Karlsbrücke SÖR/051/2021	22
TOP Ö 5 Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für die Elektromobilität	23
Bericht Vpl/031/2021	23
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.01.2020 Vpl/031/2021	27
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.05.2020 Vpl/031/2021	29
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020 Vpl/031/2021	30
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.12.2020 Vpl/031/2021	31
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/031/2021	32
TOP Ö 6 Einführung einer Bus-Verbindung von der S-Bahn-Haltestelle Eltersdorf über Kleingründlach bis zur Straßenbahn-Endhaltestelle Am Wegfeld	36
Bericht Vpl/033/2021	36
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.03.2021 Vpl/033/2021	40
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.03.2021 Vpl/033/2021	41
TOP Ö 7 Bushaltestelle Höhe Kilianstraße Nr. 104, barrierefreie Ausbau	42
Sitzungsvorlage Vpl/034/2021	42
Straßenplan Kilianstraße, Plan Nr. 2.2167.2.5 Vpl/034/2021	46
TOP Ö 8 Satzungsänderung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn	47
Sitzungsvorlage Vpl/032/2021	47
Satzungsänderungssatzung Nr. 2 Entwurf - 24.03.2021 Vpl/032/2021	51
TOP Ö 9 Ansiedlung von Amazon und Verkehrssituation im Südwesten	52
Bericht Vpl/029/2021	52
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.10.2020 Vpl/029/2021	56
TOP Ö 10 Mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in der Pyraser Straße	57
Sitzungsvorlage Vpl/191/2020	57
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.06.2020 Vpl/191/2020	61
Übersichtsplan Vpl/191/2020	63

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 22.07.2021, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1. **Projekte der Autobahn GmbH des Bundes** Bericht
Vpl/030/2021
Ulrich, Daniel
2. **Verkehrsanlage Brücken Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal
und Hafenstraße über die Südwesttangente** Beschluss
SÖR/045/2021
Vogel, Christian
3. **Maxbrücke, Projekt Nägeleinsplatz** Beschluss
SÖR/050/2021
4. **Karlsbrücke, Projekt Nägeleinsplatz** Beschluss
SÖR/051/2021
5. **Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für die Elektromobilität** Bericht
Vpl/031/2021
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.01.2020
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.05.2020
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.12.2020

Ulrich, Daniel
6. **Einführung einer Bus-Verbindung von der S-Bahn-Haltestelle
Eltersdorf über Kleingründlach bis zur Straßenbahn-
Endhaltestelle Am Wegfeld** Bericht
Vpl/033/2021
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.03.2021

Ulrich, Daniel

- | | | |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 7. | Bushaltestelle Höhe Kilianstraße Nr. 104, barrierefreie Ausbau
Ulrich, Daniel | Beschluss
Vpl/034/2021 |
| 8. | Satzungsänderung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn
Ulrich, Daniel | Beschluss
Vpl/032/2021 |
| 9. | Ansiedlung von Amazon und Verkehrssituation im Südwesten
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.10.2020
Ulrich, Daniel | Bericht
Vpl/029/2021 |
| 10. | Mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in der
Pyraser Straße
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom
09.06.2020
Ulrich, Daniel | Beschluss
Vpl/191/2020 |
| 11. | Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 10.06.2021,
öffentlicher Teil | |



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:
Projekte der Autobahn GmbH des Bundes

Bericht:

Als Folge der Behandlung des TOP 1 im AfV vom 18.03.2021 wird ein Vertreter der Niederlassung Nordbayern der Autobahn GmbH des Bundes die Projekte für die Autobahnen A 3, A 6, A 9 und A 73 im Stadtgebiet Nürnberg und im Umland in der Sitzung des Verkehrsausschusses vorstellen.

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)
-
-
-

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Verkehrsanlage Brücken Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal und Hafenstraße über die Südwesttangente

Anlagen:

Plan IBI-C_HAS-000-STR-OPL-3-LP-200-J-06-0000-1

Sachverhalt (kurz):

Die spannungsrissskorrosionsgefährdeten Brücken Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal (MDK) und Hafenstraße über die Südwesttangente (SWT) müssen erneuert werden. Im Zuge der Planung der neuen Brückenbauwerke ist auch die Verkehrsanlage zu überplanen. Der Grundsatzbeschluss der Vorplanung der Verkehrsanlage erfolgte als TOP 2 im Verkehrsausschuss am 3. Mai 2018.

Im Rahmen der Entwurfsplanung musste die Planung in einigen wesentlichen Punkten modifiziert werden. Insbesondere die Abfahrtsituation an der Südwesttangente von Feucht in Richtung Finkenbrunn sowie in Richtung Hafen musste nach einem Sicherheitsaudit verändert werden.

Die wesentlichen Änderungen zum beschlossenen Plan vom 3. Mai 2018 sind:

1. Für die Fahrtrichtung Finkenbrunn in Richtung Hafen wird die rechte Spur nun als Geradeaus-/Rechtsspur statt als reine Rechtsabbiegespur geführt.
- 2: Es wird eine LSA am Ende der Rampe 1 ergänzt, da der Korbbogen im Auslauf zur Hafenstraße hin gem. Feststellungen des Auditors und den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) nicht ausreichend sicher ist. Aufgrund des Zwangspunktes 110 kV-Mast N-ERGIE ist dies der zulässige Kompromiss. Die Leistungsfähigkeit wurde mittels Simulation nachgewiesen.
- 3: Der Geh-/Radweg am Ende der Rampe 3 quert nun schräg den Fahrbahnbereich.
- 4: Die Abfahrt von der A 73 / Südwesttangente von Feucht kommend in Richtung Finkenbrunn und Hafenstraße erfolgt nun kombiniert. Grund: Die Dichte der Abfahrten wurden vom Auditor als nicht sicher eingestuft. Die Gefährdung wurde durch die Modifikation der Planung entfernt
- 5: Je ein Regenrückhalte- und ein -klärbecken werden für die Entwässerung der Südwesttangente, der neuen Brücken und Teile der Straße Finkenbrunn erforderlich. Eine Zufahrt für ein Spülfahrzeug wurde ergänzt
- 6: Die Geh-/Radwegführung wurde nach hinten Richtung Parkplatz verlegt, da in der bisherigen Lage an der Trompete der Weg zu weit für Fußgänger/Rollstuhlfahrer wäre und zudem die Gefährdung reduziert werden kann.
- 7: Zum AfV-Beschluss am 3. Mai 2018 wurde die Planungsgrenze direkt westlich der Brücke Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal gezogen. Der Plan wurde nun für den Anpassungsbereich bis zum Knoten Hafen-/Rotterdammer-/Donaustraße erweitert.
- 8: Die von Eibach kommende rechte Spur an der Hafenstraße vor dem Knoten Hafen-/Rotterdammer-/Donaustraße wird zukünftig Busspur. Nach dem Knoten wird die Spur zur Bushaltestelle und anschließend vor der Brücke über den Main-Donau-Kanal eingezogen.

Für den gesamten Ausbaubereich Hafensstraße / Finkenbrunn / Südwesttangente inklusive der Ersatzneubauten der Brücken, Stützwände, Entwässerung etc. betragen die Baukosten und die Baunebenkosten insgesamt zirka 121 Mio. Euro. Für den Bereich über dem Main-Donau-Kanal erfolgt eine Kostenteilung mit der Bundesrepublik Deutschland (WSV). Für den Knoten AS Hafen Ost / Hafensstraße / Finkenbrunn / Südwesttangente werden Zuwendungen durch den Freistaat beantragt.

Die Finanzierung erfolgt über den MIP-Ansatz 875.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	120.712.000 €	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	120.712.000 €	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:
 Im aktuellen MIP sind Gesamtkosten von 120.423.000 EUR enthalten.
 Zur MIP Fortschreibung 2022-2025 wurden für die Brücken Hafensstraße Gesamtkosten i.H.V. 120.712.000 EUR angemeldet

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:

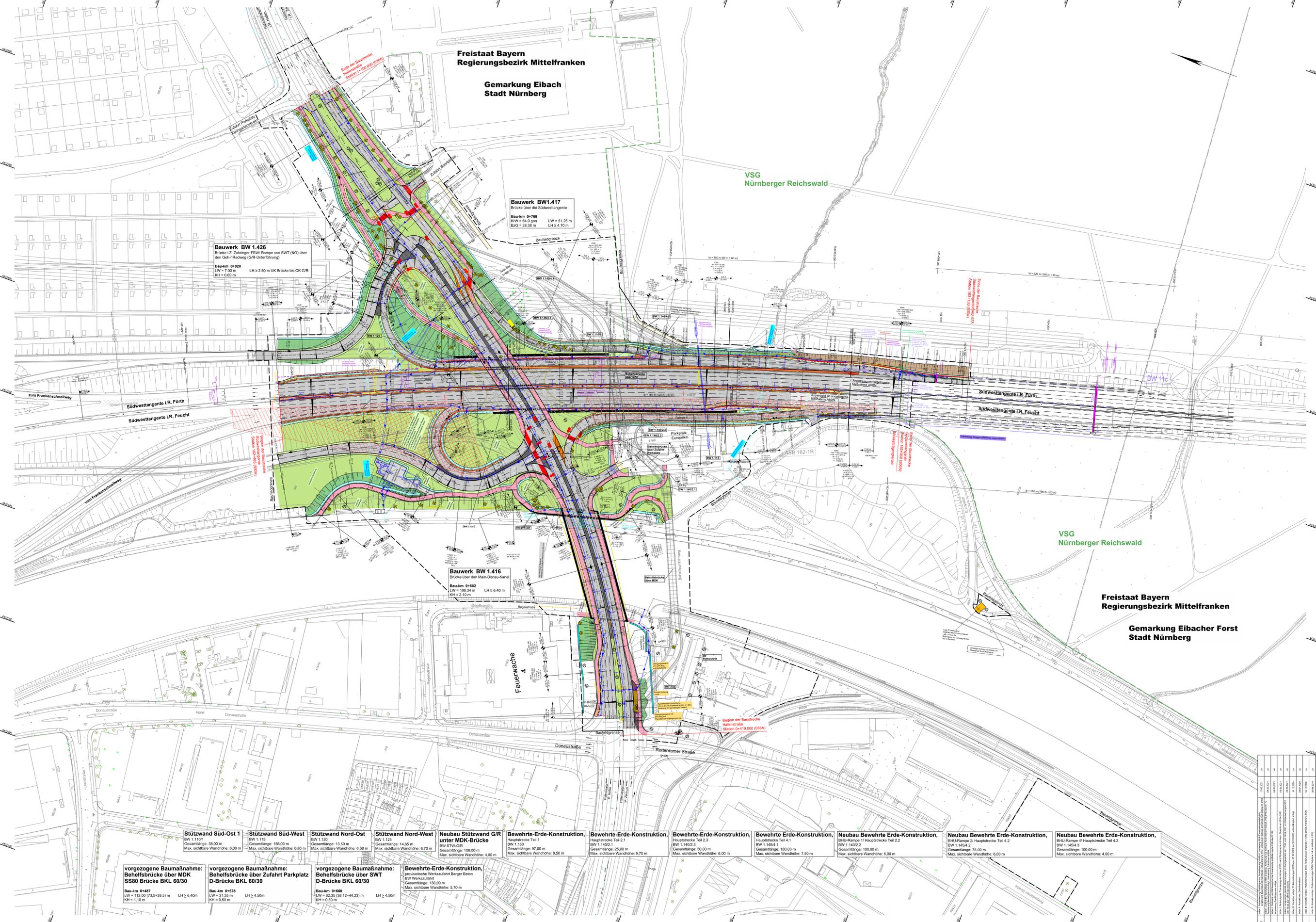
Die Planungen betreffen alle Verkehrsteilnehmer bzw. gesellschaftliche Gruppierungen gleichermaßen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
- Vpl
- StK
-

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Unterlage 5.1/1 (IBI-C_HAS-000-STR-OPL-3-LP-200-J-06-0000-1) vom 17.06.2021 als Ergänzung zum Beschluss Verkehrsausschuss Top 2 vom 03.03.2018 und beauftragt die Verwaltung, die notwendigen Grundstücksgeschäfte durchzuführen. Desweiteren wird die Verwaltung beauftragt, die notwendigen Unterlagen für das wasserrechtliche Verfahren zu erarbeiten sowie Zuwendungen bei der Regierung von Mittelfranken zu beantragen. Die Ausführungsplanung soll erstellt werden.



Zeichenerklärung

Planung	Zeichenerklärung	vorf. Symbole	Hydrant
Einrichtungsplanung	gemeinbar Geh- und Radweg	Trippunkt	Hydrant Oberfl.
Sicherheitsbereich	Sicherheitsbereich (Sicherheitsbereich)	Stationspunkt	Hydrant Unterfl.
Fußgänger	Fußgänger mit Absperrung	Stationspunkt	CaL
Mitfahrspur	Mitfahrspur (pfeifig)	Fahrbahn	Wasserhahn
Randstreifen	Randstreifen	Ampel	Schicht, Lini
Dammböschung	Dammböschung	Verkehrsschild	Wasserschleier
Bänke / Mittelstreifen (unbef.)	Bänke / Mittelstreifen (unbef.)	Betriebszustand, einseitig	Geschieber
Mülle	Mülle	Laubbau, ungegrünt	
Geländemodellierung	Geländemodellierung	Laubbau	
Großrasen / Grünflächen	Großrasen / Grünflächen	Nadelbaum	
Markierung Spezifische	Markierung Spezifische	Nadelbaum	
Stützmauer / Sockelmauer	Stützmauer / Sockelmauer	Laubbau, ungegrünt	
vorf. Gebäude mit Hs-Nr	vorf. Gebäude mit Hs-Nr	Flurstücksgrenze mit Flurstücks-Nr	
Signalstelle Fußgänger- und Radfahrspur	Signalstelle Fußgänger- und Radfahrspur	Gemarkungsgrenze	
Brücke mit Widerlager	Brücke mit Widerlager	Flurstücksgrenze	
		Saatenbereich SWT	
		Basaltstele BS Sportplatz, Prov. Verengung Fährweg	

Bauwerk BW 1.417 Brücke über die Südwesttangente Bau-km 0+768 KW = 64,0 gion LW = 51,25 m KH = 26,38 m LH = 4,70 m	Bauwerk BW 1.426 Brücke I.Z. Zubringer FSW/Rampe von SWT (NO) über den Geh-/Radweg (GR/Unterführung) Bau-km 0+920 LW = 7,00 m LH = 2,50 m UK Brücke bis OK GR KH = 0,60 m	Bauwerk BW 1.416 Brücke über den Main-Donau-Kanal Bau-km 0+582 LW = 100,34 m LH = 6,40 m KH = 2,10 m	Bauwerk BW 1.101 Stützwand Süd-Ost 1 LW = 112,00 (73,5+38,5) m LH = 6,40 m KH = 1,10 m	Bauwerk BW 1.115 Stützwand Süd-West LW = 112,00 (73,5+38,5) m LH = 6,40 m KH = 1,10 m	Bauwerk BW 1.120 Stützwand Nord-Ost LW = 112,00 (73,5+38,5) m LH = 6,40 m KH = 1,10 m	Bauwerk BW 1.125 Stützwand Nord-West LW = 112,00 (73,5+38,5) m LH = 6,40 m KH = 1,10 m	Neubau Stützwand GR unter MDK-Brücke Bau-km 0+768 LW = 62,25 (35,12+44,23) m LH = 4,50 m KH = 0,50 m	Bewehrte-Erde-Konstruktion, Hauptstrecke Teil 1 Bau-km 1+150 Gesamtlänge: 97,00 m Max. sichtbare Wandhöhe: 8,50 m	Bewehrte-Erde-Konstruktion, Hauptstrecke Teil 2.1 Bau-km 1+140/2.1 Gesamtlänge: 25,00 m Max. sichtbare Wandhöhe: 9,70 m	Bewehrte-Erde-Konstruktion, Hauptstrecke Teil 2.3 Bau-km 1+140/2.3 Gesamtlänge: 30,00 m Max. sichtbare Wandhöhe: 6,00 m	Bewehrte-Erde-Konstruktion, Hauptstrecke Teil 4.1 Bau-km 1+145/4.1 Gesamtlänge: 180,00 m Max. sichtbare Wandhöhe: 7,50 m	Neubau Bewehrte-Erde-Konstruktion, BHL-Rampe 1/ Hauptstrecke Teil 2.2 Bau-km 1+140/2.2 Gesamtlänge: 100,00 m Max. sichtbare Wandhöhe: 6,00 m	Neubau Bewehrte-Erde-Konstruktion, BHL-Rampe 2/ Hauptstrecke Teil 4.2 Bau-km 1+145/4.2 Gesamtlänge: 70,00 m Max. sichtbare Wandhöhe: 6,00 m	Neubau Bewehrte-Erde-Konstruktion, BHL-Rampe 4/ Hauptstrecke Teil 4.3 Bau-km 1+145/4.3 Gesamtlänge: 100,00 m Max. sichtbare Wandhöhe: 4,00 m
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

I B I C H A S - O O O S T R O P L - 3 - L P - 2 0 0 - J			
Entwurfsbearbeitung:	INGE IB Hafentstraße	VIT-037	Datum
		bestellt	17.06.2021
		gezeichnet	17.06.2021
		geprüft	
		Projekt:	

VORENTWURF

Stadt Nürnberg
Servicebetrieb Öffentlicher Raum
Hafenbrücken Nürnberg

Unterlage/Blatt-Nr.: 5.1/1
Lageplan HAS + SWT/AT3

Maßstab: 1:1000

Hafenstraße
Verkehrsanlagen

Aufgestellt:
Stadt Nürnberg, den
Servicebetrieb Öffentlicher Raum

IBIC_HAS000-STROPL-3-LP-2000-J-VAR_EP_210117.dwg

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Maxbrücke, Projekt Nägeleinsplatz

Anlagen:

Straßenplan Maxbrücke

Sachverhalt (kurz):

Im Zuge der Umgestaltung des Nägeleinsplatzes mit seiner Umgebung werden für alle Nutzergruppen und Generationen gleichermaßen barrierefrei die Flächen als zentraler Grünraum in der Altstadt entwickelt. Das räumliche Konzept nimmt die in Teilflächen vorhandene Promenadenstruktur entlang der Uferkante auf und entwickelt diese entlang der Uferwand vom Neubau Augustinerhof bis zum Kettensteg als zentrales, durchgängiges Verbindungselement von Ost nach West.

Diese Promenadenstruktur kreuzt an 2 Knotenpunkten Verkehrsflächen, die nun gestalterisch und funktional in die Übergeordnete Wegestruktur eingefügt werden sollen.

Der Verkehrsbereich der Maxstraße als Übergang zwischen dem Nägeleinsplatz und dem Vorfeld Weinstadel wird zwischen dem Brückenkopf der Maxbrücke und dem Maxplatz gespannt. Hier soll der gesamte Straßenraum neugestaltet werden, um die Verbindung der Freiräume entlang des Flusses zu stärken. Auch die Maxbrücke selbst und das historische Gebäude des Weinstadels erfahren so eine angemessene Aufwertung ihres Umfeldes. Durch die Verbreiterung der Gehwege und die Neugestaltung der Grünfläche vor dem Gebäude entsteht ein attraktives Ensemble für die wichtige Querungsstelle im Stadtraum in West-Ost- sowie in Nord-Süd-Richtung. Eine Anhebung der Verkehrsfläche sowie eine einheitliche Oberflächenbearbeitung der Straßen- und Gehwegbereiche mit gesägtem Großsteinpflaster sowie mehreren Sitzmöglichkeiten schaffen einen Bereich, der die Qualität eines Stadtplatzes erhält und zum Verweilen einlädt.

Die Unterbringung der gewünschten Wertstoffcontainer wird künftig unterirdisch erfolgen, um somit das Platzproblem im Gehsteigbereich zu minimieren.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	400.000 €	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	400.000 €	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:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Maxbrücke, SÖR/1-G, Nr. 21A.37.04 vom 14.10.2020.



Legende

- Bearbeitungsgrenze Projekt / Bauabschnitte
- Flurstücksgrenzen
- Gebäude
- Denkmäler
- sonstige Bauwerke

Belagsflächen

- Natursteinpflaster (neu, allseitig geschottert)
- Natursteinpflaster (gebraucht)
- Natursteinpflaster Bestand
- Rasenfugenpflaster
- Betonplatten Kreuzverband
- Betonplatten Reihenverband
- Wassergebundene Wegedecke
- Sandig-erdiges Ufer

Baukonstruktionen

- Einfassung Einzeler
- Granitbordstein
- Betonleiste
- Mauer Naturstein Bestand
- Mauer Naturstein Neu
- Sitzblöcke Naturstein
- Sitzblöcke Betonstein
- Treppen
- Handlauf / Geländer
- Findlinge Naturstein
- Natursteindeckwerk

Ausstattung

- Hockerbank 2x Fundament (L/B/T) 70/20/40
- Sitzauflage
- Lange Bank, Fundament (L/B/T) 70/20/40
- Tisch, 2x Fundament (L/B/T) 30/30/70
- mobile Liegen
- Mastleuchte Abbruch
- Mastleuchte Bestand
- Mastleuchte neu / Versetzt
- Poller
- Abfallbehälter, Fundament (L/B/T) 50/50/40

Sparten

- Strom Bestand
- Telekom
- Vodafone
- Frischwasser Bestand
- Entwässerung Bestand (Kanal)
- Gas Bestand
- Entwässerung neu
- Bewässerung neu

Topographie und Entwässerung

- ◆ 296.05 Höhen Bestand
- ◆ 296.07 Höhen Planung
- 2.5% Gefälle
- Entwässerungsrinne
- ◆ Hof-/Straßenablauf

Vegetation

- Rasenfläche
- Landschaftsrasen
- Freiwachsende Hecke
- Pflanzfläche
- Geophyten
- Baum Bestand (Kronen-/Stammumfang unbekannt)
- Baum Planung
- Baum Fällung
- Sträucher

Bestandsbäume

Kürzel	Art
Cb	Carpinus betulus
Co	Cornus mas
Bp	Betula pendula
Ap	Acer platanoides
As	Acer pseudoplatanus
Ac	Acer campestre
Al	Alnus glutinosa
Am	Amelanchier lamarckii
Ah	Aesculus hippocastanum
Rp	Robinia pseudoacacia
Si	Sorbus intermedia
Sn	Sambucus nigra
Sv	Syringa vulgaris
Ts	Tilia spec.
Tc	Tilia cordata
Ti	Tilia intermedia
Qu	Quercus robur
Qr	Quercus rubra
Ps	Populus spec.
Gb	Ginkgo biloba
Vr	Viburnum rhytidophyllum

Plangrundlage:

- Vermessungsplan 04.05.2020, (Koordinatensystem UTM, Höhensystem System DE_DHHN2016_NH)
- Baumkataster SÖR 20.12.2020
- Sparten nach Angabe N-Ergie, T-COM, Vodafone (nachrichtlich übernommen, können in Lage abweichen)

hackl hofmann Hackl Hofmann Landschaftsarchitekten GmbH
 Marktplatz 18, D-85072 Eichstätt, Tel. 09421 9345-0, Fax -29
 www.hackl-hofmann.de, info@hackl-hofmann.de

MS 14.10.2020
-01 A

Nr.	Datum	Art der Änderung	Bearbeiter	SÖR1-G

Kartengrundlage/Luftbild/Geobasisdaten: © Landesamt für Vermessung und Geoinformation
 Plannummer: 21A 37.04 Objektschlüssel: 413110
 Gemarkung: Nürnberg-Sebald Flurnummer: 147/2, 147/31, 161, 176, 178, 2, 05, 346, 310/4, 222/2, 223, 223/1, 224, 205 im Original

NÜRNBERG

M 1:100

Nägeleinsplatz, Nürnberg
Ausführungsplanung
[500.05 - Grundriss Weinstadel]

bearbeitet	gezeichnet	SÖR1-G/1	SÖR1-G
gez. I.A. Gruber	gez. I.A. Nitschke	gez. I.A. Thea Weber	

Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
 Planung und Bau
 SÖR / 1
 gez. I.A. Weidenhammer

Nürnberg, 14.10.2020

SÖR
 Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Karlsbrücke, Projekt Nägeleinsplatz

Anlagen:

Straßenplan Karlsbrücke

Sachverhalt (kurz):

Im Zuge der Umgestaltung des Nägeleinsplatzes mit seiner Umgebung werden für alle Nutzergruppen und Generationen gleichermaßen barrierefrei die Flächen als zentraler Grünraum in der Altstadt entwickelt. Das räumliche Konzept nimmt die in Teilflächen vorhandene Promenadenstruktur entlang der Uferkante auf und entwickelt diese entlang der Uferwand vom Neubau Augustinerhof bis zum Kettensteg als zentrales, durchgängiges Verbindungselement von Ost nach West.

Diese Promenadenstruktur kreuzt an 2 Knotenpunkten Verkehrsflächen, die nun gestalterisch und funktional in die übergeordnete Planung eingefügt werden sollen.

Östlich vom Weinstadel soll die Promenade - ähnlich wie am Nägeleinsplatz - an die Ufermauer verlegt werden. Dadurch wird eine direkte Verbindung zum Augustinerhof geschaffen. Zur Gliederung der Freiräume mit den neu gestalteten Bereichen am Augustinerhof wird vorgeschlagen, das gewählte Belagsmaterial der Promenade über die Karlstraße hinweg bis zu den angrenzenden Flächen zu ziehen.

Um der Karlstraße einen Bezug zu den Grünflächen zu verleihen, wird eine Baumreihe entlang der westlichen Straßenkante vorgesehen, die die Besucher von Norden kommend in die Grünfläche führt.

Um den Bäumen einen angemessenen Entwicklungsraum zu schaffen wird die Fahrbahn auf 4,75 m verschmälert was die Verkehrsdynamik ein wenig entschleunigt und somit ein angenehmes Umfeld für die Freizeiterholung bietet. Die Oberflächenbearbeitung des Gehwegs, ebenfalls auf der Straßenseite, bietet einen angemessenen Auftakt für den Neubau der Neuapostolische Kirche und passt sich dem neu erstellten Gehweg auf der anderen Straßenseite am Augustinerhof an.

Das verwendete gesägte Großsteinpflaster fügt sich der Idee von einheitlichen Fußgängerflächen der Nürnberger Altstadt und der Barrierefreiheit.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	120.000 €	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	120.000 €	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

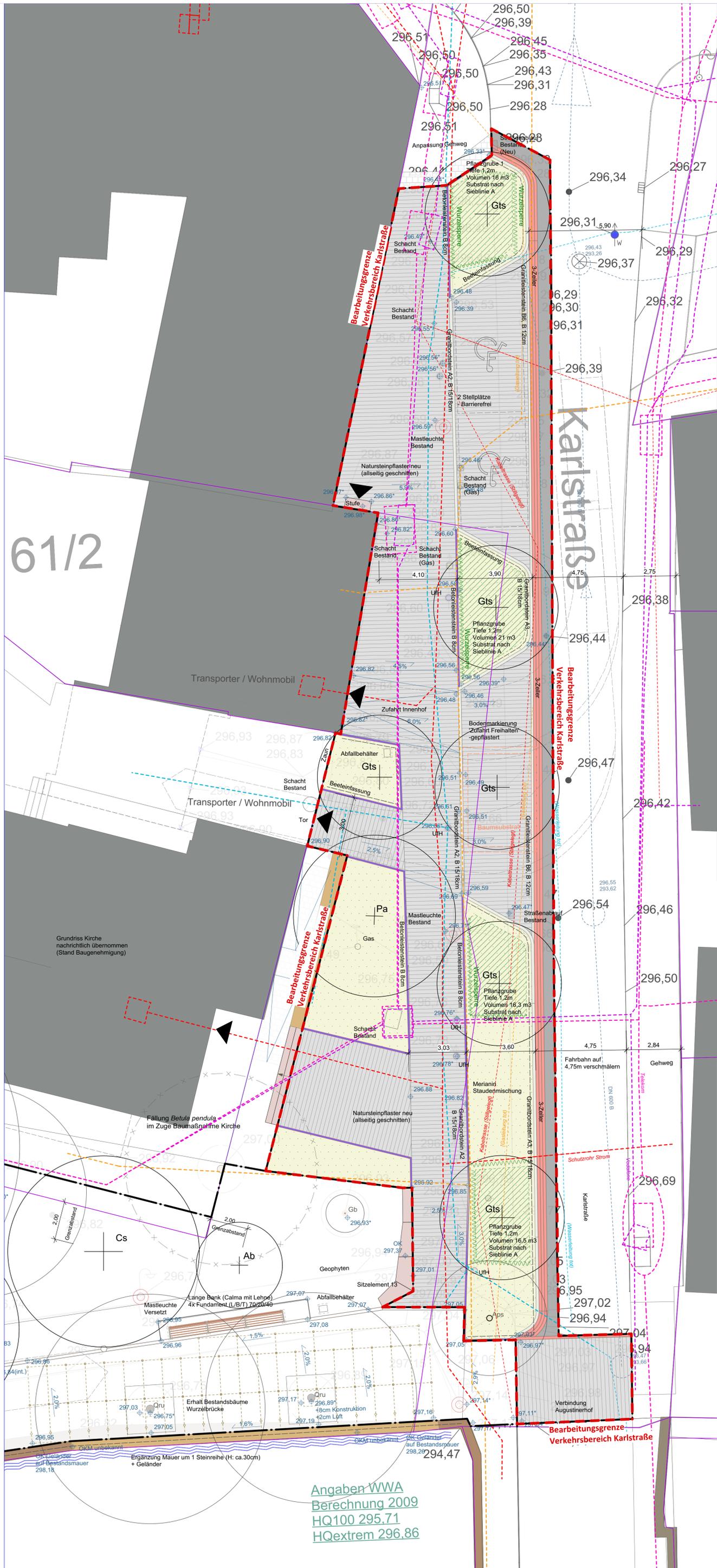
Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Karlsbrücke, SÖR/1, Nr. 21A.32.05 vom 14.10.2020.



Legende

- Bearbeitungsgrenze Projekt / Bauabschnitte
- Flurstücksgrenzen
- Gebäude
- Denkmäler
- sonstige Bauwerke

Belagsflächen

- Natursteinpflaster (neu abgesetzter)
- Natursteinpflaster Bestand
- Rasenfugenpflaster
- Betonplatten Kreuzverband
- Betonplatten Reihenverband
- Wassergebundene Wegedecke
- Sandig-erdiges Ufer

Baukonstruktionen

- Einfassung Einzeler
- Granitbordstein
- Betonleistenstein
- Mauer Naturstein Bestand
- Mauer Naturstein Neu
- Sitzblöcke Naturstein
- Sitzblöcke Betonstein
- Treppen
- Handlauf / Geländer
- Findlinge Naturstein
- Natursteindeckwerk

Ausstattung

- Hockerbank 2x Fundament (L/B/T) 70/20/40
- Sitzauflage
- Lange Bank, Fundament (L/B/T) 70/20/40
- Tisch, 2x Fundament (L/B/T) 30/30/70
- mobile Liegen
- Mastleuchte Abruch
- Mastleuchte Bestand
- Mastleuchte neu / Versetzt
- Poller
- Abfallbehälter, Fundament (L/B/T) 50/50/40

Sparten

- Strom Bestand
- Telekom
- Vodafone
- Frischwasser Bestand
- Entwässerung Bestand (Kanal)
- Gas Bestand
- Entwässerung neu
- Bewässerung neu

Topographie und Entwässerung

- Höhen Bestand
- Höhen Planung
- Gefälle
- Entwässerungsrinne
- Hof-/Straßenablauf

Vegetation

- Rasenfläche
- Landschaftsrasen
- Freiwachsende Hecke
- Pflanzfläche
- Geophyten
- Baum Bestand
- Baum Bestand (Kronen-/Stammumfang unbekannt)
- Baum Bestand
- Baum Planung
- Baum Fällung
- Sträucher

Bestandsbäume

Kürzel	Art
Cb	Carpinus betulus
Cm	Cornus mas
Bp	Betula pendula
Ap	Acer platanoides
Apss	Acer pseudoplatanus
Ac	Acer campestre
Ag	Alnus glutinosa
Al	Amelanchier lamarckii
Ah	Aesculus hippocastanum
Rp	Robinia pseudacacia
Si	Sorbus intermedia
Sn	Sambucus nigra
Sv	Syringa vulgaris
Ts	Tilia spec.
Tc	Tilia cordata
Ti	Tilia intermedia
Qro	Quercus robur
Qrs	Quercus robur
Ps	Populus spec.
Gb	Ginkgo biloba
Vr	Viburnum rhytidophyllum

Plangrundlage:

- Vermessungsplan 04.05.2020, (Koordinatensystem UTM, Höhensystem System DE_DHHN2016_NH)
- Baumkataster SÖR 20.12.2020
- Sparten nach Angabe N-Ergie, T-COM, Vodafone (nachrichtlich übernehmen, können in Lage abweichen)

ACHTUNG! Lage Bestandssparten lediglich nachrichtlich übernommen
Die genaue Lage ist vor Ort zu ermitteln!

ACHTUNG! Baumarten und Kronendurchmesser gem. Baumkataster SÖR
Der genaue Wurzelraum der Bäume vor Ort zu ermitteln!

hackl hofmann ■ Hackl Hofmann Landschaftsarchitekten GmbH
 Marktplatz 18, D-85072 Eichstätt, Tel. 08421 8345-0, Fax -29 14:10:2020
 www.hackl-hofmann.de, info@hackl-hofmann.de -02 A

Nr.	Datum	Art der Änderung	Bearbeiter	SÖR/1-G

Kartengrundlage/Luftbild/Geobasisdaten: © Landesamt für Vermessung und Geoinformation
 Plannummer: 21A.32.05 Objektschlüssel: 413110
 Gemarkung: Nürnberg-Seibald Flurnummer: 147/2, 147/31, 161, 176, 178, 2
 05, 310, 310/4, 222/2, 223, 223/1, 224, 205
 im Original

NÄGELEINPLATZ, NÜRNBERG
Ausführungsplanung
[500.06 - Grundriss Karlsbrücke]

bearbeitet gez. I.A. Gruber Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
 gezeichnet SÖR / 1
 SÖR/1-G/1 gez. I.A. Nitschke
 SÖR/1-G gez. I.A. Thea Weber Nürnberg, 14.10.2020

SÖR
 Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg

Angaben WWA
 Berechnung 2009
 HQ100 295.71
 HQextrem 296.86

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für die Elektromobilität

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.01.2020

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.05.2020

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.12.2020

Anlagen:

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.01.2020

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.05.2020

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.12.2020

Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

In Nürnberg werden, wie bundesweit, immer mehr elektrisch betriebene Fahrzeuge zugelassen. Ein wichtiges Kriterium für die Anschaffung eines solchen Fahrzeugs ist die zuverlässige Verfügbarkeit von Ladesäulen.

Der Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung möchte den Ausbau von öffentlichen sowie privaten Lademöglichkeiten unterstützen. Im Bericht werden die kommunalen Belange im Masterplan zusammengefasst und über die bisherige Ausbaustrategie für öffentliche Ladeinfrastruktur berichtet.

Durch die Novellierung des Wohnungseigentumsgesetzes sowie das neue Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz wird die Schaffung von Lademöglichkeiten auf Privatflächen erleichtert. Private und teilöffentliche Flächen müssen ebenfalls zum Ausbau von Ladeinfrastruktur beitragen.

Zudem wird auf die Frage nach den Auswirkungen der zunehmenden Ladetätigkeiten auf das Stromverteilnetz eingegangen.

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)
 N-ERGIE
 WBG

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
17. JAN. 2020		
/.....Nr.....		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
N-ERGIE	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	X	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Mm

Nürnberg, 17. Januar 2020
Dix

Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für die Elektromobilität

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ist Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und die Zunahme der Elektromobilität. Die Bundesregierung hat das Ziel, dass die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut wird und in Deutschland bis 2030 insgesamt 1 Millionen Ladepunkte zur Verfügung stehen. 50.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte sollen in den nächsten zwei Jahren errichtet werden. Das enthält unter anderem der Masterplan Infrastruktur.

Konkret geht es um gezielte Förderungen, verbesserte gesetzliche Rahmenbedingungen und eine aktive Koordination zwischen Bund, Ländern, Kommunen und Industrie. Dazu enthält der Plan einige wichtige Kernpunkte. Dazu zählen:

- Der Aufbau der Ladeinfrastruktur ist ein wesentlicher Teil der Maßnahmen aus dem im Oktober beschlossenen Klimaschutzprogramm 2030.
- In den nächsten zwei Jahren sollen 50.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet werden. Die Automobilwirtschaft wird bis 2022 15.000 öffentliche Ladepunkte beisteuern.
- Zusätzlich zum beschleunigten Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden 2020 erstmals 50 Millionen Euro für private Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen.
- Um Elektromobilität attraktiver zu machen, werden verstärkt Ladepunkte an Kundenparkplätzen gefördert. Ein Aufruf dazu wird im Frühjahr 2020 starten.

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

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über den Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung und ebenso über die Möglichkeiten der Stadt Nürnberg, über die Förderung weitere öffentliche Ladesäulen in Nürnberg zu errichten.

Der Hochlauf der Elektromobilität verändert die Anforderungen an die Verteilnetze, insbesondere, wenn Spitzen durch gleichzeitiges Laden entstehen. Die Verwaltung

- 2 -

berichtet ebenso, ggf. mit der N-ERGIE, ob das Verteilernetz die anvisierte Zahl der E-Fahrzeuge auch qualitativ hochwertig versorgen kann.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm

Thorsten Brehm
Stv. Fraktionsvorsitzender

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AV

OBERBÜRGERMEISTER		
20. MAI 2020		
.....Nr.		
1 Zur Kte.	2 X z.w.V.	3 Zur Stellungnahme
		4 Antwort vor Absen- dung vorliegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorliegen

König, Prof. Dr., Prof. Dr., Prof. Dr.

Nürnberg, 20. Mai 2020
Antragsteller: Dix

Private Ladeinfrastruktur der E-Mobilität

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Im Mai 2020 wurden in Bundesrat und Bundestag zwei Gesetze in erster Lesung verhandelt, die für die private Ladeinfrastruktur der E-Mobilität von großer Bedeutung sind. Das „Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz“ (WE-MoG) schafft einen neuen Anspruch von Wohnungseigentümer*innen und Mieter*innen, auf eigene Kosten eine Lademöglichkeit einrichten zu können.

Bisher war ein einstimmiger Beschluss der Eigentümergemeinschaft notwendig. Der Einbau von Ladepunkten scheiterte in der Praxis daher oft am Veto einiger oder weniger Parteien bzw. des Vermieters. Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) setzt Vorgaben aus der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie in nationales Recht um. Neue Gebäude müssen nun unter bestimmten Bedingungen eine Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität bereitstellen.

Die SPD Fraktion begrüßt, dass mit diesen Gesetzen die private Ladeinfrastruktur vorangebracht wird. Bei der konkreten Ausgestaltung im weiteren Verfahren muss darauf geachtet werden, so viele Hürden wie möglich abzubauen. Ein großer Anteil der Ladevorgänge wird künftig entweder zu Hause oder am Arbeitsplatz stattfinden. Die private Ladeinfrastruktur stellt daher einen wichtigen Baustein für den Erfolg der Elektromobilität dar.

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

Antrag:

Im Rahmen dieser beschlossenen Gesetze sollen künftig private Ladeinfrastrukturen leichter ermöglicht werden. Die Verwaltung berichtet über die beschlossenen Gesetze zur Ladeinfrastruktur der Bundesregierung und ebenso über die Möglichkeiten der Stadt Nürnberg, weitere öffentliche Ladesäulen in Nürnberg zu errichten.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Harald Dix
Antragsteller



SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg



Nürnberg, 27. November 2020
Antragsteller: Dix

Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für die Elektromobilität

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ist Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und die Zunahme der Elektromobilität. Die Bundesregierung hat das Ziel, dass die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut wird und in Deutschland bis 2030 insgesamt 1 Millionen Ladepunkte zur Verfügung stehen.

Ebenso wurden in Bundesrat und Bundestag zwei Gesetze beraten, die für die private Ladeinfrastruktur der E-Mobilität von großer Bedeutung sind. Das „Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz“ schafft einen neuen Anspruch von Wohnungseigentümer*innen und Mieter*innen, auf eigene Kosten eine Lademöglichkeit einrichten zu können. Ein großer Anteil der Ladevorgänge wird künftig entweder zu Hause oder am Arbeitsplatz stattfinden. Die private Ladeinfrastruktur stellt daher einen wichtigen Baustein für den Erfolg der Elektromobilität dar.

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

Antrag:

- Die Verwaltung berichtet über den Stand der Ladeinfrastruktur in Nürnberg und ebenso über die Möglichkeiten der Stadt Nürnberg, über die Förderung weitere öffentliche Ladesäulen in Nürnberg zu errichten. Dabei ist die Errichtung von Ladeinfrastruktur auch in den äußeren Stadtteilen zu berücksichtigen.
- Die Verwaltung berichtet über die Möglichkeiten, Bürger*innen, Arbeitgeber*innen und weitere Betreiber*innen von Ladeinfrastrukturen im Rahmen des Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetzes zu beraten und die N-ERGIE als Unterstützer einzubeziehen.
- Die Verwaltung berichtet darüber, ob und in welchem Umfang es die wbg in ihren Parkhäusern den Mieter*innen ermöglicht, Ladestationen nachzurüsten.

Mit freundlichen Grüßen

T. Brehm
Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Harald Dix
Harald Dix
Stadtrat

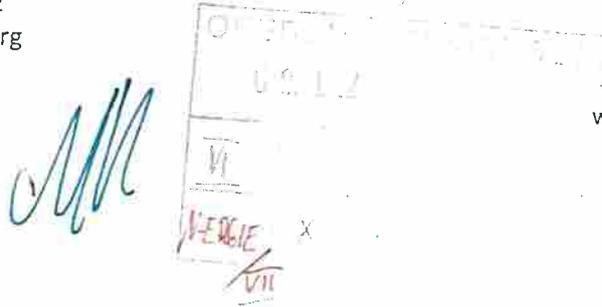


Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg



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

07.12.2020
Sender

Elektro-Ladeinfrastruktur in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zuletzt wurde im März 2018 im Verkehrsausschuss über den Bestand und die Planung des Ausbaus der Elektro-Ladeinfrastruktur in Nürnberg berichtet.

Die Verfügbarkeit und Erreichbarkeit einer Lademöglichkeit ist für die meisten an Elektromobilität interessierten Autofahrer das wichtigste Kriterium neben der Reichweite des Fahrzeugs. Damit stellt die flächendeckende Versorgung mit Ladesäulen einen wesentlichen Faktor in der Kaufentscheidung für ein Elektrofahrzeug dar.

Neben der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist dabei auch die Verfügbarkeit von Ladesäulen im halböffentlichen Raum (Supermarktparkplätze, Parkhäuser etc.) von Bedeutung.

Der Anteil von verbrennungsfrei angetrieben Fahrzeugen hat entscheidenden Einfluss auf die künftige Erreichung unserer Klimaziele. Der Umstieg auf Elektromobilität muss daher so attraktiv wie möglich gestaltet werden. Neben Förderprogrammen (z.B. durch den Bund) für die Anschaffung der Fahrzeuge an sich, ist der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur sicher größter Hebel in der Schaffung von attraktiven Voraussetzungen.

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

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über den aktuellen Ausbaustand von Elektroladesäulen im öffentlichen und halböffentlichen Raum sowie im privatwirtschaftlichen Bereich (z.B. Firmenparkplätze). Die Planungen für den weiteren Ausbau in den kommenden Jahren wird dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Kriegelstein
Andreas Kriegelstein
Fraktionsvorsitzender

Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität

Bericht

Der Verwaltung liegen zahlreiche Anträge der SPD und CSU Stadtratsfraktionen zum derzeitigen Ausbaustand der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in Nürnberg vor.

1. Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Flächen

Der Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung

Der Masterplan Ladeinfrastruktur nennt Maßnahmen, mit denen der Ausbau der Ladeinfrastruktur unterstützt werden kann. Zunächst soll insbesondere im öffentlichen Raum ein überproportionales Angebot an Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden. Langfristig ist der Großteil der Ladevorgänge jedoch auf privaten Flächen vorgesehen – bis auf Standorte, die dauerhaft keinen wirtschaftlichen Betrieb versprechen. Der öffentliche Raum kann nur einen ergänzenden Baustein zur flächendeckenden Versorgung mit Ladeinfrastruktur beitragen.

Kommunen sollen weitere Maßnahme zur Förderung der Elektromobilität überprüfen. Einige der Vorschläge sind derzeit nicht praktikabel, wie beispielsweise die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur auf städtischen Liegenschaften nachts für Anwohnende ohne eigenen Parkplatz, oder entziehen sich der städtischen Handlungsoptionen, wie die Nutzung von Lademöglichkeiten auf Kundenparkplätzen außerhalb der Öffnungszeiten. Obwohl die Bundesregierung die Unterstützung der Kommunen im Ausbau der Ladeinfrastruktur einfordert, sind die Kommunen auf die Zuarbeit von Bund und Ländern angewiesen, beispielsweise bei der Finanzierung, den Bußgeldsätzen sowie den personellen Kapazitäten bei der Polizei für eine effektive Kontrolle des Parkverhaltens an öffentlichen E-Ladesäulen.

Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge

Im öffentlichen Raum in Nürnberg sind derzeit rund 45 Ladesäulen (mit je 2 Ladepunkten) in Betrieb. Von diesen sind vier Ladepunkte an Mobilpunkten exklusiv für elektrische Carsharing-Fahrzeuge reserviert, die restlichen 86 Ladepunkte stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Hinzu kommen öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten auf Privatflächen in unbekannter Anzahl.

Ende 2020 waren in Nürnberg 1.826 rein elektrisch betriebene Fahrzeuge zugelassen. Die Zulassungszahlen steigen sukzessive und dynamisch an. So waren Ende 2013 erst 131 rein elektrisch betriebene Fahrzeuge zugelassen, 2017 493 und 2019 bereits 1.017 Fahrzeuge. Hinzu kommen Plug-In-Hybride. Allerdings sind viele E- oder Hybridfahrzeuge nicht auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen, sondern werden regelmäßig auf Privatstellplätzen oder dem Firmengelände geladen. Häufig werden die öffentlichen Ladesäulen auch von Personen von außerhalb Nürnbergs genutzt. Somit kann die Entwicklung der Zulassungszahlen nur als Indiz für die Nachfrage öffentlicher Ladeinfrastruktur in Nürnberg dienen.

Die Stadt Nürnberg kooperiert mit der N-ERGIE bezüglich des Aufbaus von Ladesäulen im öffentlichen Raum. Die Kosten für Errichtung, Betrieb und Unterhalt trägt die N-ERGIE, während die Stadt Nürnberg der N-ERGIE bei den Sondernutzungsgebühren entgegenkommt. Vorrangig nutzt die N-ERGIE derzeit das Förderprogramm des Freistaats Bayern. Bis Ende des Jahres sollen zu den bestehenden 45 Ladesäulen rund weitere 28 Ladesäulen mit 56 Ladepunkten hinzukommen. Hierunter sind erstmalig auch Standorte in den Stadtteilzentren der Außenbezirke.

Einige Ladesäulen in der Altstadt sowie engeren Innenstadt sind gut ausgelastet, während an anderen Standorten noch viel Kapazität besteht. In enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit der N-ERGIE beobachtet die Verwaltung daher die Entwicklung der Nachfrage, um die Ausbaustrategie hinsichtlich Anzahl und räumlicher Verteilung anzupassen. Bislang liegt die Ausbaugeschwindigkeit etwas über dem Anstieg in der Nachfrage nach Ladeinfrastruktur, sodass auch eine zunehmende Dynamik in den Fahrzeugzulassungen batterieelektrischer Pkw auffangbar ist.

Rechnet man das bundespolitische Ziel von 50.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten in ganz Deutschland aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur auf die Einwohnerzahl Nürnbergs herunter, ergibt sich ein Zielwert von rd. 170 öffentlich zugänglichen Ladepunkten pro Jahr. Somit liegt die Vorstellung des Bundes deutlich über der derzeitigen Ausbaugeschwindigkeit und dem Erfordernis (reale Nachfrage) im Stadtgebiet. Bei den letzten Begehungen möglicher Standorte zeigte sich bereits, dass nur noch begrenzt geeignete Flächen vorhanden sind, die sich von den räumlichen Gegebenheiten sowie der umgebenden Bau- und Nutzungsstruktur für die Errichtung von Ladesäulen eignen. In reinen Wohngebieten mit zahlreichen privaten Parkplätzen besteht keine Notwendigkeit für öffentliche Ladeinfrastruktur, insbesondere, da die Schaffung privater Lademöglichkeiten zunehmend vereinfacht oder –wie in den Regelungen des GEIG- gesetzlich gefordert wird. Eine Ausbaugeschwindigkeit entsprechend der Vorstellungen des Bundes ist auch aufgrund der dafür notwendigen personellen Ressourcen bei Stadt und N-ERGIE und des Aufwandes der baulichen Herstellung nicht realisierbar und wohl auch nicht zwingend.

In der Entscheidung, in welcher Intensität Ladesäulen im öffentlichen Raum errichtet werden sollen, müssen komplexe Aspekte berücksichtigt werden. Darüber hinaus entwickelt sich die Lade- und Fahrzeugtechnik derzeit so schnell fort, sodass die Ladesäulen im öffentlichen Raum –von Ausnahmen abgesehen- bald überflüssig sein könnten. Das schnelle Laden an Tankstellen wird ebenso weiterentwickelt wie die Möglichkeiten eines Batterietausches. Daher ist eine übereilte, überproportionale Herstellung öffentlicher Ladeinfrastruktur kritisch zu bewerten.

Um einerseits eine flächendeckende Grundversorgung insbesondere für Reisende zu gewährleisten und andererseits aber eine Bereitstellung dauerhaft über Bedarf zu verhindern, wird von der Verwaltung daher auf kurz- bis mittelfristige Sicht die Beibehaltung der bisherigen Ausbautintensität angestrebt. Bestärkt wird dieses Vorgehen durch den sehr hohen Anspruch aus dem GEIG, der in privaten Flächen im großen Stil zu Ladeinfrastruktur führen wird.

2. Ladeinfrastruktur auf Privatflächen

Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG)

Mit Beschluss zur Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG) hin zum Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WE-MoG) traten ab dem 01.12.2020 zahlreiche neue Regelungen im Wohnungseigentumsrecht in Kraft. Zukünftig kann jeder Wohnungseigentümer „angemessene bauliche Veränderungen verlangen, die (...) dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge“ dienen (Vgl. § 20 Abs. 2). Trotz der Gesetzesänderung muss eine Eigentümerversammlung auch weiterhin dem Einbau einer privaten Wallbox zustimmen. Allerdings, so steht es in der Gesetzesbegründung der Regierung, darf eine Eigentümerversammlung „die Baumaßnahmen in der Regel nicht verwehren. Sie darf aber auf die Art der Durchführung der Maßnahme Einfluss nehmen und zum Beispiel beschließen, dass die Gemeinschaft die Baumaßnahme organisiert, damit diese „den Überblick über den baulichen Zustand der Wohnanlage behält“ (Vgl. Gesetzentwurf 2020: 26). Nach § 20 Abs. 1 WEG-E sind zukünftig bauliche Veränderungen mit einer einfachen Mehrheit möglich, ohne dass es auf die Zustimmung aller von einer Maßnahme beeinträchtigten Eigentümer ankommt.

Des Weiteren sieht das Gesetz vor, dass der entsprechende Wohnungseigentümer die entstehenden Kosten zu tragen hat, wenn nur er einen Nutzen davonträgt. Sollten mehrere Wohnungseigentümer davon betroffen sein, kann eine abweichende Verteilung der Kosten und Nutzungen beschlossen werden (Vgl. § 21 Abs. 5). Damit wird ermöglicht, dass zunächst nur solche Eigentümer die Kosten übernehmen, die tatsächlich auch ein Elektrofahrzeug in der Garage laden wollen. Eine entsprechende Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) wird analog zur Gesetzesänderung des WE-MoG vorgenommen. Der § 554 Absatz 1 regelt fortan, dass auch Mieter vom Vermieter bauliche Veränderungen der Mietsachen verlangen können, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen.

Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)

Das GEIG setzt Vorgaben aus der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie in nationales Recht um. Neue Gebäude müssen nun unter bestimmten Bedingungen eine Leitungs- und Ladeinfrastruktur für Elektromobilität bereitstellen. Das Gesetz zielt darauf ab, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen.

In neu zu errichtenden Wohngebäuden mit mehr als 5 Stellplätzen im oder am Gebäude (immer jedoch im Eigentum des Gebäudeeigentümers) ist für alle Stellplätze die Leitungsinfrastruktur für elektrische Ladestationen zu schaffen. Die Stellplätze sind dabei die real vorgesehenen Stellplätze, nicht baurechtlich nötige Stellplätze.

Bei neu zu errichtenden Nichtwohngebäuden mit mehr als 6 Stellplätzen ist für mindestens jeden dritten Stellplatz diese Leitungsinfrastruktur vorzusehen, zusätzlich ist mindestens ein funktionsfähiger Ladepunkt herzustellen.

Diese Regelungen treffen im Falle größerer Renovierungen auch bestehende Wohn- und Nichtwohngebäude mit jeweils mehr als 10 Stellplätzen. Bei Nichtwohngebäuden ist dann jeder fünfte Stellplatz nachzurüsten, bei Wohngebäuden jeder Stellplatz.

Ausnahmen sind unter anderem für Nichtwohngebäude vorgesehen, die sich im Eigentum von kleinen und mittelständischen Unternehmen befinden und überwiegend von ihnen selbst genutzt werden, oder für Bestandsgebäude, wenn die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur 7 Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung überschreiten.

Bis zum 1. Januar 2025 muss jedes Nichtwohngebäude mit mindestens 20 Stellplätzen mit einem Ladepunkt ausgestattet werden und zwar unabhängig davon, ob es neu gebaut oder saniert wird. Diese Regelung wirkt auch für eine erhebliche Zahl städtischer Liegenschaften. vor allem aber fast alle größeren Arbeitgeber und den Handel. Gemeinsame Regelungen für mehrere Gebäude sind dabei möglich („Quartiersansatz“). Der Nachweis der Erfüllung der Pflichten kann zudem auch über zu beauftragende Energieversorger erbracht werden

Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben bei der Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Nürnberg

In den vergangenen Jahren wurden bei Neubauprojekten der WBG die interne Festlegung, 10% der Stellplätze für E-Fahrzeuge vorzusehen, umgesetzt. Dies betrifft 5 Neubauprojekte mit insgesamt 471 Stellplätzen, davon wurden 47 Stellplätze mit Ladevorkehrungen für E-Fahrzeuge ausgestattet. Die Inanspruchnahme ist jedoch sehr gering, gegenwärtig gibt es nur 3 installierte Wallboxen und 2 weitere Anfragen für die Einrichtung einer Wallbox. Darüber hinaus gab es im Altbestand lediglich 3 Anfragen, die eine Nachrüstungsmöglichkeit in Betracht zogen bei insgesamt 18.000 Wohneinheiten. Dies könnte u.a. an der Kostenübernahmepflicht der jeweiligen Nutzer liegen, die deshalb von einer Installation Abstand nehmen.

Es gibt aber auch andere Konzepte, die zum Tragen kommen, wie beispielsweise in Langwasser T. Hier wurden zwei Varianten für Häuser angeboten: Variante 1 beinhaltet die

vollständige Vorrüstung einschließlich Lastmanagement, d.h. die Eigentümer müssen nur noch die Wallboxen anschließen. Bei Variante 2 sind die Leitungen zwar vorgerüstet, jedoch sind Lastmanagement und Wallboxen vom jeweiligen Eigentümer einzurichten. Da bei vollständiger Ausrüstung die Installationskosten in den Kaufpreis eingehen, müssen bei der Variante 1 alle Eigentümer die Kosten tragen unabhängig davon, ob ein E-Fahrzeug genutzt wird oder nicht. Variante 2 hingegen bietet die Möglichkeit, dass die Eigentümer je nach Bedarf nachrüsten können. Die WBG wird abhängig vom Vertriebsergebnis eine Entscheidung für die zukünftige Verfahrensweise treffen.

Mit Inkrafttreten des GEIG gilt für alle neuen Baumaßnahmen der WBG-Gruppe, die Möglichkeit der Nachrüstung aller Stellplätze sicherzustellen. Hierfür werden Vorkehrungen getroffen, die eine Anschlussinstallation einer Wallbox ermöglichen (wie z.B. Wanddurchführungen, Leerrohre, Kabeltrassen und eine Fläche für Geräte- und Messtechnik).

3. Netzkapazitäten und -ausbau

Die SPD-Stadtratsfraktion bittet im Antrag vom 17.01.2020 um eine Einschätzung des Verteilernetzes der N-ERGIE bezüglich der zunehmenden Nachfrage durch Elektrofahrzeuge.

Die Integration der Ladeinfrastruktur in die Verteilnetze stellt für die Netzbetreiber grundsätzlich eine Herausforderung dar. In der beauftragten Studie „Analyse und Bewertung des zukünftigen Einflusses von Elektrofahrzeugen auf das Verteilnetz der N-ERGIE“ standen die Entwicklung von Hochlaufszszenarien von Elektromobilen bis zum Jahr 2050 sowie die sich daraus ergebende Belastung der Nieder- und Mittelspannungsstromnetze im Fokus. Durch die konsequente Umsetzung von nachhaltigen Netzstrukturen und unter Einbeziehung der Flexibilisierung der Angebots- und Nachfrageseite sieht sich die N-ERGIE dieser Herausforderung gewachsen. Bis zum Jahr 2030 kann das Bestandsnetz die Ladeinfrastruktur weitestgehend aufnehmen. Die Netze werden sukzessive auf diese Anforderungen vorbereitet, um auch weiterhin eine Versorgungsqualität auf heutigem hohen Niveau zu gewährleisten.

Folgende Schlussfolgerungen lassen sich hinsichtlich der Verteilnetze festhalten:

- Bis 2030 ergibt sich für die Netze der N-ERGIE ein eher moderater Netzausbaubedarf.
- Anschließend steigt der Bedarf in einigen Gebieten sukzessive an. In Stadtrandgebieten kann durch eine zunehmende Dichte von Wohnbebauung die Elektromobilität zunehmend netzdimensionierend werden.
- Im regionalen Netz sind Synergieeffekte bei der Integration von Erzeugungsanlagen und Elektromobilität zu erwarten.
- „Flexibilität“: Gesteuertes Laden besitzt Potenzial, die bestehenden Netze deutlich effizienter zu nutzen. Hierzu muss der gesetzliche Rahmen geschaffen werden (z.B. über die Ausgestaltung des §14a für „steuerbare Verbrauchseinrichtungen“ in der Niederspannung). (*Der Masterplan Ladeinfrastruktur sieht vor, dass der Rechtsrahmen dementsprechend weiterentwickelt wird und Netzbetreibern und flexibles Management des netzdienlichen Ladens und Lastmanagements ermöglicht wird, sodass lokale Netzabschnitte vor allem im privaten Bereich nicht überlastet werden.*)
- Alternativen zu konventionellem Netzausbau rücken verstärkt in den Fokus, z.B. Spannungsregelungskonzepte, regelbare Transformatoren (rONT), Flexibilitätsoptionen.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Einführung einer Bus-Verbindung von der S-Bahn-Haltestelle Eltersdorf über Kleingründlach bis zur Straßenbahn-Endhaltestelle Am Wegfeld
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.03.2021
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.03.2021**

Anlagen:

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.03.2021
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.03.2021

Bericht:

Der Verwaltung liegen Anträge der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.03.2021 und der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 29.03.2021 vor, in denen darum gebeten wird, die Einführung einer neuen Buslinie von der S-Bahnhaltestelle Eltersdorf, über Kleingründlach zur Endhaltestelle „Am Wegfeld“ zu prüfen. Dies soll im Rahmen der aktuell anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) unter Einbeziehung der Nachbarstadt Erlangen geschehen.

Auch der Vorstadtverein Alt-Gründlach e.V. hat sich gegenüber der Stadt für die Einführung einer Busverbindung von der S-Bahnhaltestelle Eltersdorf über Kleingründlach bis zur Straßenbahnendhaltestelle Am Wegfeld eingesetzt.

Zum momentanen Zeitpunkt gibt es für Kleingründlach keine Busanbindung. Die vormals bestehende Bedarfsverkehrslinie 80 wurde aufgrund der zu geringen Nachfrage Ende 2003 eingestellt. Im 2005 vom Stadtrat beschlossenen und im Jahr 2017 fortgeschriebenen Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Nürnberg ergaben sich für Kleingründlach keine Defizite hinsichtlich des ÖPNV-Angebots. Hintergrund ist, dass der Ortsteil bisher zu wenig Einwohner hatte, um entsprechend der geltenden Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern direkt mit dem ÖPNV angebunden werden zu müssen.

Mit Aufnahme der Arbeit zur zweiten Fortschreibung des NVP steht das Thema der Wiedereinführung einer Busverbindung für Kleingründlach erneut auf der Agenda. Die turnusmäßige Fortschreibung zielt auf eine kontinuierliche Optimierung des Angebots für den ÖPNV der Stadt Nürnberg ab. Mit dem im Stadtrat im Januar diesen Jahren gefassten „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ sind perspektivisch stadtweit Angebotsverbesserungen vorgesehen. Die Verwaltung wird in Abstimmung mit der VAG Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Erschließung entwickeln. Dabei wird auch ein Rufbussystem geprüft.

Die Belange einer Busverbindung im Nürnberger Norden betreffen neben der Stadt Nürnberg auch die Städte Erlangen und Fürth als Aufgabenträgerinnen des allgemeinen ÖPNV. Auch mit ihnen wird sich die Verwaltung der Stadt Nürnberg intensiv abstimmen. Aufgrund der Vielzahl der zu berücksichtigenden Belange und des aufwändigen Abstimmungsprozesses kann eine zeitnahe Perspektive jedoch nicht in Aussicht gestellt werden.

Über Ergebnisse aus der Fortschreibung des NVP bezüglich der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung wird dem Verkehrsausschuss 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:

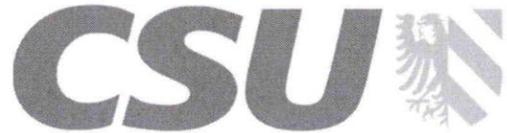
- Nein
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 222

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Telefon: 0911 231 – 2907

Telefax: 0911 231 – 4051

E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

22.03.2021

Frank

AFV

[Handwritten signature]

OBERBÜRGERMEISTER		
23. MRZ. 2021		
/.....Nr.		
<u>VI</u>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	<input checked="" type="checkbox"/>	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Einführung einer Bus-Verbindung von der S-Bahn-Haltestelle „Eltersdorf“ über Kleingründlach bis zur Straßenbahn-Endhaltestelle „Am Wegfeld“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit langer Zeit sehnen sich die Bürgerinnen und Bürger aus Kleingründlach nach einem Anschluss an den Nürnberger ÖPNV. Wie der Vorstadtverein Alt-Gründlach e. V. betont, gibt es seit der Stilllegung des Bahn-Haltepunktes „Großgründlach“ im Jahr 1991 und der Buslinie 80 keine Anbindung dieses Nürnberger Stadtteils an den ÖPNV.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung prüft im Rahmen der aktuell anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes unter Einbeziehung der Nachbarstadt Erlangen die Einführung einer neuen Buslinie von der S-Bahn-Haltestelle „Eltersdorf“, über Kleingründlach zur Endhaltestelle „Am Wegfeld“.

Mit freundlichen Grüßen

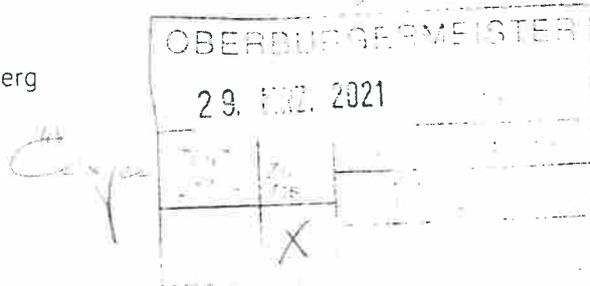
Andreas Krieglstein
Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender



FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
 Marcus König
 Rathaus

90403 Nürnberg



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
 90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 29. März 2021

Bus-Verbindung durch Kleingründlach

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit der Stilllegung des Bahn-Haltepunkts Großgründlach im Jahr 1991 und der Einstellung der Linie 80 gibt es in Kleingründlach keine ÖPNV-Anbindung mehr. Nach wie vor besteht laut Vorstadtverein Alt-Gründlach jedoch die anhaltende Nachfrage nach einer Anbindung zum öffentlichen Nahverkehr.

In einer Stadt wie Nürnberg sollte es den Bewohner*innen aller Stadtteile möglich sein, den ÖPNV zu nutzen, um nicht zwingend auf den MIV angewiesen zu sein.

Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden Antrag:

- Die Verwaltung prüft gemeinsam mit der Stadt Erlangen eine Bus-Verbindung durch Kleingründlach. Eine mögliche Verbindung wäre aktuell vom S-Bahnhof Eltersdorf über Kleingründlach zur Haltestelle „Am Wegfeld“. Alternativ böte sich auch eine Ringverbindung über Tennenlohe, Eltersdorf, Klein- und Großgründlach an.
- Erweist sich die Umsetzung aufgrund eines zu geringen Kosten-Nutzen-Faktors, prüft die Verwaltung darüber hinaus auch Alternativen wie Ruf-Busse oder Anruf-Sammeltaxis.

Mit freundlichen Grüßen

Kai Kufner
 Stadtrat

Achim Mletzko
 Fraktionsvorsitzender



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Bushaltestelle Höhe Kilianstraße Nr. 104, barrierefreie Ausbau

Anlagen:

Straßenplan Kilianstraße, Plan Nr. 2.2167.2.5

Sachverhalt (kurz):

Aktuell fährt der Linienbus der VAG die Bushaltestelle in Höhe der Kilianstraße 104 über eine ca. 2,20 m breite Längsparkbucht an.

Die N-Ergie muss in der Kilianstraße verschiedene Sparten sanieren und dafür im Bereich der heutigen Bus-/ Parkbucht und im Gehweg Aufgrabungen durchführen. Um Synergieeffekte zu nutzen, soll im Rahmen der Wiederherstellung die Bushaltestelle unter Wegfall der Längsparker barrierefrei umgebaut werden. Dabei müssen die zusätzlich anfallenden Kosten die über die Wiederherstellung hinaus gehen, wie der Einbau der Blindenleitplatten und der Randsteine in Höhe von ca. 5.000 € aus dem Budget für barrierefreie Bushaltestellen finanziert werden.

Wie im Verkehrsausschuss am 03.12.2015 beschlossen, wurde bei der Beurteilung der Entscheidung zum Ausbau der Haltestelle der Planungsleitfaden für den barrierefreien Umbau angewendet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	5.000 €	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
5.000€ aus dem MIP-Nr.P5418200000U barrierefreie Bushaltestellen.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

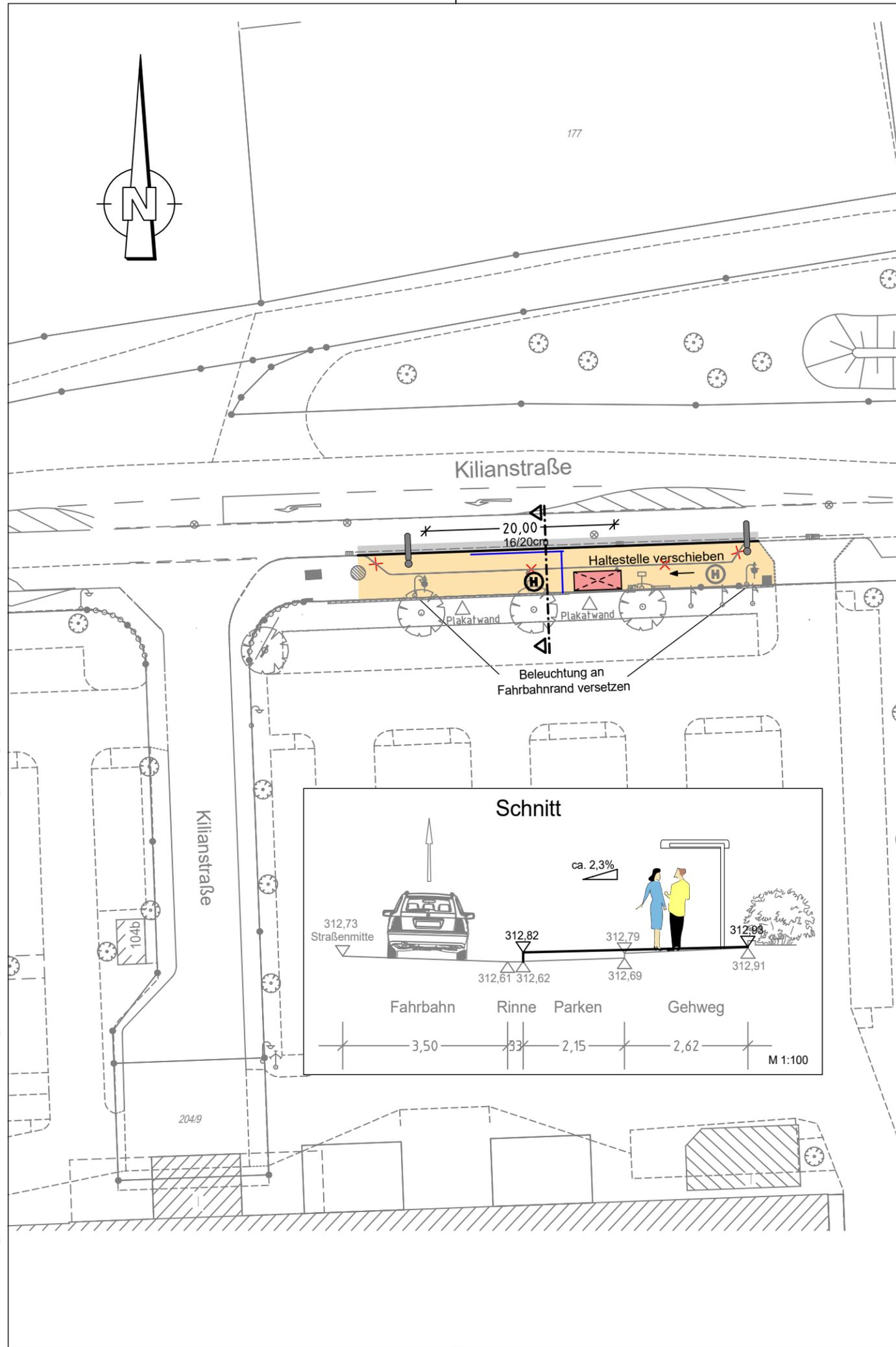
Durch den barrierefreien Ausbau ist die Bushaltestelle auch für mobilitäts-
eingeschränkte Personen besser zu nutzen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle in Höhe der Kilianstraße Nr.104 gemäß Straßenplan Nr. 2.2167.2.5 vom 15.03.2021 mit letzter Änderung vom 02.06.2021.



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
- ▭ Fahrbahnfläche
- ▭ Gehwegfläche

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



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 15.03.2021	
BEARBEITUNG		Dufek (4933)	gez. Jülich AMTSLEITER	
		Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2167.2.5
02.06.21	Br-Fürbach	Instruktionserg.	Kilianstraße Buskap vor Hausnr. 104	

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Satzungsänderung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn

Anlagen:

Satzungsänderungssatzung Nr. 2 Entwurf - 24.03.2021

Sachverhalt (kurz):

Die Verbandsversammlung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (ZV StUB) hat in ihrer Sitzung vom 15.04.2021 beschlossen, die Städte bezüglich einer Ergänzung der Aufgaben des Zweckverbands auf die Verknüpfung der Stadt-Umland-Bahn mit anderen Verkehrsträgern anzuhören. Die Satzung soll um den Passus

„Zu den Aufgaben des Zweckverbands gehört es auch, die Verknüpfung der Stadt-Umland-Bahn mit anderen Verkehrsträgern sicherzustellen, z.B. durch Planung, Bau und Betrieb zusätzlicher Park+Ride-Anlagen“

ergänzt werden.

Gemäß Abstimmungen in der Lenkungsgruppe soll die Planung von Park+Ride-Anlagen, die für die Stadt-Umland-Bahn neu errichtet werden sollen, vom Zweckverband wahrgenommen werden. Konkreter Anlass ist der Wunsch, im Bereich der Stadtgrenzen Nürnberg / Erlangen und Erlangen / Herzogenaurach Park+Ride-Anlagen anzulegen, deren erwartete Wirkung sich mindestens für die beiden angrenzenden Städte, in verminderter Form ggf. auch auf das dritte Verbandsmitglied erstreckt.

Die Lenkungsgruppe kam hierzu überein, dass die Finanzierung dieser Anlagen über den Zweckverband und dessen Kostenteilungsschlüssel fair geregelt sei. Der Zweckverband wird sich jedoch zur Wahrnehmung der Bauherrenaufgaben vsl. Ressourcen der Städte bedienen, die über Geschäftsbesorgungsverträge zu vergüten sind. Entsprechende Ansätze sind ab dem Wirtschaftsplan des kommenden Jahres abzubilden.

Gemäß voran gehender Abstimmung mit der Regierung von Mittelfranken erfordert dies eine Erweiterung der in der Satzung abgebildeten Aufgaben des Zweckverbandes.

Gem. Art 44 Abs. 2 KommZG ist das Einverständnis der betroffenen Verbandsmitglieder Voraussetzung für einen Beschluss über die Übernahme weiterer Aufgaben eines Zweckverbandes. Die endgültige Beschlussfassung über die Änderungssatzung soll in der nächsten Sitzung der Verbandsversammlung erfolgen.

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)
-
-
-

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Nürnberg erklärt sich mit der vorgesehenen Änderung der Satzung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach einverstanden i.S.d. Art. 44 Abs. 2 KommZG.

2. Satzung zur Änderung der Satzung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach

(Stadt-Umlandbahn-Verbandssatzung – ZVStUBS) vom 4. April 2016 (MFrABl., S. 50), zuletzt geändert durch Satzung zur Änderung der Satzung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach vom 05.05.2017 (MFrABl., S. 139)

vom XX.XX.2021

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach erlässt aufgrund von Art. 18 und Art. 40 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KommZG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Juni 1994 (GVBl. S. 555, ber. 1995 S. 98), zuletzt geändert durch § 4 des Gesetzes vom 9. März 2021 (GVBl. S. 74), folgende Satzung:

Art. 1

1. In §4 der Satzung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach wird folgender neuer Absatz 2 eingefügt:

„Zu den Aufgaben des Zweckverbands gehört es auch, die Verknüpfung der Stadt-Umland-Bahn mit anderen Verkehrsträgern sicherzustellen, z.B. durch Planung, Bau und Betrieb zusätzlicher Park+Ride-Anlagen.“

2. Der bisherige Absatz 2 wird zu Absatz 3.

Art. 2

Diese Satzung tritt am Tag nach Bekanntmachung dieser Satzung im Mittelfränkischen Amtsblatt in Kraft.

Erlangen, XX.XX.2021

Marcus König

Verbandsvorsitzender

Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Ansiedlung von Amazon und Verkehrssituation im Südwesten
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.10.2020**

Anlagen:

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.10.2020

Bericht:

In ihrem Antrag vom 21.10.2020 bittet die SPD-Stadtratsfraktion um einen Bericht zur Ansiedlung von Amazon auf dem ehemaligen Grundig-Areal sowie zum Sachstand der Mobilitätsuntersuchung Nürnberg Südost.

Die Stadt Nürnberg hatte keine Möglichkeit, die Baugenehmigung für die Ansiedlung von Amazon auf dem ehemaligen Grundig-Areal zu versagen. Ein Logistikunternehmen ist dort grundsätzlich zulässig und das eingeforderte detaillierte Verkehrsgutachten hat dargelegt, dass die Hauptanfahrts- und -abfahrtszeiten der Messe als wichtigstem Lastpunkt im Netz im Südosten nicht mit den Anlieferungszeiten des Logistikzentrums zusammenfallen. Lediglich bei größeren Veranstaltungen im Umfeld kann es zur Verstärkung der gegenseitigen Behinderungen kommen, die bereits heute bestehen.

Für die vorgesehene Mobilitätsuntersuchung im Nürnberger Südwesten wurden in Abstimmung mit der NürnbergMesse GmbH erste Vorarbeiten geleistet, die seit Beginn der pandemiebedingten Beschränkungen ruhen. Die Arbeiten werden wieder aufgenommen, wenn die Beschränkungen aufgehoben wurden und die weitere Entwicklung bei der Messe und im allgemeinen Verkehrsgeschehen erkennbar ist. Die Koordination liegt bei der Stadt Nürnberg im Bürgermeisteramt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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:

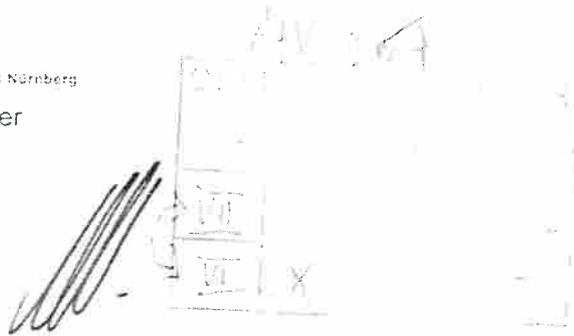
4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

BgA

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg



Nürnberg, 21. Oktober 2020
Antragsteller: Brehm

Ansiedlung von Amazon und Verkehrssituation im Südosten

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Amazon wird sich mit einem Logistikzentrum in Nachbarschaft zu den Grundig-Türmen ansiedeln. Die SPD-Stadtratsfraktion hält diesen Standort für ungeeignet. Er bringt mehr Verkehr in die Stadt - aber wenig an Wertschöpfung. Die Arbeitsplatzdichte pro Quadratmeter ist überschaubar, das Gewerbesteueraufkommen des Amazon-Konzerns ist laut Medienberichten zufolge auch eher überschaubar. Es wäre zielführend, dass auch solche, sich in Privatbesitz befindenden Flächen höherwertiger genutzt werden. Dies gilt insbesondere in Anbetracht der grundsätzlichen Knappheit an freien Gewerbeflächen im Stadtgebiet.

Insgesamt hat die SPD-Stadtratsfraktion schon mit Antrag vom 09. Januar 2017 deutlich gemacht, dass sie ein Gesamtkonzept zur Verkehrsentwicklung und -steuerung im Südosten für notwendig erachtet. Neben der Entwicklung des ehemaligen Südbahnhof-Areals, der geplanten IKEA-Ansiedlung und den Vorhaben rund ums Stadion, sind auch die Ansiedlungen entlang der Beuthener Straße alle mit verkehrlichen Mehrbelastungen verbunden. Diese gilt es ganzheitlich zu betrachten. Die im Verkehrsausschuss vom 11. Mai 2017 zugesagte „Mobilitätsstudie Nürnberger Südosten“ nahm leider nie konkrete Konturen an - zumindest wurde sie im Ausschuss nie wieder thematisiert.

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

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über die Amazon-Ansiedlung und den Sachstand zur angesprochenen Mobilitätsstudie.

Mit freundlichen Grüßen

T. Brehm

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in der Pyraser Straße
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 09.06.2020**

Anlagen:

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.06.2020
Übersichtsplan

Sachverhalt (kurz):

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90 /Die Grünen beantragt mit Schreiben vom 9. Juni 2020, die Pyraser Straße zwischen der Schalkhaußerstraße und der Staufer Straße in einen gemeinsamen Geh- und Radweg umzuwidmen, um damit mehr Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende zu schaffen.

Die Pyraser Straße ist zwischen der Staufer Straße und der Schalkhaußerstraße derzeit eine Einbahnstraße mit Tempo 30-Regelung, die direkt östlich an die Bahngleise anschließt. Auf der östlichen Straßenseite grenzen Gärten von Einfamilienhäusern an. Dieser Abschnitt der Pyraser Straße wird heute bereits überwiegend von Zufußgehenden und Radfahrenden genutzt und hat weder eine Erschließungsfunktion für das Gebiet noch Grundstückszufahrten zu den angrenzenden Gärten. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ist ein sicheres Ausweichen im Begegnungsfall von Fußgänger- oder Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr derzeit nur sehr eingeschränkt möglich. Dafür muss die befestigte Fahrbahn verlassen und in den unbefestigten Randbereich ausgewichen werden. Durch die Umwidmung entstünde eine sichere und attraktive Verbindung für Zufußgehende und Radfahrende aus dem Wohngebiet um die Rennbahnstraße zur Bahnunterführung Gredinger Straße/Schalkhaußerstraße nach Reichelsdorf.

Auf die Anfrage zur Stellungnahme vom November 2020 bei der Arbeitsgemeinschaft der Reichelsdorfer-Mühlhofer Vereine und Organisationen gab es keine Rückmeldung. Deshalb wurden die zwölf Eigentümerinnen und Eigentümer der direkt an die Pyraser angrenzenden Grundstücke angeschrieben und über die geplante Umwidmung des oben genannten Abschnitts in einen Geh- und Radweg informiert sowie um Mitteilung bis zum 23. Juni 2021 gebeten, falls hierzu Einwände oder weiterer Informationsbedarf bestehen. Von den zwölf angeschriebenen Eigentümerinnen und Eigentümern haben sich zwei telefonisch bei Vpl gemeldet. Beide Anrufer möchten auch zukünftig Gartenabfälle über diesen Weg abtransportieren können, was mit einer Zusatzbeschilderung "Zufahrt zu den Grundstücken frei" ermöglicht wird.

Die Verwaltung schlägt deshalb die Umwidmung der Pyraser Straße im Abschnitt zwischen der Schalkhaußerstraße und der Staufer Straße zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg vor. Um den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern trotzdem die Zufahrt bis zum Gartenzugang zu ermöglichen, wird die Zufahrt zu den Grundstücken freigegeben. Die Durchfahrt zur Schalkhaußerstraße wird mit einem Pfosten unterbunden.

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 Maßnahme kommt Fußgängern und Radfahrenden zugute.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Änderung der Pyraser Straße im Abschnitt zwischen der Schalkhaußerstraße und der Staufer Straße zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg. Die Grundstückszufahrt bleibt frei.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Abstufung zu einem Geh-/Radweg zu veranlassen.

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 9. Juni 2020

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
09. JUNI 2020		
/.....Nr.		
<div style="color: red; font-size: 2em; font-weight: bold;">VI</div>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
<div style="color: blue; font-size: 2em; font-weight: bold;">M</div>	<div style="color: blue; font-size: 2em; font-weight: bold;">X</div> z.w.v.	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

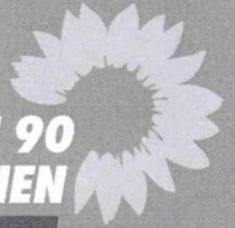
Mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in der Pyraser Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Pyraser Straße ist eine beliebte und viel genutzte Straße bei Radfahrenden, Spaziergänger*innen sowie Hundebesitzer*innen. Da die Straßenbreite eine Begegnung zwischen Auto und anderen Verkehrsteilnehmer*innen eigentlich nicht zulässt, sehen sich Radfahrer*innen und Fußgänger*innen häufig genötigt, sich bei schnell durchfahrenden Kraftfahrzeugen an den dicht bewachsenen Rand zu drängen.

Da alle Grundstücke entlang der Pyraser Straße zwischen der Schalkhauser Straße und der Stauer Straße durch die Rennbahnstraße angebunden sind, erfüllt die Pyraser Straße für diese keine elementare Funktion. Die dahinterliegenden Grundstücke entlang der Pyraser Straße sind auch über die Rennbahnstraße erreichbar. Das Stück zwischen der Schalkhauser Straße und der Stauer Straße dient Autofahrer*innen somit lediglich als Abkürzung, was jedoch viele andere Verkehrsteilnehmer*innen beeinträchtigt.

Dieser Umstand ließe sich durch eine Umwidmung der Rennbahnstraße zwischen Stauer und Schalkhauser Straße in einen gemeinsamen Fuß- und Radweg deutlich verbessern.



alß zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag:**

haltung wird beauftragt, die Pyraser Straße zwischen Schalkhaußer Straße und
straße in einen gemeinsamen Fuß- und Gehweg umzuwidmen und die
rt für KFZ zu unterbinden.

Grüßen

A. Mletzko

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

Verkehrsführung Pyraser Straße

