Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
22.07.2021

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** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/030/2021
1.1	**Widmung Südwesttangente** Ulrich, Daniel Ergänzung der Tagesordnung	Beschluss Vpl/038/2021
1.2	**ÖPNV-Angebot verbessern - Straßenbahntakt verkürzen** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.03.2020** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/035/2021
2.	**Verkehrsanlage Brücken Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal und Hafenstraße über die Südwesttangente** Vogel, Christian	Beschluss SÖR/045/2021
3.	**Maxbrücke, Projekt Nägeleinsplatz**	Beschluss SÖR/050/2021
4.	**Karlsbrücke, Projekt Nägeleinsplatz**	Beschluss SÖR/051/2021
5.	**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**	Bericht Vpl/031/2021

Ulrich, Daniel

6. **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

Bericht
Vpl/033/2021

Ulrich, Daniel

7. **Bushaltestelle Höhe Kilianstraße Nr. 104, barrierefreie Ausbau**

Beschluss
Vpl/034/2021

Ulrich, Daniel

8. **Satzungsänderung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn**

Beschluss
Vpl/032/2021

Ulrich, Daniel

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

Bericht
Vpl/029/2021

Ulrich, Daniel

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

Beschluss
Vpl/191/2020

Ulrich, Daniel

11. **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 10.06.2021, öffentlicher Teil**

Berichtsvorlage
Vpl/030/2021

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)

☐

☐

☐

Beschlussvorlage
Vpl/038/2021

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Widmung Südwesttangen

Anlagen:
Übersichtsplan

Sachverhalt (kurz):

Die Südwesttangente (SWT) als Verbindung vom Autobahnkreuz Nürnberg Hafen in den Landkreis Fürth wurde seinerzeit durch die Städte Nürnberg und Fürth im Zuge des Baus des Rhein-Main-Donau-Kanals autobahngleich errichtet, blieb aber seitdem im Besitz der Städte Nürnberg und Fürth. Die Planung basierte auf einem Routenkonzept, bei dem die SWT als Bundesautobahn BAB 752 konzipiert worden war. Der Übergang der Strecke nach Fertigstellung an den Bund unterblieb jedoch aus unbekannten Gründen. Seitdem tragen Nürnberg und Fürth jeweils die Unterhaltslast für die Strecke. In Nürnberg ist die Strecke aktuell als Privatstraße gewidmet, in Fürth als Gemeindeverbindungstraße.

Spätestens seit 1996 gibt es immer wieder Bemühungen der Städte, die Strecke in die Verantwortung des Bundes zu übergeben. Ein neuer Anlauf wurde 2017 mit der Beauftragung eines externen Gutachtens zur Sicherung der rechtlichen Definitionen unternommen – im Ergebnis kam die Kanzlei Prof. Hösch zur Erkenntnis, dass die SWT eine Bundesfernstraße sei, die entweder als Bundesautobahn oder als anbaufreie Bundesstraße zu widmen sei. In Abwägung aller Themenkreise und in der Logik der Trassierung der BAB 752 kamen die Städte Nürnberg und Fürth im Weiteren überein, die Widmung der SWT zur Autobahn zu begehren. Dies wurde mit Schreiben vom 10.02.2021 durch die Oberbürgermeister König und Dr. Jung bei Bundeminister Scheuer und Ministerpräsident Dr. Söder verankert.

Wesentlicher Vorteil für beide Städte ist die mindestens mittelfristige Abgabe der Unterhaltslasten der Strecke, die eben keine kommunale Straße ist, die vorrangig lokalen Bedürfnissen dienen würde. Nachteil ist, dass die Städte für Bundesautobahnen nicht Verkehrsbehörde sind und dass die Städte in Ihren Planungen Abstände nach den gesetzlichen Regelungen zu Autobahnen einhalten müssen. Diese Abstände werden aber aufgrund der Geschichte der Strecke bereits heute in den relevanten Planungen eingehalten, bei bestehender Bebauung gilt Bestandsschutz. Einschränkungen für Anwohner oder Verkehrsteilnehmer sind nach aktuellem Stand nicht zu erwarten.

Nächster Schritt ist nun ein formales Begehren an das zuständige Fernstraßen-Bundesamt in Leipzig als nachgeordneter Behörde des Bundesverkehrsministeriums, mit dem das Ziel formuliert wird, die SWT in Nürnberg und Fürth gemäß beiliegender Planvorlage zur Bundeautobahn zu widmen.

Vor abschließender Abgabe ist der Stadtrat in Kenntnis der Abgabemodalitäten erneut zu beteiligen.

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)

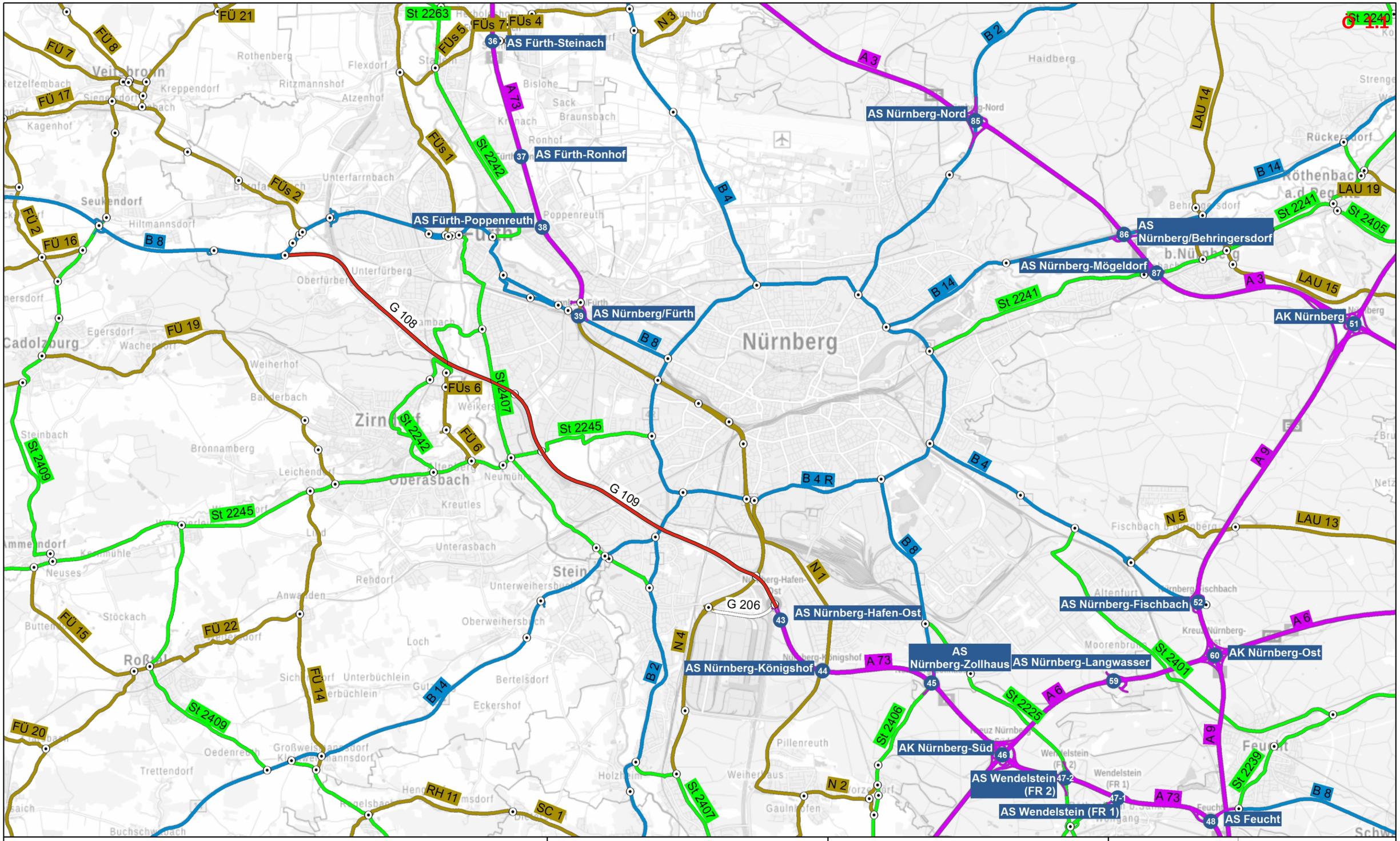
☒ **SÖR**

☒ **Stadt Fürth**

☐

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die nötigen Schritte zu unternehmen für eine angestrebte Umwidmung der Südwesttangente zur Bundeautobahn. Dazu ist eine Abgabe der Strecke an den Bund im Rahmen eines Vertrages erforderlich. Die Verwaltung legt einen ggf. erreichten Vertrag zur Abgabe vor Abschluss dem Ausschuss zum Beschluss vor.



Datenquellen

Geodaten:

Bayerisches Straßeninformationssystem
Intranet: https://baysis.bybn.de
Internet: www.baysis.bayern.de

© Bayerisches Straßeninformationssystem (BAYSIS)
© Bayerische Vermessungsverwaltung

Datenauszug

Variante 1a
Autobahn ohne Änderung im nachgeordneten Netz

Ersteller: Gast
Erstellungsdatum: 20.05.2021

Erstellt für Maßstab 1:75.000

N

0 1 2 3 Kilometer

Beschlussvorlage
Vpl/035/2021

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	22.07.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

ÖPNV-Angebot verbessern - Straßenbahntakt verkürzen
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.03.2020

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.03.2020
Ausführlicher Sachverhalt mit Anlagen
Übersicht relevanter ÖPNV-Beschlüsse seit 2012
Übersichtsplan

Sachverhalt (kurz):

Mit dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ vom 27.01.2021 wurden Leitplanken und erste Einzelmaßnahmen beschlossen, um dem erhöhten Handlungsdruck infolge wachsender Anforderungen an den ÖPNV entgegenzutreten. 2020 wurden dazu bereits Überlegungen zu einer sukzessiven Weiterentwicklung des allgemeinen ÖPNV in Nürnberg auf Basis des bestehenden Nahverkehrsentwicklungsplans Nürnberg 2025+ (NVEP 2025+) angestellt.

Hieraus werden Maßnahmenpakete abgeleitet, um die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Nürnberg bis 2030 zu erreichen. Auf die ausführliche Sachverhaltsdarstellung zum ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 nebst Anlagen wird verwiesen.

Es wird ausdrücklich daraufhingewiesen, dass für die meisten der in der Vorlage genannten Maßnahmen bisher keine Finanzierung existiert.

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:
Einzelmaßnahmen müssen zum BIC/MIP/Haushalt angemeldet werden, die Maßnahmen sind noch nicht durchgängig finanziert.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☐ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☒ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☒ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs kommt allen Bevölkerungsgruppen zu Gute. Er verbssert die Lebensqualität in der Stadt durch Veränderung des modal split.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VAG und SÖR**

☒ **Ref.I/II**

☒ **BgA**

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung auf Basis des Berichts zum ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 als Grundlage für die langfristige Entwicklungsplanung der Stadt Nürnberg, gemeinsam mit der VAG,

1. die Umsetzung des ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030 mit den drei Maßnahmenpaketen und den flankierenden Maßnahmen voranzutreiben.

2. das Maßnahmenpaket 1 mit der Verlängerung der Linie 7 zum Stadtpark sowie die neuen Direktverbindungen mit den Linien 10 und 11 möglichst bis Ende 2023 umzusetzen. Der ÖDLA ist entsprechend anzupassen.

3. für die konkrete Weiterentwicklung der vorgestellten Umsetzungsstufen 2 und 3 Meilensteine zu erarbeiten und dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorzulegen.

4. die zur Umsetzung jeweils erforderlichen Finanzmittel und Personalressourcen kontinuierlich fortzuschreiben, zu präzisieren und für den Haushalt anzumelden sowie die möglichen Förderungen in Anspruch zu nehmen.

5. die begleitende Weiterentwicklung und Kommunikation im Rahmen einer Steuerungsgruppe zu regeln.

6. über die Fortschritte bei der Ausarbeitung und Umsetzung der Maßnahmenpakete und deren Meilensteine dem Verkehrsausschuss regelmäßig zu berichten.

Ö 1.2

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
11. MRZ. 2020
...../.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
VAG | 2 z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 58
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

09.03.2020
Krieglstein

ÖPNV-Angebot verbessern – Straßenbahntakt verkürzen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit dem Bevölkerungswachstum in Nürnberg gilt es auch die Infrastruktur weiter zu verbessern, damit alle Verkehrsmittel gut funktionieren und die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern optimiert werden.

Unser Ziel ist es, Angebote für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Wie Fahrgastumfragen bestätigen, sind den meisten Fahrgästen Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und gute Anschlussverbindungen ebenso wichtig wie die Preisgestaltung.

Bereits heute kommt es in den Stoßzeiten in den Straßenbahnen bzw. U-Bahnen teilweise zu Kapazitätsengpässen. Im Hinblick auf die diversen Maßnahmen, die zur Attraktivitätssteigerungen beitragen sollen, wie beispielsweise das 365 Euro-Ticket und der weitere Ausbau unserer Bus- und Bahnnetzes, ist eine langfristige Kapazitätsplanung und Kapazitätsausweitung erforderlich.

Deshalb ist aus Sicht der CSU-Stadtratsfraktion erforderlich, sich konzeptionell mit der Frage zu beschäftigen, wie zusätzliche Fahrgastzahlen - insbesondere bei unseren Straßenbahnen - aufgefangen werden können.

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

Antrag:

Die Verwaltung erstellt ein Konzept, wie die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste in den Verkehrsmitteln der VAG befördert werden können. Dabei prüft die Verwaltung, die Straßenbahn-Takte auf einzelnen Linien auf 5 Minuten tagsüber und auf 10 Minuten am Abend zu verkürzen.
Die Verwaltung stellt dar, welche Auswirkungen diese Taktverbesserungen auf die erforderlichen Kapazitäten in technischer und personeller Hinsicht haben.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Fraktionsvorsitzender

Ausführlicher Sachverhalt:

1. Anlass und Ziele des ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030

Der ÖPNV ist wesentlicher Bestandteil zur Bewältigung der Herausforderungen, die zunehmende Verkehrsprobleme und Klimaschutzziele an die Gesellschaft stellen. Der ÖPNV ist und bleibt das Rückgrat urbaner Mobilität in Nürnberg. Er ist diskriminierungsfrei allen Bürgern zugänglich und entlastet die Straßen. Wenn die gesellschaftlich gewünschte Verkehrswende gelingen soll, ist es zwingende Voraussetzung den ÖPNV auszubauen und noch leistungsfähiger zu gestalten. Auch im Mobilitätsbeschluss für Nürnberg vom Januar 2021 ist der Ausbau des ÖPNV als tragende Säule der städtischen Mobilität verankert. Die folgende Zusammenfassung und der vorgeschlagene Beschluss sind Grundlage für die gewünschte Weiterentwicklung des ÖPNV und die notwendige Bestellung von Straßenbahnen durch die VAG.

Die coronabedingte „Delle“ im Wachstum (dazu erfolgt ein Bericht im Stadtrat nach der Sommerpause) dürfte in einem überschaubaren Zeitrahmen überwunden sein. Aufgrund des kontinuierlichen Fahrgastzuwachses von alleine 18 Mio. Fahrgästen in den letzten 10 Jahren auf 152 Mio. Fahrgäste in 2019 sind bereits heute in vielen Bereichen Verstärkerfahrten erforderlich, zur Hauptverkehrszeit ist der Fuhrpark in allen Betriebszweigen vollständig im Einsatz. Die Fahrzeuge sind in der Spitzenstunde bereits an der Leistungsgrenze angelangt und haben diese auf einzelnen Streckenabschnitten teilweise auch schon überschritten. Hinzu kommt eine gestiegene Erwartung der Fahrgäste hinsichtlich des vorhandenen Platzangebotes wie auch der Qualität der Beförderung. Der sowohl von der Nürnberger Bevölkerung als auch von den Pendlern erwartete Angebotsausbau für die Verkehrswende in Nürnberg kann nicht im Bestand abgewickelt werden. Ziel für die Verkehrswende ist eine Steigerung um zusätzlich 50 Mio. Fahrgäste pro Jahr auf rund 200 Mio. in 2030.

Größere städtebauliche Entwicklungen, die sich zum Teil bereits in der Umsetzung befinden oder in Planung sind, werden den Trend zunehmender Fahrgäste verstärken. Beispiele für städtebauliche Entwicklungen mit erheblichem Fahrgastpotential sind:

- Brunecker Areal / TUN
- Seetor
- Tiefes Feld
- Quelle-Areal
- Wetzendorf / Schniegling,
- Großschulstandorte MBG, NGN, etc.

Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten, sind bereits mehrere nachfragesteigernde Maßnahmen vorgesehen bzw. umgesetzt. Beispiele hierfür sind:

Tarif:
- 365-€-Ticket für Auszubildende (seit 08/2020)
- Sozialticket (seit 01/2021)
- E-Tarif (in Entwicklung)
- 365-€-Ticket für alle (beschlossen, in Planung)

Angebot:
- Multimodale Angebote (bspw. VAG_Rad oder Carsharing-Kooperationen), etc. (vorhanden)

Infrastruktur:
- Maßnahmen zur Beschleunigung / Verlässlichkeit (laufend und in Planung)
- Abbau von Zugangsbarrieren / Barrierefreiheit (laufend und in Planung)

Marketing:
- VAG-Mobilitäts-Plattform (Vernetzung der Mobilitätsangebote) (in Planung)

Diese Maßnahmen reichen allerdings nicht aus, den wachsenden Anforderungen an den ÖPNV zu genügen und den gestiegenen Bedarf an leistungsfähigen Linien zu decken. Vor diesem Hintergrund besteht ein erhöhter Handlungsdruck, den ÖPNV als einen hier maßgeblichen Problemlöser

entsprechend leistungsfähig auszubauen. Zentraler Aspekt ist dabei der lokale schienengebundene ÖPNV, also Straßen- und U-Bahnen, der erheblich mehr Fahrgäste transportieren kann als Busse. Auf Basis des Nahverkehrsentwicklungsplans Nürnberg 2025+ (NVEP 2025+) und der aktuellen Beschlusslage (s. Anlage: „Beschlusslage Nahverkehrsentwicklungsplanung Nürnberg“) wurde deshalb mit dem ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 eine Handlungsempfehlung zur betrieblichen und infrastrukturellen Weiterentwicklung des ÖPNV der Stadt Nürnberg entwickelt. Damit können die absehbaren Entwicklungen hinsichtlich der Verkehrsnachfrage in Nürnberg ebenso bewältigt wie auch ein Anschub für eine erfolgreiche Verkehrswende geleistet werden. Das vorliegende Konzept ist ein wesentlicher Beitrag zur Lösung zunehmender Verkehrsprobleme sowie der Umsetzung von Luftreinhalte- und Klimaschutzzielen. Die vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen und Angebotsverbesserungen, mit denen die eingangs genannten Herausforderungen bewältigt werden sollen, werden in drei aufeinander aufbauenden und zeitlich ineinandergreifenden Maßnahmenpaketen zusammengefasst und sind sukzessive umsetzbar. Vorrangig werden Projekte im schienengebundenen ÖPNV benannt, aber auch die Leistungsfähigkeit im Bereich Bus ist entsprechend anzupassen.

2. Auswirkungen Corona

Die Untersuchung, die Grundlage für das ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 ist, erfolgte noch vor Beginn der Pandemie. Aus der Pandemie selbst ergibt sich ein verstärkter Handlungsdruck, die Beförderungskapazitäten dringend zu erweitern. Bereits in den letzten Jahren zeichnete sich in Folge der steigenden Nachfrage ein klarer Handlungsbedarf ab, die Angebotsqualität (Takte und Pünktlichkeit) insgesamt zu verbessern. Aktuell befördert die VAG pandemiebedingt etwa 25 % bis 50 % weniger Fahrgäste als im gleichen Zeitraum vor der Pandemie. Diese Rückgänge ergeben sich aus fehlenden Fahrtanlässen (Kurzarbeit, Homeoffice, Distanzunterricht, Beschränkungen für Einzelhandel, Gastronomie, Tourismus, Freizeitaktivitäten, Messen, etc.). Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass sich das Mobilitätsverhalten nach der Pandemie mittelfristig wieder den alten Mustern weitgehend annähert. Hinzu kommen neue Fahrgäste aufgrund der oben beispielhaft aufgelisteten städtebaulichen Entwicklungen. Daher wird die den Überlegungen des ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030 zugrundeliegende Fahrgastentwicklung durch die Pandemie lediglich leicht verzögert.
Aus der Pandemie resultiert zudem eine gestiegene Erwartung der Fahrgäste bzgl. des Abstands zu Mitreisenden. Diesem Bedürfnis kann durch die Kapazitätserhöhungen des Maßnahmenpakets 2030 zumindest zu einem Teil Rechnung getragen werden und so die Rückgewinnung der Fahrgäste beschleunigen.

3. ÖPNV-Handlungsfelder

In einem mehrstufigen Verfahren wurde auf Basis der aktuellen Entwicklungen und politischen Zielvorgaben (s.a. Anlage „Beschlusslage Nahverkehrsentwicklungsplanung Nürnberg) ein leistungsfähiges „Zielnetz 2030“ zur konkreten mittelfristigen Umsetzung entwickelt, das unter Punkt 4 detaillierter beschrieben wird. Mit den darin untersuchten Zwischenstufen konnte nachgewiesen werden, dass eine sukzessive bauliche Umsetzung verkehrlich sinnvoll möglich ist und bereits in jeder Ausbaustufe zu signifikanten Angebotsverbesserungen führt.
Als Ergebnis der Leistungsfähigkeitsprüfungen von Bestandsangebot und geplantem Angebot unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung bis 2030 ergeben sich zusammengefasst folgende Handlungsfelder:

- U-Bahn

  Das geplante U-Bahn-Netz ist leistungsfähig, erwartete Fahrgastzuwächse können grundsätzlich aufgenommen werden. Bei U2/U3 ist eine Umstellung auf Langzugbetrieb erforderlich. Hierzu ist bis auf weiteres mit zusätzlichen G1-Zügen die Wiedereinführung des Mischbetriebs (paralleler Einsatz von konventionellen und automatischen U-Bahnzügen) auf der U2 notwendig, da der vorhandene AGT-Fuhrpark nicht für eine durchgängige Langzugbildung ausreicht und die derzeitige Technik nicht nachbeschafft werden kann.
  Langfristig sind einzelne Netzerweiterungen sinnvoll, wie z.B. die Verlängerung der U2 nach Stein und/oder Eibach. Diese könnten mit den neuen Förderbedingungen und geplanten Änderungen im Standardisierten Bewertungsverfahren u.U. förderfähig werden.

- Straßenbahn
  Die Bewertung des ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030 zeigt, dass die bestehende Infrastruktur des Straßenbahnnetzes leistungsfähiger gestaltet werden muss. Die Fahrzeugkapazitäten können in Form von größeren Fahrzeugen nur sehr begrenzt und eher perspektivisch (mit Ersatz der GT6N-Fahrzeuge durch Avenio-Fahrzeuge) erhöht werden. Daher und aus Gründen der Attraktivitätssteigerung werden Taktverdichtungen mit mehr Bahnen notwendig. In die gleiche Richtung geht der CSU-Antrag vom 9.3.2020, der die Taktverdichtung auf einzelnen Straßenbahnlinien beinhaltet. Um der aktuellen Entwicklung Rechnung zu tragen, hat die VAG Ende 2019 bereits 26 neue Straßenbahnfahrzeuge bestellt, die zur Angebotsverstärkung für bereits heute stark ausgelastete Linien und Linien mit absehbarer Nachfragesteigerung vorgesehen sind. Diese Fahrzeuge können aufgrund einmaliger hoher Förderung günstig erworben werden und decken bereits den Bedarf für die Umsetzung des Maßnahmenpaketes 1 ab. Es erfolgen bereits Überlegungen zu einem erforderlichen zusätzlichen Abstellstandort für diese Fahrzeuge.

- Bus
  Das geplante Busergänzungsnetz, wie im Nahverkehrsplan (NVP) 2017 dargestellt, kann den erwarteten Fahrgastzuwachs grundsätzlich aufnehmen. Es sind vorrangig Taktverdichtungen notwendig, was die Erhöhung des Fahrzeugbestands erforderlich macht. Teilweise ist auch die Umstellung auf größere Gelenkbusse sinnvoll. Der notwendige Ausbau des Busnetzes kann kontinuierlich auf Basis der gestiegenen Fahrgastnachfrage und in Abhängigkeit von der Weiterentwicklung des Schienennetzes erfolgen, da die Beschaffungszyklen für Busse deutlich kürzer sind als für Straßenbahnen. Mit dem Bau des eBus-Ports in Schweinau werden bereits Kapazitäten für zusätzliche Fahrzeuge geschaffen. Perspektivisch sind weitere Betriebshofkapazitäten notwendig. Zwingend erforderlich ist allerdings die Erweiterung der bestehenden Busbahnhöfe, da diese bereits heute an der Kapazitätsgrenze angelangt sind und die Qualitätsanforderungen an das Angebot teilweise nicht mehr erfüllen.

- S-Bahn
  Die S-Bahn bildet das Rückgrat des regionalen ÖPNV und leistet einen sehr großen Beitrag zur Reduzierung der ein- und ausbrechenden Verkehre, insbesondere der arbeitsbedingten Pendlerverkehre. Um zusätzliche Fahrgäste aufnehmen zu können, sind jedoch Kapazitätserweiterungen (Taktverdichtungen) sowie der weitere Ausbau von intermodalen Angeboten (wie z.B. P&R) im ländlichen Raum zwingend. Die Zuständigkeit für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) der Bahn liegt beim Freistaat Bayern. Planung sowie Leistungsbestellung und -kontrolle erfolgen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Aktuell wurde der Planungsvertrag für den S-Bahn Sektor Nordost (Lauf rechts der Pegnitz, Neuhaus) vom Freistaat unterzeichnet. Der weitere Ausbau des S-Bahnnetzes soll im Auftrag des Freistaates in einem sogenannten Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg (AuSbauN) überplant werden. Dabei wird das regionale ÖPNV-Angebot ganzheitlich betrachtet und gutachterlich untersucht werden. Die Arbeiten werden noch 2021 aufgenommen. Erste Teilergebnisse sollen bereits 2022 vorliegen.

4. Umsetzungskonzept Maßnahmenpakete 1 bis 3

Vor dem Hintergrund des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg vom 27.01.2021 und aus den konzeptionellen Überlegungen heraus werden folgende sinnvoll umsetzbare Maßnahmenpakete, die jeweils Projekte aus den unterschiedlichen Handlungsfeldern beinhalten, vorgeschlagen (siehe Anlage Streckennetz Straßenbahn):

4.1. Maßnahmenpaket 1 (Umsetzungshorizont bis 2027)

- Taktverdichtungen / Kapazitätserweiterung / Linienverstärker
  (Tristanstraße) – Hauptbahnhof – Stadtparkschleife (Linie 7)
  Die Fahrgastzahlen auf den Linien U2/U3 im Abschnitt Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese übersteigen in den Spitzenstunden bereits heute die Kapazitätsgrenzen. Durch den Einsatz von G1-Fahrzeugen in der Hauptverkehrszeit auf der U2 können auf der Linie U3 weitere Langzüge gebildet werden. Darüber hinaus wird aufgrund der sehr stark ausgeprägten Spitzenauslastung der U-Bahn in diesem Streckenabschnitt zusätzlich zur heutigen Linie 8

(Erlenstegen – Rathenauplatz – Hauptbahnhof) die Verlängerung der Linie 7 bis Stadtpark geplant. Hierdurch soll ein zusätzliches Angebot zur Entlastung geschaffen werden – insbesondere vor dem Hintergrund der Standortentscheidung für den evangelischen Campus am Rathenauplatz. Besondere Attraktivität ist durch den Halt Stadtpark direkt vor dem Eingang des Berufsschulzentrums gegeben. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zur Stadtparkschleife wurde am 06.05.2021 im AfV beschlossen. Ein Planfeststellungsverfahren ist nach Aussage der Regierung nicht notwendig, so dass bereits 2022 mit dem Bau (zunächst Kanal) begonnen werden kann und die Inbetriebnahme möglichst **in 2023** angestrebt wird.

- Gibitzenhof – Landgrabenstraße – Aufseßplatz – Hauptbahnhof – Bussiness Tower - Mögeldorf (Linie 11)

  Am Wegfeld – Plärrer – Landgrabenstraße – Aufseßplatz – Dutzendteich (Linie 10)

  Die Fahrgastzahlen der Linie 5 zwischen Nürnberg Hauptbahnhof und Business Tower sowie die in diesem Bereich erfolgenden städtebaulichen Entwicklungen erfordern eine Anpassung der Kapazitäten (Linie 11). Ebenso werden durch die erwarteten Fahrgaststeigerungen in der Nürnberger Südstadt (insbesondere zwischen Landgrabenstraße – Harsdörfferplatz) die Kapazitäten der Linie 6 (Westfriedhof – Plärrer - Landgrabenstraße – Aufseßplatz – Dokuzentrum) künftig nicht mehr ausreichen. Durch die Überlagerung der Verstärkerlinien (Linie 10 & 11) mit dem Bestandsangebot (Linie 6) kann eine deutliche Taktverdichtung auf den neuralgischen Streckenabschnitten die benötigten Kapazitäten bereitstellen. In den Linien 10 und 11 geht auch der heutige Taktverstärker der Linie 4 auf. Durch die neuen Linien leistet die erforderliche Taktverdichtung mit Schaffung neuer umsteigefreier Direktverbindungen einen wertvollen Beitrag zur zusätzlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Die Umsetzung soll im Mai **2023** (rechtzeitig zum Kirchentag in Nürnberg) erfolgen.

- Straßenbahnlückenschluss Minervastraße

  Aufgrund des Bewertungsergebnisses der Machbarkeitsstudie zur sog. Stadtbahn Kornburg mit einem NKV < 0 hat der AfV beschlossen, zunächst die Trassenvariante 1 über die Saarbrückener Straße langfristig planerisch zu sichern. In Folge wurde die Umsetzung des verkehrlich und betrieblich sinnvollen Lückenschlusses Gibitzenhof - Finkenbrunn als Bestandteil der beschlossenen Trassenvariante planerisch geprüft. Der AfV hat am 19.02.2020 die Verwaltung beauftragt, die weiteren Planungen für den Lückenschluss voranzutreiben und Fördermittel zu beantragen. Inzwischen wurde in Abstimmung mit der Regierung ein entsprechender Nachweis zur Förderfähigkeit erbracht. Eine externe Projektsteuerung konnte im Juli 2020 beauftragt werden. Die Planungsleistungen werden von einem Ingenieurbüro im Auftrag der Stadt seit Januar 2021 erstellt. Sobald ein neuer Sachstand vorliegt, wird dem AfV berichtet. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme im Jahr **2025** vor.

- Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße

  Die Trasse Tristanstraße bis Bauernfeindstraße wurde am 04.03.2020 vom Stadtrat als Basis für ein Planfeststellungsverfahren (PFV) beschlossen. Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt, die Verlängerungsoptionen über den Verknüpfungspunkt Bauernfeindstraße hinaus planerischen auszuarbeiten. Im September 2020 wurde eine externe Projektsteuerung beauftragt. Die Planungsleistungen werden von einem Ingenieurbüro im Auftrag der Stadt ab Juni 2021 erstellt. Eine aktualisierte NKU für die Beantragung von Zuschüssen von Bund und Land wird noch 2021 begonnen. Sobald ein neuer Sachstand vorliegt, wird dem AfV berichtet. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme des ersten Planungsabschnitts frühestens im Jahr **2026** vor. Gleichzeitig werden derzeit Varianten einer Verlängerung der Linie bis zur Messe/BBS untersucht.

- Umbau Knotenpunkt Landgrabenstraße

  Die Haltestelle Landgrabenstraße ist überlastet und muss - unabhängig vom Einsatz neuer Linien - verbreitert werden. Um den fahrgastintensiven Einzugsbereich der Haltestelle auch durch die neue Verstärkerlinie abdecken zu können, ist ein neuer Halt östlich der Gibitzenhofstraße erforderlich. Direkt am Knoten Gibitzenhofstraße/Landgrabenstraße ist dies nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich. Deshalb wird ein neuer Halt am Melanchthonplatz vorgesehen, der gleichzeitig die trassierungstechnisch und hinsichtlich der

Barrierefreiheit ungünstige Haltestelle Heynestraße ersetzen soll. Damit wird auch die vorhandene Haltestelle Landgrabenstraße entlastet und werden die Abstände zwischen den Haltestellen optimiert.

- Reaktivierung Pirckheimerstraße

  Am 06.05.2021 hat der Verkehrsausschuss die Verwaltung beauftragt, die Möglichkeiten zur Reaktivierung des Linienbetriebs der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße zu prüfen und voranzutreiben. Für eine zügige Reaktivierung ist ein Nachweis erforderlich, dass sich ein Linienbetrieb über die Pirckheimerstraße nicht nachteilig auf die Bewertung der U-Bahnlinie 3 auswirkt, da sonst Fördergelder zurückgefordert werden können. Ziel ist dabei, spätestens mit der Inbetriebnahme des ersten Abschnitts der Stadtumlandbahn nach Erlangen eine Umsetzung zu erreichen. Sobald die Ressourcen bereitgestellt sind, kann mit der Planung begonnen werden.

- Ertüchtigung Haltestelle Hauptbahnhof

  Der Bahnhofsplatz wurde 2017 umgebaut mit dem Ziel die Bahnsteige barrierefrei herzustellen. Die Leistungsfähigkeit für den Straßenbahnbetrieb wurde nicht erhöht. Am Bahnhofsplatz sind im Straßenbahnbereich heute schon Überlastungen zu beobachten. Durch den barrierefreien Ausbau gibt es nur noch einen Haltepunkt je Gleis. Wenn zukünftig am Hauptbahnhof keine Linie mehr regelmäßig wendet, kann der Bahnsteig C in der Schleife auch als Durchfahrtsgleis verwendet werden. In der Gegenrichtung (Gleis vor dem Grand-Hotel) gibt es jedoch keine Entlastungsmöglichkeit. Hier ist eine zweite Aufstellmöglichkeit dringend erforderlich, um das Auffahren und Stauungen im Zulauf aus Richtung Osten zu vermeiden. Die Verwaltung und die VAG haben erste Überlegungen für eine Modifizierung der Gleisanlagen in diesem Teilbereich des Platzes angestellt. Darüber hinaus besteht auch bei einer Verdichtung des Taktes im Busverkehr ein Kapazitätsproblem, weil es nur eine Aufstellfläche für zwei Gelenkbusse gibt. Eine Lösung muss konzipiert werden. Ein Zeitplan zur Umsetzung liegt noch nicht vor.

- Umbau des Umsteigeknotens Plärrer

  Im Zusammenhang mit der Sanierung des U-Bahnhofs und der geplanten Umgestaltung des Plärrers sollen auch die Abwicklung und Leistungsfähigkeit der Straßenbahnen und Busse an zukünftige Anforderungen angepasst werden. Der Rahmenplan wird in Kürze dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt, die Federführung hat das Stadtplanungsamt.

- Haltestellenausbau für Straßenbahn und Bus (für die Herstellung der Barrierefreiheit und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit) im gesamten Netz (fortlaufend)

4.2. Maßnahmenpaket 2 (Umsetzungshorizont ab 2027)

- Taktverdichtung im gesamten Netz

  Um den erwarteten Fahrgaststeigerungen und den Forderungen des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg nach einer Taktverdichtung im gesamten Straßenbahnnetz Rechnung zu tragen, sind weitere Linienverstärker erforderlich. Nach einer entsprechenden Evaluation der bisherigen Maßnahmen können weitere Linienverknüpfungen vergleichsweise flexibel angepasst werden. Insbesondere der Abschnitt Hauptbahnhof – Wodanstraße ist bereits heute gut ausgelastet und erfordert künftig eine Anpassung der Kapazitäten (Hauptbahnhof – Wodanstraße – Doku-Zentrum Linie 12).

- Neubau GSO-Campuslinie plus

  In Verbindung mit der Reaktivierung der Pirckheimerstraße ist eine attraktive Erschließung des GSO-Campus zu planen.

- Überholmöglichkeit Doku-Zentrum

  Um Verstärkerfahrten zu ermöglichen, ist die Wiederherstellung der Wendeschleife in der Schultheißallee (Schleife Luitpoldhain) sinnvoll und spätestens im Zusammenhang mit dem Neubau des Konzertsaals erforderlich.

- Stadtbahn über Reutles nach Erlangen
  Stadt-Umland-Bahn Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach (StUB Erlangen)
  Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (ZV StUB) wurde nach entsprechender Beschlussfassung der Gremien in Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach am 01.04.2016 gegründet. Die Planung läuft. Bis 2023 sollen die Unterlagen zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für den ersten Planfeststellungsabschnitt (in Nürnberg) fertiggestellt sein.

- Haltestellenausbau für Straßenbahn und Bus (für die Herstellung der Barrierefreiheit und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit) im gesamten Netz (fortlaufend)

4.3. Maßnahmenpaket 3 (Ausblick – ohne festen Zeitpunkt)

- Altstadtquerung
  Für die Verbesserung der Erschließung des nördlichen Altstadtzentrums / Sebalder Altstadt sowie die weitgehende Herstellung von Direktverbindungen im Nürnberger Straßenbahnnetz ist die Altstadtquerung sinnvoll. Die Querung der Sebalder Altstadt mit der Straßenbahn wurde von Gutachtern als betrieblich, verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Maßnahme im ÖPNV benannt. Diese verbessert die Erreichbarkeit des nördlichen Altstadtzentrums und die Verbindungsqualität im Gesamtnetz erheblich. Die Altstadtquerung ist für das Ziel 200 Mio. Fahrgäste zu erreichen erforderlich. Gemäß Beschlusslage des Stadtrates 2015 wurde das Projekt zunächst zurückgestellt.

- Ausbau Wendeschleife Erlenstegen
  Als leistungsfähiger Endpunkt für eine Taktverdichtung auf dem Linienast Rathenauplatz - Erlenstegen der heutigen Linie 8 ist ein Ausbau der Wendeschleife Erlenstegen mit Überholmöglichkeit (ggf. mit Abstellgleis) erforderlich.

- Verlängerung der U2 bis Stein und/oder Eibach
  Der Sachstand wurde zuletzt dem AfV am 28.05.2020 („Zukunft des Nürnberger U-Bahn-Netzes“) berichtet. Die U2-Verlängerung nach Stein liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbands Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN). Die 2013 und 2016 beauftragten Abschätzungen zu einer U2 nach Stein ließen aufgrund der Vorgaben des Fördermittelgebers kein positives Nutzen/Kosten-Verhältnis erwarten.

  Die Untersuchung zur U-Bahn nach Eibach / Reichelsdorf kam nach damaligen Regeln zu einem negativen Ergebnis (AfV vom 16.07.2015 TOP 1 „Voruntersuchung zur Erweiterung des U-Bahnnetzes“). Im Rahmen der „Intermodalen Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein und des Nürnberger Südwestens“ (AfV-Beschluss vom 18.07.2019) sollen weitere Varianten gesamtheitlich bewertet werden.
  Aufgrund der geplanten Änderung des Standardisierten Bewertungsverfahrens könnte die Verlängerung der U-Bahn förderfähig werden.

Über die Fortschritte bei der Ausarbeitung und Umsetzung der Maßnahmenpakete und deren Meilensteine wird dem Verkehrsausschuss regelmäßig berichtet.

Die Planungen zu den erforderlichen Erweiterungen der Infrastruktur müssen unverzüglich aufgenommen werden, da die Planungsprozesse und Abstimmungen Zeit beanspruchen. Zu den daraus abzuleitenden erforderlichen Einzelmaßnahmen und Umsetzungsstufen sind Planungs-, Bau- und Betriebskosten sowie der Arbeitsaufwand bei der Stadt Nürnberg und bei der VAG abzuschätzen. Die Möglichkeiten zur Förderung durch Bund und Land sind zu klären, insbesondere inwieweit unter den neuen Fördervoraussetzungen Maßnahmen gebündelt werden können. Grundsätzlich ist vorgesehen, dass von der Verwaltung und der VAG begleitende Kommunikationsstrategien für die anstehenden Neubaustrecken und Umbaumaßnahmen entwickelt werden.

4.4. Flankierende Maßnahmen zur Kapazitäts- / Leistungssteigerung des ÖPNV

Das vorgeschlagene Strecken- und Liniennetz ÖPNV 2030 kann nur betrieben werden, wenn Engpässe beseitigt und Kapazitäten bzw. die Leistungsfähigkeit gesteigert werden. Folgende flankierende Arbeitspakete sind daher zusätzlich zum Ausbau des Liniennetzes und der Taktverdichtung umzusetzen:

- Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“

  Mit AfV-Beschluss vom 19.02.2020 wurde die Verwaltung beauftragt, ein externes Gutachten zu vergeben, das Ziele und Maßnahmen für die notwendige Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV in Nürnberg erarbeiten soll. Nach einem Vergabeverfahren wurde deshalb die VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH beauftragt, in einem Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“ sowohl die erforderlichen baulichen als auch signaltechnischen Maßnahmen aufzuzeigen. Das Gutachten ist derzeit noch in Arbeit. Beispiele für Maßnahmen sind:
  - Zuflussdosierung des einbrechenden Kfz-Pendlerverkehrs
  - Gleisbaumaßnahmen in der Frankenstraße, Sulzbacher Str., Johannisstraße
  - Kapazitätserweiterungen der Busbahnhöfe Röthenbach, Frankenstraße, Langwasser Mitte Busverkehr
  - z.B. Beschleunigung der Trasse zwischen Landgrabenstraße und Aufseßplatz, wo aufgrund der dichten Taktfolge und Überlagerung von Linien (5, 6, 10, 11) ist eine Leistungssteigerung des Streckenabschnitts dringend erforderlich ist, um einen pünktlichen und zuverlässigen ÖPNV anbieten zu können
  - z.B. Beschleunigung der Trasse Rathenauplatz – Hauptbahnhof - Wodanstraße (über Widhalmstraße), um die Pünktlichkeit und Schnelligkeit für die Linien 7, 8, 9, 10, 12 zu steigern.

- Abstellanlagen / Betriebshof

  Für die bereits veranlassten Fahrzeugbestellungen bei der Straßenbahn und die künftig noch weiter erhöhten Bedarfe an Abstellmöglichkeiten sind aufgrund der räumlichen Begrenztheit des Betriebshofs in der Heinrich-Alfes-Straße zusätzliche Standorte in Prüfung. Im Zuge der Weiterentwicklung des Busnetzes Nürnberg in Anpassung an die Erfordernisse des ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030 ist ggf. auch ein zweiter Busbetriebshof erforderlich.

5. Kosten und Personalbedarf

Zur Planung und Umsetzung der umfassenden Maßnahmen zur Qualitätssteigerung des Angebotes im ÖPNV sind entsprechend zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen bei der Stadt Nürnberg und den StWN / VAG erforderlich. Diese Ressourcen sind Voraussetzung dafür das ehrgeizige Ziel, den ÖPNV in Nürnberg bis 2030 deutlich leistungsfähiger zu gestalten, erreichen zu können. Nachfolgend dargestellt, die derzeit absehbaren, grob geschätzten Aufwendungen mit dem zugehörigen zusätzlichen Personalbedarf für den Planungsprozess bei Vpl sowie den Prozess der Ausführungsplanung und Baubetreuung durch SÖR sowie bei der VAG.

Tabelle Kosten und Personalbedarf

Maßnahme	Planfall-Stufen-Umsetzung bis	Invest			Folgekosten		zusätzlicher Personalbedarf (Vollzeitkraft) 6)		
		Baukosten		Fahrzeug-beschaffung 3)	Betriebskosten 4)	Mehreinnahmen und Kostenersparnis 5)	Stadt Nürnberg		StWN**)
		Strecke bzw. Neubau 1)	flankierende Maßnahme2)				Vpl	SÖR	VAG
Stadtparkschleife	2023/2024	12.000.000 €	6.600.000 €	5.000.000 €	700.000 €		0	2,0	0
Taktverdichtung Südstadt und Hbf-Mögeldorf (Linie 10 und 11)	2023	1.000.000 €	500.000 €	25.000.000 €	3.700.000 €		0	0	0
Tram Minervastraße mit Wendeschleife Gibitzenhof	2025	20.000.000 €	12.000.000 €	5.000.000 €	900.000 €		0	2.0	1,0
Taktverdichtung Südstadt (Linie 12)	2025	5.500.000 €	1.500.000 €	7.500.000 €	1.000.000 €		0	0	0
Tram Brunecker Straße (bis Bauernfeindstr.)	2026	35.000.000 €	5.000.000 €	2.500.000 €	600.000 €		0	2,0	1,0
Tram Pirckheimerstraße	2025-2027	20.000.000 €	2.000.000 €	12.500.000 €	1.700.000 €	7.800.000 € aus Mehreinnahmen	1,0	2,0	1,0
Stadtumlandbahn Erlangen	2028	ZV StUB	ZV StUB	ZV StUB	ZV StUB	5)	0	1,0	-
Tram GSO Campus	NN	50.000.000 €	19.000.000 €	10.000.000 €	2.200.000 €		1.5	3	0
Tram Altstadtquerung (Taktverdichtung Zielnetz)	NN	24.000.000 €	15.000.000 €	*) 20.000.000 €	2.900.000 €		NN	NN	NN
Barrierefreiheit Haltestellen Tram	Laufend	20.000.000 €	-	-	-		1,0	2,0	2,0
Sanierungsprogramm Tramstrecken	Laufend	15.000.000 €					0,5	0,5	-
Leistungsfähigere Haltestellen	Laufend	5.000.000 €	-	-	-		1,0	0,5	0
Plärrer	2025	20.000.000 €	NN	-	-		0	3,0	0
Busbahnhöfe (Erweiterung)	NN	5.000.000 €	-				1,0	1,0	1,0
Ertüchtigung / Erweiterung Hauptwerkstatt	2022	20.000.000 €	NN	-	-		0	0	NN
Abstellanlagen Tram	2025	30.000.000 €	NN	-	-		0	0	
U-Bahnverlängerung Stein/Eibach	NN	120.000.000 €	NN	NN	NN		1	NN	NN
		393.500.000 €	**61.600.000 €**	**87.500.000 €**	**13.700.000 €**	**7.800.000 €**	7	19	6

1) rein maßnahmenbezogene grobe Schätzung der Nettobaukosten inklusive LSA (Preisstand 2020) ohne Planungskosten, ohne flankierende Maßnahmen im Straßenraum (Förderung für Verbesserungen entsprechend Richtlinie für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RZ-Stra) aus Mitteln des BayGVFG)
2) grobe Schätzung der flankierenden Maßnahmen im Straßenraum anhand pauschaler Flächenzahlen Nettobaukosten (Preisstand 2020) ohne Planungskosten
3) Erforderliche Fahrzeugbeschaffungen, Infrastruktur- und Betriebshoferweiterungen bis 2025 sind im mittelfristigen Wirtschaftsplan der VAG bereits weitgehend berücksichtigt.
4) Betriebskosten inklusive Wartung und Personal; in VAG Wirtschaftsplan bereits berücksichtigt
5) Den jährlichen Kosten stehen zu erwartende Einnahmen in Höhe von rund 7,8 Mio. Euro pro Jahr aus den Fahrgastzuwächsen in der Summe aller Straßenbahnmaßnahmen gegenüber.
6) zusätzlicher Personalbedarf fällt nicht gleichmäßig an. Jeweilige Angabe stellt Maximalwert während der Projektlaufzeit dar.
*) abhängig vom Zielkonzept Taktverdichtung 2030
**) Personalbedarf für Planung, Bau. Personalbedarf für Unterhalt noch nicht berücksichtigt.

6. Finanzierung des ÖPNV

6.1. Förderung GVFG / Standardisierte Bewertung

Am 06.03.2020 wurde rückwirkend zum 01.01.2020 das GVFG geändert. Das GVFG-Bundesprogramm konnte 2020 auf 0,665 Mrd.€ deutlich ausgeweitet werden und ist ab 2021 auf 1 Mrd.€ angehoben worden, 2025 auf 2 Mrd.€. Ab 2026 soll dieser Betrag um 1,8 Prozent jährlich steigen. Vorhaben werden künftig ab 30 Mio.€ zuwendungsfähiger Kosten (bisher 50 Mio.€) vom Bund gefördert. Dabei ist nun auch die Zusammenfassung gleichartiger Fördertatbestände möglich. Der mögliche Fördersatz des Bundes wird von 60 auf 75 Prozent der förderfähigen Kosten erhöht.

Förderungsfähige Vorhaben des GVFG sind
- Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur.

bei Erfüllung der Förderbedingungen, befristet bis 2030 auch:
- Aus- und Neubau von Bahnhöfen und Haltestellen
- Aus- und Neubau von Umsteigeanlagen (P+R)
- die Grunderneuerung bestehender Verkehrswege (Straßenbahn, U-Bahn) mit überwiegend besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen,

Erfolgt eine Förderung auf der Grundlage des Bundes, kann der Freistaat bis zu 15% aufstocken, d.h. für Maßnahmen >30 Mio. Euro sind Zuschüsse in Höhe von 90 % möglich.

Die avisierte Förderung von 90 % ist allerdings mit Unsicherheit behaftet, weshalb von der Stadtkämmerei auf ein großes Haushaltsrisiko hingewiesen wird.

Die konkrete Höhe der Aufstockung (Kofinanzierung) ist eine Einzelfallentscheidung des StMFH. Bei einer Landesförderung liegt der Fördersatz bei 50% mit einer maximalen Aufstockung um 10% durch den Freistaat.

Das Standardisierte Bewertungsverfahren als Voraussetzung der Förderung von Investitionen wird derzeit erneut vom Bund überarbeitet. Es ist zu erwarten, dass bestimmte Kriterien im Bewertungsverfahren (zum Beispiel Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung oder Aspekte der Daseinsvorsorge vorhabenspezifisch stärker gewichtet werden können und ggf. die Fördervoraussetzung „Nutzen/Kosten-Verhältnis (NKV) > 1,0“ bei besonderen Maßnahmen nicht zwingend zu erfüllen ist. Für die Grunderneuerung bestehender Verkehrswege ist der Nachweis der Förderfähigkeit entbehrlich.

Wesentliche Verbesserungen werden vom derzeit geplanten Verfahrensbaustein „Kapazität und Verkehrswende" erhofft. Damit soll dem Bedarf Rechnung getragen werden, wenn die Kapazitäten der vorhandenen Infrastruktur durch Wachstum der ÖPNV-Nachfrage nicht ausreichen.

6.2. Ergänzende Finanzierungsmodelle

Bundesweit werden Optionen zur Refinanzierung bzw. ergänzenden Finanzierung des ÖPNV diskutiert. Auch der Deutsche Städtetag setzt sich seit Jahren dafür ein, dass die Bundesregierung Möglichkeiten für die Refinanzierung, wie z.B. für die Erhebung einer sogenannten Nahverkehrsabgabe, schafft, die Kommunen anwenden könnten. Hintergrund der Überlegungen ist, dass ein gutes ÖPNV-Angebot allen zugutekommt, selbst denjenigen, die hauptsächlich oder ausschließlich ein Kfz nutzen, weil jeder ÖPNV-Fahrgast die Straßen entlastet und Platz für notwendige Kfz-Fahrten und den Wirtschaftsverkehr lässt. Bislang fehlen aber rechtliche Grundlagen hierfür.

- ÖPNV-Abgabe (Umlagefinanzierung)
  Um allen Einwohnerinnen und Einwohnern einen vergünstigten oder kostenlosen ÖPNV zu ermöglichen, könnte eine Zahlungspflicht oder Abgabe auferlegt werden. Die Umsetzbarkeit als Steuer, Gebühr oder Abgabe wird nach derzeitiger Rechtsauffassung aber jeweils kritisch

gesehen. Selbiges gilt für eine Unternehmensabgabe. Jedoch bestünde beim Landesgesetzgeber die Möglichkeit, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, die die Erhebung eines ÖPNV-Beitrags legitimiert.

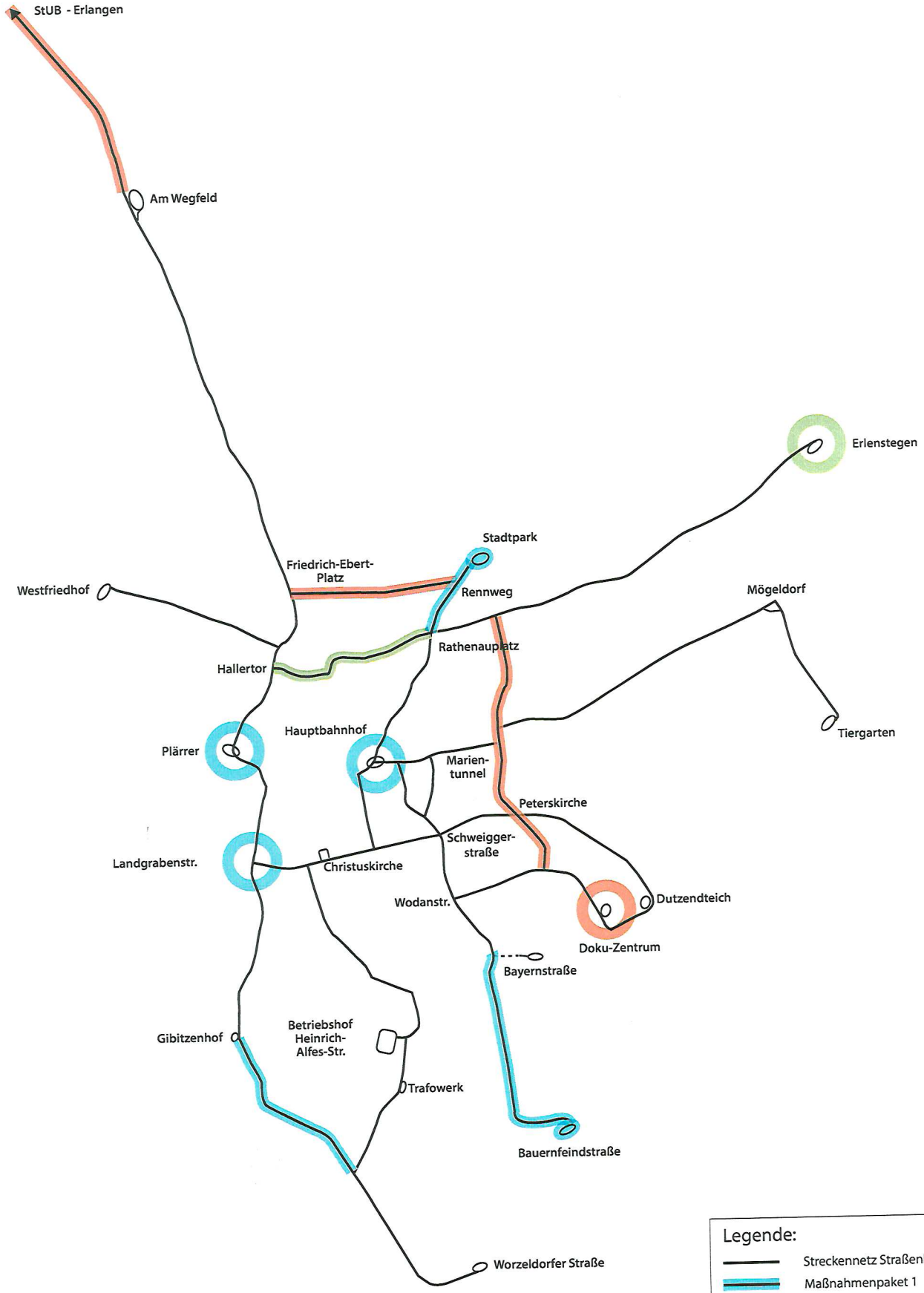
- City Maut

  Die Erhebung einer City-Maut würde die Stadt von unnötigem Kfz-Verkehren entlasten und zu einer Verlagerung von Fahrten auf den ÖPNV führen. Dagegen steht, dass es sich nach aktueller Rechtsauffassung um einen Grundrechtseingriff gegenüber den Abgabeverpflichteten handelt, zumindest aber um einen Eingriff in die allgemeine Handlungsfähigkeit (Art. 2 Abs. 1 GG). Dies wäre möglich, wenn Bundes- oder Landesgesetzgeber eine Norm erließen, die die Kommunen zur Einführung einer City-Maut ermächtigt. So bliebe die nähere Ausgestaltung dem kommunalen Satzungsrecht überlassen.

- Neue Förderpakete zur Erreichung der Klimaschutzziele in Deutschland und Förderung der Mobilitätswende

  Sowohl auf europäischer, als auch auf Bundesebene gab und gibt es in den letzten Jahren verstärkte Bemühungen, möglichst direkt wirksame Förderprogramme aufzustellen. So zuletzt das Sofortprogramm des Bundes, Saubere Luft, das die Elektrifizierung, Digitalisierung und Nachrüstung von Fahrzeugen im ÖPNV ermöglichte. Hieraus konnten u.a. die Fahrzeugflotte der VAG modernisiert werden. Auch zur Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV gibt es neue Fördermöglichkeiten. Mit verstärkter Förderfähigkeit von Projekten geht jedoch auch ein wesentlich erhöhter Verwaltungs- und Abrechnungsaufwand einher.

Streckennetz Straßenbahn
- Umsetzung Maßnahmenpakete 1 bis 3



V/VpI1/Register/Generalplanung_Verkehr/ÖV/ÖV Maßnahmenpaket 2030/Pläne und Unterlagen
Stz_2105_Übersichtsplan_Maßnahmen 1 bis 3_AfV
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg: Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Inhalt

ANLAGE – Beschlusslage Nahverkehrsentwicklungsplanung Nürnberg 1

1. Beschlusslage Generalverkehrsplanung Nürnberg 1

1.1. Projekte NVEP 2025+ 1

- Altstadtquerung (Baustufe A1) mit Tram über den GSO-Campus (Baustufe A2) 1
- Tram Brunecker Straße (Baustufe B) (Verlängerungsoption Messe Ost – Klinikum Süd) 1
- Tram nach Kornburg mit Minervastraße (Baustufe S1) (Stadtbahn Kornburg) Tram bis S-Bhf. Fischbach (Baustufe S2) 1
- Stadtbahn Erlangen / Tram nach Reutles Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen - Herzogenaurach (StUB Erlangen) 1
- Verlängerung U-Bahnlinie 2 bis Eibach und nach Reichelsdorf ab Hohe Marter U2 Stein und/oderEibach 1
- Durchbindung Gräfenbergbahn – Rangaubahn Aktivierung der Nordringbahn für den Personenverkehr 2

1.2. Langfristige Entwicklungskorridore 2

- Zerzabelshof 2
- Wetzendorf – Poppenreuth – Fürth 2
- U3 Zirndorf / Oberasbach 2

1.3. Laufende Maßnahmen und Planungen 2

- Straßenbahnlückenschluss Minervastraße 2
- Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße 2
- Reaktivierung Stadtparkschleife 3
- Plärrer-Umbau 3
- Pirckheimerstraße 3

Am 06.05.2021 hat der Verkehrsausschuss die Verwaltung beauftragt, die Möglichkeiten zur Reaktivierung des Linienbetriebs der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße zu prüfen und voranzutreiben. Die Planungen sind aufzunehmen. 3

- Barrierefreier Ausbau des allgemeinen ÖPNV 3
- Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV 3

1.4. Mobilitätsbeschluss für Nürnberg 3

- Ausbau des Straßenbahnnetzes 3
- Barrierefreiheit Haltestellen 3
- Schnelle und pünktliche Busse und Bahnen 3
- Dichterer Takt bei Bussen und Straßenbahnen 4

ANLAGE – Übersicht relevanter ÖPNV-Beschlüsse seit 2012

1. Beschlusslage Generalverkehrsplanung Nürnberg

Die Stadt Nürnberg arbeitet stetig an der Fortschreibung der Zielperspektiven des Generalverkehrsplans in Nürnberg. Die Netzentwicklung des schienengebundenen ÖPNV muss immer auch die langfristige Stadtentwicklungsplanung in ihrer Gesamtheit abbilden.
Hierzu hat die Stadt Nürnberg den Generalsverkehrsplan für die einzelnen Sektoren sukzessive fortgeschrieben. Im GVP-Schiene 2021 (s. Anlage „GVP Schiene 2021“) sind die aktuelle Beschlusslage der Stadt Nürnberg, die Überlegungen des ÖPNV Maßnahmenpaketes 2030 sowie die aktuellen langfristigen planerischen Entwicklungen grafisch zusammengefasst. Der aktuelle Stand der Netzentwicklung ist nachfolgend erläutert.
Ergänzend wird auf die Anlagen „Straßenbahn Streckennetz“ und „U-Bahn Streckennetz“ verwiesen.

1.1. Projekte NVEP 2025+

Der NVEP 2025+ wurde aufgestellt und 2012 beschlossen, um die erforderlichen Schritte zum Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrsangebotes im Rahmen der langfristigen Stadtentwicklungsplanung aufzuzeigen. Dieser bietet die Grundlage für das ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030. Das weitere Verfahren hat der Verkehrsausschuss zuletzt am 05.03.2015 beschlossen. Folgende Maßnahmen wurden im NVEP 2025+ vorgeschlagen:

- Altstadtquerung (Baustufe A1) mit
  Tram über den GSO-Campus (Baustufe A2)
  Die Abschätzung des Nutzen/Kosten-Verhältnisses (NKV) lag bei > 1,6. Bei alleiniger Umsetzung der Altstadtquerung Baustufe A1 (ohne Hochschullinie Baustufe A2) ergäbe sich ein deutlich größerer volkswirtschaftlicher Nutzen bzw. sogar ein betriebswirtschaftlicher Gewinn.
- Tram Brunecker Straße (Baustufe B)
  (Verlängerungsoption Messe Ost – Klinikum Süd)
  Die erste Nutzen-/Kosten-Untersuchung 2018 / 2019 ergab für den Planungsabschnitt Tristanstraße - Bauernfeindstraße ein NKV > 2.
  Eine Verlängerung bis Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule (BBS) mit direkter Anbindung der Messe ergab ein NKV = 1,0.
  Die Verlängerung bis Klinikum ergab ein NKV = 0,4, also nach damals anzuwendenden Regeln der Standardisierten Bewertung deutlich unter 1,0.
- Tram nach Kornburg mit Minervastraße (Baustufe S1) (Stadtbahn Kornburg)
  Tram bis S-Bhf. Fischbach (Baustufe S2)
  Mit Beschluss des AfV vom 05.03.2015 wurde die Baustufe S2 (Verlängerung Worzeldorfer Straße – Langwasser Mitte – Klinikum Süd – Bf. Fischbach) bis auf weiteres zurückgestellt.
  Die Machbarkeitsstudie der Baustufe S1 (Stadtbahn Kornburg) ergab nach damaligen Regeln ein NKV < 0
- Stadtbahn Erlangen / Tram nach Reutles
  Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen - Herzogenaurach (StUB Erlangen)
  Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen - Herzogenaurach (ZV StUB) wurde nach entsprechender Beschlussfassung der Gremien in Erlangen, Nürnberg und Herzogenaurach am 01.04.2016 gegründet. Bis 2023 sollen die Unterlagen zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für den ersten Planfeststellungsabschnitt (in Nürnberg) fertiggestellt sein.
- Verlängerung U-Bahnlinie 2 bis Eibach und nach Reichelsdorf ab Hohe Marter
  U2 Stein und/oder Eibach
  Der Sachstand wurde zuletzt dem AfV am 28.05.2020 („Zukunft des Nürnberger U-Bahn-Netzes“) berichtet.
  Die U2-Verlängerung nach Stein liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbands Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN). Die 2013 und 2016 beauftragten Abschätzungen zu einer U2 nach Stein ließen aufgrund der Vorgaben des Fördermittelgebers kein positives NKV erwarten.
  Die Untersuchung zur U-Bahn nach Eibach / Reichelsdorf kam nach damaligen Regeln zu einem negativen Ergebnis (AfV vom 16.07.2015 TOP 1 „Voruntersuchung zur Erweiterung des U-Bahnnetzes“).
  Im Rahmen der „Intermodalen Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein und des Nürnberger Südwestens“ (AfV-Beschluss vom 18.07.2019) sollen weitere Varianten gesamtheitlich bewertet werden.

- Durchbindung Gräfenbergbahn – Rangaubahn
  Aktivierung der Nordringbahn für den Personenverkehr
  Der stadtübergreifende Schienenpersonennahverkehr liegt in der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Die Standardisierte Bewertung im Auftrag der BEG für einen Ausbau der Strecke ergab nach damaligen Regeln ein negatives NKV (AfV vom 16.07.2015, Durchbindung Gräfenbergbahn).
  Die Städte Fürth und Nürnberg haben in den Stadtratsgremien die Kriterien und Anforderungen für eine Reaktivierung anerkannt, für die andere Voraussetzungen zu erfüllen sind als für einen Ausbau (AfV in Nürnberg am 30.01.2020 und des BWA der Stadt Fürth am 05.02.2020). Gleichzeitig wurden die Planungen zur Durchbindung der Gräfenbergbahn auch in die strategische Entwicklungsplanung des Ausbauprogramms S-Bahn Nürnberg im Zuständigkeitsbereich des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr aufgenommen.

1.2. Langfristige Entwicklungskorridore

Über die beschlossenen Maßnahmen hinaus, gibt es Bereiche, in denen die perspektivische Möglichkeit eines schienengebundenen Verkehrsmittels planerisch mit zu berücksichtigen ist.

- Zerzabelshof
  Die Buslinien 43/44 weisen die größten Nachfragewerte im Busverkehr Nürnberg auf. Der NVEP 2025+ formulierte diesen Korridor als Entwicklungsachse des schienengebundenen Verkehrs. Aufgrund des bereits dichten Taktangebotes der Buslinien 43/44 ist ggf. der Wechsel des Verkehrssystems denkbar.
- Wetzendorf – Poppenreuth – Fürth
  Der NVEP 2025+ formulierte diesen Korridor als Entwicklungsachse des schienengebundenen Verkehrs. Dies kann durch Verlängerung der Straßenbahn oder der U-Bahn erfolgen. Eine U-Bahnverlängerung hat derzeit keine Aussicht auf Förderwürdigkeit (AfV vom 28.05.2020, TOP „Zukunft des Nürnberger U-Bahn-Netzes“)
- U3 Zirndorf / Oberasbach
  Der Bau der U-Bahn bis Gebersdorf / Fürth Süd läuft. Eine Eröffnung ist für 2025 avisiert. Die U3-Verlängerung nach Oberasbach / Zirndorf liegt in der Zuständigkeit des ZVGN. In dessen Auftrag wurden zuletzt 2009 / 2010 Nutzen/Kosten-Untersuchungen durchgeführt, die bisher nicht dazu geführt haben, die U-Bahn weiter zu planen. Die Entscheidung darüber liegt beim Landkreis Fürth.

1.3. Laufende Maßnahmen und Planungen

- Straßenbahnlückenschluss Minervastraße
  Aufgrund des Bewertungsergebnisses der Machbarkeitsstudie zur sog. Stadtbahn Kornburg mit einem NKV < 0 hat der AfV beschlossen, zunächst die Trassenvariante 1 über die Saarbrückener Straße langfristig planerisch zu sichern.
  In Folge wurde die Umsetzung des verkehrlich und betrieblich sinnvollen Lückenschlusses Gibitzenhof - Finkenbrunn als Bestandteil der beschlossenen Trassenvariante planerisch geprüft. Der AfV hat am 19.02.2020 die Verwaltung beauftragt, die weiteren Planungen für den Lückenschluss voranzutreiben und Fördermittel zu beantragen. Inzwischen wurde in Abstimmung mit der Regierung ein entsprechender Nachweis zur Förderfähigkeit erbracht. Eine externe Projektsteuerung konnte im Juli 2020 beauftragt werden. Die Planungsleistungen werden von einem Ingenieurbüro im Auftrag der Stadt ab Januar 2021 erstellt. Sobald ein neuer Sachstand vorliegt, wird dem AfV berichtet. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme im Jahr 2025 vor.
- Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße
  Die Trasse Tristanstraße bis Bauernfeindstraße wurde am 04.03.2020 vom Stadtrat als Basis für ein Planfeststellungsverfahren (PFV) beschlossen. Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt, die Verlängerungsoptionen über den Verknüpfungspunkt Bauernfeindstraße hinaus planerischen auszuarbeiten. Im September 2020 wurde eine externe Projektsteuerung beauftragt. Die Ausschreibung der Planungsleistungen läuft derzeit. Eine aktualisierte NKU für die Beantragung von Zuschüssen von Bund und Land wird noch 2021 begonnen. Sobald ein neuer Sachstand vorliegt, wird dem AfV berichtet. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme des ersten Planungsabschnitts im Jahr 2026 vor. Gleichzeitig werden derzeit Varianten einer Verlängerung der Linie bis zur Messe/BBS untersucht.

- Reaktivierung Stadtparkschleife
  Die Nutzen/Kosten-Untersuchung der Firma PTV TC zur Straßenbahnverlängerung „Brunecker Straße“ in 2018 / 2019 kam zu dem Ergebnis, dass der bestehende Straßenbahnabschnitt zwischen Rathenauplatz – Hauptbahnhof – Wodanstraße bereits im Bezugsfall 2030 überlastet wäre. Somit ist bereits im Bestand akuter Handlungsbedarf gegeben. Um möglichst zeitnah ein den Kriterien des Nahverkehrsplans Nürnberg 2017 (NVP) entsprechendes bedarfsgerechtes Angebot bereitstellen zu können, wurden die Planungen zur Reaktivierung der Stadtparkschleife für den Linienbetrieb aufgenommen. Der Straßenplan wurde am 06.05.2021 im AfV beschlossen. Ein Planfeststellungsverfahren ist nach Aussage der Regierung nicht notwendig, so dass bereits 2022 mit dem Bau (zunächst Kanal) begonnen werden kann und die Inbetriebnahme in 2023 angestrebt wird.
- Plärrer-Umbau
  Der vor dem Hintergrund der Sanierungsnotwendigkeit des U-Bahn-Bauwerks geplante Umbau des Plärrers bietet die Chance, die ÖPNV-Drehscheibe verkehrlich und betrieblich deutlich besser und leistungsfähiger zu gestalten sowie an die zukünftigen Anforderungen anzupassen. Das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs liegt vor und wird derzeit konkretisiert. Auf den AfS vom 04.06.2020 „Umgestaltung des Plärrers – Zwischenbericht“ wird verwiesen.
- Pirckheimerstraße
  Am 06.05.2021 hat der Verkehrsausschuss die Verwaltung beauftragt, die Möglichkeiten zur Reaktivierung des Linienbetriebs der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße zu prüfen und voranzutreiben. Die Planungen sind aufzunehmen.
- Barrierefreier Ausbau des allgemeinen ÖPNV
  Mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die langfristige Zielvorgabe, im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, festgeschrieben. (s. NVP 2017, Kap. 3.4 Barrierefreiheit und Kap. 5 Barrierefreiheit Infrastruktur). Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) 2022 wird das weitere Verfahren festgelegt. Es werden voraussichtlich umfangreiche Investitionen erforderlich, um den gesetzlichen Vorgaben gerecht zu werden.
- Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV
  Um den ÖPNV attraktiver und zuverlässiger zu machen, sind weitere Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Busse und Straßenbahnen erforderlich. Derzeit untersucht ein externes Büro, welche Maßnahmen auf welchen Strecken sinnvoll wären. Es wird auf den AfV vom 19.02.2020, „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“, verwiesen. (s.a. NVP 2017, Kap. 3.6. „ÖPNV-Beschleunigung“)

1.4. Mobilitätsbeschluss für Nürnberg

Am 27.01.2021 hat der Stadtrat einen Mobilitätsbeschluss für Nürnberg gefasst.
Darin wurden Ziele formuliert für:

- Ausbau des Straßenbahnnetzes
  - **bis 2026** umzusetzen:
    Straßenbahnlückenschluss Minervastraße“,
    Reaktivierung der Stadtparkschleife“ und
    Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / TUN“
  - **bis 2026** im Bau befindlich:
    Stadtumlandbahn Nürnberg – Erlangen - Herzogenaurach.
  - **bis 2030** zu prüfen und zu planen:
    Die im ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 enthaltenen Erweiterungen im Straßenbahnnetz (siehe Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** „**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**“).
- Barrierefreiheit Haltestellen
  - **bis 2025** werden alle Haltestellen der Straßenbahnlinien barrierefrei umgebaut
  - **bis 2030** werden die Haltestellen im Busnetz barrierefrei umgebaut

- Masterplan „Schnelle und pünktliche Busse und Bahnen“
  Die zügige Umsetzung von Maßnahmen zur Beschleunigung wichtiger Straßenbahn- und Buslinien, wie die Bevorrechtigung an Ampeln, die Einrichtung von Busspuren oder die Abmarkierung von Straßenbahngleisen ist zu gewährleisten. Die Verwaltung soll dazu einen

Masterplan vorlegen und umsetzen. (AfV-Beschluss vom 19.02.2020 Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“)

- Dichterer Takt bei Bussen und Straßenbahnen
  - **bis 2030** auf allen Straßenbahnstrecken
    In Hauptverkehrszeit (HVZ) und Normalverkehrszeit (NVZ) ist ein 5-Minutentakt zu realisieren. In der Schwachverkehrszeit (SVZ) und am Wochenende soll auf allen Straßenbahnlinien mindestens ein 15-Minutentakt angeboten werden.

  - **bis 2030** auf allen wichtigen Buslinien:
    Der Mindesttakt im Nürnberger Stadtgebiet ist von 40 Minuten auf 30 Minuten und in Gebieten hoher Nutzungsdichte auf mindestens 15 Minuten zu verbessern. Wo heute schon ein noch dichterer Takt existiert, soll es auch künftig keine Angebotsverschlechterung geben.

Der Mobilitätsbeschluss für Nürnberg wurde zeitlich nach dem ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 erarbeitet. Abhängig von der weiterführenden Beschlussfassung, sind ggf. Anpassungen im Zeit- und Finanzplan der Projekte der Stadt Nürnberg erforderlich.

Beschlussvorlage
SÖR/045/2021

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 spannungsrisskorrosionsgefährdeten Brücken Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal (MDK) und Hafenstraße über die Südwesttangte (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 beschlossenenen 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-/Radwegeführung 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-/Rotterdamer-/Donaustraße erweitert.
8: Die von Eibach kommende rechte Spur an der Hafenstraße vor dem Knoten Hafen-/Rotterdamer-/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 Hafenstraße / 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 / Hafenstraße / 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

Gesamtkosten	120.712.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ 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 Hafenstraße 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)

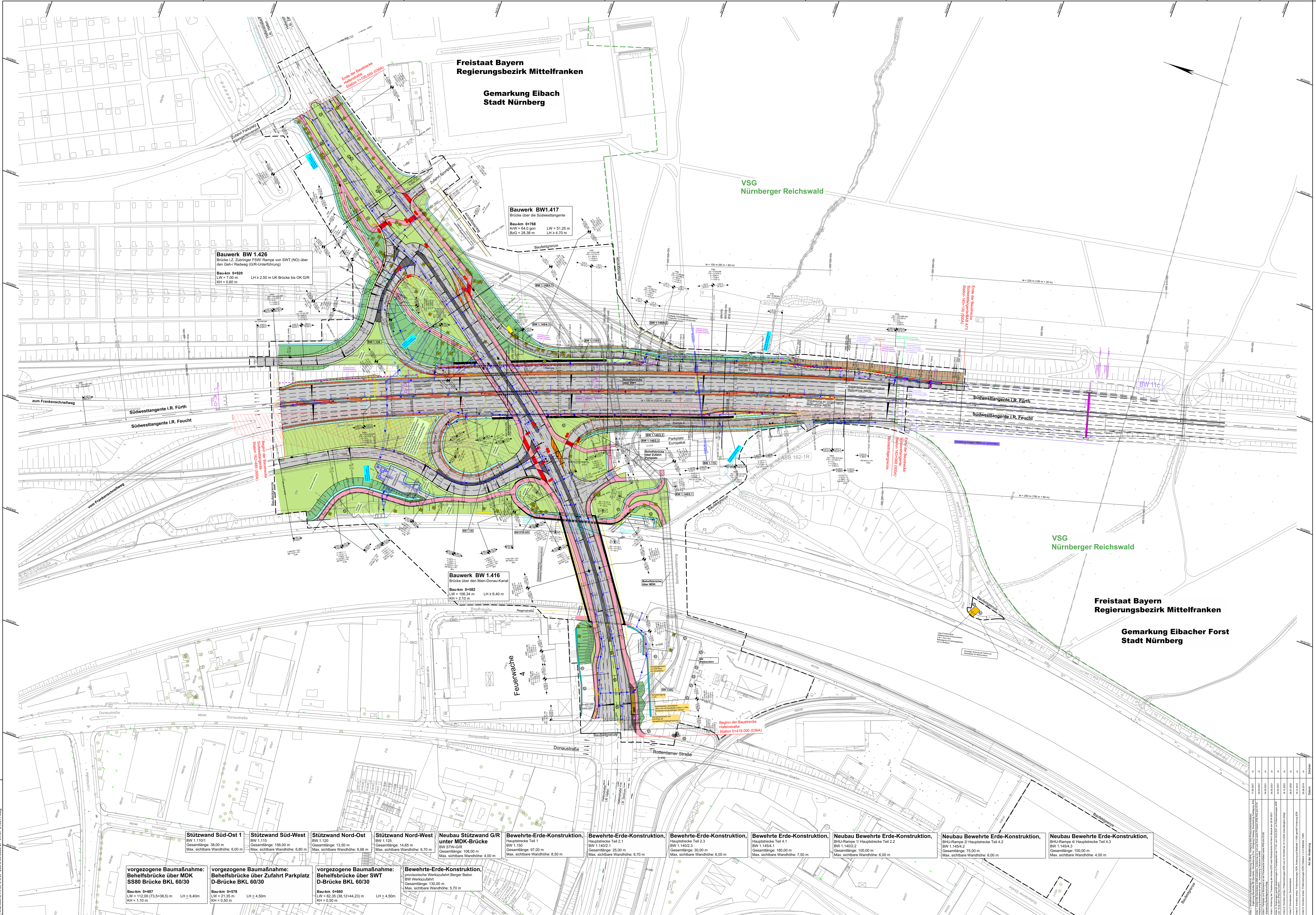
☒ **Vpl**

☒ **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.



Nr.:	Art der Änderung	Datum	Zeichen
7	Index G: Korrektur entspr. Prüfanmerkungen SÖR vom 27.02.2020 bis 10.12.2020 vollumfänglich erfolgt	18.12.2020	Ju
6	Index F: Korrekturen, Zwischenstand	28.07.2020	Ju
5	Index E: Korrektur entspr. Prüfanmerkungen SÖR, Änderung auf Maßstab 1:1000 gemäß Forderung SÖR	19.12.2019	Ju
4	Index D: Korrektur entspr. Prüfanmerkungen SÖR (Teilpläne 1-4 im Maßstab 1:500)	29.08.2019	Ju

IBI-C_HAS-000-STR-OPL-3-LP-200-J

Entwurfsbearbeitung:	V17-037	Datum	Zeichen
INGE IBI Hafenstraße	bearbeitet:	17.06.2021	Tä / Ju
IGS Ingenieure / ISP Scholz Holding GmbH / B+S Beratende Ingenieure VBI	gezeichnet	17.06.2021	Sch/Ju
	geprüft:		

Stadt Nürnberg
Servicebetrieb Öffentlicher Raum
Sulzbacher Straße 2 - 6, 90489 Nürnberg, Tel.0911/2317637

bearbeitet:
gezeichnet
geprüft:
PSP Nr.:
Projekt:

Nr.:	Art der Änderung	Datum	Zeichen
3	Index C: Korrektur (Teilpläne 1-4 Maßstab 1:500)	30.07.2019	Ju
2	Index B: Korrektur entspr. Prüfanmerkungen SÖR (Teilpläne 1-4 Maßstab 1:500)	29.07.2019	Ju
1	Index A: Korrektur entspr. Prüfanmerkungen SÖR (Teilpläne 1-4 Maßstab 1:500)	23.07.2019	Ju

VORENTWURF

Stadt Nürnberg
Servicebetrieb Öffentlicher Raum
Sulzbacher Straße 2 - 6, 90489 Nürnberg, Tel.0911/2317637
Hafenbrücken Nürnberg
PROJIS-Nr.:

Unterlage/Blatt-Nr.: 5.1/1
Lageplan HAS + SWT/A73
Maßstab: 1: 1000

Hafenstraße

Verkehrsanlagen

Aufgestellt:
Stadt Nürnberg, den ....
Servicebetrieb Öffentlicher Raum

Beschlussvorlage
SÖR/050/2021

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 einen 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

Gesamtkosten	400.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ 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.

Ö 3

Bearbeitungsgrenze Verkehrsbereich Maxbrücke

FW-Aufstellfläche

großer Lkw

Asphaltschnitt

Granitleistenstein - Bestand

Schutzrohr Strom

Telekom Vodafone

(Gasleitung tot)

Rückbau Kanal geplant 2023

Wasserleitung

Schacht Bestand

Schacht Bestand (Abbruch)

Schacht Bestand (Abbruch Studentenw

Garagenzufahrt

HSK Bestand

UfH

Trafohaus Bestand

Gitterrost Bestand

Poller (herausnehmbar) 4 Stk.

Fahrradüberdachung begrüntes Dach **Gem. Plan 510.06**

28 Fahrradstellplätze

9 Fahrradstellplätze

erster + letzter Bügel mit Knieleiste

Entfall ca. 3 Kfz-Stellplätze unbewirtschaftet

Sitzelement 7

Sitzelement 8

3 x unterirdische Container (Glas)

Abfallbehälter

Mastleuchte Versetzt

Baumsubstrat

Gts

Maßplatz

Wasseruhr Bewässerung

Schacht Bestand

OK Schacht ca. 295.98

OK Schacht ca. 295.91

Rasenfugenpflaster

Böschung 1:5

Ergänzung Grün

Abbruch Schacht

Überfurhydrant

RAS

CM

SR

Ab

Ap

Aps

Cb

Qro

Ac

Anhebung Verteilerkasten um 18cm

Verteilerkasten Strom

Inwertsetzung Maxbrücke Aufpflasterung Natursteinpflaster

Mastleuchte Versetzt

FW-Poller

Tc

Lage Baum nachrichtlich übernommen!

Sorbus spec. VERPFLANZEN

Gräser, Perenne-Pflanzen, Erhalt Bestandsbäume, Rodung Bestansstrauchflächen

Bank mit Rückenlehne 2x Fundament (L/B/T) 70/20/40

Bestandsleuchte Ertüchtigung Kleinsteinpflaster am Sockel

Anschluss Ertüchtigung Kleinsteinpflaster

Aspaltschnitt

Innenhof Weinstadel Natursteinpflaster

Stufen Bestand Türschwelle 295.89

Schnitt Beton

Abfallbehälter

OK Deckel

OK Mauer

Entwässerungsrinne

Hof-/Straßenablauf

Legende

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

Belagsflächen

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

Baukonstruktionen

- Einfassung Einzeiler
- 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
- mobiele 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

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

Vegetation

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

Bestandsbäume

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

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

Plangrundlage:
- Vermesserplan 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. 08421 9345-0, Fax -29
www.hackl-hofmann.de, info@hackl-hofmann.de

MS
14.10.2020
-01 A

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

Kartengrundlage/Luftbild/Geobasisdaten: © Landesamt für Vermessung und Geoinformation

Plannummer: 21A 37.04 Objektschlüssel: 413110

Gemarkung: Nürnberg-Sebald Flurnummer: 147/2,147/31,161,176,178,205,310,310/4,222/2,223,223/1,224222/2, 223, 223/1, 224, 205 im Original

M 1:100

NÜRNBERG

Nägeleinsplatz, Nürnberg
Ausführungsplanung
[500.05 - Grundriss Weinstadel]

bearbeitet	gez. i.A. Gruber	Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
gezeichnet		Planung und Bau
SÖR/1-G/1	gez. i.A. Nitschke	SÖR / 1
SÖR/1-G	gez. i.A. Thea Weber	gez. i.A. Weidenhammer
		Nürnberg, 14.10.2020

SÖR Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg

Beschlussvorlage
SÖR/051/2021

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 Straßenostseite, 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

Gesamtkosten	120.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ 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.

Ö 4

Legende

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

Belagsflächen

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

Baukonstruktionen

- Einfassung Einzeiler
- 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
- mobiele 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

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

Vegetation

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

Bestandsbäume

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

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

Plangrundlage:
- Vermesserplan 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)

Angaben WWA
Berechnung 2009
HQ100 295,71
HQextrem 296,86

hackl hofmann
Hackl Hofmann Landschaftsarchitekten GmbH
Marktplatz 18, D-85072 Eichstätt, Tel. 08421 9345-0, Fax -29
www.hackl-hofmann.de, info@hackl-hofmann.de

MS
14.10.2020
-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-Sebald Flurnummer: 147/2,147/31,161,176,178,2 05,310,310/4,222/2,223,223/ 1,224222/2, 223, 223/1, 224, 205 im Original

M 1:100

NÜRNBERG

Nägeleinsplatz, Nürnberg
Ausführungsplanung
[500.06 - Grundriss Karlsbrücke]

bearbeitet	gez. i.A. Gruber	Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg Planung und Bau SÖR / 1 gez. i.A. Weidenhammer Nürnberg, 14.10.2020
gezeichnet		
SÖR/1-G/1	gez. i.A. Nitschke	
SÖR/1-G	gez. i.A. Thea Weber	

SÖR Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg

Berichtsvorlage
Vpl/031/2021

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@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 5

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
17. JAN. 2020
/.....Nr. .....

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

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

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

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

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

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@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de

U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus

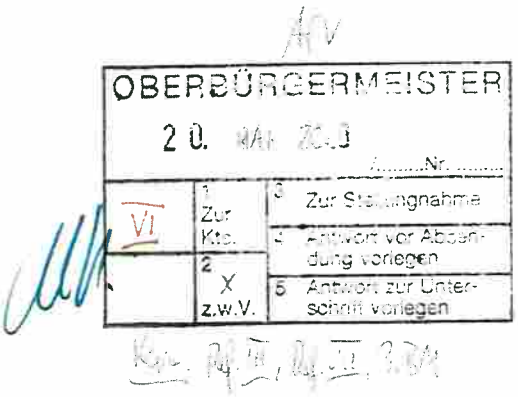
Rathaus
90403 Nürnberg

Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg



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

Ö 5

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de

U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus

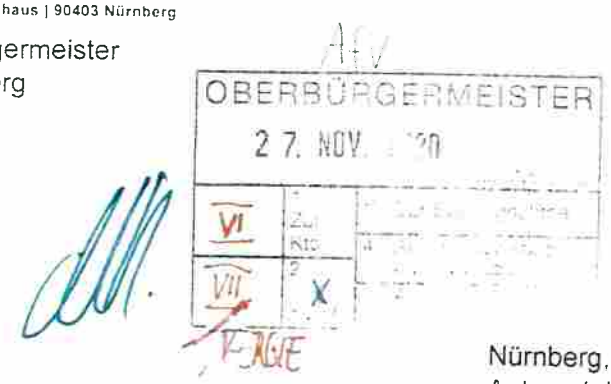
Rathaus
90403 Nürnberg

Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
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 Elektromobilitat. 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

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Harald Dix
Stadtrat

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

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
Sendner

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 Krieglstein
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 Ausbauintensität 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 Reglungen für mehrere Gebäude sind dabei möglich („Quartiersansatz“). Der Nachweis der Erfüllung der Pflichten kann zudem auch über zu beauftragende Energieversoger 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. Wanddurch-führungen, 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 Hochlaufszenarien 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), Flexibilitäts-optionen.

Berichtsvorlage
Vpl/033/2021

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 Busline 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

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
23. MRZ. 2021
/.....Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
	2 z.w.V. X	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

22.03.2021
Frank

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
Fraktionsvorsitzender

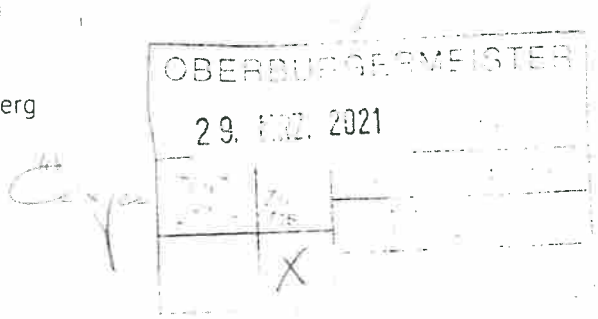
Ö 6

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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, 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

A. Mletzko

Kai Küfner
Stadtrat

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

Beschlussvorlage
Vpl/034/2021

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

Gesamtkosten	5.000 €	**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:
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**

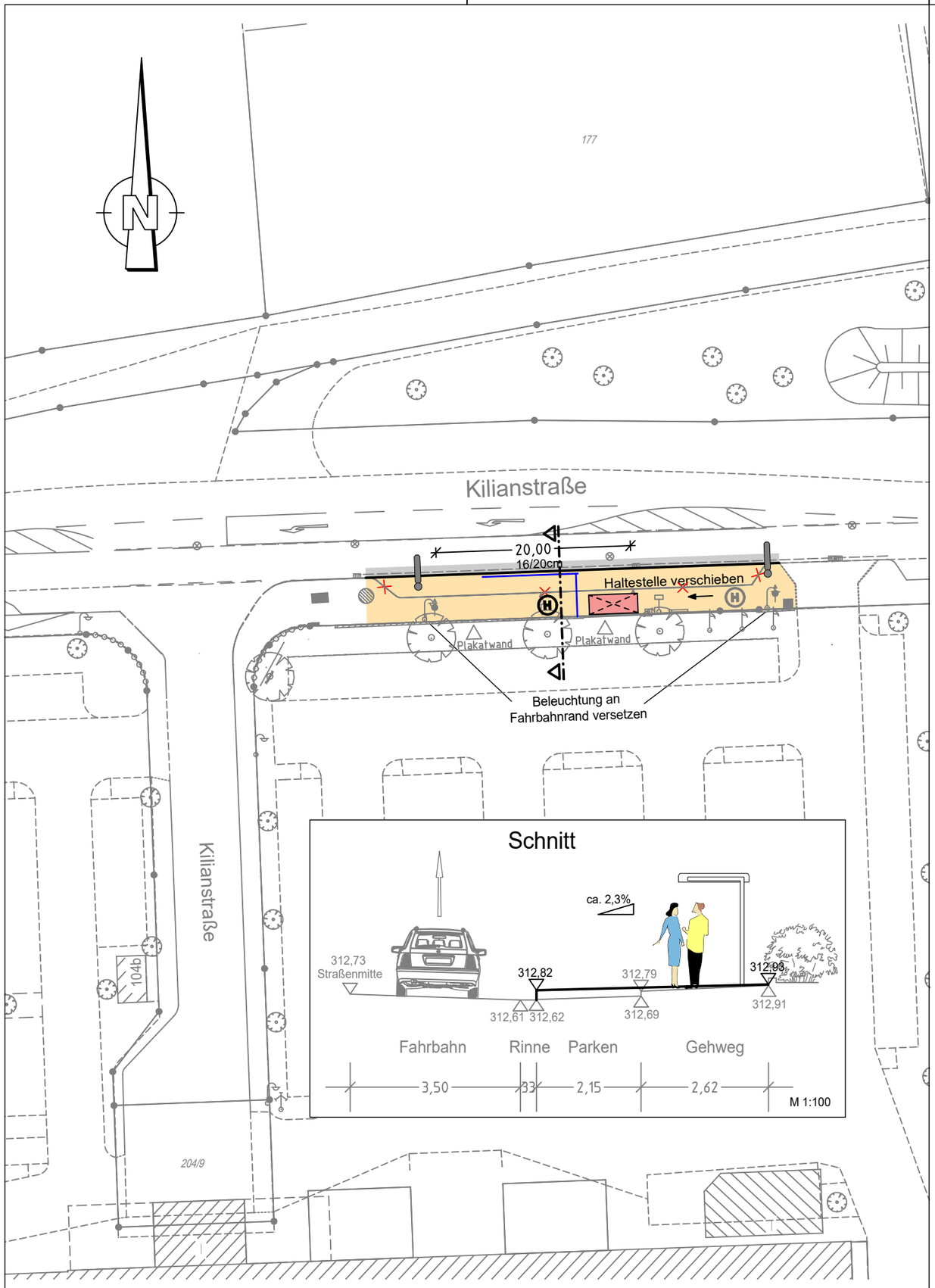
☐

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.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: *GeoAbteilung GeoAbteilung GeoBearbeiterTel GeoTelefon1*
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



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

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 15.03.2021
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2167.2.5
02.06.21	Br-Fürbach	Instruktionserg.	Kilianstraße Buskap vor Hausnr. 104	

Kilianstraße 005 V500_1_1.PLT vom 07.06.21

CARD/1

Beschlussvorlage
Vpl/032/2021

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 Ver-bandsversammlung 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

Berichtsvorlage
Vpl/029/2021

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 iom 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

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)

☒ **BgA**

☐

☐

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
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

Beschlussvorlage
Vpl/191/2020

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 angeschriebenen 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.

Ö 10

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
09. JUNI 2020
/.....Nr. .....

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

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 9. Juni 2020

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 Schalkhaußer Straße und der Staufer 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 Schalkhaußer Straße und der Staufer 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 Staufer und Schalkhaußer Straße in einen gemeinsamen Fuß- und Radweg deutlich verbessern.

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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

/altung 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

Ö 10



V:\Vpl\Register\Generalplanung_Verkehr\Stadtstraßenverkehr_Reichelsdorf_Katzwang
Pyraser_Straße
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung