

# Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

23.09.2021

# Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	4
Tagesordnung -öffentlich-	4
Vorlagendokumente	6
TOP Ö 1 Straßenbenennung: Anpassung Verlaufsbeschreibung der Thurn-und-Taxis-Straße	6
Sitzungsvorlage Geo/006/2021	6
Entscheidungsvorlage Geo/006/2021	9
TOP Ö 3 VAG_Rad-Freiminuten für Studierende mit Semesterticket	11
Bericht Vpl/041/2021	11
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 25.05.2020 Vpl/041/2021	14
Stellungnahme der VAG vom 21.06.2021 Vpl/041/2021	15
TOP Ö 4 Unterbrechung Rothenburger Straße nach Fertigstellung der neuen Verbindungsstraße im Tiefen Feld	17
Sitzungsvorlage Vpl/042/2021	17
Übersichtsplan Vpl/042/2021	21
TOP Ö 5 Verkehrsberuhigung Wilderstraße	22
Sitzungsvorlage Vpl/047/2021	22
Straßenplan Wilderstraße 2.2321.5.1 Vpl/047/2021	26
Entscheidungsvorlage Verkehrssituation Wilderstraße Vpl/047/2021	27
Antrag Wilderstraße Die Guten ödp Linke Liste 26.5.21 Vpl/047/2021	29
Antrag Wilderstraße SPD v. 20.08.2021 Vpl/047/2021	31
TOP Ö 6 Verkehrssituation Rennbahnstraße und Georg-Stefan-Straße	32
Bericht Vpl/043/2021	32
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 02.06.2021 Vpl/043/2021	36
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/043/2021	38
TOP Ö 7 Modellprojekt für mehr Platz zum Spielen in der Volprechtstraße	39
Bericht Vpl/040/2021	39
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 24.06.2021 Vpl/040/2021	43
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/040/2021	45
TOP Ö 8 Bahnhofstraße, Änderung des Querschnitts in einem Teilbereich	46
Sitzungsvorlage Vpl/044/2021	46
Straßenplan Bahnhofstraße vom 11.02.2013 m.letzter Änderung 17.06.2021 Vpl/044/2021	50
Antrag Bündnis90 Die Grünen Verbesserungen Bahnhofstraße v.17.06.2021 Vpl/044/2021	51
TOP Ö 9 Radwege-Netz Nürnberg	53
Bericht Vpl/049/2021	53
Antrag CSU-Stadtratsfraktion Radwege-Netz Nürnberg v. 20.07.2020 Vpl/049/2021	55
TOP Ö 10 Radwegverbindungen auf Forststraßen	56
Bericht Vpl/046/2021	56
Anhang Stellungnahme Landratsamt Erlangen Vpl/046/2021	61
TOP Ö 12 Cochlaeusweg, Geh- und Radweg	63
Sitzungsvorlage Vpl/045/2021	63
Straßenplan Cochlaeusweg 2.2154.2.1 Vpl/045/2021	67
TOP Ö 14 Östliche Bushaltestelle Kornburg Süd, Umbau als barrierefreies Haltestellenkap inklusive zusätzlicher Begrünung	68
Sitzungsvorlage Vpl/051/2021	68

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.06.2020 Vpl/051/2021  
Straßenplan Nr. 2.2356.2.1 Vpl/051/2021

72  
73

# TAGESORDNUNG

---

## Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses

---



## Sitzungszeit

Donnerstag, 23.09.2021, 09:00 Uhr

---

## Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

---

## TAGESORDNUNG

### Öffentliche Sitzung

- 1. Straßenbenennung: Anpassung der Verlaufsbeschreibung der "Thurn-und-Taxis-Straße" aufgrund der erfolgten Verlaufsänderung**

Beschluss  
Geo/006/2021

Fraas, Michael, Dr.
  
- 2. Mobilitätsbeschluss  
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 02.07.2021**

Beschluss  
Vpl/052/2021

Ulrich, Daniel  
Wird in der Stadtratssitzung am 29.07.2021 behandelt
  
- 3. VAG\_Rad-Freiminuten für Studierende mit Semesterticket  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 25.05.2020**

Bericht  
Vpl/041/2021

Ulrich, Daniel
  
- 4. Unterbrechung Rothenburger Straße nach Fertigstellung der neuen Verbindungsstraße im Tiefen Feld**

Beschluss  
Vpl/042/2021

Ulrich, Daniel
  
- 5. Verkehrsberuhigung Wilderstraße  
hier: gemeinsamer Antrag der ÖDP, Die Guten, Linke Liste vom 26.05.2021**

Beschluss  
Vpl/047/2021

Ulrich, Daniel
  
- 6. Verkehrssituation Rennbahnstraße und Georg-Stefan-Straße  
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 02.06.2021**

Bericht  
Vpl/043/2021

Ulrich, Daniel

- |     |  |                           |
|-----|--|---------------------------|
| 7.  | <b>Modellprojekt für mehr Platz zum Spielen in der Volprechtstraße<br/>hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 24.06.2021</b>   | Bericht<br>Vpl/040/2021   |
|     | Ulrich, Daniel   |                           |
| 8.  | <b>Bahnhofstraße, Änderung des Querschnitts in einem Teilbereich</b>   | Beschluss<br>Vpl/044/2021 |
|     | Ulrich, Daniel   |                           |
| 9.  | <b>Radwege-Netz Nürnberg<br/>hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 20.07.2020</b>   | Bericht<br>Vpl/049/2021   |
|     | Ulrich, Daniel   |                           |
| 10. | <b>Radwegverbindungen auf Forststraßen<br/>hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom<br/>18.02.2021</b>  | Bericht<br>Vpl/046/2021   |
|     | Ulrich, Daniel   |                           |
| 11. | <b>Beleuchtung Fahrradwege<br/>hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 01.10.2020</b>   | Bericht<br>Vpl/048/2021   |
|     | Ulrich, Daniel   |                           |
| 12. | <b>Cochlaeusweg, Geh- und Radweg</b>   | Beschluss<br>Vpl/045/2021 |
|     | Ulrich, Daniel   |                           |
| 13. | <b>Stephanstraße - Bauvorhaben Instone Real Estate</b>   | Beschluss<br>Vpl/050/2021 |
|     | Ulrich, Daniel<br>Beilagen werden nachgereicht   |                           |
| 14. | <b>Östliche Bushaltestelle Kornburg Süd, Umbau als barrierefreies<br/>Haltestellenkap inklusive zusätzlicher Begrünung<br/>hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.06.2020</b> | Beschluss<br>Vpl/051/2021 |
|     | Ulrich, Daniel<br>Beilagen werden nachgereicht   |                           |
| 15. | <b>Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 22.07.2021,<br/>öffentlicher Teil</b>   |                           |



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.09.2021	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Straßenbenennung: Anpassung der Verlaufsbeschreibung der "Thurn-und-Taxis-Straße" aufgrund der erfolgten Verlaufsänderung**

**Anlagen:**

Entscheidungsvorlage

**Sachverhalt (kurz):**

Es wird vorgeschlagen, die Verlaufsbeschreibung der "Thurn-und-Taxis-Straße" aufgrund der erfolgten Verlaufsänderung anzupassen. Die "Thurn-und-Taxis-Straße" verläuft nun als Stichstraße östlich der "Äußeren Bayreuther Straße" gegenüber der Einmündung des "Bierweges" zunächst nach Osten und danach in südliche Richtung abknickend bis zu der Wendeschleife.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

**Gesamtkosten**

€ **Folgekosten** € pro Jahr

dauerhaft  nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv € davon Sachkosten € pro Jahr

davon konsumtiv € davon Personalkosten € pro Jahr

**Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?**

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

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

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es gibt keine Hinweise darauf, dass bestimmte Personengruppen durch die Verlaufsänderung der Straße besonders benachteiligt sind.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt, die Verlaufsbeschreibung der "Thurn-und-Taxis-Straße" wie folgt anzupassen:

"Die "Thurn-und-Taxis-Straße" verläuft als Stichstraße östlich der "Äußeren Bayreuther Straße" gegenüber der Einmündung des "Bierweges" zunächst nach Osten, danach in südliche Richtung abknickend bis zu der Wendeschleife."

## Entscheidungsvorlage

### Historie:

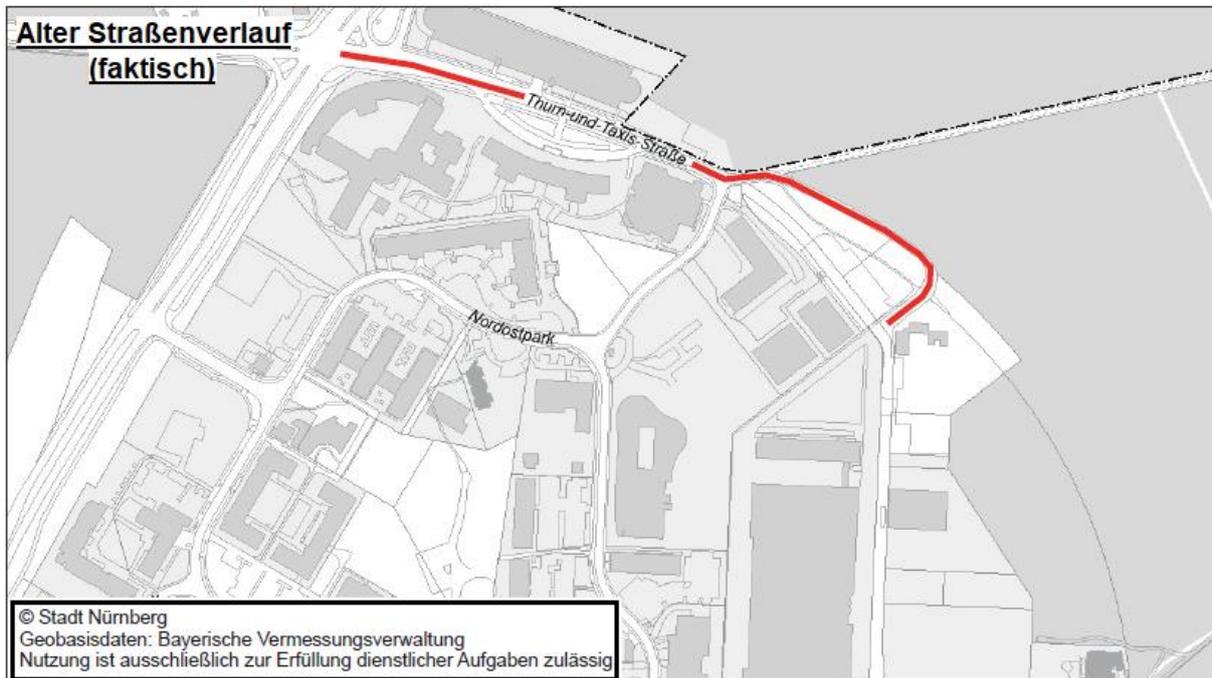
Die Thurn-und-Taxis-Straße wurde durch Beschluss des Verkehrsausschusses vom 25.04.1974 vom damaligen Ausschuss für Verkehrswesen benannt.

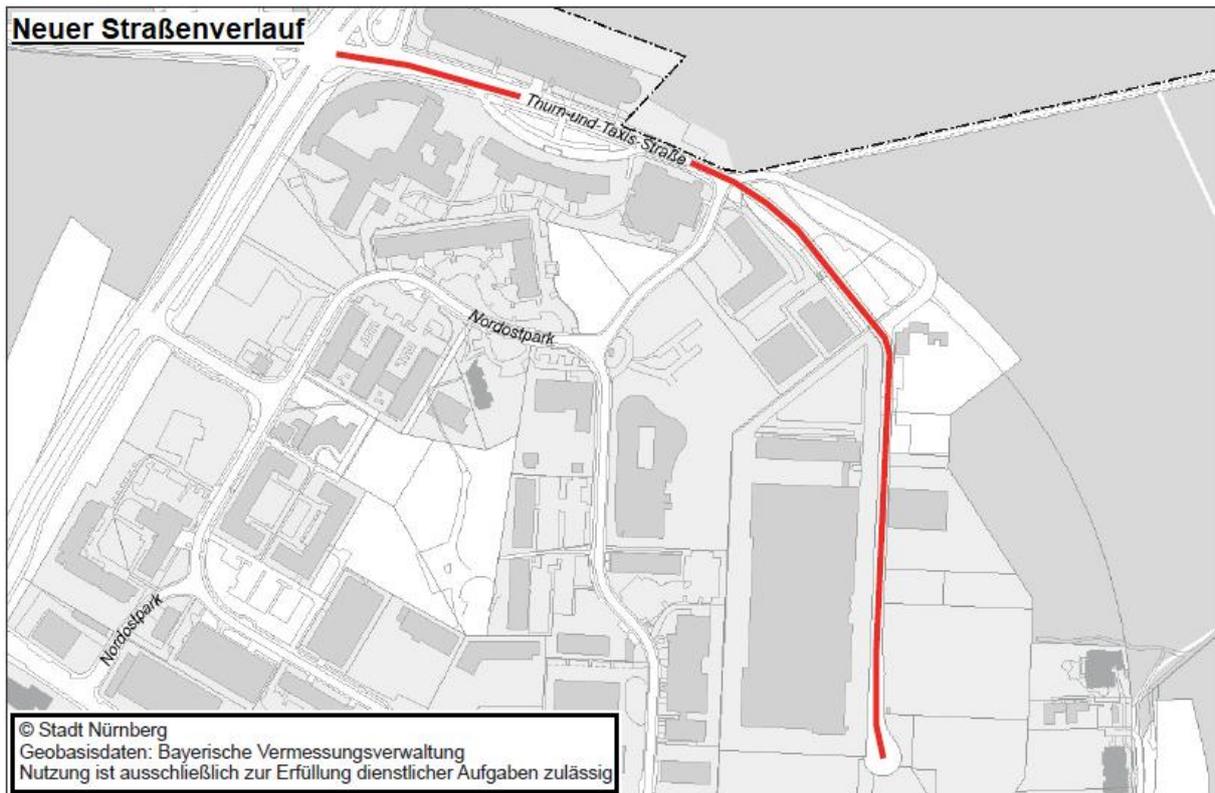
Bis zur eigenständigen Benennung der Straße im Jahre 1974 war die Thurn-und-Taxis-Straße das östliche Teilstück des Bierwegs. Ursprünglich sollte die Thurn-und-Taxis-Straße von der Äußeren Bayreuther Straße gegenüber dem Bierweg als Ringstraße weiterführend bis Stadenstraße verlaufen. Der geplante Ausbau der Thurn-und-Taxis-Straße bis zur Stadenstraße wurde jedoch nie umgesetzt. Es erfolgte lediglich der Ausbau der Straße bis zur Einfahrt des neu errichteten Fernmeldezeugamts.

### Verlaufsänderung:

Nach dem Auflassen und der Neugestaltung des Postareals wurde der Verlauf der Thurn-und-Taxis-Straße umgestaltet und in das bisherige Postareal bis zu der Wendeschleife weitergeführt.

Aufgrund der erfolgten Verlaufsänderung der Thurn-und-Taxis-Straße haben sich deutliche Abweichungen von ihrem vorherigen Straßenverlauf ergeben.





Eine Anpassung der Verlaufsbeschreibung der Thurn-und-Taxis-Straße erscheint aufgrund der erheblichen Verlaufsänderung sinnvoll.

Es wird vorgeschlagen, die Verlaufsbeschreibung der Thurn-und-Taxis-Straße wie folgt anzupassen:

**Die Thurn-und-Taxis-Straße verläuft als Stichstraße östlich der Äußeren Bayreuther Straße gegenüber der Einmündung des Bierweges zunächst nach Osten, danach in südliche Richtung abknickend bis zu der Wendeschleife.**



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	23.09.2021	öffentlich	Bericht

**Betreff:**

**VAG\_Rad-Freiminuten für Studierende mit Semesterticket  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 25.05.2020**

**Anlagen:**

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 25.05.2020  
Stellungnahme der VAG vom 21.06.2021

**Bericht:**

Das Fahrradverleihsystem der VAG stellt ein Mobilitätsangebot im multimodalen Verkehr dar und wird gerade von VAG-Abonnentinnen und Abonnenten, denen monatlich 600 Freiminuten zur Verfügung stehen, sehr gut angenommen. Studierende mit einem Semesterticket profitieren derzeit nicht von einem Freikontingent. Die SPD-Stadtratsfraktion bittet in ihrem Antrag vom 25.05.2020 um Prüfung, ob und wie Freiminuten für diese potentiellen Nutzerinnen und Nutzer angeboten werden können. Auf die Stellungnahme der VAG zum Antrag wird verwiesen.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

**Gesamtkosten**

€ **Folgekosten** € pro Jahr

dauerhaft  nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv € davon Sachkosten € pro Jahr

davon konsumtiv € davon Personalkosten € pro Jahr

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

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

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es sind keine Belange mit Diversity-Relevanz betroffen.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

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



SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Nürnberg  
Marcus König  
Rathaus  
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
25. MAI 2020		
/.....Nr. ....		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
VAG	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	X	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Kopie: 3. BM, Ref. I/II

Nürnberg, 25. Mai 2020  
Antragsteller: Yilmaz/ Ahmed

**VAG\_Rad-Freiminuten für Studierende mit Semesterticket**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die bisherigen Berichte bis März 2020 zeigen ganz deutlich: Das VAG\_Rad ist ein voller Erfolg!

Damit gelingt es der VAG und der Stadt Nürnberg, den Umweltverbund durch Intermodalität nachhaltig zu stärken: Wer sich ein VAG-Abo holt kann die beliebten Räder mit einem Kontingent an Freiminuten kostenfrei nutzen - und das stärkt wiederum die Attraktivität des Aboangebots der VAG.

Auch wenn die Nutzer\*innenzahlen bisher einen positiven Trend aufweisen, ist das Potential aus Sicht der SPD-Stadtratsfraktion noch lange nicht ausgeschöpft. Denn eine viel versprechende und wichtige Zielgruppe ist bisher strukturell vom lockenden Angebot der Freiminuten strukturell ausgeschlossen: Studierende.

Nutzer\*innen des Semestertickets (egal ob Basis- oder Zusatzticket) können bisher nicht von der sonst geltenden Abokombination mit Freiminuten profitieren. Doch gerade diese Zielgruppe wäre für das VAG\_Rad, aber auch zur weiteren Bindung an Bus und Bahn, interessant.

Gerade in Zeiten der Corona-Pandemie spielt das Fahrrad eine zunehmend wichtige Rolle. Es gibt einen wahren Fahrrad-Boom. Nicht zuletzt unter Studierenden. Mit einem Angebot extra für Studierende mit Semesterticket könnte die VAG jetzt eine ganze Zielgruppe an das VAG\_Rad binden.

Aus diesem Grund stellt die SPD-Stadtratsfraktion folgenden **Antrag**:

Die VAG prüft Freiminuten für Studierende mit Semesterticket beim VAG\_Rad und berichtet darüber im Verkehrsausschuss. Es sollen verschiedene Varianten (Summe der Minuten, Ticketarten, räumliche Begrenzung) geprüft und vorgestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm  
Fraktionsvorsitzender

Yasemin Yilmaz  
Antragstellerin

Nasser Ahmed  
Antragsteller





VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft  
 Südliche Fürther Straße 5  
 90429 Nürnberg  
 Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg  
 Telefon: 0911 283-0  
 Telefax: 0911 283-4800

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg  
 Verkehrsplanungsamt  
 Lorenzer Straße 30

90402 Nürnberg

Stefan Linnert

MK-ZB-AK  
 Telefon: 0911 283 4697  
 Telefax:  
 stefan.linnert@vag.de

Nürnberg, 21.06.2021

**VAG\_Rad – Freiminuten für Studierende mit Semesterticket**

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf den Antrag der SPD vom 25.05.2020 zur Prüfung der Freiminuten für Studierende beim VAG\_Rad nehmen wir gerne Stellung.

Die VAG begrüßt grundsätzlich eine bessere Einbindung der Studenten in VAG\_Rad.

Bei der Entwicklung eines lokal auf Nürnberg begrenzten studentischen VAG\_Rad-Angebotes im Rahmen des Semestertickets sind jedoch die geltenden Tarifbedingungen, die bestehenden Vereinbarungen im VGN und die divergierenden Interessenlagen der Partner im VGN zu berücksichtigen. So erfolgt bei dem bereits bestehenden Modell für JahresAbo-Nutzer für nicht in Nürnberg wohnhafte Abo-Kunden eine Finanzierung der verfahrenen Freiminuten über die VGN GmbH und die Verbundpartner. Diese Zusatzleistung ist nicht in den JahresAbo-Tarif eingepreist und wird von den Verbundpartnern freiwillig mitfinanziert. In der aktuellen finanziellen Situation der Verbundpartner wird eine Ausweitung dieses Angebots an Freiminuten auf weitere Zielgruppen im Allgemeinen und Studierende im Besonderen als nicht konsensfähig angesehen. Es besteht für den veranlassenden Partner (Gesellschafter oder Grundvertragspartner) jedoch die Möglichkeit, eine entsprechende Maßnahme unter Einhaltung definierter Rahmenbedingungen selbst zu gestalten und zu finanzieren.

Für eine mögliche Umsetzung wurden daher seitens der VAG nachfolgende Varianten untersucht und bewertet:

1. Freiminuten für alle Studierenden im VGN  
 => Status und Berechtigung nicht prüfbar, da nicht alle Hochschulen Semesterticketverträge mit dem VGN abgeschlossen haben; hohes Missbrauchspotenzial; auf VAG und Stadt Nürnberg zukommende Kosten nicht abschätzbar und keine Finanzierungsbeteiligung durch VGN-Partner (Aufgabenträger, Gesellschafter) oder studentische Institutionen gegeben

2. Freiminuten für Studierende mit Semester-Basisticket  
=> Status und Berechtigung für die VAG nicht prüfbar, da auch andere Verkehrsunternehmen Basis-Semestertickets ausgeben, daher hohes Missbrauchspotenzial; auf VAG und Stadt Nürnberg zukommende Kosten nicht abschätzbar und keine Finanzierungsbeitragung durch VGN-Partner (Aufgabenträger, Gesellschafter) oder studentische Institutionen gegeben
3. Freiminuten für Studierende mit Semester-Basisticket und Wohnsitz Nürnberg  
=> erfordert aufwändige manuelle Prüfung Wohnadresse und Studierendenstatus durch VAG und ggf. öffentliche Stellen; hohes Missbrauchspotenzial, da nicht überall die erforderlichen digitalen Schnittstellen vorhanden sind; keine Finanzierungsbeitragung durch VGN-Partner (Aufgabenträger, Gesellschafter) oder studentische Institutionen gegeben
4. Freiminuten für Studierende, die das Semester-Zusatzticket erwerben  
=> für VAG über vorhandene digitale Schnittstellen prüfbar; geringes Missbrauchspotenzial; keine Finanzierungsbeitragung durch VGN-Partner (Aufgabenträger, Gesellschafter) oder studentische Institutionen gegeben
5. Freiminuten für Studierende mit Wohnsitz Nürnberg, die das Semester-Zusatzticket erwerben  
=> für VAG über vorhandene digitale Schnittstellen prüfbar; geringes Missbrauchspotenzial; Finanzierung der Vergünstigung durch VAG und Stadt Nürnberg sachgerecht, daher keine Finanzierungsbeitragung durch Dritte erforderlich

Aus finanziellen und organisatorischen Gründen kann nur die 5. Variante als einmalige oder bedarfsweise sich wiederholende Verkaufsförderungsaktion zur Umsetzung empfohlen werden. Als Umsetzungszeitpunkt böte sich mit Beginn der Fahrradsaison 2022 das Sommersemester 2022 an. Der Kauf eines Semester-Zusatztickets für Studierende mit Wohnort Nürnberg berechtigt dann zu 100 Freiminuten pro Monat für das VAG\_Rad, einlösbar über die neue App NürnbergMOBIL (NüMO). Es handelt sich in diesem Fall nicht um ein VGN-Angebot, sondern um eine, über den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der Stadt Nürnberg getragene, VAG-Marketing-Aktion. Im Kontext der Attraktivitätssteigerung des Zusatztickets erwartet die VAG daraufhin einen Anstieg der Verkaufszahlen beim Semester-Zusatzticket.

Dieses Angebot stellt die aktuell beste erreichbare und umsetzbare Lösung dar, die das VAG\_Rad und den ÖPNV insgesamt in Nürnberg attraktiver macht, die Stadt Nürnberg als Standort stärkt, der wichtigen Zielgruppe der Nürnberger Studierenden ein passgenaues Angebot anbietet und hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen für die VAG und die Stadt Nürnberg tragbar ist.

Sollten sich im Weiteren eine überregionale oder auch eine verbundweite Lösung mit entsprechender Finanzierungsbeitragung weiterer Partner abzeichnen, kann das Modell über die Zielgruppe „Studierende mit Wohnort Nürnberg“ hinaus ausgeweitet werden.

Perspektivisch soll darüber hinaus ein spezieller Studierendenpreis für das VAG\_Rad geprüft werden, der dann ebenfalls über die App NürnbergMOBIL (NüMO) gebucht werden kann.

Freundliche Grüße

VAG  
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



Hermann Klodner

i. V.



John Borchers

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	23.09.2021	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Unterbrechung Rothenburger Straße nach Fertigstellung der neuen Verbindungsstraße im Tiefen Feld**

**Anlagen:**

Übersichtsplan

**Sachverhalt (kurz):**

Im Rahmen der Bebauung des Tiefen Feldes wird auch die „neue Rothenburger Straße“ realisiert, für die bereits die Planfeststellungsunterlagen eingereicht wurden. Diese neue Straße wird südlich parallel zur bestehenden Rothenburger Straße zwischen der Virnsberger Straße und der Sigmundstraße verlaufen. Von ihr werden Stichstraßen zur Erschließung der zukünftigen Bebauung im Tiefen Feld abgehen. Sie wird zwei Fahrspuren pro Richtung, breite Radstreifen und Gehwege sowie in Mittellage den Zugang zum geplanten U-Bahnhof im Tiefen Feld erhalten. Hier werden auch die Buslinien verkehren und am Verknüpfungspunkt mit der U-Bahn eine Haltestelle haben. Die neue Straße wird aufgrund des Ausbaustandards und der direkten Verbindung zwischen der Virnsberger Straße und der Sigmundstraße den Status der Hauptverkehrsstraße von der bestehenden Rothenburger Straße in diesem Abschnitt übernehmen.

Um zu vermeiden, dass weiterhin überregionaler Durchgangsverkehr über die bestehende Rothenburger Straße, die weder über durchgehende Gehwege noch über Radverkehrsinfrastruktur verfügt, statt über die neue, großzügig ausgebaute Straße fährt, muss die Rothenburger Straße östlich der Sigmundstraße unterbrochen werden. Für die Unterbrechung und die geänderte Verkehrsführung wurden im Bebauungsplan, der sich derzeit in Aufstellung befindet, Flächen für eine ausreichend dimensionierte Wendekehre vorgesehen. Gleichzeitig kann dann der gesamte Abschnitt der bestehenden Rothenburger Straße zwischen den Virnsberger Straße und der Sigmundstraße in die Tempo 30-Zone des nördlich angrenzenden Wohngebietes einbezogen werden. Auf die Herstellung gesonderter Radverkehrsanlagen kann mit diesen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im alten Ortskern von Kleinreuth/Schw. verzichtet werden.

Der Beschluss über die zukünftige Verkehrsführung und die Unterbrechung der Rothenburger Straße ist notwendig, um das Bebauungsplanverfahren entsprechend fortführen zu können.

**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:

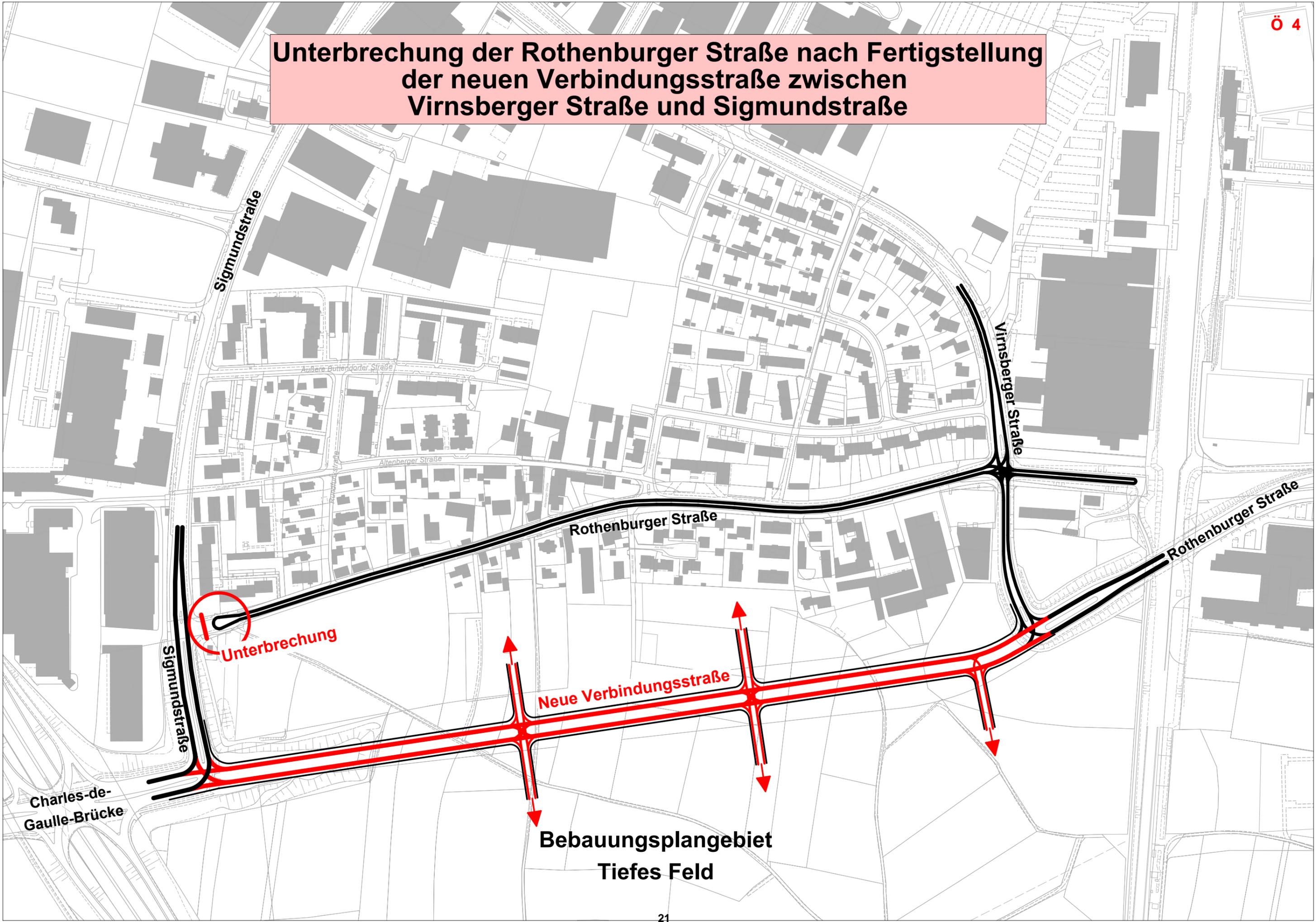
**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

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

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt die Unterbrechung der bestehenden Rothenburger Straße östlich der Sigmundstraße nach Fertigstellung der neuen südlich gelegenen Verbindungsstraße zwischen der Virnsberger Straße und der Sigmundstraße. Die Unterbrechung ist in den Bebauungsplan Nr. 4445 aufzunehmen.

**Unterbrechung der Rothenburger Straße nach Fertigstellung der neuen Verbindungsstraße zwischen Virnsberger Straße und Sigmundstraße**



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	23.09.2021	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Verkehrsberuhigung Wilderstraße**

**hier: gemeinsamer Antrag der ÖDP, Die Guten, Linke Liste vom 26.05.2021**

**Anlagen:**

Straßenplan Wilderstraße 2.2321.5.1  
Entscheidungsvorlage Verkehrssituation Wilderstraße  
Antrag Wilderstraße Die Guten ödp Linke Liste 26.5.21  
Antrag Wilderstraße SPD v. 20.08.2021

**Sachverhalt (kurz):**

Mit Antrag vom 26.05.2021 beantragen Stadträte der ödp, der Linken Liste und von Die Guten die Prüfung eines Lkw-Fahrverbotes, eine Einbahnregelung sowie die Herstellung einer Verbindung von der Georg-Eberlein-Straße zur Rollnerstraße. Darüber hinaus sind bei der Verwaltung mehrere Beschwerden über zugeparkte Gehwege in der Wilderstraße eingegangen. Aufgrund der halb auf dem Gehsteig parkenden Kfz auf beiden Seiten bleibt nicht ausreichend Platz für Zufußgehende, insbesondere mit Kinderwagen oder Gehhilfen. Im Umfeld eines Seniorenheims und einer Kindertagestätte ist dies besonders kritisch zu bewerten.

Zur Verbesserung der Situation in der Wilderstraße wurde ein Markierungsplan für eine Anordnung der Stellplätze am Fahrbahnrand erarbeitet, der auch die Belange der Feuerwehr berücksichtigt. Um möglichst viele Stellplätze erhalten zu können, wird trotz der damit verbundenen Nachteile eine Einbahnregelung in Fahrtrichtung Osten vorgeschlagen. Die Durchbindung der Georg-Eberlein-Straße zur Rollnerstraße ist weder baulich möglich noch verkehrlich sinnvoll. Für die Beschilderung eines Lkw-Fahrverbotes in der Wilderstraße gibt es keine rechtliche Grundlage.

Die Ergebnisse der Prüfung sind in der Entscheidungsvorlage ausführlich erläutert. Die Umsetzung könnte zeitnah erfolgen und kann von Vpl - bei einem entsprechenden Beschluss des Stadtrates - verkehrsrechtlich angeordnet werden.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)
- Ja
  - Kosten noch nicht bekannt
  - Kosten bekannt

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

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

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

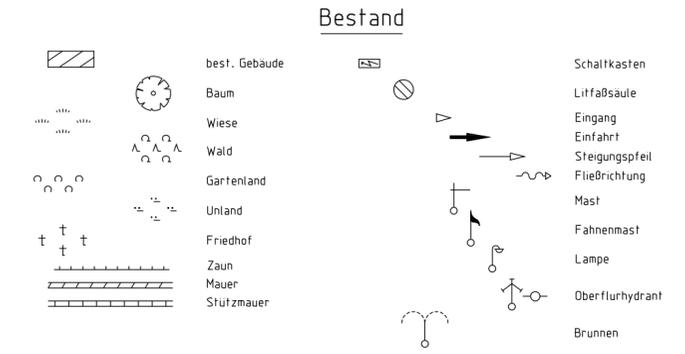
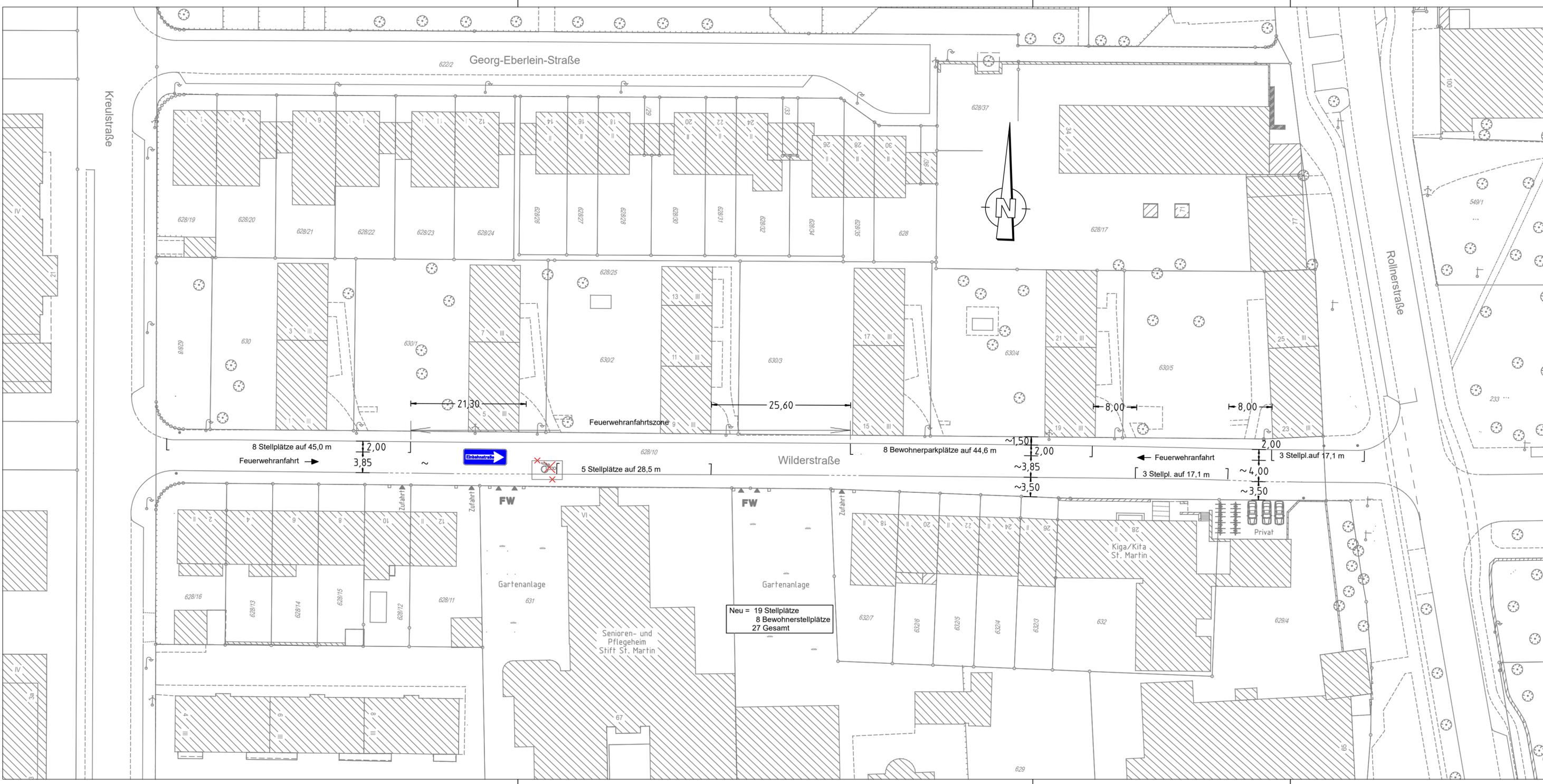
Fußgängerinnen und Fußgänger profitieren insbesondere davon, dass die Gehwege nicht mehr durch Kfz eingeschränkt werden.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)  
 **3. BM**

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, den Markierungsplan Nr. 2.2321.5.1 vom 15.11.2019 mit letzter Änderung vom 01.07.2021 für die Wilderstraße umzusetzen und gleichzeitig eine Einbahnregelung in Fahrtrichtung Osten einzurichten.



<b>VERKEHRSPANUNGSAMT STRASSENPLANUNG</b>		 <b>NÜRNBERG</b>		
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 15.11.2019		
BEARBEITUNG	Kölbel (5355)	<b>gez. Jülich</b> AMTSLTEILER		
	Bräuning-Fürbach			
<b>ÄNDERUNGEN</b>		<b>Markierungsplan</b>		
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2321.5.1
01.03.21	Kölbel	FW-Anfahrtszone	<b>Wilderstraße</b> zwischen Kreuzstraße und Rollerstraße	
01.07.21	Kölbel	Einbahnstr.+FW-Anf.		
Wilderstraße V500_1-FW-A.PLT vom 02.07.21				

## **Verkehrssituation Wilderstraße**

**hier: Antrag von Stadträten der ödp, der Linken Liste und von Die Guten vom 26.05.2021**

### **Entscheidungsvorlage**

#### Anlass

Mit Schreiben vom 26.05.2021 beantragen Stadträte der ödp, der Linken Liste und von Die Guten die Prüfung eines Lkw-Fahrverbotes, einer Einbahnregelung sowie die Herstellung einer Verbindung von der Georg-Eberlein-Straße zur Rollnerstraße. Darüber hinaus sind bei der Verwaltung mehrere Beschwerden über zugeparkte Gehwege in der Wilderstraße eingegangen. Aufgrund der halb auf dem Gehsteig parkenden Kfz bleibt nicht ausreichend Platz für Zufußgehende, insbesondere mit Kinderwagen oder Gehhilfen. Betroffen sind vor allem Familien auf dem Weg zum Kindergarten in der Wilderstraße und Bewohnerinnen und Bewohner des Seniorenheimes, die alleine oder in Begleitung das Heim verlassen.

#### Parkanordnung

Durch die halbseitig auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge bleibt je nach Größe des Kfz und Inanspruchnahme der Gehwegfläche abschnittsweise weniger als ein Meter für Fußgängerinnen und Fußgänger übrig. Da die Fahrbahn in der Wilderstraße nicht breit genug ist, um beidseitig das Parken auf der Fahrbahn anordnen zu können, wurde ein Markierungsplan erarbeitet, der aufzeigt, wie das Parken neu geordnet werden müsste, um ausreichend breite Gehwege gewährleisten zu können. In der Planung sind auch die Belange der Feuerwehr für An- und Abfahrten sowie für das Anleitern berücksichtigt. Wenn die Kfz auf der Fahrbahn geparkt werden, müssen zusätzlich Flächen für die von der Feuerwehr benötigten Kurvenradien im Bereich der beiden Feuerwehrzufahrten des Seniorenheimes freigehalten werden. Darüber hinaus fordert die Feuerwehr die Zufahrtsmöglichkeit von beiden Seiten der Wilderstraße unabhängig davon, ob eine Zweibahnregelung oder eine Einbahnregelung gilt. Ebenso werden die Anforderungen der Müllabfuhr zur besseren Anfahrt des Seniorenheims zur Müllentsorgung beachtet.

Unter Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr entsteht eine Parkanordnung mit Stellplätzen abwechselnd auf der Süd- und Nordseite der Wilderstraße, die auch der Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit zur Unterstützung von Tempo 30 unterstützt. Derzeit gibt es maximal 70 Parkplätze in der Wilderstraße. Die Verwaltung hat zu unterschiedlichen Zeiten die Belegung der Parkplätze untersucht (zwischen 31 und 46 Parkplätzen waren zu unterschiedlichen Zeiten belegt).

In der Summe entfallen 40 Stellplätze gegenüber der Bestandssituation (siehe Markierungsplan in Anlage). 27 öffentliche Stellplätze sowie die drei privaten Stellplätze vor dem Kindergarten können erhalten bleiben. Heute sind in der Wilderstraße elf Parkplätze als Bewohnerstellplätze beschildert. Um die Situation für die Bewohnerinnen und Bewohner abzumildern, könnte ein größerer Anteil der verbleibenden Stellplätze als Bewohnerstellplätze ausgewiesen werden.

#### Einbahnregelung

Wenn die Zweibahnregelung erhalten bleiben soll, müssten ca. drei weitere Stellplätze entfallen. Im Fall der Einführung einer Einbahnregelung in Richtung Osten, könnten diese drei Stellplätze bestehen bleiben. Allerdings hat die Einbahnregelung den Nachteil, dass sich die Erreichbarkeit etwas verschlechtern wird, weil nur noch über die Kreulstraße zugefahren und in Richtung Rollnerstraße abgefahren werden kann und weil es aufgrund der Umwegefahrten Verkehrsverlagerungen in die östliche Grolandstraße kommen wird, an die ebenfalls Wohnbebauung angrenzt. Außerdem wird in Einbahnstraßen in der Regel mit höheren Geschwindigkeiten gefahren, weil auf keinen Gegenverkehr mehr Rücksicht genommen werden

muss. Dies ist ein Aspekt, der im Hinblick auf den Kindergarten und das Seniorenheim in der Wilderstraße von besonderer Bedeutung ist.

### Georg-Eberlein-Straße

Die Georg-Eberlein-Straße, die nördlich parallel zur Wilderstraße verläuft, ist eine Sackgasse, die nur für den Fuß- und Radverkehr eine Verbindung zur Rollnerstraße besitzt. Der Gehweg ist etwa 2,80 m breit und damit zu schmal für die Herstellung einer Fahrbahn für den allgemeinen Kfz-Verkehr und einen ausreichend breiten Gehweg.

Unabhängig davon würde eine Durchbindung der Straße zur Rollnerstraße nicht grundlegend die Situation in der Wilderstraße verändern, sondern lediglich zu einer Verlagerung von Verkehr auf eine zweite Verbindung mit angrenzender Wohnbebauung führen.

### Lkw-Fahrverbot

Der Anteil an Kfz über 2,8 t ist in der Wilderstraße bei einer Gesamtverkehrsmenge von rd. 1.300 Kfz/24h mit etwa 1,5 % sehr gering. Für ein Lkw-Fahrverbot besteht keine rechtliche Grundlage. Das zeitlich begrenzte Lkw-Fahrverbot während der Baumaßnahmen auf dem ehemaligen Nordbahnhofgelände konnte mit dem höheren Anteil an Baustellenverkehren gerechtfertigt werden. Eine rechtlich haltbare Begründung liegt nach Abschluss der Bauarbeiten nicht mehr vor.

### Zeitplan/Umsetzung

Nach einem positiven Beschluss des Stadtrates kann der Markierungsplan verkehrsrechtlich angeordnet werden. Ein Umbau ist damit nicht verbunden, so dass die Umsetzung zeitnah erfolgen kann.

### Fazit

In Abwägung aller Vor- und Nachteile und unter Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr wird die Umsetzung des Markierungsplans zur Verbesserung der Situation der Zufußgehenden und die Einführung einer Einbahnregelung in Richtung Osten vorgeschlagen. Es können zusätzliche Bewohnerstellplätze beschildert werden, um ihre Anzahl gegenüber dem Bestand etwas zu erhöhen.



AfV

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Nürnberg  
Herrn Marcus König  
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER		
26. MAI 2021		
/.....Nr. ....		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	z.V.V.	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

cmk

Nürnberg, den 26.05.2021

Inga Hager/Alexandra Thiele/Marion Padua

**Antrag: Verkehrsberuhigung in der Wilderstraße**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die nachträgliche Einrichtung von Einbahnstraßen ist in begründeten Fällen eine übliche Maßnahme der Verkehrsberuhigung und dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Seit längerer Zeit machen sich eine Anwohner\*innen-Initiative und das Personal des Kindergartens „St. Martin“ für eine Einbahnregelung in der Wilderstraße stark (s. Stadtanzeiger, 26.04.2021). Aus unserer Sicht sind im Fall der Wilderstraße die Kriterien, die eine Einbahnregelung rechtfertigen, erfüllt. Die Wilderstraße ist zu schmal, als dass zwei Pkw gefahrlos aneinander vorbeifahren können. Gleichzeitig ist die Zahl der Ausweichstellen gering. Lediglich eine Feuerwehrezufahrt beim Seniorenheim und der Bereich vor dem Kindergarten bieten sich für Ausweichmanöver an. Die Verkehrsdichte ist durch die Bebauung des ehemaligen Nordbahnhofgeländes mit Wohngebäuden gestiegen und wird mit der Bebauung des ehemaligen Trix-Geländes weiter steigen. Hinzu kommt, dass die Straße von der Rollnerstraße aus bei entsprechender Ampelschaltung als Schleichweg in die Grolandstraße genutzt wird.

**Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden Antrag:**

- Das LKW-Fahrverbot in der Wilderstraße bleibt dauerhaft erhalten.
- Die Verwaltung prüft, ob die Wilderstraße in eine Einbahnstraße umgewandelt werden kann (befahrbar in Richtung Rollnerstraße). Grundlage der Entscheidung soll eine Gefahrenanalyse sein, die mit Blick auf Breite der Fahrbahn, parkende Fahrzeuge, Verkehrsaufkommen, Übersichtlichkeit der Straße etc. durchgeführt wird. Zu prüfen ist ferner auch, ob in diesem Zusammenhang die Wegnahme der Parkplätze auf einer Straßenseite und/oder das Anlegen eines Radfahrstreifens sinnvolle Maßnahmen sein können.

- Sollte die Verwaltung zu dem Schluss kommen, dass eine Einbahnregelung nicht zu verwirklichen ist, so gibt sie Auskunft, wie das Verkehrsaufkommen in der Wilderstraße auf andere Weise besser reguliert werden kann. Sie geht dabei insbesondere nochmals auf den Vorschlag ein, die Wilderstraße vom Durchgangsverkehr zu entlasten durch eine Öffnung der Georg-Eberlein-Straße zur Rollnerstraße bzw. durch eine Verbindung von Kreulstraße und Antalyastraße.

Mit freundlichen Grüßen



Alexandra Thiele  
Stadträtin  
Die Guten



Marion Padua  
Stadträtin  
Linke Liste



Inga Hager  
Stadträtin  
ÖDP

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Nürnberg  
Marcus König  
Rathaus  
90403 Nürnberg

*AAV*

OBERBÜRGERMEISTER		
20. AUG. 2021		
/.....Nr. ....		
<i>vi</i>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2	4 Antwort vor Absch- dung vorlegen
	<i>x</i> z.w.V.	5 Antwort zur Unter- schreibung

*i.v. Joge*

Nürnberg, 20. August 2021  
Antragsteller: Dr. Ahmed, Yilmaz

**Einbahnregelung in der Wilderstraße**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

schon seit einigen Jahren weisen die Anwohnenden der Wilderstraße auf die problematische Verkehrssituation in ihrer Straße hin. Nun sammelte zuletzt auch der Kindergarten St. Martin Unterschriften für die Errichtung eines Einbahnverkehrs in der Straße.

In der Wilderstraße treffen mehrere Problemdimensionen aufeinander: Die Verkehrsdichte stieg vor Ort aufgrund der Nachverdichtungsprojekte in der Gegend stetig an. Zudem gilt die Straße als beliebter Schleichweg aus der Rollnerstraße in die Grolandstraße. Dies alles wird dadurch noch einmal in der Problematik verschärft, da die Straße eigentlich für einen flüssigen und gefahrlosen Zweirichtungsverkehr für PKWs zu schmal ist und die Ausweichstellen äußerst gering sind. Dies alles erscheint uns eine Einbahnregelung vor Ort zu rechtfertigen.

Aus diesem Grund stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss den folgenden

**Antrag:**

Die Verwaltung prüft die Möglichkeit der nachträglichen Einführung einer Einbahnregelung in der Wilderstraße. Dabei soll der Schleichverkehr aus der Rollnerstraße möglichst unterbunden werden.

Mit freundlichen Grüßen

*C. Arabackij*  
Claudia Arabackij  
stv. Fraktionsvorsitzende

*Wamer Ahmed*  
Dr. Nasser Ahmed  
Stadtrat

*Yasemin Yilmaz*  
Yasemin Yilmaz  
Stadträtin

---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	23.09.2021	öffentlich	Bericht

---

**Betreff:**

**Verkehrssituation Rennbahnstraße und Georg-Stefan-Straße  
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 02.06.2021**

**Anlagen:**

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 02.06.2021  
Ausführlicher Sachverhalt

---

**Bericht:**

Mit Antrag vom 02.06.2021 bittet die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen die Verwaltung um Prüfung von Attraktivitätssteigerungen der Rennbahnstraße und der Georg-Stefan-Straße für den Radverkehr, eine verstärkte Kontrolle des Verkehrs und die Reduktion des Durchgangsverkehrs, ein Konzept zur Ordnung des ruhenden Verkehrs um den S-Bahnhof Reichelsdorfer Keller, eine Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der Bebauung der ehemaligen Radrennbahn im Quartier sowie um Gegenmaßnahmen, wenn diese negativ sein sollten.

Sowohl in der Rennbahnstraße als auch der Georg-Stefan-Straße sind die Verkehrsmengen gering. Beide befinden sich zudem in Tempo 30-Zonen, weswegen der Radverkehr problemlos im Mischverkehr geführt werden kann.

Ein Konzept zur Ordnung des ruhenden Verkehrs um den S-Bahnhof Reichelsdorfer Keller ist nicht notwendig, da es im Gebiet lediglich einen geringen Parkdruck gibt und fußläufig zu jeder Zeit ausreichend Stellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen. Für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs ist in diesem Gebiet die Polizei zuständig, die über falsch oder behindernd abgestellte Fahrzeuge informiert werden kann.

Insgesamt werden auf dem Gelände der ehemaligen Radrennbahn ca. 170 Wohnungen sowie soziale und gewerbliche Einheiten errichtet. Die Erschließung erfolgt über den östlichen Abschnitt der Kellerstraße zur Vorjurastraße, was dem Grundsatz der Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen entspricht. Aufgrund der niedrigen zusätzlich zu erwartenden Verkehrsmengen ist mit einer nur geringen verkehrlichen Belastung des Quartiers durch die neue Bebauung zu rechnen. Für weitere Informationen wird auf den ausführlichen Bericht verwiesen.

**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)
- 
- 
-





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

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**Stadtratsfraktion Nürnberg**

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg  
Marcus König  
Rathaus

AfV

Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg

90403 Nürnberg

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

OBERBÜRGERMEISTER		
04. JUNI 2021		
/.....Nr. ....		
<u>VI</u>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	X	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

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

Nürnberg, 2. Juni 2021

**Verkehrssituation in der Rennbahnstraße und Georg-Stefan-Straße**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die aktuelle Verkehrssituation in der Rennbahnstraße und der Georg-Stefan-Straße sowie deren Seitenstraßen stellt für viele Anwohner\*innen und besonders für Fußgänger\*innen ein Ärgernis dar.

Dabei haben beide Straßen erhebliches Potenzial für den Radverkehr. Die Rennbahnstraße und Georg-Stefan-Straße führen parallel zur Vorjurastraße durch Neu-Reichelsdorf und sind dabei Teil einer großen Tempo-30-Zone. Vor allem Radfahrer\*innen nutzen sie häufig, um den viel zu schmalen Radweg entlang der Vorjurastraße zu umgehen.

Des Weiteren sind die Rennbahnstraße und die Georg-Stefan-Straße eine logische Fortsetzung der geplanten Radschnellwegverbindung, die über die Rehlinger Straße kommend die Schalkhaußer Straße erreicht. Dort könnten Radfahrer\*innen bequem auf die Rennbahnstraße wechseln und über diese Reichelsdorfer Keller und Katzwang anfahren. Durch ihren zur Vorjurastraße parallelen Verlauf werden die Rennbahnstraße und insbesondere die Schalkhaußerstraße leider gerade im Berufsverkehr von Pkw als Ausweichroute genutzt, was zahlreiche Anwohner\*innen als störend und gefährlich empfinden. Zudem missachten viele Autofahrer\*innen immer wieder die Rechts-vor-Links-und Einbahnstraßen-Regelungen und parken rechtswidrig auf Gehwegen – dies ist besonders im Bereich des S-Bahnhofs Reichelsdorfer Keller ein großes Problem.

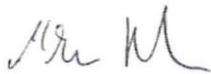
Durch die erheblichen Neubaumaßnahmen in diesem Bereich sind zusätzlicher Parkdruck und Verkehr zu erwarten und auch das Gehwegparken und der Durchgangsverkehr durchs Wohngebiet werden zunehmen. Eine (wechselseitige) Anordnung von Parkverboten wie in der Schalkhaußer Straße, eine Ausweitung der Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr, eine Diagonalsperre beispielsweise zwischen der Einmündung Schwimbacher Straße/Birkacher Straße eine Deklaration

als Fahrradstraße sowie Kontrollen des ruhenden und fließenden Verkehrs könnten hier die Situation für die Anwohner\*innen erheblich verbessern. Auch die Einführung von Parkgebühren könnte dort zu einer Verbesserung der Situation führen.

Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

- Die Verwaltung prüft geeignete Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Rennbahnstraße und der Georg-Stefan-Straße für den Radverkehr und deren Einbindung auch im Zusammenhang mit der geplanten Radschnellwegverbindung und schlägt diese zur Umsetzung vor.
- Die Verwaltung verstärkt die Kontrolle des Verkehrs und prüft Maßnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs sowie zur konsequenten Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln.
- Die Verwaltung erstellt ein Konzept zur Ordnung des ruhenden Verkehrs insbesondere im Bereich des S-Bahnhofes Reichelsdorfer Keller. Dabei soll auch das Thema Parkraumbewirtschaftung geprüft werden.
- Die Verwaltung legt dar, welche Auswirkungen die Bebauung im Umfeld und auf der ehemaligen Radrennbahn auf die Verkehrssituation im Quartier haben wird, insbesondere auch den ruhenden Verkehr betreffend.
- Die Verwaltung ergreift Maßnahmen, um negative Auswirkungen auf die verkehrliche Situation durch diese Baumaßnahmen zu minimieren.

Mit freundlichen Grüßen



Mike Bock  
Stadtrat



Réka Lörincz  
Stadträtin



Achim Mletzko  
Fraktionsvorsitzender

## **Verkehrssituation in der Rennbahnstraße und Georg-Stefan-Straße**

hier: Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

### Bericht

#### Verkehrsbelastung

Automatische Verkehrszählungen aus dem Jahr 2018 lassen auf keine besondere verkehrliche Belastung in der Rennbahnstraße und der Georg-Stefan-Straße schließen. In der Rennbahnstraße wurden innerhalb von 24 Stunden 645 Kfz gemessen, der Spitzenwert im Berufsverkehr betrug 58 Kfz innerhalb von 30 Minuten. In der Georg-Stefan-Straße verkehrten 397 Kfz innerhalb von 24 Stunden, im Berufsverkehr wurde ein Spitzenwert von 28 Kfz innerhalb von 30 Minuten erreicht. Hierbei handelt es sich um für Wohngebiete sehr niedrige Werte, welche sich vornehmlich aus dem Ziel- und Quellverkehr des Gebietes selbst zusammensetzen. Durchgangsverkehr findet kaum statt.

#### Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr

Sowohl die Rennbahnstraße als auch die Georg-Stefan-Straße befinden sich in einer Tempo 30-Zone. Aufgrund der radverträglichen Geschwindigkeit wird der Radverkehr in Tempo 30-Zonen gemäß Straßenverkehrsordnung generell im Mischverkehr geführt. Die Anlage von baulichen Radverkehrsanlagen ist deshalb nicht erforderlich. Auch aufgrund der geringen Verkehrsmengen sind beide Straßen für Radfahrende problemlos zu nutzen.

Derzeit wird das Fahrradstraßenkonzept für Nürnberg fortgeschrieben. Der Fokus liegt auf der Erweiterung des bestehenden Netzes und der Schließung von Lücken. Priorität haben für den Radverkehr besonders wichtige und viel genutzte Routen. Gemäß der im Mobilitätsbeschluss vom Januar 2021 gefassten kontinuierlichen Erweiterung des Fahrradstraßennetzes wird es weitere Ausbaustufen geben.

Bei der Ausweisung von Fahrradstraßen sind stets die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen mit den intendierten Absichten abzugleichen. Werden die Rennbahnstraße und die Georg-Stefan-Straße als Fahrradstraßen bevorrechtigt, steigt beispielsweise die Attraktivität der beiden Straßen als Alternativroute für den Kfz-Verkehr, da die verlangsamende rechts-vor-links-Regelung auch für Kfz entfällt. Im Rahmen der weiteren Ausbaustufen des Fahrradstraßennetzes werden die möglichen Auswirkungen einer Ausweisung noch im Detail geprüft.

#### Ruhender Verkehr – Parkraumbewirtschaftung

Ein Konzept zur Ordnung des ruhenden Verkehrs und insbesondere die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung erfordern das Vorliegen gewisser Voraussetzungen. So bedarf es einer Nutzungsmischung im Gebiet, eines Mindestmaßes an Stellplatzumschlägen und eines hohen Parkdrucks. Für die Einrichtung einer Bewohnerparkregelung müsste zudem ein erheblicher Mangel an privaten Stellplätzen bestehen. Diese Bedingungen sind für das Gebiet um den S-Bahnhof Reichelsdorfer Keller nicht gegeben. Anlieger finden problemlos jederzeit ausreichend Stellplätze im öffentlichen Raum innerhalb der vom Gesetzgeber als zumutbar eingeschätzten Entfernung von bis zu 350 m. Auch wenn die P+R-Anlage voll belegt ist, eignet sich das Gebiet nicht für eine Parkraumbewirtschaftung, zumal dann auch die Bewohnerinnen und Bewohner Parkgebühren für die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum entrichten müssten.

#### Verkehrliche Auswirkungen der Bebauung an der ehemaligen Radrennbahn

Im Zuge der Bebauung der Radrennbahn werden ca. 170 Wohneinheiten entstehen. Für diese ist ein reduzierter Schlüssel von 0,8 Stellplätzen pro Wohneinheit vorgesehen, da durch die direkte Lage am S-Bahnhof Reichelsdorfer Keller eine hervorragende Anbindung an den ÖPNV besteht. Ebenfalls werden soziale und gewerbliche Einrichtungen auf dem Gelände befinden. Der Großteil der zugehörigen Stellplätze wird in einer Tiefgarage nachgewiesen, deren Zu- und Abfahrt über den östlichen Abschnitt der Kellerstraße zur Vorjurastraße erfolgt. Dies entspricht dem verkehrlichen Grundsatz der Bündelung des Verkehrs auf dem Hauptverkehrsstraßennetz. Lediglich ein geringer Anteil des Verkehrs zur neuen Bebauung wird über die Erschließungsstraßen des Gebietes zu- und abfahren. Daher ist von einer sehr niedrigen zusätzlichen Belastung der Rennbahnstraße und der Georg-Stefan-Straße auszugehen.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.09.2021	öffentlich	Bericht

**Betreff:**

**Modellprojekt für mehr Platz zum Spielen in der Volprechtstraße  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 24.06.2021**

**Anlagen:**

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 24.06.2021  
Ausführlicher Sachverhalt

**Bericht:**

Die SPD-Stadtratsfraktion beantragt die Erarbeitung eines Konzepts für ein Modellprojekt einer noch stärkeren Verkehrsberuhigung der Volprechtstraße zwischen Müllnerstraße und Kernstraße, welches zunächst temporär in den Sommermonaten 2021 umgesetzt werden soll. Dabei soll die Möglichkeit für mobile Teilsperren geprüft werden. Sollte sich das Konzept bewähren, wird eine dauerhafte Einrichtung angestrebt.

Der fragliche Abschnitt der Volprechtstraße liegt bereits in einem verkehrsberuhigten Bereich. Eine noch stärkere Verkehrsberuhigung ist in der Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen. Sperren sind hier problematisch, da keine Wendemöglichkeiten bestehen und auch die Belange der Müllabfuhr und der Feuerwehr entgegenstehen. Analog zur Summerstreet wäre nur eine Sondernutzung in den Parkflächen möglich. Hierzu wäre aber ein Organisator / Antragsteller notwendig, der sich um eine "Bespielung" der Flächen kümmert.

**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

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein
- Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Verkehrssituation in der Volprechtstraße betrifft alle gesellschaftlichen Gruppierungen gleichermaßen. Besondere, gruppenspezifische Nachteile oder Erschwernisse bestehen nicht.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

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



SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Nürnberg  
Marcus König  
Rathaus  
90403 Nürnberg



A4V

OBERBÜRGERMEISTER		
24. JUNI 2021		
/.....Nr. ....		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	X	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Nürnberg, 24. Juni 2021  
Antragsteller: Yilmaz

### Modellprojekt für mehr Platz zum Spielen in der Volprechtstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im stark verdichteten Stadtteil Gostenhof unternimmt die Stadt Nürnberg in diesem Jahr einiges für den Erhalt der wichtigen Grünanlagen und Spielflächen. Anfang Juni konnte die Veit-Stoß-Parkanlage nach einer Sanierung des Spielhügels samt neuer Sitzgelegenheiten wiedereröffnet werden und der Bolzplatz in der Austraße wird nach einer Sanierung und Aufwertung, unterstützt durch Bundesmittel, voraussichtlich im August wieder zur Verfügung stehen. Ebenso begann Anfang Juni die Sanierung des Jamnitzerplatzes, welcher eine erfolgreiche Bürgerbeteiligung zuvor ging.

Aufgrund dieser wichtigen Tätigkeiten stehen jedoch temporär in diesem Sommer weniger Spielflächen in Wohnortnähe zur Verfügung. Vor Ort entstand nun die Idee, diesem Umstand kreativ über ein Modellprojekt zu begegnen. In Anlehnung an die gelungene Platzumgestaltung am Petra-Kelly-Platz wird nun ein ähnliches Projekt für mehr Platz zum Spielen und Aufenthaltsqualität angeregt.

Die bisher schon verkehrsberuhigte Volprechtstraße könnte im Abschnitt zwischen Müllnerstraße und Kernstraße als Grundlage für eine temporäre „Spielstraße“ im wahrsten Sinne des Wortes genutzt werden. Um den dortigen Verkehr noch einmal mehr zu reduzieren, wird eine mobile Blockade der Straße, beispielsweise im Bereich Volprechtstraße/Müllnerstraße angeregt.

Die SPD-Stadtratsfraktion möchte die Idee aus dem Stadtteil unterstützend aufgreifen und stellt daher folgenden

#### Antrag:

Aufgrund der Dringlichkeit bitten wir um zeitnahe Behandlung:

- Die Verwaltung erarbeitet ein Konzept für ein Modellprojekt zur noch stärkeren Verkehrsberuhigung der Volprechtstraße im Bereich zwischen Müllnerstraße und Kernstraße, das zeitnah und zunächst temporär in den Sommermonaten 2021 umgesetzt werden kann. Dabei wird die Möglichkeit für mobile Teilsperren, beispielsweise in der Kreuzung Müllnerstraße/Volprechtstraße oder in der Mitte des angedachten Straßenabschnitts, geprüft.

- 2 -

- Sollte sich das Konzept bewähren, wird eine dauerhafte Einrichtung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen angestrebt. Darüber hinaus können dann zusammen mit den Anwohnenden weitere Ideen zur Raumgewinnung im Projektbereich entwickelt und geprüft werden.

Mit freundlichen Grüßen



Thorsten Brehm  
Fraktionsvorsitzender



Yasemin Yilmaz  
Stadträtin

Ausführlicher Sachverhalt:

Der fragliche Abschnitt der Volprechtstraße liegt bereits in einem verkehrsberuhigten Bereich, in dem Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben ist und Kinderspiel auf der Straße erlaubt ist. Eine noch stärkere Verkehrsberuhigung ist in der Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen. Sperren sind hier problematisch, da, egal an welcher Stelle sie angebracht werden, keine Wendemöglichkeiten bestehen. Die Belange der Feuerwehr sind zu beachten. Die Flächen abseits der Parkplätze wurden auf Anforderung der Feuerwehr 2011 durchgehend mit einem absoluten Haltverbot mit Zusatz Feuerwehranfahrtszone beschildert, da sie sowohl zur Durchfahrt, als auch als Aufstellfläche für die Drehleiter benötigt werden.

Analog zur Summerstreet wäre nur eine Sondernutzung und aufgrund der Belange von Feuerwehr, Müllabfuhr und Anfahrbarkeit der Hofeinfahrten auch nur in den Parkflächen möglich. Hierzu wäre aber ein Organisator / Antragsteller notwendig, der sich um eine "Bespielung" der Flächen kümmert. Für die Akzeptanz eines solchen Konzepts wäre eine breite Zustimmung der Anwohner notwendig, da der Verlust von Parkplätzen im Umfeld nicht kompensiert werden kann und eine regelmäßige Nutzung der Spielflächen nicht zu erwarten ist.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.09.2021	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Bahnhofstraße, Änderung des Querschnitts in einem Teilbereich**

**Anlagen:**

Straßenplan Bahnhofstraße vom 11.02.2013 m.letzter Änderung 17.06.2021  
Antrag Bündnis90 Die Grünen Verbesserungen Bahnhofstraße v.17.06.2021

**Sachverhalt (kurz):**

Anlass für den vom Verkehrsausschuss beschlossenen Straßenplan zwischen Marienstraße und Vogelsgarten war die geplante Bebauung auf der Südseite entlang der Deutschen Bahn. Diese Bebauung entsteht zur Zeit und der Straßenplan befindet sich in der Phase der Bauvorbereitung und Ausschreibung.

Straßenpläne werden als laufendes Geschäft der Verwaltung in Details ständig den Erfordernissen angepasst. Verkehrlich wirksame Änderungen werden ggf. dem AfV erneut vorgelegt.

Auf Grundlage des Masterplan nachhaltige Mobilität - Mobilitätsbeschluss für Nürnberg soll bei Radstreifen entlang von Längsparkbuchten ein 0,5 m breiter Sicherheitstrennstreifen eingehalten werden. Da die zwei stadtauswärtigen Fahrspuren mit der Straßenbahn aus verkehrlichen Gründen unerlässlich sind, die südliche Gehweghinterkante durch die neue Bebauung gemäß B-Plan Nr. 4562 fixiert ist, hat die Verwaltung sich entschlossen die Längsparkbuchten komplett zu Grünstreifen umzuwandeln. Damit kann der geplante Radstreifen mit 1,90 m Breite und die zwei Fahrspuren beibehalten werden ohne dass es Behinderungen von Radfahrern durch Parker gibt.

Auf der Nordseite wird ein durchgehender 2,35 m breiter Radstreifen mit angrenzender 3,50 m breiter Richtungsfahrspur markiert. Die problematische "Überbreite Fahrbahn", die zwar richtliniengemäß ist, jedoch aufgrund der immer breiteren Personenkraftwagen in der Praxis zu hinterfragen ist, wird dadurch vermieden. Das halbseitige Parken auf dem Gehweg wird vorerst beibehalten, jedoch die nutzbare Gehwegbreite auf ca. 2,40 m verbreitert. Die Verwaltung prüft noch eine spätere bauliche Umsetzung. Im Knotenzulaufbereich der LSA Marientunnel-Nord ändert sich nichts. Dort verbleiben zwei Fahrstreifen.

Der Kreuzungsbereich Bahnhofstraße / Marientunnel-Nord bleibt gegenüber der im AfV vom 18.04.2013 beschlossenen Planung unverändert.

Mit der Umsetzung der Planung kann eine wichtige Lücke im Radwegenetz der Stadt geschlossen werden und der Mobilitätsbeschluss wird berücksichtigt.

Die Verwaltung hat geprüft, ob im Zuge dieser Änderung auch weitere Bäume gepflanzt werden können. Leider liegen dort so viele Sparten, dass dies nicht umsetzbar ist.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:  
 Kleine Verschiebung der Kostenanteile durch die verbreiterte Roteinfärbung sind möglich

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)
- Ja
  - Kosten noch nicht bekannt
  - Kosten bekannt

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein
- Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

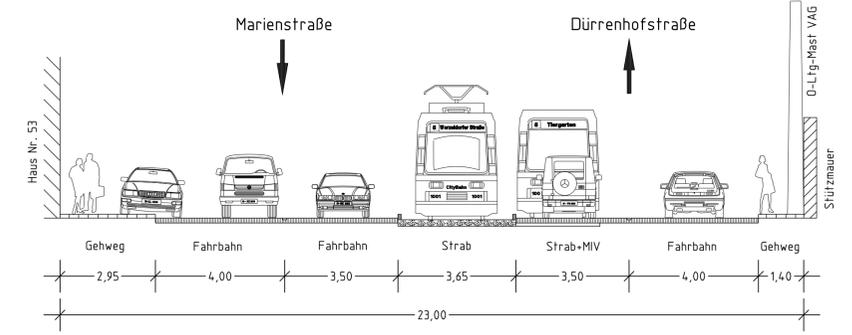
**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

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

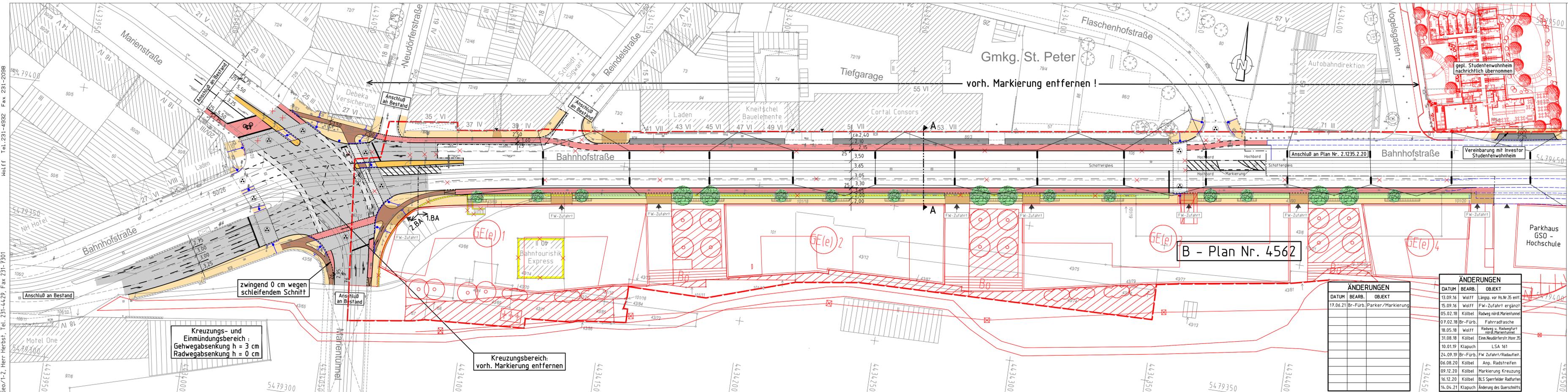
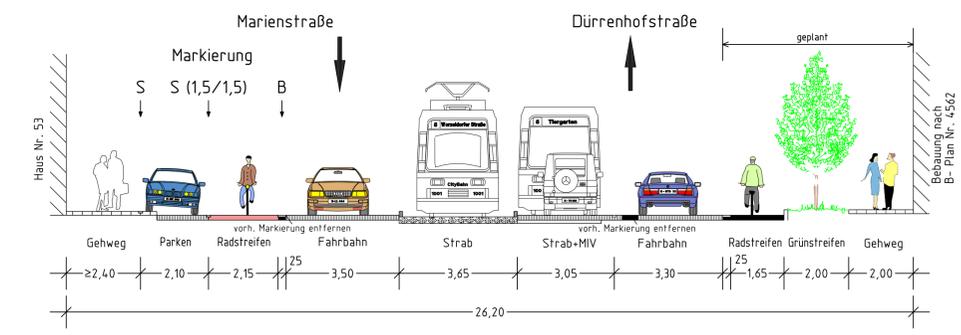
**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt die Änderung des Straßenplans Bahnhofstraße (11.02.2013, mit AfV vom 18.04.13) mit letzter Änderung vom 17.06.2021.

Schnitt A - A  
Bestand  
M = 1 : 100



Schnitt A - A  
Planung  
M = 1 : 100



**Zeichenerklärung:**

- Planung
- Hochbord
  - Hochbord abgesenkt
  - vorh. Baum
  - gepl. Baum
  - Einfahrt/Ausfahrt
  - erf. Abbruch
  - VAG Wartehalle
  - Stützmauer
  - neue Maststandorte
  - LSA mit Blindenausstattung
  - Mast - LSA mit Blindenleitausrüstung
  - Blindenleitsystem mit Sperrfeldern gem. RAST-Nürnberg /DIN 32984
  - Bebauungsplan Nr. 4562
  - Grenze d. räuml. Geltungsbereiches
- Fahrbahnfläche
  - Gehwegfläche
  - Bordsteinradweg
  - Radstreifen/ÖPNV-Spur
  - Radwegfurf eingefärbt
  - Parkstandsfläche
  - sonstige Pflasterfl.
  - Grünfläche
  - Überfahrt-Gehweg
  - unterirdische Substratfläche f. Baumstandorte
- Legende Oberleitung Strab
- Rückbau
  - Planung
  - Bestand

A.f.v. 18.04.2013

farbige Darstellung entspricht der für den Ausbau benötigten Flächen!

**Nürnberg**  
**VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG**

STRASSENPLANUNG		BAHNHOFSTRASSE	
ABTEILUNGSLEITUNG		zwischen der Marienstraße und dem Vogelsgarten	
BEARBEITUNG		Lageplan	
ÄNDERUNGEN		M = 1 : 500 NR. 2.1235.2.22	
DATUM		NÜRNBERG, AM 11.02.2013	
BEARBEITUNG		gez. i.V. Wunder	
OBJEKT		AMTSLEITER	

DATUM	BEARB.	OBJEKT
17.06.21	Br-Fürb.	Parker/Markierung

DATUM	BEARB.	OBJEKT
13.09.16	Wolff	Längsp. vor Hs.Nr.35 entf.
15.09.16	Wolff	FW-Zufahrt ergänzt
05.02.18	Kölbel	Radweg nördl. Marienstunnel
07.02.18	Br-Fürb.	Fahrradtasche
18.05.18	Wolff	Radweg u. Radwegfurf nördl. Marienstunnel
31.08.18	Kölbel	Einm. Neudörferstr. Honr.35
10.01.19	Klapuch	LSA 161
24.09.19	Br-Fürb.	FW Zufahrt/Radaufent.
06.08.20	Kölbel	Anp. Radstreifen
09.12.20	Kölbel	Markierung Kreuzung
16.12.20	Kölbel	BLS Sperrfelder Radfahren
14.04.21	Klapuch	Änderung des Querschnitts

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CAD/IT

Verkehrsplannungsamt Nürnberg, Straßenplanung  
Wolf, Tel. 231-4932, Fax 231-2098  
Planungsbüro für Geoinformation und Bodenordnung  
Digitale Stadtkarte mit Vermessung und Kartierung  
Geo/1-2, Herr Herbst, Tel. 231-4429, Fax 231-7301

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, 17. Juni 2021

A4V

OBERBÜRGERMEISTER

17. JUNI 2021

/.....Nr. ....

<u>VI</u>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 X z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

MK

### Verbesserungen in der Bahnhofstraße für Tram und Radfahrende

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

da die Pläne für die Bahnhofstraße zwischen Marienstraße und Dürrenhofstraße, die die Verwaltung im Mai 2021 vorgelegt hatte, Verbesserungspotenzial hatten und es zudem zeitlich möglich war, den Beschluss zu vertagen, sollte die Stadt diese Chance nun nutzen, um den Umweltverbund weiter zu stärken.

Umsetzen ließe sich dies mittels folgender Punkte:

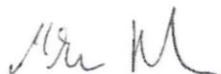
- Erhalt der Gehwegbreite von knapp drei Metern an der Nordseite und
- keine Schaffung von neuem Parkraum an dieser Stelle.
- stattdessen sollte dort eine Radinfrastruktur geschaffen werden, mit einer Breite wie im Mobilitätsbeschluss vom Januar vorgesehen.
- gegebenenfalls Entsiegelung des verbleibenden Raums oder
- Einrichtung eines geschützten Radstreifens auf dem verbleibenden Raum.
- Planung der Geh- und Radwege auf der Südseite mit den im Mobilitätsbeschluss genannten Breiten – gegebenenfalls durch Wegfall von Längsparkstreifen.
- Verbesserung für Radfahrende, die aus dem Marientunnel nach links in die Bahnhofstraße abbiegen möchte – besonders für Kinder und Jugendliche ist die zuletzt vorgelegte Planung zu komplex und gefährlich.
- Prüfung von großzügigeren Aufstellflächen für Radfahrende an der nördlichen Ausfahrt des Marientunnels.
- Verbesserung für die Straßenbahn: eigener Gleiskörper in beide Richtungen, idealerweise als Rasengleis. Dies bedeutet den Verzicht einer Fahrspur für den MIV.

- Aus Gründen der Flexibilität des Straßenbahnverkehrs ist es am Marientunnel betrieblich notwendig, ein Gleisdreieck vorzusehen. Damit werden Umleitungsverkehre vereinfacht und perspektivisch ergibt sich die Möglichkeit, eine Linie direkt in die Südstadt zur neuen Uni zu führen.

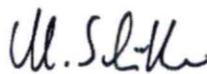
Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

- Die Verwaltung prüft die oben genannten Punkte und arbeitet die vorliegenden Pläne bei positiver Prüfung entsprechend um.
- Die Verwaltung erstellt einen Straßenplan, der die Vorgaben und Aspekte für die vorgeschlagene Radinfrastruktur und einen eigenen Gleiskörper in beiden Richtungen in der Bahnhofstraße beinhaltet.
- Die Verwaltung geht auf die VAG wegen der Optimierung der Infrastruktur zu.

Mit freundlichen Grüßen



Mike Bock  
Stadtrat



Marc Schüller  
stv. Fraktionsvorsitzender



---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	23.09.2021	öffentlich	Bericht

---

**Betreff:**

**Radwege-Netz Nürnberg  
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 20.07.2020**

**Anlagen:**

Antrag CSU-Stadtratsfraktion Radwege-Netz Nürnberg v. 20.07.2020

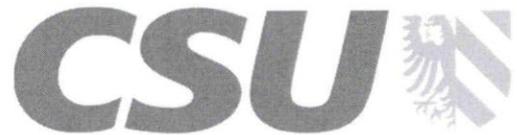
---

**Bericht:**

Über den Antrag wird in der Sitzung mündlich berichtet.



Fraktion der  
Christlich-Sozialen Union  
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister  
Marcus König  
Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
21. JULI 2020		
/.....Nr. ....		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
3.84	2 X z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorliegen

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

20.07.2020  
Bälz / Müller

**Radwege-Netz Nürnberg**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

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

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

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

**Antrag:**

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

Mit freundlichen Grüßen

*Andreas Krieglstein*  
Andreas Krieglstein  
Fraktionsvorsitzender

---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	23.09.2021	öffentlich	Bericht

---

**Betreff:**

**Radwegverbindungen auf Forststraßen**

**hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 18.02.2021**

**Anlagen:**

Anhang Stellungnahme Landratsamt Erlangen

---

**Bericht:**

Mit Antrag vom 18.02.2021 fordert die Stadtratsfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen die Verwaltung auf zu prüfen, ob die Forststraße von Buchenbühl nach Heroldsberg und Kalchreuth zu einer Fahrradstraße umgewidmet werden kann. Dazu soll die Verwaltung sowohl die Gemeinden Heroldsberg und Kalchreuth als auch die Bayerischen Staatsforsten miteinbeziehen.

Die im Antrag als Forststraße bezeichnete Straße ist als Gemeindeverbindungsstraße gewidmet. Die Straße zwischen Kalchreuth und Buchenbühl mit Abzweig nach Heroldsberg befindet sich jeweils zu Teilen auf dem Gebiet der Gemeinde Kalchreuth, des Marktes Heroldsberg und der Stadt Nürnberg. Diese sind für ihr Gebiet jeweils Straßenbaulastträger. Im gemeindefreien Bereich ist der Freistaat Bayern als Grundstückseigentümer Straßenbaulastträger. Die Bayerischen Staatsforsten sind mit der Bewirtschaftung der betroffenen Grundstücke betraut und nehmen insofern die Aufgaben aus der Straßenbaulast wahr. Für verkehrsrechtliche Anordnungen (Beschränkung der Geschwindigkeit, Einführung Fahrradstraße) ist die jeweilige Verkehrsbehörde zuständig. Dies sind die Gemeinde Kalchreuth, der Markt Heroldsberg und die Stadt Nürnberg jeweils für ihr Gebiet. Für den gemeindefreien Bereich ist dies das Landratsamt als staatliche Behörde.

In der Kalchreuther Straße wird an der Stadtgrenze in Höhe der Bahnbrücke nördlich von Buchenbühl jährlich im Rahmen der manuellen Verkehrszählungen der Verkehr getrennt nach Fahrzeugarten erfasst. Dabei wurden zuletzt im Jahr 2019, also vor den pandemiebedingten Beschränkungen, insgesamt 540 Radfahrende/16h und 2.529 Kfz/16h gezählt. Dies entspricht einem Radverkehrsanteil von 17,6%. Die Strecke wird nicht nur von radfahren-den Pendlern, sondern auch für Fahrradfahrten in der Freizeit häufig genutzt. Am Wochenende dürfte der Radverkehrsanteil deshalb teilweise noch höher liegen.

In seiner Stellungnahme verweist das Landratsamt auf die Pressemeldung vom Dezember 2020, in der erläutert wird, dass nach Nr. 23 zu Zeichen 244.1 zu § 41 Abs. 1 StVO Fahrradstraßen dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Das ist hier aus Sicht des Landratsamtes nicht der Fall, da die beiden Straßen überwiegend als Verbindung zwischen Kalchreuth bzw. Heroldsberg und Nürnberg für den motorisierten Verkehr genutzt werden. Auch wird darauf verwiesen, dass Fahrradstraßen nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) nur für Erschließungsstraßen innerorts empfehlenswert sind. Sowohl das Landratsamt als auch die Polizei beurteilen die Einführung einer Fahrradstraße in diesem Bereich somit sehr kritisch. Zwar ist mittlerweile die Novelle der StVO in Kraft getreten, die eine Änderung der Voraussetzung für Fahrradstraßen beinhaltet, so dass jetzt der Radverkehr nicht mehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss. Trotzdem wird für beide Straßen eine Fahrradstraße

aufgrund der Gemeindeverbindungsfunktion und der Lage außerhalb geschlossener Ortschaften kritisch gesehen.

In der Pressemeldung des Landratsamts wird zum Unfallgeschehen vermerkt, dass es im Jahr 2020 (bis Dezember) zu zehn Unfällen auf der Strecke Kalchreuth - Buchenbühl und vier Unfällen auf der Strecke Heroldsberg - Buchenbühl mit polizeilicher Aufnahme kam. Darunter waren sechs Wildunfälle, fünf sogenannte „Spiegelklatscher“ (Außenspiegel gegen Außenspiegel im Begegnungsverkehr), ein Sturz vom Rennrad, ein Sturz vom Motorroller und ein sonstiger Verkehrsunfall. Ein Unfall mit Konflikt zwischen Fahrrad und Kfz wurde nicht polizeilich erfasst.

Die Bayerischen Staatsforsten stehen einer Fahrradstraße neutral gegenüber, sofern hierdurch für ihren forstwirtschaftlichen Verkehr keine Nutzungseinschränkungen einhergehen. Sie heben hervor, dass es entscheidend sei, dass auf diesen Straßen der forstwirtschaftliche (Schwerlast-) Verkehr auch zukünftig uneingeschränkt möglich sein muss.

Das Staatliche Bauamt informiert in seiner Stellungnahme über die Planung des Radwegebauens entlang der B2 zwischen Nürnberg und Heroldsberg. Dieses Projekt wird von Seiten des Staatlichen Bauamts Nürnberg mit hoher Priorität betreut, eigens dafür wurde das Planungspersonal vor kurzem aufgestockt. Der Vorentwurf soll 2021 abgeschlossen und das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2022 beantragt werden. Ein Baubeginn 2025/2026 kann unter Berücksichtigung der Unwägbarkeiten eines Planfeststellungsverfahrens und der gestiegenen Anforderungen u.a. in den Bereichen Natur, Umwelt, Immissionen, Wasser und Boden aktuell als realistisch angesehen werden.

Aus Sicht der Verwaltung ist eine Verbesserung der Radwegeverbindung zwischen Nürnberg und Kalchreuth bzw. Heroldsberg erforderlich. Der Bedarf und auch das Potential dieser Verbindung zeigen sich durch die mehr als 500 Radfahrenden an Werktagen, die trotz mangelnder Infrastruktur auf dieser Strecke schon heute unterwegs sind. Allerdings wird eine Fahrradstraße nicht als das geeignete Instrument gesehen, um die Situation für Radfahrende hier verbessern zu können. Was im innerstädtischen Bereich mit großflächigen Fahrradstraßensymbolen und rotmarkierten Flächen in den Kreuzungsbereichen den Komfort für Radfahrende sichtbar erhöht, würde auf der langen Strecke ohne querende Straßen kaum zur Geltung kommen. Wenn Autofahrende mit zu geringen Abständen überholen oder bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen missachten, ist dies mangelnde Rücksichtnahme, der mit planerischen Maßnahmen nicht beizukommen ist, da es sich um fahrlässige oder bewusste Verstöße gegen geltende Regelungen handelt. Erfahrungsgemäß ist davon auszugehen, dass hier auch weitere verkehrsregelnde Maßnahmen, wie sie die Einführung einer Fahrradstraße vorsehen, keine wirkliche Abhilfe schaffen. Die Einführung einer Fahrradstraße zwischen Buchenbühl, Kalchreuth und Heroldsberg wird daher aus Sicht der Verwaltung nicht empfohlen. Die weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich, die derzeit bei 60 km/h liegt, ist rechtlich nur bei hohen Gefahren (z.B. Unfallschwerpunkt, schlechte Sicht etc.) möglich, sodass hier derzeit kein Spielraum für Änderungen gesehen wird. Der derzeit geplante Radweg entlang der B2 wird eine attraktive und sichere Alternative darstellen, auch wenn die Planung und Ausführung noch etwas Zeit in Anspruch nehmen.

Die bisherigen Geschwindigkeitsmessungen auf der Gemeindeverbindungsstraße zeigen, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h häufig nicht eingehalten wird. Die Verwaltung wird deshalb die zuständige Polizeidienststelle bitten, die regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen zu intensivieren und Messungen der Abstände beim Überholen von Radfahrenden auf den Forststraßen durchzuführen, sodass eine rücksichtsvolle Fahrweise der Kfz gefördert wird und die Radfahrenden auch subjektiv sicher auf den Forststraßen unterwegs sein können.

**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)



Anhang:

Stellungnahme des Landratsamtes Erlangen-Höchstadt auf eine Anfrage des Pressenetzes vom 03.12.2020:

„Die Straße ist als Gemeindeverbindungsstraße gewidmet.

Die Straße zwischen Kalchreuth und Buchenbühl mit Abzweig nach Heroldsberg befindet sich jeweils zum Teil auf dem Gebiet der Gemeinde Kalchreuth, des Marktes Heroldsberg und der Stadt Nürnberg. Diese sind für ihr Gebiet jeweils Straßenbaulastträger. Im gemeindefreien Bereich ist der Freistaat Bayern als Grundstückseigentümer Straßenbaulastträger. Die Bayer. Staatsforsten sind mit der Bewirtschaftung der betroffenen Grundstücke betraut und nehmen insofern die Aufgaben aus der Straßenbaulast wahr.

Für verkehrsrechtliche Anordnungen (Beschränkung der Geschwindigkeit, Fahrradstraße) ist die jeweilige Verkehrsbehörde zuständig. Das ist die Gemeinde Kalchreuth, der Markt Heroldsberg und die Stadt Nürnberg jeweils für ihr Gebiet. Für den gemeindefreien Bereich ist dies das Landratsamt als staatliche Behörde.

Nach Nr. 23 zu Zeichen 244.1 zu § 41 Abs. 1 StVO kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Das ist hier aus unserer Sicht nicht der Fall, da die beiden Straßen überwiegend als Verbindung zwischen Kalchreuth bzw. Heroldsberg und Nürnberg für den motorisierten Verkehr (Berufspendler) genutzt werden. (2012 – ca. 3000 Fzge/ 24 h)

In der Pressemitteilung des ADFC Nürnberg vom 27.11.20 werden bei Zählungen der Radfahrer und Radfahrerinnen auf der Forststraße ein Anteil von 21,75 % (6 bis 18 Uhr) und zwischen 13 und 14 Uhr sogar von 35 % festgestellt. Nach Stellungnahme der Polizeiinspektion Erlangen-Land können diese Werte nicht repräsentativ sein. Erfahrungsgemäß läge diese Frequenz der Fahrradfahrer nur bei gutem Wetter, am Wochenende, hier vor allem am Sonntag, im Bereich des Möglichen. Bei Geschwindigkeitskontrollen durch die VPI Erlangen mit technischem Gerät wird auch der Fahrzeugdurchlauf protokolliert. Bei diesen vier Messungen über einen Gesamtzeitraum von etwas über 17 Stunden passierten genau 900 Fahrzeuge die Messstellen. Laut Verkehrszählung durch den ADFC müssten dann bei einer Fahrradquote von 21 % 189 Fahrräder dabei gewesen sein, was hier eher als äußerst unwahrscheinlich anzusehen ist. Von einer auch nur annähernd vorherrschenden Verkehrsart „Fahrrad“ kann daher auch nach Meinung der Polizei nicht gesprochen werden.

Grundsätzlich sind Fahrradstraßen dem Radverkehr vorbehalten, solange nicht weitere Verkehre durch Zusatzschilder wie „Anlieger frei“, „Krafträder frei“ oder „Personenkraftwagen frei“ zugelassen werden. Daher müssen ggf. die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs vor einer Anordnung ausreichend gewürdigt werden.

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind Fahrradstraßen nur für Erschließungsstraßen innerorts empfehlenswert.

Der PI Erlangen-Land ist durchaus bewusst, dass auf den genannten Strecken die angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h häufig von Verkehrsteilnehmern überschritten wird. Deshalb wurde und wird dies auch verstärkt durch Geschwindigkeitskontrollen in Form von Lasermessungen überwacht. Auch die VPI Erlangen führte, wie bereits erwähnt, mit technischem Gerät, Kontrollen durch.

Dabei stellte sich heraus, dass bei einer Gesamtmesszeit von etwas über 50 Stunden im Zeitraum vom 01.01.20 bis 30.11.20 doch 141 Beanstandungen im Verwarnungsbereich und 44 Verstöße mit Anzeigen geahndet werden mussten. Eine Beanstandungsquote, also eine Relation zwischen Beanstandungen und Durchlauf, kann nicht genannt werden, da bei Lasermessungen der Durchlauf nicht gezählt wird.

Es kann grundsätzlich davon gesprochen werden, dass auf den Strecken vermehrt mit zu hohen Geschwindigkeiten gefahren wird.

Zum Unfallgeschehen ist zu vermerken, dass es im laufenden Jahr 2020 zu zehn Unfällen auf der Strecke Kalchreuth - Buchenbühl und vier auf der Strecke Heroldsberg - Buchenbühl mit polizeilicher Aufnahme gab. Darunter waren sechs Wildunfälle, fünf sogenannte Spiegelklatscher (Außenspiegel gegen Außenspiegel im Begegnungsverkehr), ein Sturz vom Rennrad, ein Sturz vom Motorroller und 1 sonstiger VU. Einen Unfall mit Konflikt zwischen Fahrrad und Kfz gab es nicht.

Einer Umwandlung dieser Strecken zu Fahrradstraßen kann die Polizei nicht zustimmen. Vielmehr sollte darauf hingewirkt werden, dass die beiden Verkehrsarten Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehr möglichst getrennt werden.

Ab der Einmündung in Fahrtrichtung Nürnberg befindet sich rechts neben der Straße eine Art Fahrradpfad der kurz vor der 90 Grad-Kurve die Fahrbahn quert und dann in breiterer Form Richtung Industriegebiet Hahnenbalz weiterführt. Dieser Weg wird bereits von vielen Radfahrern benutzt.

Radschnellwege können angelegt werden, wenn ein Potential von mindestens 2.000 Fahrradfahrern pro Tag für diese Strecke besteht. Sie sind in der Regel 4 m breit und mindestens 10 km lang. Sie verknüpfen wichtige Start- und Zielbereiche mit hohem Nutzerpotential über größere Entfernungen. Für die Metropolregion Nürnberg liegt der Endbericht zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen vor. (s. nuernberg.de)

Der Vorschlag des VCD und ADFC wäre somit mit den beteiligten Straßenbau- und Verkehrsbehörden und der Polizei abzustimmen. Bisher haben sich ADFC und /oder VCD nicht an uns gewandt. Wie erläutert wäre eine solche Anfrage aus jetziger Sicht wohl nicht erfolgversprechend. “

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.09.2021	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Cochlaeusweg, Geh- und Radweg**

**Anlagen:**

Straßenplan Cochlaeusweg 2.2154.2.1

**Sachverhalt (kurz):**

Derzeit gibt es keine öffentliche Verbindung zwischen dem Cochlaeusweg und der Äußeren Bayreuther Straße. Um den Lückenschluss zu realisieren, ist Grunderwerb erforderlich. Dies konnte durch ein Grundstückstauschgeschäft realisiert werden.

Der Cochlaeusweg ist bis zur Hälfte als getrennter Geh- und Radweg ausgebaut. Die zweite Hälfte befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Dies wird zum Anlass genommen die Fahrbahn zwischen dem ausgebauten Abschnitt und der Äußeren Bayreuther Straße zu sanieren. Es ist vorgesehen, einen 4m - 4,25m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg anzulegen.

Die Umsetzung erfolgt im Anschluss an die laufende Hochbaumaßnahme der Äußeren Bayreuther Straße HsNr. 105. Voraussichtlich wird der Geh- und Radweg 2023 gebaut.

Die geschätzten Kosten betragen 112.300 € und werden aus dem Radwegeetat finanziert.

**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

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	112.300 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	135 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	112.300 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

**Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?**

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:  
Finanzierung aus dem Radwegeetat

**2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:**

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

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Durch die Anlage des Geh- und Radweges erhöht sich die Sicherheit für mobilitätseingeschränkte Personen.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

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

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs am Cochlaeusweg gemäß Straßenplan Nr. 2.2154.2.1 vom 03.04.2018 mit letzter Änderung vom 23.04.2019.

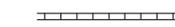


**Zeichenerklärung:**

Planung

-  Gehwegfläche
-  Bordsteinradweg
-  neue Maststandorte

Bestand

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

**VERKEHRSPLANUNGSAMT  
STRASSENPLANUNG**



ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 03.04.2018	
BEARBEITUNG	Zi (78294)	gez. Jülich AMTSLEITER	
	Zimmermann		
ÄNDERUNGEN			<b>Lageplan</b>
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500
10.07.18	Reiser M.	Beleuchtung	2.2154 .2.1
23.04.19	Reiser M.	Lage Weg	Cochlaeusweg Geh-/Radweg

Cochlaeusweg 001 Lageplan.PLT vom 07.12.20

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.09.2021	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Östliche Bushaltestelle Kornburg Süd, Umbau als barrierefreies Haltestellenkap inklusive zusätzlicher Begrünung  
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.06.2020**

**Anlagen:**

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.06.2020  
Straßenplan Nr. 2.2356.2.1

**Sachverhalt (kurz):**

Aktuell halten die Buslinien 51 und 53 der VAG an der östliche Bushaltestelle Kornburg Süd in einer Busbucht. Aus dem Stadtrat kam der Wunsch die Haltestelle Kornburg Süd zu einem Buskap umzubauen. Die Örtlichkeit wurde überprüft und Verbesserungen gesehen.

Die Planung sieht die Errichtung eines barrierefreien, geradlinig anfahrbaren Haltestellenkaps vor. Die nach RAST 06 vorgegebenen Einsatzgrenzen für Haltestellenkaps werden eingehalten. Zusätzlich entstehen im Rahmen der Planung drei neue Baumstandorte. Für die geplante Maßnahme fallen Kosten in Höhe von circa 199.000 € an. Die Umsetzung der Maßnahme findet voraussichtlich im Jahr 2023 statt und wird aus der Pauschale für "Straßen- und ausbau" finanziert.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	€	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	199.000 €	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:

Die Bushaltestelle wird barrierefrei ausgebaut. Zudem wird an der Querungstelle mit Mittelinsel das Blindenleitsystem erneuert.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

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

**Beschlussvorschlag:**

Östliche Bushaltestelle Kornburg Süd, Umbau als barrierefreies Haltestellenkap inklusive zusätzlicher Begrünung.

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Nürnberg  
Marcus König  
Rathaus  
90403 Nürnberg



AFV

OBERBÜRGERMEISTER		
19. JUNI 2020		
/.....Nr. ....		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Nürnberg, 19. Juni 2020  
Antragsteller: Dix

### Kreisverkehr Worzeldorf und Bus-Kaps in Kornburg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Verkehrsausschuss am 28.05.2020 wurde ein neuer Kreisverkehr in der Spitzwegstraße und zwei Bus-Kaps an der Haltestelle Kornburg Nord und an der Schenkendorfstraße beschlossen.

Die Einrichtung der beiden Bus-Kaps wurde damit begründet, dass Verlustzeiten für den Busverkehr vermieden werden sollen. Es soll gewährleistet werden, dass der stadteinwärtige Bus am Kreisel als erstes Fahrzeug eines Pulks ankommt und sich eventuelle Rückstaus am Kreisel bis dahin abgebaut haben.

Bei der letzten Verkehrszählung in Kornburg-Süd wurde festgestellt, dass über 10.000 Fahrzeuge in 16h mit steigender Tendenz durch Kornburg fahren. Deshalb wäre es sinnvoll, schon am Ortseingang in Kornburg-Süd die Bushaltestelle als Bus-Kap zusätzlich umzubauen, damit die Busse schon ab hier als Pulkführer zu den nächsten Haltestellen und zum Kreisverkehr fahren können.

Die SPD-Fraktion stellt daher für den Verkehrsausschuss folgenden

#### Antrag:

Die Verwaltung prüft, ob ein weiterer Bus-Kap an der Haltestelle Kornburg-Süd stadteinwärts eingerichtet werden kann.

Mit freundlichen Grüßen



Thorsten Brehm  
Fraktionsvorsitzender



Harald Dix  
Stadtrat



## 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
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- ☐ Fahrradständer
- Blindeleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

### Bestand

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

## VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 30.11.2020	
BEARBEITUNG		Moßner (23771)	gez. Jülich AMTSLEITER	
ÄNDERUNGEN				
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2356.2.1
14.07.21	Moßner	Baumstandorte	Kornburger Hauptstraße  Haltestelle Kornburg Süd	