Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
14.10.2021

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente 3
Tagesordnung -öffentlich- 3
Vorlagendokumente 5
TOP Ö 1 2. Stufe Fahrradstraßenkonzept 5
Sitzungsvorlage Vpl/060/2021 5
Antrag der CSU-Stadtratsfrakton vom 26.04.2021 Vpl/060/2021 9
Antag der SPD-Stadtratsfraiton vom 27.07.2021 Vpl/060/2021 10
Bericht Vpl/060/2021 12
Übersichtskarte mit den Fahrradstraßen der 1. und 2. Stufe Vpl/060/2021 17
TOP Ö 2 Sichere Querung Marthaweg 18
Bericht Vpl/059/2021 18
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 05.07.2021 Vpl/059/2021 22
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020 Vpl/059/2021 23
TOP Ö 3 Schafhofstraße, Gehweg zwischen Bennostraße und Otto-Kraus-Straße 25
Sitzungsvorlage Vpl/057/2021 25
Straßenplan Nr. 2.1431.2.10 Vpl/057/2021 29
TOP Ö 5 Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg (AuSbauNü) 30
Bericht Vpl/056/2021 30
Liste der zu untersuchenden Maßnahmen Vpl/056/2021 34

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 14.10.2021, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**2. Stufe Fahrradstraßenkonzept** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.4.2021** **Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.07.2021** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/060/2021
2.	**Sichere Querung Marthaweg** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 05.07.2021** **Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/059/2021
3.	**Schafhofstraße, Gehweg zwischen Bennostraße und Otto-Kraus-Straße** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/057/2021
4.	**Thumenberger Weg - Erschließungsstraße Branntweinareal (Beilagen werden nachgereicht)** Ulrich, Daniel (Beilagen werden nachgereicht)	Beschluss Vpl/058/2021
5.	**Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg (AuSbauNü)** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/056/2021
6.	**Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.09.2021, öffentlicher Teil** Ulrich, Daniel	

Beschlussvorlage
Vpl/060/2021

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.10.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

2. Stufe Fahrradstraßenkonzept
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.4.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.07.2021

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfrakton vom 26.04.2021
Antag der SPD-Stadtratsfraiton vom 27.07.2021
Ausführlicher Sachverhalt
Übersichtskarte mit den Fahrradstraßen der 1. und 2. Stufe

Sachverhalt (kurz):

Am 28.06.2018 beschloss der Verkehrsausschuss die 1. Stufe des Gesamtkonzepts Fahrradstraßen und beauftragte die Verwaltung, für die ausgewählten Straßenzüge die detaillierten Planungen und Verkehrsanalysen vorzunehmen. Diese Fahrradstraßen sind überwiegend umgesetzt, sodass eine erste Evaluierung der 1. Stufe und die Planung der 2. Stufe des Konzepts möglich ist.

Mit Antrag vom 26.04.2021 fordert die Stadtratsfraktion der CSU eine Erweiterung der Fahrradstraße in der Sperberstraße nach Westen, um dort eine Alternative zur Frankenstraße zu schaffen. Die Stadtratsfraktion der SPD beantragt mit Schreiben vom 27.07.2021, dass über die Erfahrungen der 1. Ausbaustufe des Fahrradstraßenkonzepts und über die Pläne zum weiteren Ausbau berichtet wird. Außerdem sollen Geschwindigkeits- und Verkehrsbeobachtungen in den vorhandenen Fahrradstraßen durchgeführt und weitere Informationsmaßnahmen geprüft werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☒ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**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, dass durch die Ausweisung von Fahrradstraßen besondere, gruppenspezifische Nachteile entstehen. Für Radfahrende ergeben sich positive Effekte.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die 2. Stufe des Gesamtkonzepts Fahrradstraßen und beauftragt die Verwaltung, für die ausgewählten und in der Entscheidungsvorlage aufgelisteten Straßenzüge detaillierte Straßen- und Markierungspläne zu erarbeiten. Die einzelnen Planungen sind dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorzulegen.

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
29. APR. 2021
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 X z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

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

26.04.2021
Müller / Buchsbaum

Erweiterung der Fahrradstraße in der Sperberstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Bauarbeiten für die Umgestaltung der Sperberstraße zur Fahrradstraße haben an Ostern begonnen. Die Streckenführung endet aktuell an der Pillenreuther Straße. In dem westlich angrenzen Abschnitt der Sperberstr. ist aktuell noch keine Fahrradstraße veranlasst. Dieser stößt jedoch nach einigen hundert Metern wieder auf die Frankenstraße und wäre damit sehr gut geeignet, hier eine attraktive Umfahrungsmöglichkeit für Radfahrer für die Frankenstraße zu schaffen.

In Gesprächen mit dem ADFC und dem Bündnis Radentscheid in den letzten Wochen konnten wir feststellen, dass auch von Seiten der Radfahrer eine gewisse Bündelung der Verkehrsströme gewünscht wird. Hier könnte die sowieso schon enge und stark belastete Frankenstraße entlastet werden und gleichzeitig für die Radfahrer ein deutlich attraktivere Alternative geschaffen werden.

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

Antrag:

Die Verwaltung prüft die Erweiterung der Fahrradstraße in der Sperberstraße nach Westen um dort eine Alternativroute für Fahrradfahrer zur Frankenstraße zu schaffen.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Ö 1

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

U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus

Rathaus
90403 Nürnberg

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

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

BA RATHAUS
30 JULI 2021
A 1141/2

OBERBÜRGERMEISTER
28. JULI 2021
/.....Nr. .....

VpL Nr.
05. AUG. 2021

Nürnberg, 27. Juli 2021
Antragsteller: Dr. Ahmed

Umsetzung von geltenden Regeln in Fahrradstraßen und weiterer Ausbau

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Nürnberg hat in Bezug zu Fahrradstraßen große Fortschritte zu verzeichnen. So hat sich das Netz von Fahrradstraßen im Stadtgebiet von noch einem Kilometer im Jahr 2018 bis hin zu über 10 Kilometern in 2021 entwickelt. Als SPD-Fraktion begrüßen wir diesen schnellen Zuwachs in der ersten Ausbaustufe. Durch das formulierte Ziel im Nürnberger Mobilitätsbeschluss wird der Ausbau von Fahrradstraßen auch zukünftig fortgeführt. Dieser ist notwendig, um komfortables und sicheres Radfahren auf zentralen Routen durch Wohngebiete zu ermöglichen.

Auch wenn die Fahrradstraßen alles in allem gut von den Anwohner*innen aufgenommen wurden und wohl auch gut genutzt werden, gibt es doch noch valide Probleme. So sind sich viele Autofahrer*innen den geltenden Regeln in Fahrradstraßen nicht bewusst – etwa, dass nebeneinander Fahren für Radler*innen erlaubt ist und Autofahrer*innen besonders Rücksicht nehmen müssen. In Fürth wurden zur besseren Kommunikation kleine Plakate mit den wichtigsten Regeln in den neuen Fahrradstraßen aufgehängt. Nach den Rückmeldungen der letzten Monate erscheint uns dies auch in Nürnberg sinnvoll.

Des Weiteren erreichen uns Beschwerden, dass durch die neue Vorfahrtsregelung für den Geradeausverkehr in Fahrradstraßen gleichlaufend auch das Tempo des Autoverkehrs an sich gestiegen ist. Dieser Entwicklung sollte im Sinne der Verkehrssicherheit aus unserer Sicht durch Geschwindigkeitsmessungen vor Ort nachgegangen werden und ggf. durch spezielle Beruhigungsmaßnahmen reagiert werden.

10

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

Antrag:

Die Stadtverwaltung

- berichtet über die ersten Erfahrungen mit Fahrradstraßen im Nürnberger Stadtgebiet.
- berichtet über die Pläne zum weiteren Ausbau der Fahrradstraßen in der zweiten Ausbaustufe unter Berücksichtigung des beschlossenen Radvorrangroutennetzes sowie des Mobilitätsbeschlusses.
- führt Geschwindigkeits- und Verkehrsbeobachtungen in den Fahrradstraßen durch. Sollten Geschwindigkeitsübertretungen festgestellt werden, sollten verschiedene Maßnahmen zu deren Reduzierung ergriffen werden. Denkbar sind mobile Geschwindigkeitsanzeigen, bauliche Verengungen, neue Bodenbeläge, Modale Filter, etc.
- prüft die Anbringung von Informationsplakaten, um Autofahrer*innen wie Radler*innen die neuen geltenden Regeln in ausgewiesenen Fahrradstraßen näher zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen

T. Brehm

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

2. Stufe Fahrradstraßenkonzept

Am 28.06.2018 beschloss der Verkehrsausschuss die erste Stufe des Gesamtkonzepts Fahrradstraßen und beauftragte die Verwaltung, für die ausgewählten Straßenzüge die detaillierten Planungen und Verkehrsanalysen vorzunehmen. Diese Fahrradstraßen sind überwiegend umgesetzt, sodass eine erste Evaluierung und die Planung der 2. Stufe des Konzepts möglich sind.

Mit Antrag vom 26.04.2021 wünscht die Stadtratsfraktion der CSU eine Erweiterung der Fahrradstraße in der Sperberstraße nach Westen, um dort eine Alternative zur Frankenstraße zu schaffen. Die Stadtratsfraktion der SPD beantragt mit Schreiben vom 27.07.2021, dass über die Erfahrungen der 1. Ausbaustufe des Fahrradstraßenkonzepts und über die Pläne zum weiteren Ausbau berichtet wird. Außerdem sollen Geschwindigkeits- und Verkehrsbeobachtungen in den vorhandenen Fahrradstraßen durchgeführt und weitere Informationsmaßnahmen geprüft werden.

Umsetzung der 1. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts

Die 1. Ausbaustufe für Fahrradstraßen wurde im Verkehrsuasschuss am 28.06.2018 beschlossen und sieht insgesamt 12 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 15 km im Stadtgebiet vor. Im Oktober 2019 wurde im Rennweg die erste Fahrradstraße offiziell eröffnet. Seitdem wurde bereits der Großteil der 1. Ausbaustufe realisiert:

- Metthingstraße, Aussiger Platz und Kachletstraße im Stadtteil Zerzabelshof
- Schloßstraße, Gleißhammerstraße, Dientzenhoferstraße, Balthasar-Neumann-Straße und Thäterstraße im Nürnberger Osten
- Herbststraße, Regelsbacher Straße und Zuckermandelweg im südwestlichen Stadtgebiet
- Muggenhofer Straße im nordwestlichen Stadtgebiet
- Wilhelm-Spaeth-Straße und Hummelsteiner Weg sowie Humboldtstraße und Sperberstraße im Abschnitt zwischen Allersberger Straße und Pillenreuther Straße
- in der Südstadt
- Sandrartstraße und Jagdstraße in St. Johannis

Die Umsetzung der Gleißhammerstraße im Nürnberger Osten erfolgt wegen mehrerer notwendiger Brückensanierungen im Umfeld des Zeltnerweihers in Abschnitten. In 2022 wird die Route mit der Schloßstraße fertiggestellt.

Der erste Abschnitt der Radschellverbindung Nürnberg- Erlangen vom Maxtor über die Friedrichstraße, Schweppermannstraße, Pilotystraße und Innerer Kleinreuther Weg zum Nordring soll über Fahrradstraßen geführt werden und wird voraussichtlich 2022 umgesetzt. Die ursprünglich geplanten Straßenzüge Eberhardshofstraße, Adam-Klein-Straße und Dr.-Kurt-Schumacher-Straße mussten zunächst zurückgestellt werden, da hier noch verschiedene Fragen zu klären sind (z.B. Kompatibilität mit der Ausrückroute der Feuerwehr in der Dr.-Kurt-Schumacher-Straße).

Evaluation der 1. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts

Eine geplante Evaluation der ersten Fahrradstraßen konnte bisher nicht im vorgesehenen Umfang durchgeführt werden, da aufgrund des pandemiebedingten veränderten Mobilitätsverhaltens repräsentative Vorher/Nachher-Zählungen nicht möglich sind. Zum einen sind viele Wege durch Homeoffice, Homeschooling, digitaler Lehre der Universitäten und Hochschulen und durch verändertes Freizeitverhalten weggefallen. Andererseits haben Menschen während der Pandemie teils das bevorzugte Verkehrsmittel gewechselt und sind vermehrt mit dem Kfz oder dem Fahrrad gefahren bzw. zu Fuß gegangen, um den ÖPNV zu vermeiden. Trotz der pandemiebedingten Veränderungen wurden in mehreren Fahrradstraßen automatische Zählungen durchgeführt, um ggf. Tendenzen bei der Entwicklung der

Kfz- und Radverkehrsmengen erkennen zu können. Da nicht in allen Straßen die technischen Voraussetzungen für die Installation automatischer Zählgeräte gegeben sind, konnten nicht in allen Fahrradstraßen Nachher-Zählungen erhoben werden. Die Werte vor der Einrichtung der Fahrradstraßen stammen aus den jährlichen manuellen Zählungen, die mit Schülerinnen und Schülern im Juli durchgeführt wurden und die wegen Corona bereits das zweite Jahr ausfallen mussten.

Der Radverkehr ist darüber hinaus eine Verkehrsart, die starken Schwankungen unterliegt und besonders sensibel auf äußere Einflüsse, wie z.B. Witterungsverhältnisse, reagiert. Verschiedene Baustellen im Stadtgebiet oder in Fahrradstraßen, wie z.B. in der Gleißhammerstraße, tragen ebenfalls dazu bei, dass die unten aufgeführten Zählwerte nicht uneingeschränkt übertragbar sind. Aus den genannten Gründen lassen sich auf Grundlage der vorhandenen Daten lediglich Tendenzen ablesen, die allerdings einen positiven Effekt der Fahrradstraßen auf die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs andeuten. So wurden in der Sandrartstraße und in der Wilhelm-Spaeth-Straße Zunahmen beim Radverkehr gegenüber den Zählungen vor der Einrichtung der Fahrradstraßen registriert. Auch in der Gleißhammerstraße, die Teil einer langen West/Ost-Verbindung darstellt, kann aufgrund der Zählungen ein Anstieg beim Radverkehr angenommen werden, auch wenn die Zählquerschnitte nicht identisch waren. Während der Kfz-Verkehr hier nicht durchgängig fahren kann, hat die Gleißhammerstraße eine wichtige Bedeutung als durchgehende Radverbindung über den Ring hinweg.

Tabelle 1: Verkehrszählungen in Fahrradstraßen vor und nach deren Einrichtung

	vor Einrichtung der Fahrradstraße				nach Einrichtung der Fahrradstraße			
	Kfz in 16h	Rad in 16h	Kfz in %	Rad in %	Kfz in 16h	Rad in 16h	Kfz in %	Rad in %
Balthasar-Neumann-Straße, westl. Kiebitzweg	1.295	886	59,4	40,6	1.075	657	62,1	37,9
Dientzenhoferstraße, westl. Schmausenbuckstraße	1.076	653	62,2	37,8				
Gleißhammerstraße, westl. Ring	421	623	40,3	59,7				
Gleißhammerstraße, östl. Ring					4.032	895	81,8	18,2
Humboldtstraße, westl. Hummelsteiner Weg	1.261	1.571	44,5	55,5				
Hummelsteiner Weg, südl. Kopernikusstraße					1.415	906	71,0	39,0
Hummelsteiner Weg, nördl. Peter-Henlein-Straße	1.699	579	74,6	25,4				
Jagdstraße, westl. Bucher Straße	2.117	248	89,5	10,5				
Muggenhofer Straße, westl. Johann-Sebastian-Bach-Straße	1.314	779	62,8	37,2	1.423	595	70,5	29,5
Rennweg, westl. Olof-Palme-Platz					1.517	1.131	57,3	42,7
Sandrartstraße, westl. Hallerstraße	1.404	632	69,0	31,0	1.302	809	61,7	38,3
Schloßstraße, nördl. Regensburger Straße	721	1.020	41,4	58,6				
Sperberstraße, östl. Kleestr.	918	763	54,6	45,4				
Sperberstraße, westl. Kleestr.	1.137	724	61,1	38,9				
Wilhelm-Spaeth-Straße, östl. Schwanhardtstraße	2.627	1.057	71,3	28,7	1.236	1.116	52,6	47,4

Gesicherte Erkenntnisse über die Entwicklung des Kfz- und Radverkehrs können also erst in den kommenden Jahren gewonnen werden, wenn sich das Verkehrsverhalten entweder wieder auf frühere Verhältnisse einspielt oder wenn sich eine neue „Normalität“ etabliert hat, weil dauerhaft mehr Berufstätige von zu Hause arbeiten oder das Freizeitverhalten verändert bleibt. Um dies festzustellen, werden wieder vermehrt automatische Verkehrszählungen durchgeführt. Dabei ist vorgesehen, in den nächsten Jahren auch regelmäßig automatische Zählungen in den Fahrradstraßen vorzunehmen und die Entwicklung in diesen kontinuierlich zu beobachten.

Bestehende Befürchtungen, dass Kfz vermehrt mit erhöhten Geschwindigkeiten fahren, da aufgrund des Wegfalls der rechts-vor-links-Regel weniger abgebremst werden müsste, haben sich bisher nicht bestätigt. Die aktuellen Zahlen der Kommunalen Verkehrsüberwachung Nürnberg (KVÜ) zeigen, dass in Fahrradstraßen, in denen auch vorher schon vermehrt zu schnell gefahren wurde, dies auch nach der Einrichtung der Fall ist. Hierbei handelt es sich vor allem um breite Straßen mit geradem Verlauf, wie die Muggenhofer Straße oder die Dientzenhoferstraße. In den meisten Fahrradstraßen blieb die Beanstandungsquote ähnlich oder verringerte sich sogar. Allerdings muss auch hier auf das pandemiebedingte verändert Mobilitätsverhalten hingewiesen werden. Das Verkehrsplanungsamt ist bereits im Austausch mit der KVÜ, um für eine verlässlichere Datenbasis weitere und kontinuierliche Kontrollen in den Fahrradstraßen abzustimmen.

Trotz verändertem Mobilitätsverhalten konnten durch zahlreiche Rückmeldungen aus der Bevölkerung, Beobachtungen des Verkehrsplanungsamtes und einzelne Zählungen Erkenntnisse über die ersten Fahrradstraßen gewonnen werden. Für die zweite Stufe sollen daher einige Änderungen vorgenommen werden. So werden die markierten Fahrradstraßensymbole, wie in der Humboldtstaße, deutlich größer und damit noch sichtbarer gestaltet. In zukünftigen Fahrradstraßen sollen entlang von längsparkenden Kfz Sicherheitstrennstreifen markiert und diesbezüglich Erfahrungen gesammelt werden. Abmarkierte Einmündungsbereiche laden offensichtlich zu verbotswidrigem Parken ein und müssen mit Pfosten abgesichert oder besser noch baulich hergestellt werden.

<u>Vorschlag für eine 2. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts</u>

Bei der Entwicklung der 2. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts wurde darauf geachtet, dass eine Anbindung an vorhandene Fahrradstraßen und/oder geplante Radvorrangrouten entsteht, um ein möglichst zusammenhängendes Netz für den Radverkehr zu entwickeln (siehe auch Übersichtslageplan in der Anlage). Weitere Kriterien sind die Gesamtverkehrsmenge sowie der bestehende Radverkehrsanteil in den einzelnen Straßen.

Folgende Straßenzüge werden von der Verwaltung für eine 2. Ausbaustufe vorgeschlagen:

- **Kleestraße** und **Schönweißstraße** in Hummelstein als Anbindungen zur Sperberstraße bzw. Pillenreuther Straße

- **Am Thoner Espan**, **Michaelstraße**, **Mittelstraße** und **Lohestraße** im Norden der Stadt zum einen als Ost/West-Verbindung zum Marienbergpark zum anderen als Anbindung an den Radschnellweg Richtung Erlangen und Innenstadt

- **Felsenstraße** in Röthenbach als Anbindung nach Stein bzw. zum Faberwald und zur Bibertbahntrasse; Alternative zur Gebersdorfer Straße

- **Untere Menterstraße**, **Obere Menterstraße**, **Wiesenstraße** (zwischen Oberer Menterstraße und Peter-Henlein-Straße), **Peter-Henlein-Straße**, **Tunnelstraße**, **Gugelstraße** (zwischen Schloßäckerstraße und Peter-Henlein-Straße), **Heynestraße**

und **Leibnizstraße** in Steinbühl als Verbindung durch die westliche Südstadt von der Altstadt/ dem Hauptbahnhof zur neuen Fahrradstraße Humboldtstraße

- **Harsdörfferplatz** und **Strauchstraße** als Verlängerung der Fahrradstraße Wilhelm-Spaeth-Straße

- **Köhnstraße**, **Obere Baustraße** (zwischen Köhnstraße und Glockenhofstraße), **Glockenhofstraße** (zwischen Obere Baustraße und Untere Baustraße) und **Kirchenstraße** als Alternative zur Regensburger Straße

- **Schloßstraße** (südl. der Zerzabelshofstraße) als Verlängerung der bestehenden Fahrradstraße und der Route nach Osten

- **Ambergerstraße**, **Turnerheimstraße** und **Daimlerstraße** (zwischen Turnerheimstraße und Abzweig zum Schweinauer Buck) in Schweinau als Teil der Radschnellverbindung in den Süden und Teil des „Grünen Wegs zum Faberwald“. Die Ambergerstraße wird nur im nördlichen Abschnitt zur Fahrradstraße umgewandelt, da anschließend ein getrennter Geh- und Radweg durch eine Grünanlage folgt

- **Veillodterstraße**, **Rennweg** (südl. Martin-Richter-Straße) und **Bismarckstraße** als Anbindung zum Altstadtring, zur vorhandenen Fahrradstraße Rennweg und zum Nordostbahnhof

- **Schleifweg**, **Gerngrosstraße**, **Otto-Geßler-Straße** (südl. Gerngrosstraße) und **Senefelderstraße** (südl. Bahngleise) in Großreuth h.d.V. als Alternative zum Nordring und als Verbindung zum Marienbergpark

- **Franzstraße**, **Poppenreuther Straße** (nördl. Amalienstraße), **Amalienstraße**, **Sankt-Johannis-Mühlgasse** und **Lange Zeile** als Anbindung zur Sandrartstraße und zur Pegnitz; Bestandteil einer Radvorrangroute

- **Siegfriedstraße** in Bleiweiß als Alternative zur Wodanstraße und Anbindung an die Wilhelm-Spaeth-Straße

- **Sperberstraße**, **Frankenstraße** (westl. Sperberstraße) und **Voltastraße** (nördl. Sperberstraße) als Verlängerung der vorhandenen Fahrradstraße in der Sperberstraße und Alternative zur Ulmenstraße

Eine erste Prüfung und verkehrliche Einschätzung dieser Straßen hinsichtlich deren Eignung zur Fahrradstraße ist positiv ausgefallen, die konkrete Planung und Gestaltung wird im Anschluss an den Stadtratsbeschluss für die 2. Stufe vorgenommen werden.

Aufgrund der Änderung der StVO gilt für Fahrradstraßen nicht mehr, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss oder dies alsbald zu erwarten ist. Lediglich ein bestehender oder zu erwartender „hoher Radverkehrsanteil“ ist Voraussetzung für die Einrichtung einer Farradstraße.

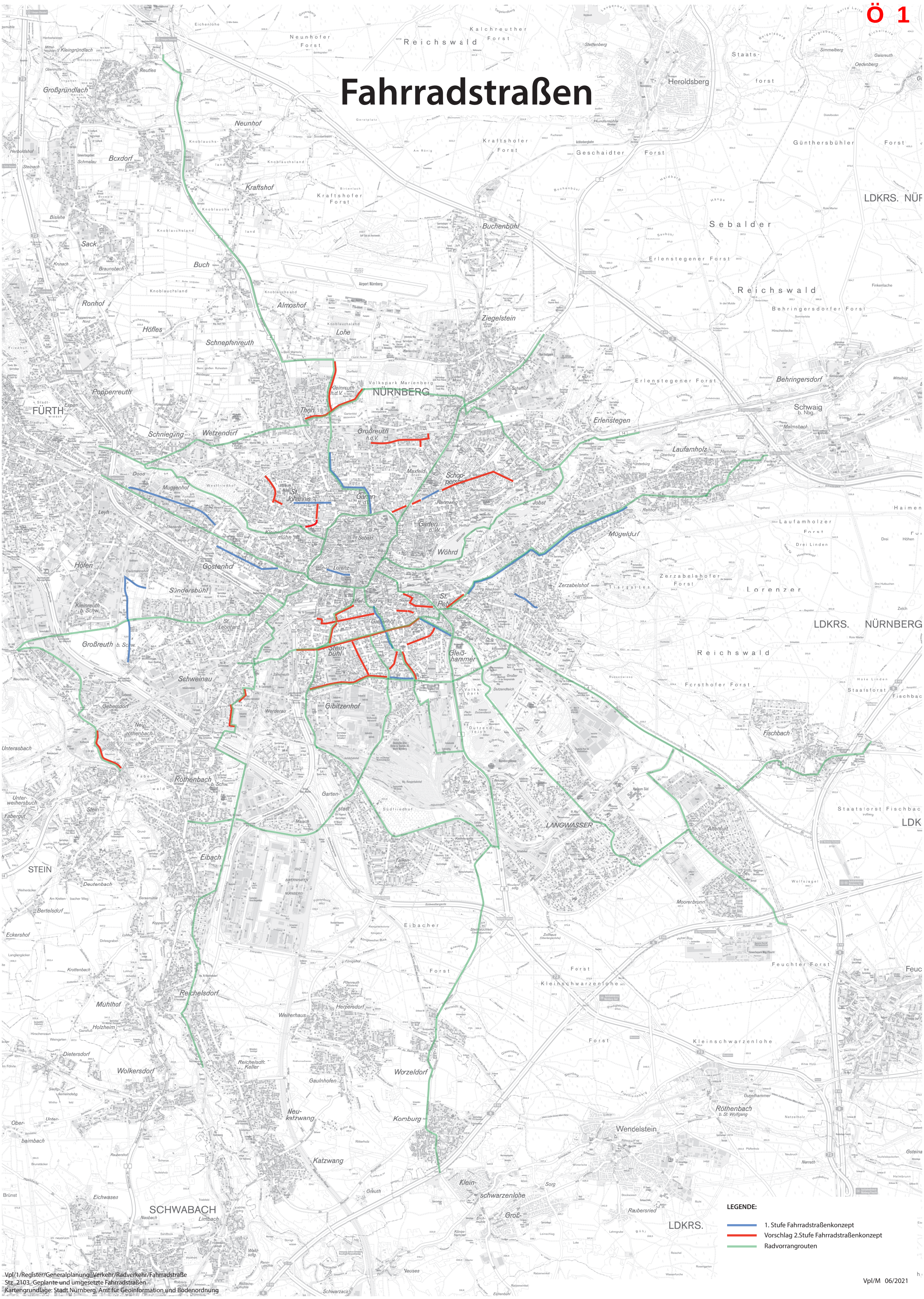
<u>Öffentlichkeitsarbeit zu den Fahrradstraßen</u>

Für die 1. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts wurden verschiedene Formate der Öffentlichkeitsarbeit genutzt. So wurden alle Anwohnenden mit einem Flyer über die Änderungen und die Regeln in einer Fahrradstraße sowie in den angrenzenden Straßen informiert. Die Flyer wurden in die Briefkästen der Bewohner eingeworfen und an Orten mit Publikumsverkehr hinterlegt, wie z.B. in Büchereien, Läden und Gaststätten. Darüber hinaus wurden in Pressemitteilungen, auf der Homepage des Verkehrsplanungsamts und über die social media

Kanäle der Stadt auf die neuen Fahrradstraßen hingewiesen. Dabei wurden grundsätzlich neben der allgemeinen Information zur Einrichtung der Fahrradstraßen auch die geltenden Regelungen in diesen erläutert. Auch nichtstädtische Medien und Vereine, wie die Tageszeitungen oder der ADFC, berichteten mehrmals über die Fahrradstraßen in Nürnberg.

Im Zuge der Planung der 2. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts wurden auch zusätzliche Formate der Bürgerinformation, wie z.B. temporäre Plakate an den Zufahrten zu Fahrradstraßen, geprüft. Eine solche sichtbare Öffentlichkeitsarbeit ist zum einen sehr kostenintensiv, zum andern lassen sich die Plakate nur da aufstellen, wo ausreichend Platz vorhanden ist und die Sicht auf Zufußgehende nicht beeinträchtigt wird. Diese Voraussetzungen werden in den dichtbesiedelten Innenstadtbereichen sehr selten erfüllt.

Mit der 1. Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes wurde in Nürnberg ein neues Infratsrukturelement etabliert, an das sich die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit der Zeit gewöhnen werden. Damit verbunden werden auch die bestehenden Verkehrsregeln in Fahrradstraßen immer mehr und besser verinnerlicht. Dies ist ein Prozess, der immer zu beobachten ist, wenn ein neues Planungsinstrument der Straßenverkehrsordnung in den Städten umgesetzt wird. Vergleichbar ist die Einführung des Verkehrsberuhigten Bereichs in den 80er Jahren.


Ö 1
Fahrradstraßen
LEGENDE:
1. Stufe Fahrradstraßenkonzept
Vorschlag 2.Stufe Fahrradstraßenkonzept
Radvorrangrouten
NÜRNBERG
FÜRTH
STEIN
SCHWABACH
LDKRS. NÜRNBERG
Vpl/1/Register/Generalplanung_Verkehr/Radverkehr/Fahrradstraße
Stz_2103_Geplante und umgesetzte Fahrradstraßen
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vpl/M 06/2021

Berichtsvorlage
Vpl/059/2021

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.10.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

Sichere Querung Marthaweg
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 05.07.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 05.07.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020

Bericht:

Die Fraktionen von CSU und SPD haben eine Prüfung veranlasst, ob die Querungssituation über den Marthweg im Bereich des Klosterweges für Zufußgehende verbessert werden kann. Darüber hinaus wünscht die SPD einen besseren Schutz der Anlieger vor eventuellen Verkehrssteigerungen.

Aus der Bürgerschaft wird immer wieder der Wunsch nach einer Querungshilfe zu den Bushaltestellen an die Verwaltung herangetragen.

Die Prüfung der Situation hat ergeben, dass leider die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung eines Fußgängerüberweges ("Zebrastreifen") wegen des deutlich zu hohen Verkehrsaufkommens und der vergleichsweise geringen Fußgängerstärken nicht gegeben sind. Darüber hinaus wurde planerisch vorgeprüft, ob durch Auflassung der seitlichen Busbuchten und zukünftigem Halt am Fahrbahnrand mit Aufweitung der Straße Platz für eine Mittelinsel als Querungshilfe geschaffen werden könnte. In diesem Zusammenhang könnten die Bussteige barrierefrei ausgebaut werden. Grundsätzlich scheint dies möglich. Eine vertiefte Planung mit Vermessung und Trassierung muss dies abschließend verifizieren. Die Verwaltung hat daher die konkrete Planung einer Querung ins Arbeitsprogramm aufgenommen.

Die Verkehrsbelastung im Marthweg liegt seit vielen Jahren konstant auf einem Niveau zwischen 12.000 Kfz/24h und 13.000 Kfz/24h. Nennenswerte Schwankungen wurden immer nur im Zusammenhang mit baustellenbedingten Verlagerungen registriert. Der Marthweg ist als klassifizierte Kreisstraße Bestandteil des Nürnberger Hauptverkehrsstraßennetzes und hat damit die Funktion, Verkehr zu bündeln und von den untergeordneten Straßen und aus den Wohngebieten fernzuhalten. Darüber hinaus bestehen hohe rechtliche Hürden für verkehrsbeschränkende Maßnahmen , wie z. B. einer Geschwindigkeitsbeschränkung, an Hauptverkehrsstraßen. Zählungen der querenden Fußgängerinnen und Fußgänger im Marthweg haben gezeigt, dass nur wenige Zufußgehende die Straßenseite, z.B. an den Bushaltestellen, wechseln wollen.

Mit dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg hat der Stadtrat im Januar 2021 das Ziel beschlossen, den Umweltverbund zu stärken um Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu verbessern. Dies soll mit verschiedenen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs erreicht werden. Für den Bereich Herpersdorf und Worzeldorf können Verbesserungen im ÖPNV-Netz, wie z.B. die Direktbuslinie von Kornburg zur Meistersingerhalle (über Bauernfeindstraße mit U-Bahn und geplantem Straßenbahnanschluss) oder die im Mobilitätsbeschluss genannte Taktverdichtung auch bei Buslinien, die Nutzung des ÖPNV deutlich attraktiver machen. Darüber hinaus wird

u.U. die Möglichkeit, auch langfristig an mehreren Tagen zu Hause arbeiten zu können (diverse Arten des home-office), den Kfz-Verkehr insgesamt etwas verringern, was dazu beträgt, die Verkehrsbelastungen für Anwohnerinnen und Anwohner erträglicher zu gestalten.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Erst nach endgültiger Verifizierung einer Lösung für die Querungshilfe können die Kosten ermittelt werden. Sollte doch keine Lösung möglich sein fallen auch keine Kosten an.

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Verbesserung der Querungsmöglichkeit und der barrierefreie Ausbau der Haltestellen kommt allen Bevölkerungsgruppen zu Gute, verbessert die Verkehrssicherheit und die Attraktivität für Busnutzer.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

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
06. JULI 2021
/.....Nr. .....
VI
1 Zur Kts.
2 z.w.V. X
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

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

05.07.2021
Eichelsdörfer

Sichere Querung Marthweg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Marthweg in Nürnberg-Worzeldorf gilt als viel befahren. Ein Fußgängerüberweg oder eine Querungsinsel auf Höhe des Restaurants Passato Presente kann die Überquerung der Fahrbahn sicherer gestalten. Dadurch sollen Bürger leichter als bisher sowohl vom Parkplatz als auch von der dortigen Bushaltestelle aus den Marthweg überqueren können. Die zu dieser Thematik laufende Petition veranschaulicht den dringenden Wunsch der Bürgerinnen und Bürger nach einer Querungshilfe.

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

Antrag:

Die Verwaltung prüft die Errichtung eines Fußgängerübergangs oder einer Querungsinsel an der oben genannten Stelle und setzt das Vorhaben im Falle eines positiven Ergebnisses der Prüfung zügig um.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

- 2 DEZ. 2020
A 128/20
Kts. 2 8 Termin
z.w.V.
AV/883/2020
OBERBÜRGERMEISTER
27. NOV. 2020
VI
Zur Kts.
3.3M
2 X z.w.V.
3 Antwort zur Unterschrift vorlegen
VpL Nr.
09. DEZ. 2020
D E U R
Ref. Nr.

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 27. November 2020
Antragsteller: Goldmann

Marthweg: Erhöhte Verkehrsbelastungen durch gezielte Verkehrsmaßnahmen eindämmen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Marthweg ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für die Bürger*innen der Nürnberger Stadtteile Weiherhaus, Herpersdorf, Gaulnhofen, Katzwang und Reichelsdorf. Außerdem nutzen viele Pendler*innen aus Schwabach, Wendelstein und dem Rother Landkreis den Marthweg, um zu ihren Arbeitsplätzen zu gelangen. Dadurch ist vor allem im Berufsverkehr morgens und nachmittags schon ein sehr hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Diese Situation verschärft sich gerade, da die Autobahn A73 durch Bauarbeiten oft verstaut ist und LKWs in Richtung Autobahn Heilbronn den Marthweg, durch Weiherhaus und Katzwang als Abkürzung benutzen.

Die Situation wird sich durch den Abriss und Neubau der Hafenbrücken über die nächsten Jahre verschärfen. Der Durchgangsverkehr in Weiherhaus wird sich dementsprechend nicht nur durch PKWs, sondern auch durch LKWs erhöhen. Neben den Verkehrsbelastungen der Anwohner*innen wird es auch immer schwieriger für Erwachsene, Rentner*innen und Schulkinder morgens die Straße zu überqueren, um zur Bushaltestelle Weiherhaus zu gelangen.

Aus diesem Grund stellen wir im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

- Die Verwaltung prüft Maßnahmen, die aktuell schon sehr hohen und wahrscheinlich noch steigenden Verkehrsbelastungen für die Anwohner*innen erträglicher zu gestalten.
- Außerdem prüft die Verwaltung Maßnahmen, die Erwachsenen, Rentner*innen und Schulkindern helfen, den Marthweg trotz hoher Verkehrsaufkommen sicher zu überqueren.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Dieter Goldmann
Stadtrat

Reitanlage
Klosterhof-Pillenreuth
H. Schwanthaler
Eichenwaldgraben
Siegfried Polaczek
Blumenhandel
Gruppe Maltzdorf
GmbH / Gärtner...
Haarverlängerungsstudio
Sparkassse Nürnberg
Geschäftsstelle
Hundeschule
Marcel Gambé
Senioren
Hei
Martinweg
Eichenwaldgraben
Passato Presence
Schanze
Martinweg

Beschlussvorlage
Vpl/057/2021

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.10.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Schafhofstraße, Gehweg zwischen Bennostraße und Otto-Kraus-Straße

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.1431.2.10

Sachverhalt (kurz):

In der Schafhofstraße zwischen der Bennostraße und der Otto-Kraus-Straße ist auf der Ostseite kein Gehweg vorhanden. Bereits im Jahr 2008 wurde hierfür ein Straßenplan erstellt. Für den Ausbau ist ein Eingriff in das angrenzende Privatgrundstück erforderlich. Nachdem der Eigentümer den Grundstücksstreifen nicht verkaufen wollte, wurde die Planung zurückgestellt.

Mittlerweile wurde das Grundstück verkauft und der neue Eigentümer ist bereit, die erforderliche Fläche für den Ausbau eines ca. 2,50m breiten Gehweges abzutreten. Der Gehweg ist ein wichtiger Lückenschluss für die fußläufige Verbindung zwischen dem Wohngebiet südlich der Eichendorffstraße und der Paul-Moor-Schule sowie einer Berufsschule.

Die Kosten für den Ausbau des Gehweges belaufen sich auf ca. 240.000 €. Die Grunderwerbskosten, Kosten für die höhenmäßige Anpassung an das Privatgrundstück und die anfallenden Kosten für den Rückbau der Zaunanlage sind nicht enthalten.

Die Planung wird dem Verkehrsausschuss heute zum Beschluss vorgelegt, um den Grunderwerb durchführen zu können. Der Grundstückseigentümer plant eine Neubebauung des Areals. Im Zuge dessen wird geklärt, ob der Zaun erhalten und damit versetzt werden muss. Der aktuell vorhandene Höhenversatz zwischen Grundstück und Gehweg soll mit der Neubebauung ausgeglichen werden. Der Ausbau des Gehweges erfolgt sobald die Finanzierung gesichert ist.

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	240.000 €	**Folgekosten**	5.100 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	240.000 €	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:
Sobald die Finanzierung gesichert ist, wird der Gehweg ausgebaut.
Beschluss ist für Grundstücksverhandlung notwendig.

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 Anlage des Gehweges stellt auch für mobilitätseingeschränkte Personen eine Verbesserung der fußläufigen Erschließung entlang der Schafhofstraße dar.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

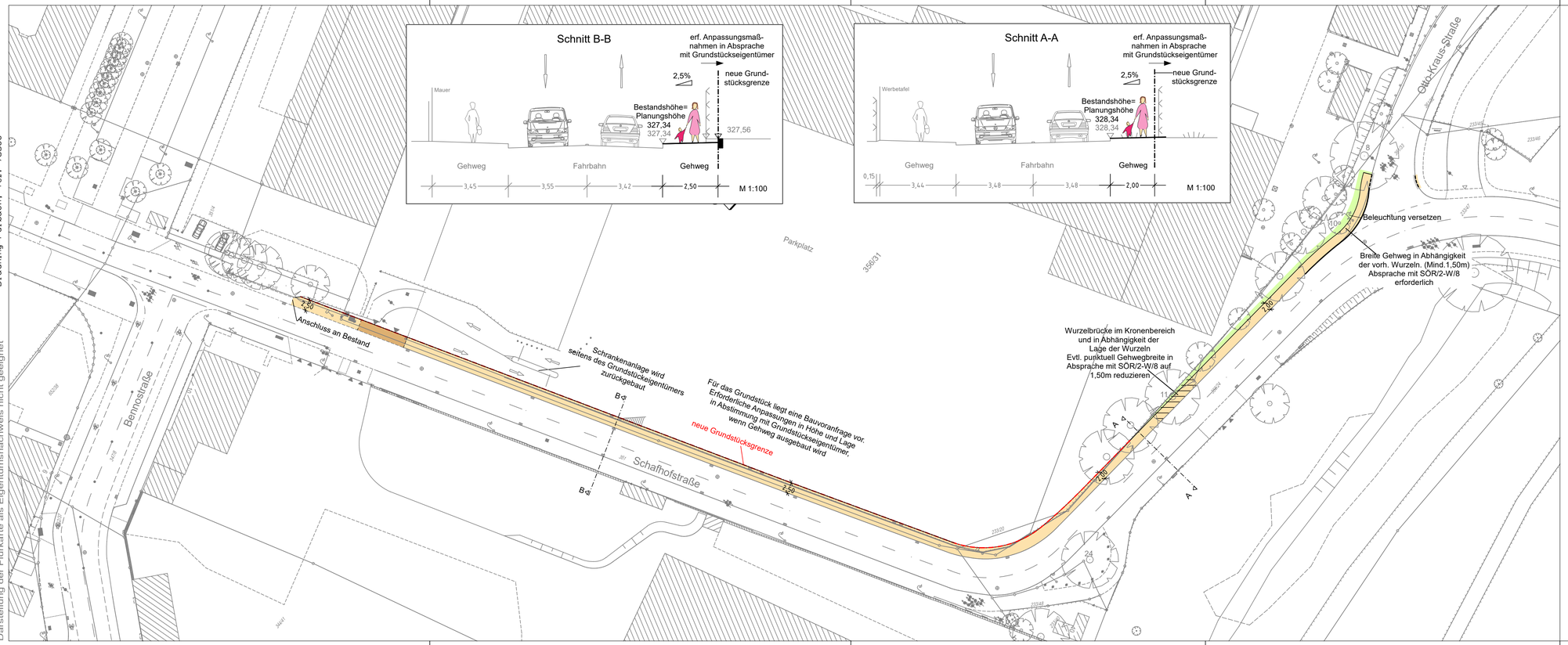
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt in der Schafhofstraße zwischen der Bennostraße und der Otto-Kraus-Straße die Anlage eines Gehweges gemäß Plan Nr. 2.1431.2.10 vom 14.02.2008 mit letzter Änderung vom 06.05.2021 und empfiehlt den erforderlichen Grunderwerb zu tätigen.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bräuning-Fürbach, Tel. 79300

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: *Geo/1 Bearbeiter Norbert Haas GeoTelefon 4415*
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Grünstreifen

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 14.02.2008
BEARBEITUNG		Hetzel/Dufek (4933)	gez. Jülich AMTSLEITER
		Gemmel/Br-Fürbach	
ÄNDERUNGEN			**Lageplan**
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 / 2.1431.2.10
20.01.21	Br-Fürbach	Gehwegbreite	Schafhofstraße
21.04.21	Br-Fürbach	Baumkronen	Bereich zw. der Otto-Kraus-Straße und der Bennostraße
06.05.21	Dufek	Instruktionserg.	Anbau des östlichen Gehweges

Schafhofstraße_003 V500_1.PLT vom 07.06.21

CARD/1

Berichtsvorlage
Vpl/056/2021

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.10.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg (AuSbauNü)

Anlagen:
Liste der zu untersuchenden Maßnahmen

Bericht:

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) erarbeitet unter dem Titel „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg" (AuSbauNü) eine gesamthafte Infrastrukturausbaustrategie für die Region Nürnberg, mit dem Ziel eine wegweisende Planungsgrundlage zu erhalten. Damit sollen anstehende Projekte vorangetrieben werden sowie eine Vielzahl neuer Maßnahmen auf ihre verkehrliche Wirksamkeit, betriebliche und bautechnische Machbarkeit und auf ihre wirtschaftliche Darstellbarkeit hin untersucht werden.

Insgesamt werden 24 Maßnahmen zur Verbesserung und Ausweitung des S-Bahnangebotes untersucht. In das zu untersuchende Ausbauprogramm sind alle wesentlichen Forderungen der Stadt Nürnberg an eine zukunftsorientierte S-Bahnausbauplanung aufgenommen worden. Insbesondere zur „Durchbindung Gräfenbergbahn“ bzw. „Reaktivierung Nordringbahn “ (s. AfV-Beschluss vom 30.01.2020, TOP 5) haben zuletzt Abstimmungsgespräche zwischen den Verwaltungen der Städte Nürnberg und Fürth mit der Deutschen Bahn AG, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), dem StMB sowie der VGN GmbH, in Vertretung des Zweckverbandes VGN, stattgefunden.

Auf die Maßnahmenliste des StMB in Anlage wird verwiesen. Mit ersten Ergebnissen zu Einzelmaßnahmen der Machbarkeitsstudie rechnet das StMB frühestens ab dem Jahr 2022. Über relevante Ergebnisse wird dem AfV berichtet.

Es werden Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr in der Sitzung des Verkehrsausschusses über das „AuSbauNü“ berichten.

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)

☐

☐

☐

Anlage

Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg (AuSbauNü)
– Zu untersuchende Maßnahmen*

Die Liste ist während der Machbarkeitsstudie fortzuschreiben, d.h. aktuell zu halten. Der jeweils aktuelle Stand ist zu berücksichtigen.

Lfd. U-Nr.	Maßnahme	Untersuchungsbedarf
1.1	Einführung S-Bahn Nürnberg – Hersbruck (rechts der Pegnitz) / Neuhaus a.d.Pegnitz**	Ziele: - Berücksichtigung der „Korridoruntersuchung Sektor Nordost“, der aktualisierten BEG-VAST, der Fahrplanstudie 2020, sowie der Vorplanungen der DB zum BVWP Projekt-Nr. 2-017-V01 und der PlanV zwischen FS und DB (in Vorbereitung) - Einführung eines S-Bahn-Verkehrs von Nürnberg nach Hersbruck (rechts der Pegnitz) und Neuhaus a.d.Pegnitz i.R. der Streckenelektrifizierung gem. Bedarfsplanprojekt 2-017-V01, ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ (- Prag) /Franken-Sachsen-Magistrale (siehe Anlage 1 Nr. 2) - Die verkehrliche Wirkung, insbesondere das Nutzen-Kosten-Verhältnis gemäß Standardisierter Bewertung, ist unter Berücksichtigung der o.a. Untersuchungen zu ermitteln.
1.2	Einführung S-Bahn Nürnberg – Simmelsdorf-Hüttenbach (Schnaittachtalbahn)**	Ziele: - Berücksichtigung der „Korridoruntersuchung Sektor Nordost“, der aktualisierten BEG-VAST, der Fahrplanstudie 2020, sowie der Vorplanungen der DB zum BVWP Projekt-Nr. 2-017-V01 und der PlanV zwischen FS und DB - Einführung eines S-Bahn-Verkehrs von Nürnberg nach Hersbruck (rechts der Pegnitz) und Neuhaus a.d.Pegnitz i.R. der Streckenelektrifizierung gem. Bedarfsplanprojekt 2-017-V01, ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ (- Prag) /Franken-Sachsen-Magistrale (siehe Anlage 1 Nr. 2) - Die verkehrliche Wirkung, insbesondere das Nutzen-Kosten-Verhältnis gemäß Standardisierter Bewertung ist unter Berücksichtigung der o.a. Untersuchungen zu ermitteln.
2	Einführung S-Bahn Nürnberg – Fürth – Markt Erlbach (Zenngrundbahn)**	Ziele: - Berücksichtigung der Studie „Korridoruntersuchung Sektor West“ - Zu berücksichtigen ist eine ggf. vorgezogene Elektrifizierung der Strecke Siegelsdorf - Markt Erlbach - Einführung eines S-Bahn-Verkehrs nach Markt Erlbach - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
3	Einführung S-Bahn Nürnberg – Fürth –	Ziele:

	Cadolzburg (Rangaubahn)**	- Berücksichtigung der Studie „Korridoruntersuchung Sektor West“ - Einführung eines S-Bahn-Verkehrs nach Cadolzburg - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
4	Optimierung S-Bahn Nürnberg – Fürth – Neustadt a.d.Aisch (Ausweitung S-Bahn Standard)**	Ziele: - Berücksichtigung der Studie „Korridoruntersuchung Sektor West“ - Vsl. ab 12/2021 nimmt die S6 Nürnberg – Neustadt a.d.Aisch ihren Betrieb im Stundentakt auf, d.h. keine Angebotsmehrung, da lediglich Umfirmierung des Bestandsangebots. Der derzeitige S-Bahn-Standard (Takt, Barrierefreiheit) wird nicht erfüllt - Prüfung neuer bzw. Anpassung bestehender Haltepunkte in den betreffenden Räumen wie bspw. Hp Breslauer Straße, Hp Burgfarrnbach, Hp Breiter Steig, Hp Forsthausstraße - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind bei Unterstellung des definierten S-Bahn-Standards zu ermitteln
5	Ausbau S-Bahn zwischen Fürth-Unterfarrnbach und Erlangen-Eltersdorf**	Ziele: - Das BVerwG hat 2017 den Planfeststellungsbeschluss zum Fürther Verschwenk für rechtswidrig und nicht vollziehbar, u.U. aber für heilbar erklärt. Es hat eine ergebnisoffene Prüfung zwischen Verschwenk- und Bestandstrasse zu erfolgen - Um die Engpasssituation in dem Bereich aufzulösen bedarf es eines weiteren Gleises - Entsprechende Ausbaualternativen sind unter Berücksichtigung bisheriger Erkenntnisse zu untersuchen - Prüfung neuer bzw. Anpassung bestehender Haltepunkte in den betreffenden Räumen wie bspw. Hp Vacher Straße, Hp Stadeln-Süd, Hp-Stadeln Nord (Verschiebung des Hp Vach nach Süden) - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
6.1	Einführung einer S-Bahn nach Gräfenberg (Gräfenbergbahn)	Ziele: - Attraktivere und bessere SPNV-Erschließung (u.a. Erhöhung V_{max}, Taktverbesserungen, inkl. barrierefreiem Ausbau der Stationen) - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
6.2	Einführung einer S-Bahn auf Nürnberger Ringbahn-Nord (Verlängerung Gräfenbergbahn) mit Neubau der Haltepunkte	Ziele: - Zur besseren ÖV-Erschließung der nördlichen Stadtteile soll SPNV auf dem bisweilen nur vereinzelt als GV-Trasse bzw. zum Wenden genutzte Nordring in Betracht gezogen werden - Prüfung neuer bzw. Anpassung bestehender Haltepunkte in den betreffenden Räumen wie bspw. Hp Nürnberg Nord, Hp Thon, Hp Wetzendorf, Hp Muggenhof - Einbindung Ringbahn in Streckenverlauf der Gräfenbergbahn

		- Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
6.3	Durchbindung Gräfenbergbahn (– Rangaubahn)	Ziele: - Bessere SPNV-Erschließung, Angebotserhöhung - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
7.	Aktivierung Güterring für S-Bahn	Ziele: - Nutzung der bestehenden Infrastruktur „Güterring“ für S-Bahn - Verbesserung der SPNV-Erschließung in den betreffenden Räumen - Prüfung neuer bzw. Anpassung bestehender Haltepunkte - Verknüpfung mit bestehenden Angeboten - Entlastung Nürnberg Hbf - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
8.1	S-Bahn-Verlängerungen/Einbindung Nebenbahnen	Ziele: - Mögliche S-Bahnverlängerungen und die Einbindung von Nebenbahnen sind zu untersuchen - Verbesserung der SPNV-Erschließung in den betreffenden Räumen - Prüfung neuer bzw. Ausbau bestehender Haltepunkte - Berücksichtigung bestehender Gutachten/ Machbarkeitsuntersuchungen (z.B. „Weiterentwicklung der Strecke Roth – Hilpoltstein“ - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu jeweils ermitteln
8.2	Einführen von Express-S-Bahnen	Ziele: - Mögliche Relationen für eine Express-S-Bahn sind zu untersuchen - Verbesserung der SPNV-Erschließung in den betreffenden Räumen - Prüfung neuer bzw. Ausbau bestehender Haltepunkte - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
9	Neu-/Ausbau S-Bahn-Stationen (sofern nicht in anderen Maßnahmen enthalten), insbesondere 1. Erschließungsoptimierung S-Bahnbahnsteige Erlangen Hbf. 2. Hp Feucht-West, Höhe Rastanlage Feucht-West mit großzügiger P+R zur Erschließung	Ziele: - Verbesserung der SPNV-Erschließung in den betreffenden Räumen - Prüfung neuer Haltepunkte bzw. Ausbau (bspw. zusätzliche Bahnsteige, Erschließungsoptimierung inkl. Barrierefreiheit) bestehender Haltepunkte, - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln

	von Röthenbach bei St. Wolfgang, Wendelstein und Schwarzenbruck 3. Hp Neumarkt Süd 4. Hp Ansbach-Schalkhausen 5. Hp Ansbach-West 6. Hp Interfranken	
10	Bypass Roth – Allersberg	Ziele: - Durchbindung der Strecke Roth - Hilpoltstein nach Allersberg - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
11	Knotenuntersuchung Nürnberg und Fürth	Ziele: - Mögliche Neusortierung der Fahrstraßen für qualitäts- und kapazitätssteigernde Maßnahmen - Zusätzliches S-Bahn-Gleis zur Erhöhung der Betriebsstabilität und –flexibilität für alle Verkehre - Ggf. Umstellung der heutigen vier Gleise auf Richtungsbetrieb (2 Gleise je Richtung; Entflechtung schnelle und langsame Verkehre) - Prüfung neuer bzw. Ausbau bestehender Haltepunkte zur besseren Erschließung in den betreffenden Räumen wie bspw. Ausbau Fürth Hbf. (Außenbahnsteig Gleis 8 für Durchbindung Gräfenbergbahn), neue Bahnsteige (Frankenstadion, Rothenburger Straße, Steinbühl für Haltemöglichkeiten mehrerer S-Bahnen), Hp Jansenstr, Hp Neusündersbühl, Hp Stadtgrenze, Optionalhalt Wiener Straße (Nbg.), Hp zur Erschließung des GVZ Hafen Nürnberg - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf/ - möglichkeiten sind zu ermitteln
12	Bündelung der S-Bahn-Linien im Hbf. Nürnberg	Ziele: - Angebotsverbesserung (kürzere Umsteigewege) und Optimierung der betrieblichen Abwicklung - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
13.1	Betriebs- und Angebotsoptimierung: Linien- und Haltekonzeption	Ziele: - Analyse optimaler, neuer Linienkonzeptionen - Analyse optimaler, neuer Haltepolitik mit Bedienung möglichst vieler S-Bahn-Stationen im S-Bahn-Kernnetz - Verbesserung SPNV-Erschließung und -angebot - Ggf. Entlastung Nürnberg Hbf - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
13.2	Betriebs- und Angebotsoptimierung:	Ziele: - Zukünftiges Taktschema S-Bahn Nürnberg insbesondere auf Mischverkehrsstrecken (20´/40´-Taktraster vs. 15´/30´-Taktraster)

	Taktverdichtungen/ Taktraster/ Takt- und Knotenoptimierungen	- Optimierung von Umsteigeknoten/Verknüpfungspunkten - Die verkehrliche Wirkung sowie Angebotskonzepte und Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln
14	Ausbau P+R/B+R	Ziele: - Analyse von Haltepunkten, an denen die Anlage bzw. der Ausbau von P+R/ B+R verkehrlich sinnvoll erscheint - Die induzierte verkehrliche Wirkung für den SPNV sowie Infrastrukturbedarf sind zu ermitteln

* Bei allen (S-Bahn-) Stationen ist grundsätzlich ein barrierefreier Zielzustand/ eine barrierefreie Ausführung zu unterstellen.

** Gesetzte Maßnahmen: Diese Maßnahmen sind bedeutend für eine wesentliche Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots und werden in der Region seit geraumer Zeit gefordert. Es bestehen bereits Vorarbeiten, auf welchen aufzusetzen ist.

Abkürzungen:

ÖV	-	Öffentlicher Verkehr
SPNV	-	Schienenpersonennahverkehr
GV	-	Güterverkehr
Express-S-Bahnen	-	S-Bahnen, die nur an ausgewählten Stationen halten
P+R/B+R	-	Park & Ride/ Bike & Ride
DB	-	Deutschen Bahn
FS	-	Freistaat Bayern