

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	2
Tagesordnung -öffentlich-	2
Sitzung gesamt öffentlich	3
Vorlagendokumente	26
TOP Ö 1 Gerechte Mobilität für alle durch gendersensible Planung	26
Bericht Vpl/065/2021	26
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.03.2021 Vpl/065/2021	29
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/065/2021	31
TOP Ö 2 Richtungspfeile Radwege	34
Bericht Vpl/063/2021	34
Antrag der AfD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2021 Vpl/063/2021	37
TOP Ö 4 Antalyastraße	38
Sitzungsvorlage Vpl/064/2021	38
Entscheidungsvorlage Vpl/064/2021	41
Straßenplan Vpl/064/2021	42
Bebauungsplan 4525 Vpl/064/2021	43
Lageplan mit B-Plan unterschreitender Grenze Vpl/064/2021	44

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 11.11.2021, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- | | | |
|-----------|--|---------------------------|
| 1. | Gerechte Mobilität für alle durch gendersensible Planung
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom
08.03.2021 | Bericht
Vpl/065/2021 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 2. | Richtungspfeile Radwege - Mündlicher Bericht
hier: Antrag der AfD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2021 | Bericht
Vpl/063/2021 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 3. | Stephanstraße - Bauvorhaben Instone Real Estate | Beschluss
Vpl/067/2021 |
| | Ulrich, Daniel
(Beilagen werden nachgereicht) | |
| 4. | Antalyastraße
Abrechnungsvoraussetzungen nach Erschließungsbeitragsrecht
(§ 125 BauGB, Art. 5 a KAG) | Beschluss
Vpl/064/2021 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 5. | Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.10.2021,
öffentlicher Teil | |

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
11.11.2021

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	3
Tagesordnung -öffentlich-	3
Vorlagendokumente	5
TOP Ö 2 Gerechte Mobilität für alle durch gendersensible Planung	5
Bericht Vpl/065/2021	5
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.03.2021 Vpl/065/2021	8
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/065/2021	10
TOP Ö 3 Richtungspfeile Radwege	13
Bericht Vpl/063/2021	13
Antrag der AfD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2021 Vpl/063/2021	16
TOP Ö 5 Antalyastraße	17
Sitzungsvorlage Vpl/064/2021	17
Entscheidungsvorlage Vpl/064/2021	20
Straßenplan Vpl/064/2021	21
Bebauungsplan 4525 Vpl/064/2021	22
Lageplan mit B-Plan unterschreitender Grenze Vpl/064/2021	23

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 11.11.2021, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- | | |
|---|---------------------------|
| 1. Ostendstraße BA II, Bereich zwischen Cheruskerstraße und Lechnerstraße - Tektur zu den Planfeststellungsunterlagen hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2020 (Beilagen werden nachgereicht) | Beschluss
Vpl/066/2021 |
| Ulrich, Daniel | |
| 2. Gerechte Mobilität für alle durch gendersensible Planung hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 08.03.2021 | Bericht
Vpl/065/2021 |
| Ulrich, Daniel | |
| 3. Richtungspfeile Radwege - Mündlicher Bericht hier: Antrag der AfD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2021 | Bericht
Vpl/063/2021 |
| Ulrich, Daniel | |
| 4. Stephanstraße - Bauvorhaben Instone Real Estate (Beilagen werden nachgereicht) | Beschluss
Vpl/067/2021 |
| Ulrich, Daniel | |
| 5. Antalyastraße
Abrechnungsvoraussetzungen nach Erschließungsbeitragsrecht (§ 125 BauGB, Art. 5 a KAG) | Beschluss
Vpl/064/2021 |
| Ulrich, Daniel | |
| 6. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.10.2021, öffentlicher Teil | |

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	11.11.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Gerechte Mobilität für alle durch gendersensible Planung
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 08.03.2021**

Anlagen:

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.03.2021
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

Mit Schreiben vom 08.03.2021 beantragt die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen einen Bericht zu "Gender Mainstreaming" in der Verkehrsplanung und zur Handhabung des Diversity Checks in Sitzungsvorlagen. Darüber hinaus wird eine Anhörung zum Thema "Gender Planning", die als Basis für das weitere Arbeiten genutzt werden kann, und eine Umfrage insbesondere unter Frauen, älteren Menschen und Menschen mit Betreuungsaufgaben zu genderspezifischen Bedürfnissen in der Mobilität gefordert.

Auf den ausführlichen Bericht 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:

Gendersensible Planung berücksichtigt die Belange von bislang benachteiligten Bevölkerungsgruppen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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



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, 8. März 2021

ALV

OBERBÜRGERMEISTER		
08. Mär. 2021		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
MKB/GST	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absan- dung vorlegen
	X	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Gerechte Mobilität für alle durch gendersensible Planung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der kürzlich im Ferienausschuss beschlossene *Masterplan für nachhaltige Mobilität – Mobilitätsbeschluss für Nürnberg* hat sich auf den Weg gemacht, alle Verkehrsteilnehmer*innen in den Blick zu nehmen und greift die vielfältigen Sorgen, Wünsche und Bedürfnisse der Nürnberger*innen hinsichtlich ihrer Mobilitätsbedürfnisse auf. Diese vielfältigen Bedürfnisse zeigt auch die Erhebung *Mobilität in Nürnberg* auf. Laut dieser sind 60 Prozent der Menschen in Nürnberg nicht mit dem Auto, sondern zu Fuß, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Generell zählen die Nürnberger Bürger*innen Verkehrsthema zu den wichtigsten Herausforderungen in ihrer Stadt bzw. Stadtentwicklung.¹

Nürnberg ist eine Stadt des täglichen Lebens und dafür brauchen ihre Bewohner*innen kurze Distanzen, die Menschen zurücklegen müssen, um ihren Alltagspflichten und Bedürfnissen nachzukommen, eine vielfältige Raumnutzung und mehrere Zentren. Doch die bisherige, traditionell eher weniger gendersensibel geprägte und dominierte Stadtplanung und die daher miteinbezogene Mobilitätsplanung erschwert es aufgrund von unterschiedlichen Faktoren Frauen, Senior*innen und generell Menschen mit Betreuungsaufgaben, ihre täglichen Bedürfnisse auf ihren Begleit- und Versorgungswegen stressfrei zu erledigen.²

¹ „Mobilität in Nürnberg. Ergebnisse aus der Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019“, Stadt Nürnberg, Amt für Stadtforschung und Statistik, Oktober 2020

² <https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2021/fk-01-2021/titel/zeit-fuer-eine-verkehrsministerin/>

Auch die vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Studie 2019 „Mobilität in Deutschland“ (MiD)³ belegt, dass Frauen im Schnitt kürzere Wege zurücklegen, dafür aber ähnlich lang brauchen, weil sie öfter auf Busse und Straßenbahnen angewiesen sind.

Bereits 2007 hat die Stadt Nürnberg beschlossen das Prinzip Gender Mainstreaming in allen Dienststellen der Stadtverwaltung anzuwenden. Dies wird kontinuierlich im Gleichstellungsaktionsplan der Stadt Nürnberg berichtet.

Doch nach wie vor sehen wir hier Handlungsbedarf und Möglichkeiten einer gendergerechten Mobilitätsplanung, um Nürnberg zu einer „Stadt der kurzen Wege“ für alle Geschlechter zu gestalten und stellen vor diesem Hintergrund im zuständigen Ausschuss folgenden Antrag:

- Die Verwaltung berichtet, inwieweit das Prinzip Gender Mainstreaming im Bereich der Mobilität angewandt und umgesetzt wurde und welche Erfahrungswerte damit vorliegen.
- Die Verwaltung erarbeitet und führt eine Anhörung zum Thema „Gender Planning“ im Verkehrsausschuss durch. Dieses Hearing richtet den Blick auf planenden und bauende Maßnahmen mit dem Ziel, Möglichkeiten der Mobilitäts- und Raumnutzung für die Bedürfnisse aller Bürger*innen zu schaffen. Neben der Berücksichtigung insbesondere von spezifisch weiblichen Bedürfnissen an Mobilität, werden auch Alter, sozioökonomische Hintergründe, soziale Rollen und die Ausübung von Betreuungsaufgaben berücksichtigt. Aus diesem Hearing sollen konkrete Kriterien für die Umsetzung der Planungsschritte im Mobilitätsbeschluss abgeleitet und entwickelt werden.
- Die Verwaltung zeigt auf, wie das im Masterplan geplante Reporting, Stadtrecht und Ressourcen ausführlich bei jeder Entscheidung den Diversity Check der Stadt Nürnberg miteinbezieht und nach welchen Kriterien dieses in den Sitzungsvorlagen begründet und angewandt wird.
- Die Verwaltung konzipiert und führt eine Bürger*innenumfrage durch, die sich speziell an Frauen, Senior*innen und an Personen mit Betreuungsaufgaben wendet. Ziel soll der Erkenntnisgewinn über die genderspezifischen Bedürfnisse im Bereich der Mobilität sein. Vor der Durchführung wird das Konzept im Verkehrsausschuss zur Diskussion gestellt. Dabei geht sie auch auf bereits bestehende, bewährte oder noch zu erprobende Formate und Formen ein.

Mit freundlichen Grüßen



Natalie Keller
Stadträtin



Mike Bock
Stadtrat



Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

³ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>

Gerechte Mobilität für alle durch gendersensible Planung

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.03.2021

Bericht

Die Verwaltung berichtet über den aktuellen Stand der geschlechter- und generationengerechter Planung in Nürnberg. Eine Anhörung als Sonderformat wird mit Verweis auf die Erkenntnisse aus anderen Städten, insbesondere Berlin, Wien und München, für entbehrlich gehalten. In zahlreichen Städten wurde das Thema seit etwa 1980, erneut seit 2000, immer wieder intensiv diskutiert, untersucht und verarbeitet. So auch in Nürnberg, wo sich Mitte der 90er Jahre zwei Fachtagungen sowie eine Arbeitsgruppe aus Bürgerinnen und Vertreterinnen städtischer Dienststellen mit frauenspezifischen Aspekten in der Stadt- und Verkehrsplanung beschäftigten und eine Arbeitsgruppe aus städtischen Mitarbeiterinnen einen Kriterienkatalog „Frauenbelange in der Stadtplanung“, zusammengestellt hat.

Der Kriterienkatalog wurde im März 1996 in der Reihe „Neues aus dem Baumeisterhaus“ veröffentlicht. Eine Erweiterung hat der Kriterienkatalog mit dem Leitfaden „Gender Mainstreaming in der Stadtplanung“ erfahren, der die Berücksichtigung der Belange unterschiedlichster Lebenssituationen der Bevölkerung in den Fokus rückt und der im Dezember 2010 vom Stadtplanungsamt herausgegeben wurde. Heute ist generationen- und geschlechtergerechte Planung Standard in Forschung, Lehre und Praxis. Es mangelt im Zweifel weniger an Erkenntnis als vielmehr an der Umsetzung.

Aus diesen Gründen ist eine gesonderte Umfrage nach aktuellem Stand nur begrenzt sinnvoll. Die Verwaltung wird daher Fragen, die sich speziell der Themensetzung des Antrages widmen, in der nächsten Haushaltsbefragung des statistischen Amtes so einbringen, dass wesentliche Themen valide bewertet werden können.

Gendergerechte Planung

Über Jahrzehnte orientierte sich ingenieurmäßige Verkehrsplanung und die politische Debatte darüber meist an dem Stereotyp „Mann im Auto auf dem Weg zur Arbeit“. Für diese Fortbewegungsart und Wegezweck wurden Straßen, Parkplätze und Ampelsteuerungen geplant und errichtet. Die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen, von Frauen, jungen und alten Personen sind jedoch vielfältiger: zusätzlich zu den Berufs- und Ausbildungswegen kommen Wege zum Einkaufen, der Kinderbetreuung, Arztbesuche, Leistungen der Pflege, Wege zu Kultur, Sport und Freizeit hinzu. Während klassische Wege von Männern in Vollzeitätigkeit in der Regel eher linear („Punkt-zu-Punkt“) verlaufen, sind Wege von Menschen in gemischten Lebenssituationen meist netzartig. Die Verkehrsräume waren darauf ebenso wenig ausgelegt wie die ÖPNV-Systeme.

Das Ziel des gendergerechten Ansatzes ist eine gleichstellungsorientierte Stadt- und Verkehrsplanung, die bei der Gestaltung des öffentlichen Raums die Bedürfnisse von Frauen und Männern, Kindern und Jugendlichen, Seniorinnen und Senioren sowie von Menschen mit Behinderungen gleichermaßen berücksichtigt und damit Chancengleichheit zur Aneignung und Nutzung des öffentlichen Raums schafft. Eine gendergerechte Verkehrsplanung soll allerdings vor allem dem Bedürfnis der kurzen Wege gerecht werden. Im Ergebnis sind in der Mobilitätsplanung vor allem männlich-autodominierte Denk- und Planungsstrukturen zu hinterfragen und ggf. neu zu definieren.

Der Ansatz in Nürnberg

Die gute Erreichbarkeit in einer „Stadt der kurzen Wege“ nach der Leipzig-Charta, der sich Nürnberg verpflichtet sieht, sichert gleiche Chancen zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben in verschiedenen Lebenslagen für alle Gruppen.

Als Kriterien für die gendergerechte Mobilitätsplanung sind beispielhaft folgende Aspekte zu nennen, die sich auch in den oben genannten städtischen Veröffentlichungen, in Teilen aber auch im Mobilitätsbeschluss vom Januar 2021 wiederfinden:

- Direkte Wegeführungen und dichte Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr in allen Stadtteilen, um kurze Wege zu ermöglichen. Dabei sind ausreichend breite Wege von Bedeutung, um konfliktfreie Begegnungen zu ermöglichen und Platz für Gehhilfen, Kinderwagen, nebeneinander Gehen usw. zu bieten. Die Wege sollten abwechslungsreich gestaltet sein, Sitzgelegenheiten bieten, Bäume als Schattenspenden aufweisen und gut beleuchtet sein.
- Sichere Quermöglichkeiten an Straßen in nicht zu großen Abständen und die Optimierung von Grünphasen an Lichtsignalanlagen
- Im Radverkehr sind zusätzlich zu dichten Wegenetzen ein übersichtliches Wegweisungssystem und flächendeckend komfortable, sichere, ebenerdig erreichbare Radabstellanlagen relevant.
- Einem sehr guten ÖPNV-Angebot mit kurzen Fußwegen zu den barrierefreien Haltestellen kommt besondere Bedeutung zu. Beschleunigung von Straßenbahn- und Buslinien ist ebenso wichtig wie eine dichte Taktung.
- Parkplatzanlagen sollten übersichtlich und sicher gestaltet sein.
- Die Standards der Barrierefreiheit, wie z.B. ausreichende Bewegungsflächen, Vermeidung von Niveauunterschieden, sichere Bodenbeläge, Orientierungshilfen, müssen berücksichtigt werden.

Intensive Öffentlichkeitsarbeit sowie unterschiedliche, auf verschiedene Zielgruppen ausgerichtete Beteiligungsformate sind ein wichtiger Bestandteil gendergerechter Planung.

Schon heute lassen sich für Nürnberg gute Beispiele diverser Planungen aufzeigen. Im Genderaktionsplan der Stadt werden beispielsweise als Ziele benannt:

- Öffentliche Räume angstfrei gestalten (U-Bahn)
- Gleichberechtigte Teilhabe und Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Verbesserung der Bedingungen für Zufußgehende
- Verbesserung der Bedingungen für Radfahrende

Programmatisch erfolgt die Umsetzung der benannten Punkte aktuell durch:

- Sanierung der U-Bahnhaltestellen unter Sicherheits- und Genderaspekten (fahrgastfreundlichere Gestaltung)
- Intensive Partizipationsprozesse bei vielen neuen Projekten der Planung.
- Erarbeitung eines Fußgängerkonzeptes zuerst für einzelne Stadtteile, perspektivisch für ganz Nürnberg
- Umsetzung der Ergebnisse des Runden Tisches Radverkehr und des Mobilitätsbeschlusses

Konkrete Einzelmaßnahmen, die aufzeigen, wie sich der Planungsansatz real abbildet, sind beispielweise:

➤ Kreuzung Bayreuther Straße – Ziegelsteinstraße

Die Kreuzung bietet Radfahrenden die Alternative zwischen einem sehr schnellen Weg quer über die Fahrbahn (mit sicherem Raum, aber zwischen den Kraftfahrzeugen), der sich an regelmäßige und sichere Nutzerinnen und Nutzer richtet, und einer Lösung über klassische Querungsfurten, die länger dauert, aber Menschen, die entweder nicht schnell oder nicht sicher genug sind, ansprechen soll. Der Ansatz wird sehr gut angenommen und wurde auch an der Kreuzung Bahnhofstraße / Dürrenhofstraße umgesetzt. Zu beachten ist dabei, dass solche Planungen vielfältige Angebote an verschiedene Nutzergruppen machen, damit also nicht jeder Weg für jeden Menschen gleich gut nutzbar sein kann. Das führt gelegentlich zu Irritationen, insbesondere, wenn die Sichtweise auf den Verkehrsraum sehr stark aus einer bestimmten Nutzungsart geprägt ist.

➤ Ringbuslinie

Die Ringbuslinie ist in Ergänzung zu den starken linearen Strukturen der U-Bahn und auch der Straßenbahn eine ideale Ergänzung des ÖPNV-Netzes mit dem Anspruch, Wege kurz zu halten und gleichzeitig ein engmaschiges Angebot im ÖPNV anzubieten. Der Erfolg der Linie beweist, dass der Ansatz der Verknüpfung von Durchmesserlinien (also langen Bus- und Straßenbahnlinien mit starker Bündelungswirkung) und Ringlinien gut angenommen wird.

➤ Stadtteil Lichtenreuth

Im neuen Stadtteil Lichtenreuth wurde ein in dieser Größe für Nürnberg komplett neues Verkehrssystem beschlossen. Dominant soll hier der ÖPNV sein, in das Gebiet integriert durch die U-Bahnhaltestelle Hasenbuck und die neue Straßenbahnlinie, die aktuell geplant wird. Die Nahmobilität wird insbesondere für Zufußgehende und Radfahrende komfortabel gestaltet werden. Dazu werden Parkplätze im öffentlichen Straßenraum für Kfz minimiert. Die Stellplätze befinden sich in Tiefgaragen, die wiederum blockweise dem Quartier dienen und so in der Lage sind, ruhenden Verkehr fast komplett von der Oberfläche des Quartiers fernzuhalten. Einen ähnlichen Ansatz verfolgt die neue Technische Universität, sodass am Standort auf über 90 Hektar eine Stadt der kurzen Wege mit Nahversorgung, sozialer Infrastruktur, bequemen, sicheren und angenehmen Geh- und Radwegen sowie mit weiten und grünen Stadträumen entstehen wird. Der Ansatz soll gezielt Menschen dienen, die sich im Nahraum des Quartiers bewegen und damit im Sinne gendergerechter Planung allen Bevölkerungsgruppen vor Ort zugutekommt.

➤ Programm barrierefreier ÖPNV

Seit 2012 werden intensiv Straßenbahn- und Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Die U-Bahn ist bereits zu 100% barrierefrei nutzbar, bei der Straßenbahn ist der Zustand inzwischen als gut zu bewerten. Im Busnetz sind dagegen noch viele Lücken bei Ein- und Ausstiegen zu schließen. Die Maßnahmen dienen dabei nicht nur allen mobilitätseingeschränkten Menschen oder Rollstuhlfahrenden, die neuen Aufzüge und Bordsteinkanten kommen gerade auch Eltern mit Kinderwagen, Senioren mit Rollator oder auf andere Weise auf barrierefreie Zugänge angewiesenen Menschen zugute.

Fazit

Die Beispiele zeigen, dass fast alle Verbesserungen mit Planung und Bau verbunden sind, also in der Regel die Neuaufteilung der vorhandenen Flächen bedingen und hohe Kosten auslösen. Die meisten dieser Kosten werden mit mehr oder weniger großen Förderungen von der Stadt Nürnberg erbracht, bei Haltestellenverbesserungen in gewissem Umfang mit Mitteln aus der Stellplatzabläse gestützt. Am Ende ist der Wandel zu einer Stadt mit einem möglichst vollständig gendergerechten öffentlichen Raum ein langer Weg, der erhebliche Ressourcen benötigt.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	11.11.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Richtungspfeile Radwege - Mündlicher Bericht
hier: Antrag der AfD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2021**

Anlagen:

Antrag der AfD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2021

Bericht:

Mit Antrag vom 30.06.2021 regt die AfD-Stadtratsfraktion an, die Bodenmarkierungen auf den Radwegen durch Richtungspfeile in die jeweils vorgesehenen Fahrtrichtungen zu ergänzen.

In der Sitzung wird mündlich berichtet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☒ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

davon investiv

davon konsumtiv

€	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
	☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
€	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)
☐
☐
☐

AfD Stadtratsfraktion Nürnberg · Fünferpl. 2 · 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

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

Ansprechpartner: Willibald Schlesinger

Tel.: 0911 231-39850

E-Mail: AfD@Stadt.Nuernberg.de

Datum: 30.06.2021

Richtungspfeile auf Radwegen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Die neuen, verbreiterten Radwege, die inzwischen viele Straßen beidseitig säumen, bedeuten für alle Radfahrer eine erfreuliche Entwicklung.

Es ist allerdings zu bemerken, daß Unklarheit über die jeweils vorgesehene Fahrtrichtung besteht, und sie deshalb oft – entgegen dem Rechtsfahrgebot – ohne Not in beide Richtungen befahren werden.

Dies stört den Verkehrsfluß und stellt ein unnötiges Sicherheitsrisiko dar.

Die AfD- Fraktion stellt daher folgenden Antrag :

Die Stadt Nürnberg möge die Bodenmarkierungen auf den Radwegen durch Richtungspfeile in die jeweils vorgesehene(n) Fahrtrichtung(en) ergänzen.

Mit freundlichen Grüßen,

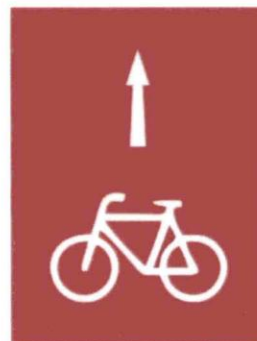
Roland Hübscher
Vorsitzender

Willibald Schlesinger
stv. Vorsitzender

Michael Feder
Stadtrat

Klaus-Rudolf Krestel
Stadtrat

Beispielbilder:



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	11.11.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Antalyastraße

Abrechnungsvoraussetzungen nach Erschließungsbeitragsrecht
(§ 125 BauGB, Art. 5 a KAG)

Anlagen:

Entscheidungsvorlage

Straßenplan

Bebauungsplan 4525

Lageplan mit B-Plan unterschreitender Grenze

Sachverhalt (kurz):

Um die Rechtmäßigkeit der Herstellung der Antalyastraße und die Abrechnungsvoraussetzungen trotz planungsrechtlicher Abweichungen von den Festsetzungen des Bebauungsplanes 4525 zu erreichen, ist es erforderlich, in einem Beschluss des AfV die Änderung des Bauprogramms und den Abschluss der technischen Herstellung zu beschließen.

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

davon investiv

davon konsumtiv

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

€

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:
Einnahmen sind zu erwarten.

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
☐
☐

**Antalyastraße
Abrechnungsvoraussetzungen nach Erschließungsbeitragsrecht
(§ 125 BauGB, Art. 5 a KAG)**

Entscheidungsvorlage:

Derzeitige Sachlage:

Bezüglich der Antalyastraße ist die technische Herstellung abgeschlossen.

Die Herstellung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze setzt gemäß § 125 Abs. 1 Baugesetzbuches (BauGB) einen Bebauungsplan voraus. Demnach ist die Herstellung dieser Erschließungsanlagen bzw. Abschnitte davon rechtswidrig, wenn bei der tatsächlichen Herstellung der Anlage von den Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen wurde.

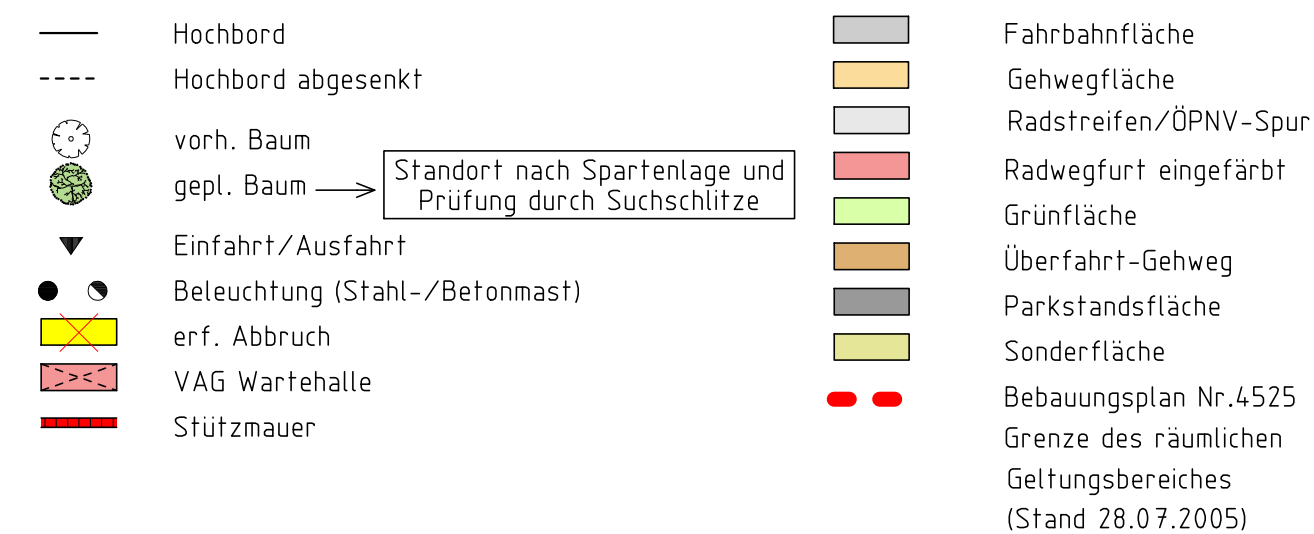
Die Rechtmäßigkeit der Herstellung von Erschließungsanlagen wird gemäß §125 Abs. 3 Ziffer 1 BauGB durch Abweichungen von den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht berührt, wenn die Abweichungen mit den Grundzügen der Planung vereinbar sind und die Erschließungsanlage hinter den Festsetzungen zurückbleibt („Planunterschreitung“).

Eine weitere Voraussetzung ist ein formloser Beschluss des AfV, der die Änderung des Bauprogramms, d.h. das Bebauungsplankonzept bestätigt.

Für die Antalyastraße gelten planungsrechtliche Festsetzungen des Bebauungsplanes 4525 und 3785 (Einmündungsbereich). Im Bereich des Grundstücks Fl.Nr.612/8, südlich der westlichen Stützwand unterschreitet der Ausbau der Antalyastraße minimal die planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr.4525.

An der nordwestlichen Ecke des Kehren-Bereichs ist ein ca.1m² großer Teilbereich, der im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt ist, nicht gewidmet und auch nicht im Eigentum der Stadt Nürnberg. Somit handelt es sich nach derzeitigem Sachstand um eine Planunterschreitung im Sinne von §125Abs.3Ziffer1BauGB. Für den Bau der Straße war der 1m² große Teilbereich nicht notwendig.

Um eine Abrechnung vornehmen zu können, bedarf es gemäß § 125 Abs. 3 BauGB der Feststellung der Stadt Nürnberg, dass die Maßnahme trotz geringfügiger Planunterschreitung endgültig hergestellt sind. Die Verwaltung kann bestätigen, dass die Grundzüge der Planung durch den planunterschreitenden Ausbau nicht verletzt sind. Hieraus rechtfertigt sich der beiliegende Beschlussvorschlag. Dieser sagt vereinfacht formuliert aus, dass es sich um eine sorgfältig abgewogene Planung handeln muss, um von einer Rechtmäßigkeit der Herstellung sprechen zu können. Die Verwaltung kann dies bestätigen, es sich um eine geringfügige Planabweichung handelt, insbesondere wird das Plankonzept des Bebauungsplans durch den Minderausbau nicht beeinträchtigt.



Planung

A.f.V. 27.10.2005
siehe Plannr. 2.150.2.12
Vollanschluß Nordring mit LSA

farbige Darstellung entspricht
der für den Ausbau benötigten
Flächen !

Nürnberg

VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG			
STRASSENPLANUNG		ANTALYASTRASSE (ehem. nördl. Kreulstraße)	
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder		Nördliche Anbindung des Geländes Nordbahnhof an den Nordring
BEARBEITUNG	Kölbel (5355)		
	Seitz 1./Klapuch (4932)		
		Lageplan Ausbaustufe I	
		M = 1 : 500	NR. 2.150.2.13
ÄNDERUNGEN		NÜRNBERG, AM 14.05.2009	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	
14.09.09	Kölbel	Gradientenanpassung Instr. SGR 05.08.09	
09.04.13	Kölbel	Zufahrt zu Fl.Nr.619	
29.07.14	Klapuch	Stützwände	
		gez. Jülich AMTSLEITER	

gez. Jülich
AMTSLEITER

CARD

Planzeichen:

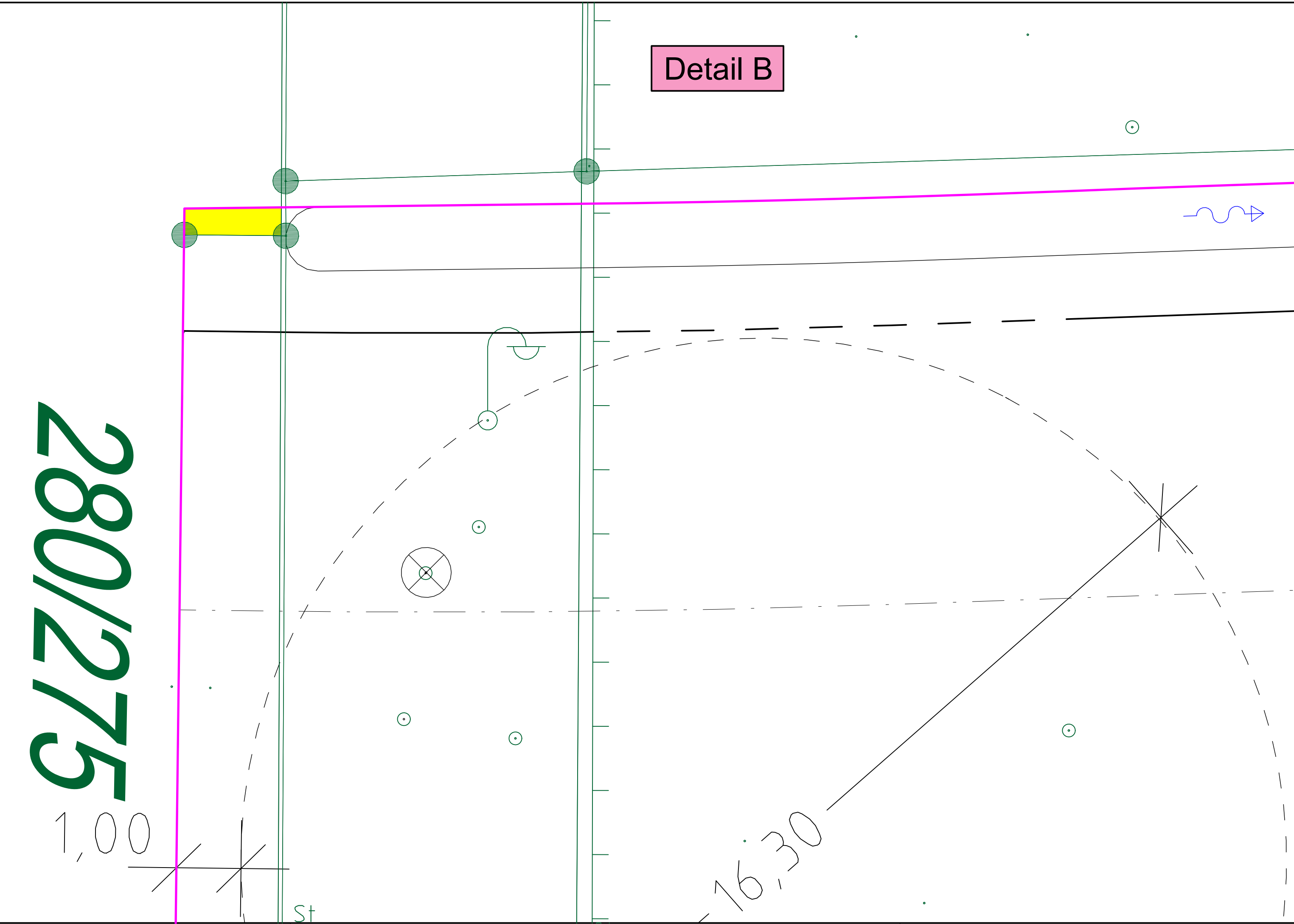
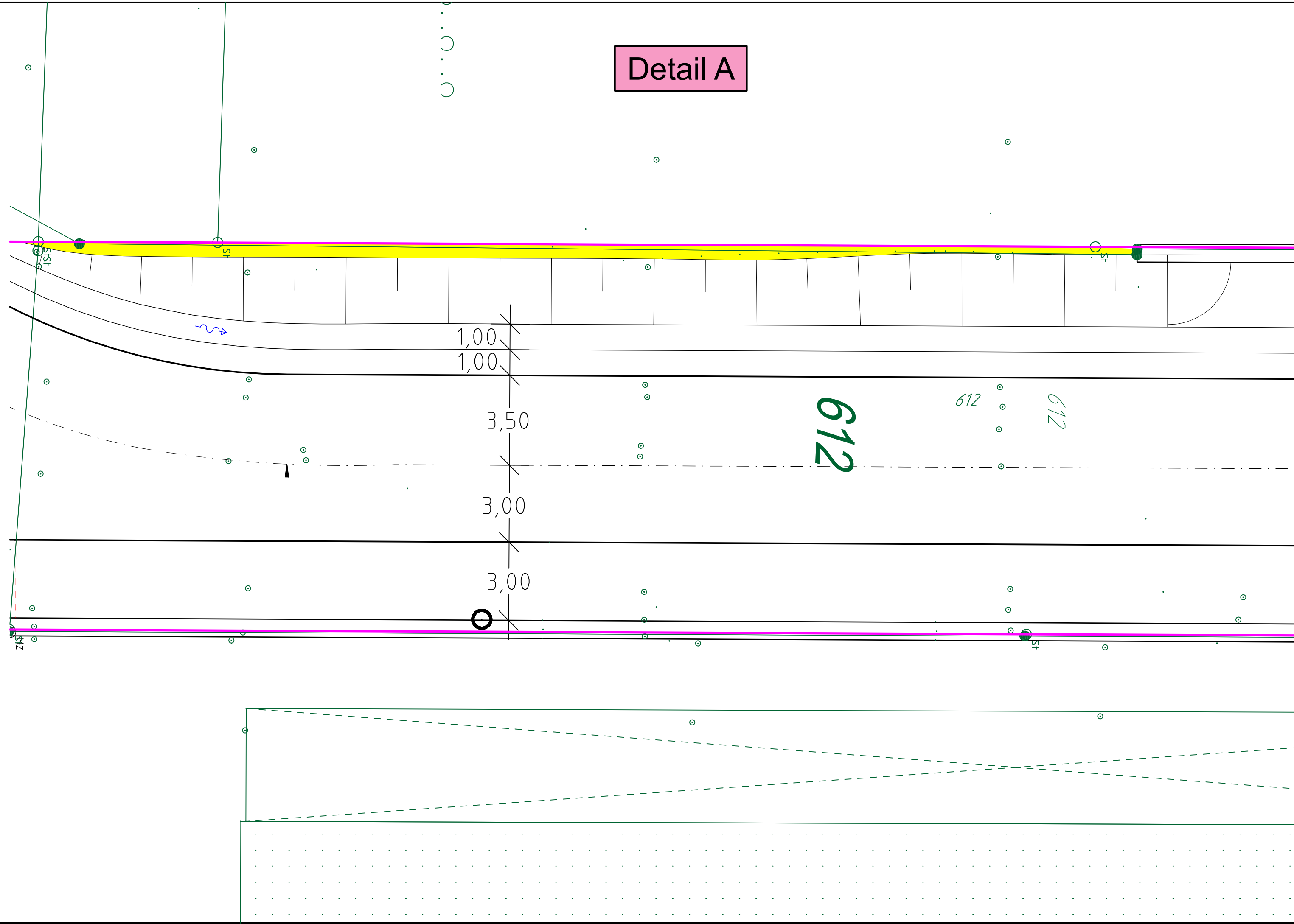
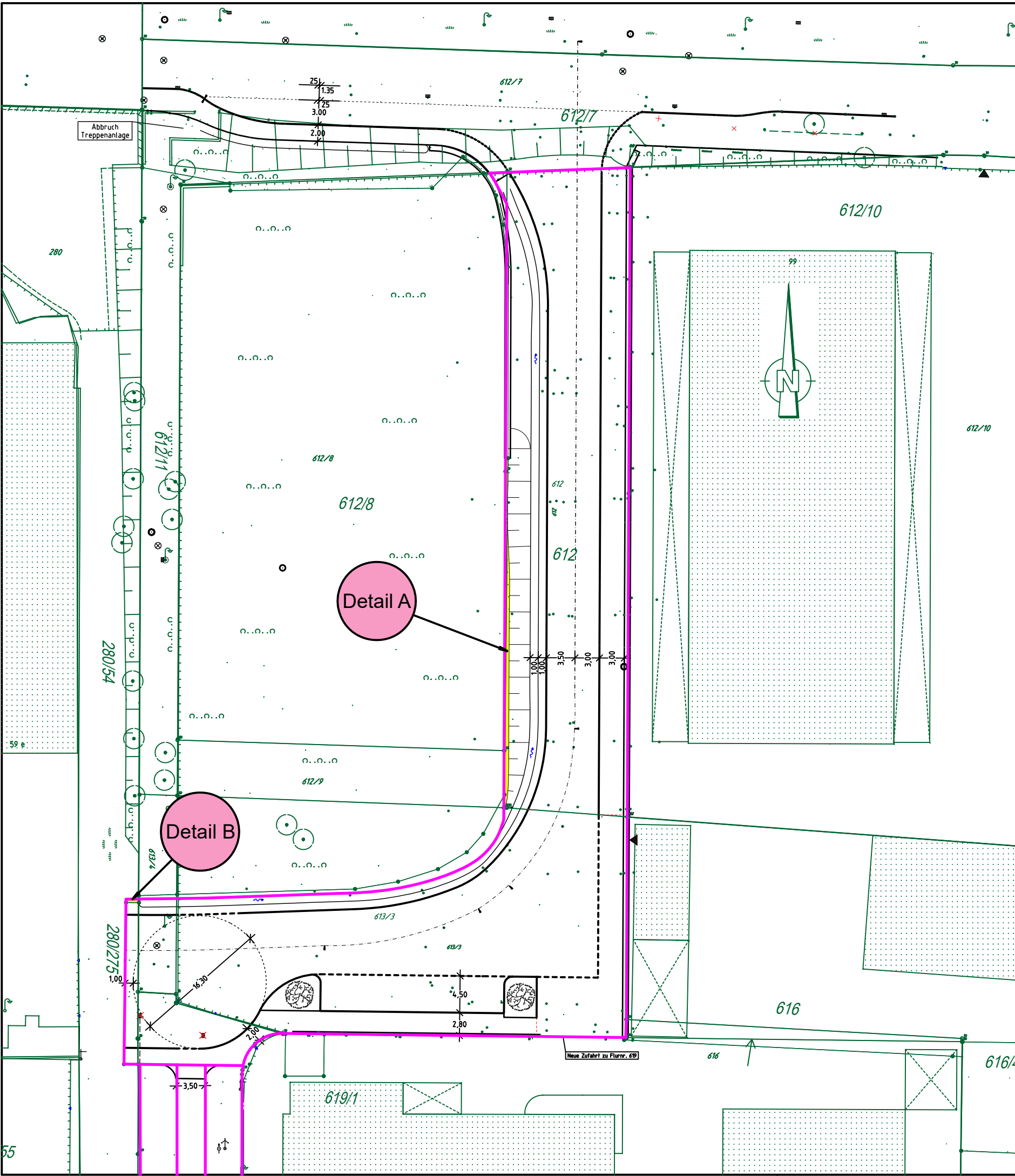
- neue Grundstücksgrenzen Geo
- Straßenbegrenzungslinien B-Plan
- Planunterschreitende Fläche
- vorhandener Baum
- neu gepflanzter Baum

4			
3			
2			
1			

Nr.	Datum	Name	Art der Änderung
-----	-------	------	------------------

Stadt Nürnberg Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg	Antalyastraße (nördliche Kreulstraße) B-Plan unterschreitenden Flächen
---	--

Maßstab 1:500 (Lageplan)		Datum	Name	Servicebetrieb Öffentlicher Raum Planung und Bau Straße, SÖR/1-S/1 Nürnberg, 02.09.2021 i.A. <u>gez. Kowalski</u>
	bearbeitet	02.09.2021	Englisch	
	gezeichnet	02.09.2021	Englisch	
	geprüft			
	Projekt: Antalyastraße			
Datei:	S_AUSB_500_B-Plan unterschreitender Grenze			
Layergruppe:	LG_AUSB_500_B-Plan unterschreitender Grenze			
Blattid:	_Blattname		V_9.115	



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	11.11.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Gerechte Mobilität für alle durch gendersensible Planung
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 08.03.2021**

Anlagen:

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.03.2021
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

Mit Schreiben vom 08.03.2021 beantragt die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen einen Bericht zu "Gender Mainstreaming" in der Verkehrsplanung und zur Handhabung des Diversity Checks in Sitzungsvorlagen. Darüber hinaus wird eine Anhörung zum Thema "Gender Planning", die als Basis für das weitere Arbeiten genutzt werden kann, und eine Umfrage insbesondere unter Frauen, älteren Menschen und Menschen mit Betreuungsaufgaben zu genderspezifischen Bedürfnissen in der Mobilität gefordert.

Auf den ausführlichen Bericht 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:

Gendersensible Planung berücksichtigt die Belange von bislang benachteiligten Bevölkerungsgruppen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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



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, 8. März 2021

ALV

OBERBÜRGERMEISTER		
08. Mär. 2021		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
MKB/GST	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absan- dung vorlegen
	X	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Gerechte Mobilität für alle durch gendersensible Planung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der kürzlich im Ferienausschuss beschlossene *Masterplan für nachhaltige Mobilität – Mobilitätsbeschluss für Nürnberg* hat sich auf den Weg gemacht, alle Verkehrsteilnehmer*innen in den Blick zu nehmen und greift die vielfältigen Sorgen, Wünsche und Bedürfnisse der Nürnberger*innen hinsichtlich ihrer Mobilitätsbedürfnisse auf. Diese vielfältigen Bedürfnisse zeigt auch die Erhebung *Mobilität in Nürnberg* auf. Laut dieser sind 60 Prozent der Menschen in Nürnberg nicht mit dem Auto, sondern zu Fuß, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Generell zählen die Nürnberger Bürger*innen Verkehrsthema zu den wichtigsten Herausforderungen in ihrer Stadt bzw. Stadtentwicklung.¹

Nürnberg ist eine Stadt des täglichen Lebens und dafür brauchen ihre Bewohner*innen kurze Distanzen, die Menschen zurücklegen müssen, um ihren Alltagspflichten und Bedürfnissen nachzukommen, eine vielfältige Raumnutzung und mehrere Zentren. Doch die bisherige, traditionell eher weniger gendersensibel geprägte und dominierte Stadtplanung und die daher miteinbezogene Mobilitätsplanung erschwert es aufgrund von unterschiedlichen Faktoren Frauen, Senior*innen und generell Menschen mit Betreuungsaufgaben, ihre täglichen Bedürfnisse auf ihren Begleit- und Versorgungswegen stressfrei zu erledigen.²

¹ „Mobilität in Nürnberg. Ergebnisse aus der Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019“, Stadt Nürnberg, Amt für Stadtforschung und Statistik, Oktober 2020

² <https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2021/fk-01-2021/titel/zeit-fuer-eine-verkehrsministerin/>

Auch die vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Studie 2019 „Mobilität in Deutschland“ (MiD)³ belegt, dass Frauen im Schnitt kürzere Wege zurücklegen, dafür aber ähnlich lang brauchen, weil sie öfter auf Busse und Straßenbahnen angewiesen sind. Bereits 2007 hat die Stadt Nürnberg beschlossen das Prinzip Gender Mainstreaming in allen Dienststellen der Stadtverwaltung anzuwenden. Dies wird kontinuierlich im Gleichstellungsaktionsplan der Stadt Nürnberg berichtet.

Doch nach wie vor sehen wir hier Handlungsbedarf und Möglichkeiten einer gendergerechten Mobilitätsplanung, um Nürnberg zu einer „Stadt der kurzen Wege“ für alle Geschlechter zu gestalten und stellen vor diesem Hintergrund im zuständigen Ausschuss folgenden Antrag:

- Die Verwaltung berichtet, inwieweit das Prinzip Gender Mainstreaming im Bereich der Mobilität angewandt und umgesetzt wurde und welche Erfahrungswerte damit vorliegen.
- Die Verwaltung erarbeitet und führt eine Anhörung zum Thema „Gender Planning“ im Verkehrsausschuss durch. Dieses Hearing richtet den Blick auf planenden und bauende Maßnahmen mit dem Ziel, Möglichkeiten der Mobilitäts- und Raumnutzung für die Bedürfnisse aller Bürger*innen zu schaffen. Neben der Berücksichtigung insbesondere von spezifisch weiblichen Bedürfnissen an Mobilität, werden auch Alter, sozioökonomische Hintergründe, soziale Rollen und die Ausübung von Betreuungsaufgaben berücksichtigt. Aus diesem Hearing sollen konkrete Kriterien für die Umsetzung der Planungsschritte im Mobilitätsbeschluss abgeleitet und entwickelt werden.
- Die Verwaltung zeigt auf, wie das im Masterplan geplante Reporting, Stadtrecht und Ressourcen ausführlich bei jeder Entscheidung den Diversity Check der Stadt Nürnberg miteinbezieht und nach welchen Kriterien dieses in den Sitzungsvorlagen begründet und angewandt wird.
- Die Verwaltung konzipiert und führt eine Bürger*innenumfrage durch, die sich speziell an Frauen, Senior*innen und an Personen mit Betreuungsaufgaben wendet. Ziel soll der Erkenntnisgewinn über die genderspezifischen Bedürfnisse im Bereich der Mobilität sein. Vor der Durchführung wird das Konzept im Verkehrsausschuss zur Diskussion gestellt. Dabei geht sie auch auf bereits bestehende, bewährte oder noch zu erprobende Formate und Formen ein.

Mit freundlichen Grüßen



Natalie Keller
Stadträtin



Mike Bock
Stadtrat



Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

³ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>

Gerechte Mobilität für alle durch gendersensible Planung

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.03.2021

Bericht

Die Verwaltung berichtet über den aktuellen Stand der geschlechter- und generationengerechter Planung in Nürnberg. Eine Anhörung als Sonderformat wird mit Verweis auf die Erkenntnisse aus anderen Städten, insbesondere Berlin, Wien und München, für entbehrlich gehalten. In zahlreichen Städten wurde das Thema seit etwa 1980, erneut seit 2000, immer wieder intensiv diskutiert, untersucht und verarbeitet. So auch in Nürnberg, wo sich Mitte der 90er Jahre zwei Fachtagungen sowie eine Arbeitsgruppe aus Bürgerinnen und Vertreterinnen städtischer Dienststellen mit frauenspezifischen Aspekten in der Stadt- und Verkehrsplanung beschäftigten und eine Arbeitsgruppe aus städtischen Mitarbeiterinnen einen Kriterienkatalog „Frauenbelange in der Stadtplanung“, zusammengestellt hat.

Der Kriterienkatalog wurde im März 1996 in der Reihe „Neues aus dem Baumeisterhaus“ veröffentlicht. Eine Erweiterung hat der Kriterienkatalog mit dem Leitfaden „Gender Mainstreaming in der Stadtplanung“ erfahren, der die Berücksichtigung der Belange unterschiedlichster Lebenssituationen der Bevölkerung in den Fokus rückt und der im Dezember 2010 vom Stadtplanungsamt herausgegeben wurde. Heute ist generationen- und geschlechtergerechte Planung Standard in Forschung, Lehre und Praxis. Es mangelt im Zweifel weniger an Erkenntnis als vielmehr an der Umsetzung.

Aus diesen Gründen ist eine gesonderte Umfrage nach aktuellem Stand nur begrenzt sinnvoll. Die Verwaltung wird daher Fragen, die sich speziell der Themensetzung des Antrages widmen, in der nächsten Haushaltsbefragung des statistischen Amtes so einbringen, dass wesentliche Themen valide bewertet werden können.

Gendergerechte Planung

Über Jahrzehnte orientierte sich ingenieurmäßige Verkehrsplanung und die politische Debatte darüber meist an dem Stereotyp „Mann im Auto auf dem Weg zur Arbeit“. Für diese Fortbewegungsart und Wegezweck wurden Straßen, Parkplätze und Ampelsteuerungen geplant und errichtet. Die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen, von Frauen, jungen und alten Personen sind jedoch vielfältiger: zusätzlich zu den Berufs- und Ausbildungswegen kommen Wege zum Einkaufen, der Kinderbetreuung, Arztbesuche, Leistungen der Pflege, Wege zu Kultur, Sport und Freizeit hinzu. Während klassische Wege von Männern in Vollzeittätigkeit in der Regel eher linear („Punkt-zu-Punkt“) verlaufen, sind Wege von Menschen in gemischten Lebenssituationen meist netzartig. Die Verkehrsräume waren darauf ebenso wenig ausgelegt wie die ÖPNV-Systeme.

Das Ziel des gendergerechten Ansatzes ist eine gleichstellungsorientierte Stadt- und Verkehrsplanung, die bei der Gestaltung des öffentlichen Raums die Bedürfnisse von Frauen und Männern, Kindern und Jugendlichen, Seniorinnen und Senioren sowie von Menschen mit Behinderungen gleichermaßen berücksichtigt und damit Chancengleichheit zur Aneignung und Nutzung des öffentlichen Raums schafft. Eine gendergerechte Verkehrsplanung soll allerdings vor allem dem Bedürfnis der kurzen Wege gerecht werden. Im Ergebnis sind in der Mobilitätsplanung vor allem männlich-autodominierte Denk- und Planungsstrukturen zu hinterfragen und ggf. neu zu definieren.

Der Ansatz in Nürnberg

Die gute Erreichbarkeit in einer „Stadt der kurzen Wege“ nach der Leipzig-Charta, der sich Nürnberg verpflichtet sieht, sichert gleiche Chancen zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben in verschiedenen Lebenslagen für alle Gruppen.

Als Kriterien für die gendergerechte Mobilitätsplanung sind beispielhaft folgende Aspekte zu nennen, die sich auch in den oben genannten städtischen Veröffentlichungen, in Teilen aber auch im Mobilitätsbeschluss vom Januar 2021 wiederfinden:

- Direkte Wegeführungen und dichte Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr in allen Stadtteilen, um kurze Wege zu ermöglichen. Dabei sind ausreichend breite Wege von Bedeutung, um konfliktfreie Begegnungen zu ermöglichen und Platz für Gehhilfen, Kinderwagen, nebeneinander Gehen usw. zu bieten. Die Wege sollten abwechslungsreich gestaltet sein, Sitzgelegenheiten bieten, Bäume als Schattenspenden aufweisen und gut beleuchtet sein.
- Sichere Quermöglichkeiten an Straßen in nicht zu großen Abständen und die Optimierung von Grünphasen an Lichtsignalanlagen
- Im Radverkehr sind zusätzlich zu dichten Wegenetzen ein übersichtliches Wegweisungssystem und flächendeckend komfortable, sichere, ebenerdig erreichbare Radabstellanlagen relevant.
- Einem sehr guten ÖPNV-Angebot mit kurzen Fußwegen zu den barrierefreien Haltestellen kommt besondere Bedeutung zu. Beschleunigung von Straßenbahn- und Buslinien ist ebenso wichtig wie eine dichte Taktung.
- Parkplatzanlagen sollten übersichtlich und sicher gestaltet sein.
- Die Standards der Barrierefreiheit, wie z.B. ausreichende Bewegungsflächen, Vermeidung von Niveauunterschieden, sichere Bodenbeläge, Orientierungshilfen, müssen berücksichtigt werden.

Intensive Öffentlichkeitsarbeit sowie unterschiedliche, auf verschiedene Zielgruppen ausgerichtete Beteiligungsformate sind ein wichtiger Bestandteil gendergerechter Planung.

Schon heute lassen sich für Nürnberg gute Beispiele diverser Planungen aufzeigen. Im Genderaktionsplan der Stadt werden beispielsweise als Ziele benannt:

- Öffentliche Räume angstfrei gestalten (U-Bahn)
- Gleichberechtigte Teilhabe und Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Verbesserung der Bedingungen für Zufußgehende
- Verbesserung der Bedingungen für Radfahrende

Programmatisch erfolgt die Umsetzung der benannten Punkte aktuell durch:

- Sanierung der U-Bahnhaltestellen unter Sicherheits- und Genderaspekten (fahrgastfreundlichere Gestaltung)
- Intensive Partizipationsprozesse bei vielen neuen Projekten der Planung.
- Erarbeitung eines Fußgängerkonzeptes zuerst für einzelne Stadtteile, perspektivisch für ganz Nürnberg
- Umsetzung der Ergebnisse des Runden Tisches Radverkehr und des Mobilitätsbeschlusses

Konkrete Einzelmaßnahmen, die aufzeigen, wie sich der Planungsansatz real abbildet, sind beispielweise:

➤ Kreuzung Bayreuther Straße – Ziegelsteinstraße

Die Kreuzung bietet Radfahrenden die Alternative zwischen einem sehr schnellen Weg quer über die Fahrbahn (mit sicherem Raum, aber zwischen den Kraftfahrzeugen), der sich an regelmäßige und sichere Nutzerinnen und Nutzer richtet, und einer Lösung über klassische Querungsfurten, die länger dauert, aber Menschen, die entweder nicht schnell oder nicht sicher genug sind, ansprechen soll. Der Ansatz wird sehr gut angenommen und wurde auch an der Kreuzung Bahnhofstraße / Dürrenhofstraße umgesetzt. Zu beachten ist dabei, dass solche Planungen vielfältige Angebote an verschiedene Nutzergruppen machen, damit also nicht jeder Weg für jeden Menschen gleich gut nutzbar sein kann. Das führt gelegentlich zu Irritationen, insbesondere, wenn die Sichtweise auf den Verkehrsraum sehr stark aus einer bestimmten Nutzungsart geprägt ist.

➤ Ringbuslinie

Die Ringbuslinie ist in Ergänzung zu den starken linearen Strukturen der U-Bahn und auch der Straßenbahn eine ideale Ergänzung des ÖPNV-Netzes mit dem Anspruch, Wege kurz zu halten und gleichzeitig ein engmaschiges Angebot im ÖPNV anzubieten. Der Erfolg der Linie beweist, dass der Ansatz der Verknüpfung von Durchmesserlinien (also langen Bus- und Straßenbahnlinien mit starker Bündelungswirkung) und Ringlinien gut angenommen wird.

➤ Stadtteil Lichtenreuth

Im neuen Stadtteil Lichtenreuth wurde ein in dieser Größe für Nürnberg komplett neues Verkehrssystem beschlossen. Dominant soll hier der ÖPNV sein, in das Gebiet integriert durch die U-Bahnhaltestelle Hasenbuck und die neue Straßenbahnlinie, die aktuell geplant wird. Die Nahmobilität wird insbesondere für Zufußgehende und Radfahrende komfortabel gestaltet werden. Dazu werden Parkplätze im öffentlichen Straßenraum für Kfz minimiert. Die Stellplätze befinden sich in Tiefgaragen, die wiederum blockweise dem Quartier dienen und so in der Lage sind, ruhenden Verkehr fast komplett von der Oberfläche des Quartiers fernzuhalten. Einen ähnlichen Ansatz verfolgt die neue Technische Universität, sodass am Standort auf über 90 Hektar eine Stadt der kurzen Wege mit Nahversorgung, sozialer Infrastruktur, bequemen, sicheren und angenehmen Geh- und Radwegen sowie mit weiten und grünen Stadträumen entstehen wird. Der Ansatz soll gezielt Menschen dienen, die sich im Nahraum des Quartiers bewegen und damit im Sinne gendergerechter Planung allen Bevölkerungsgruppen vor Ort zugutekommt.

➤ Programm barrierefreier ÖPNV

Seit 2012 werden intensiv Straßenbahn- und Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Die U-Bahn ist bereits zu 100% barrierefrei nutzbar, bei der Straßenbahn ist der Zustand inzwischen als gut zu bewerten. Im Busnetz sind dagegen noch viele Lücken bei Ein- und Ausstiegen zu schließen. Die Maßnahmen dienen dabei nicht nur allen mobilitätseingeschränkten Menschen oder Rollstuhlfahrenden, die neuen Aufzüge und Bordsteinkanten kommen gerade auch Eltern mit Kinderwagen, Senioren mit Rollator oder auf andere Weise auf barrierefreie Zugänge angewiesenen Menschen zugute.

Fazit

Die Beispiele zeigen, dass fast alle Verbesserungen mit Planung und Bau verbunden sind, also in der Regel die Neuaufteilung der vorhandenen Flächen bedingen und hohe Kosten auslösen. Die meisten dieser Kosten werden mit mehr oder weniger großen Förderungen von der Stadt Nürnberg erbracht, bei Haltestellenverbesserungen in gewissem Umfang mit Mitteln aus der Stellplatzabläse gestützt. Am Ende ist der Wandel zu einer Stadt mit einem möglichst vollständig gendergerechten öffentlichen Raum ein langer Weg, der erhebliche Ressourcen benötigt.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	11.11.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Richtungspfeile Radwege - Mündlicher Bericht
hier: Antrag der AfD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2021**

Anlagen:

Antrag der AfD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2021

Bericht:

Mit Antrag vom 30.06.2021 regt die AfD-Stadtratsfraktion an, die Bodenmarkierungen auf den Radwegen durch Richtungspfeile in die jeweils vorgesehenen Fahrtrichtungen zu ergänzen.

In der Sitzung wird mündlich berichtet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☒ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

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

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

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

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☒ Nein
☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

AfD Stadtratsfraktion Nürnberg · Fünferpl. 2 · 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

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

Handwritten: VI, 3.34, X

Ansprechpartner: Willibald Schlesinger

Tel.: 0911 231-39850

E-Mail: AfD@Stadt.Nuernberg.de

Datum: 30.06.2021

Richtungspfeile auf Radwegen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Die neuen, verbreiterten Radwege, die inzwischen viele Straßen beidseitig säumen, bedeuten für alle Radfahrer eine erfreuliche Entwicklung.

Es ist allerdings zu bemerken, daß Unklarheit über die jeweils vorgesehene Fahrtrichtung besteht, und sie deshalb oft – entgegen dem Rechtsfahrgebot – ohne Not in beide Richtungen befahren werden.

Dies stört den Verkehrsfluß und stellt ein unnötiges Sicherheitsrisiko dar.

Die AfD- Fraktion stellt daher folgenden Antrag :

Die Stadt Nürnberg möge die Bodenmarkierungen auf den Radwegen durch Richtungspfeile in die jeweils vorgesehene(n) Fahrtrichtung(en) ergänzen.

Mit freundlichen Grüßen,

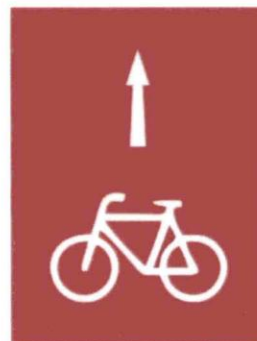
Roland Hübscher
Vorsitzender

Willibald Schlesinger
stv. Vorsitzender

Michael Feder
Stadtrat

Klaus-Rudolf Krestel
Stadtrat

Beispielbilder:



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	11.11.2021	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Antalyastraße

Abrechnungsvoraussetzungen nach Erschließungsbeitragsrecht
(§ 125 BauGB, Art. 5 a KAG)

Anlagen:

Entscheidungsvorlage

Straßenplan

Bebauungsplan 4525

Lageplan mit B-Plan unterschreitender Grenze

Sachverhalt (kurz):

Um die Rechtmäßigkeit der Herstellung der Antalyastraße und die Abrechnungsvoraussetzungen trotz planungsrechtlicher Abweichungen von den Festsetzungen des Bebauungsplanes 4525 zu erreichen, ist es erforderlich, in einem Beschluss des AfV die Änderung des Bauprogramms und den Abschluss der technischen Herstellung zu beschließen.

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

davon investiv

davon konsumtiv

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

€

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:
Einnahmen sind zu erwarten.

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
☐
☐

**Antalyastraße
Abrechnungsvoraussetzungen nach Erschließungsbeitragsrecht
(§ 125 BauGB, Art. 5 a KAG)**

Entscheidungsvorlage:

Derzeitige Sachlage:

Bezüglich der Antalyastraße ist die technische Herstellung abgeschlossen.

Die Herstellung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze setzt gemäß § 125 Abs. 1 Baugesetzbuches (BauGB) einen Bebauungsplan voraus. Demnach ist die Herstellung dieser Erschließungsanlagen bzw. Abschnitte davon rechtswidrig, wenn bei der tatsächlichen Herstellung der Anlage von den Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen wurde.

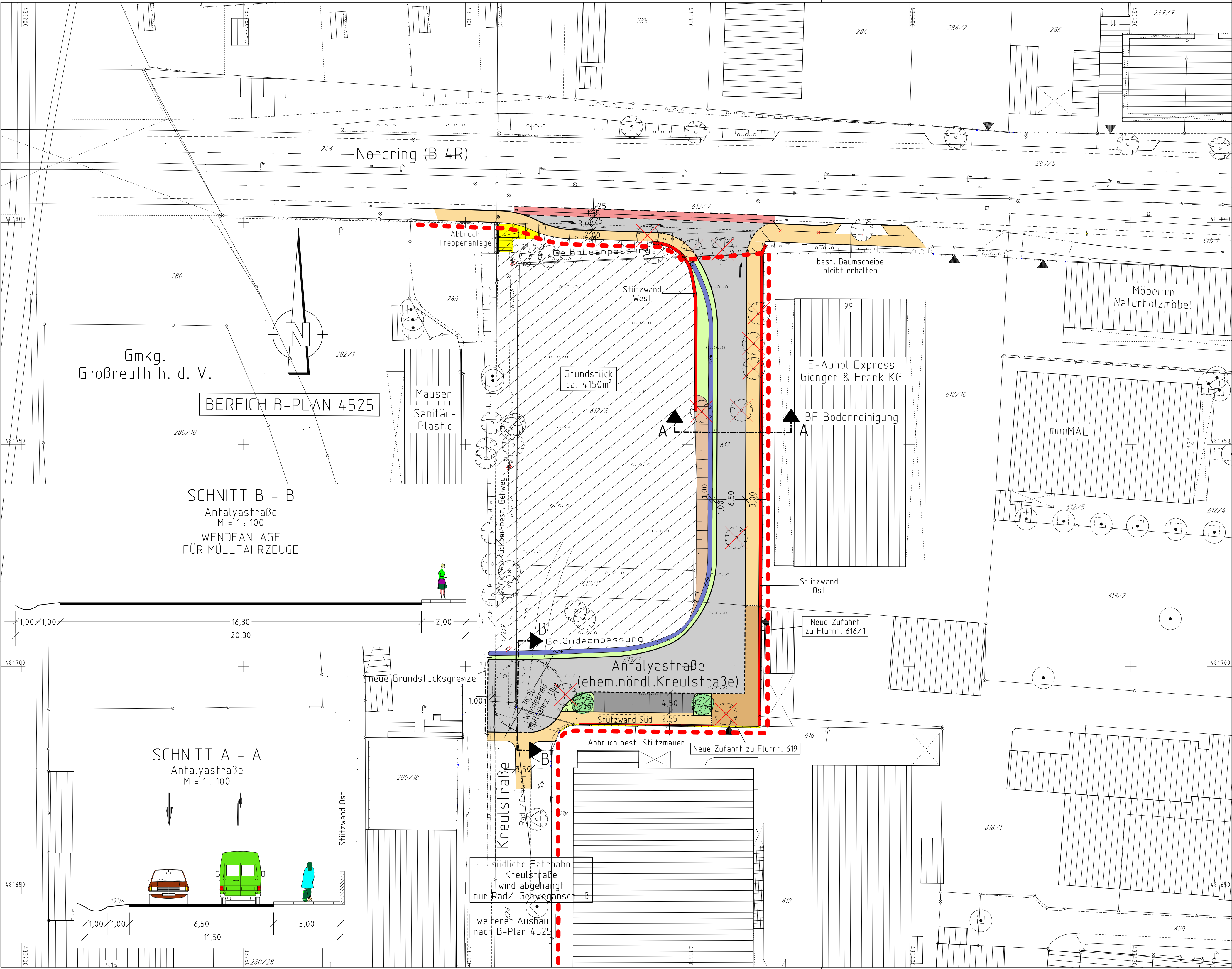
Die Rechtmäßigkeit der Herstellung von Erschließungsanlagen wird gemäß §125 Abs. 3 Ziffer 1 BauGB durch Abweichungen von den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht berührt, wenn die Abweichungen mit den Grundzügen der Planung vereinbar sind und die Erschließungsanlage hinter den Festsetzungen zurückbleibt („Planunterschreitung“).

Eine weitere Voraussetzung ist ein formloser Beschluss des AfV, der die Änderung des Bauprogramms, d.h. das Bebauungsplankonzept bestätigt.

Für die Antalyastraße gelten planungsrechtliche Festsetzungen des Bebauungsplanes 4525 und 3785 (Einmündungsbereich). Im Bereich des Grundstücks Fl.Nr.612/8, südlich der westlichen Stützwand unterschreitet der Ausbau der Antalyastraße minimal die planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr.4525.

An der nordwestlichen Ecke des Kehren-Bereichs ist ein ca.1m² großer Teilbereich, der im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt ist, nicht gewidmet und auch nicht im Eigentum der Stadt Nürnberg. Somit handelt es sich nach derzeitigem Sachstand um eine Planunterschreitung im Sinne von §125Abs.3Ziffer1BauGB. Für den Bau der Straße war der 1m² große Teilbereich nicht notwendig.

Um eine Abrechnung vornehmen zu können, bedarf es gemäß § 125 Abs. 3 BauGB der Feststellung der Stadt Nürnberg, dass die Maßnahme trotz geringfügiger Planunterschreitung endgültig hergestellt sind. Die Verwaltung kann bestätigen, dass die Grundzüge der Planung durch den planunterschreitenden Ausbau nicht verletzt sind. Hieraus rechtfertigt sich der beiliegende Beschlussvorschlag. Dieser sagt vereinfacht formuliert aus, dass es sich um eine sorgfältig abgewogene Planung handeln muss, um von einer Rechtmäßigkeit der Herstellung sprechen zu können. Die Verwaltung kann dies bestätigen, es sich um eine geringfügige Planabweichung handelt, insbesondere wird das Plankonzept des Bebauungsplans durch den Minderausbau nicht beeinträchtigt.



Planzeichen:

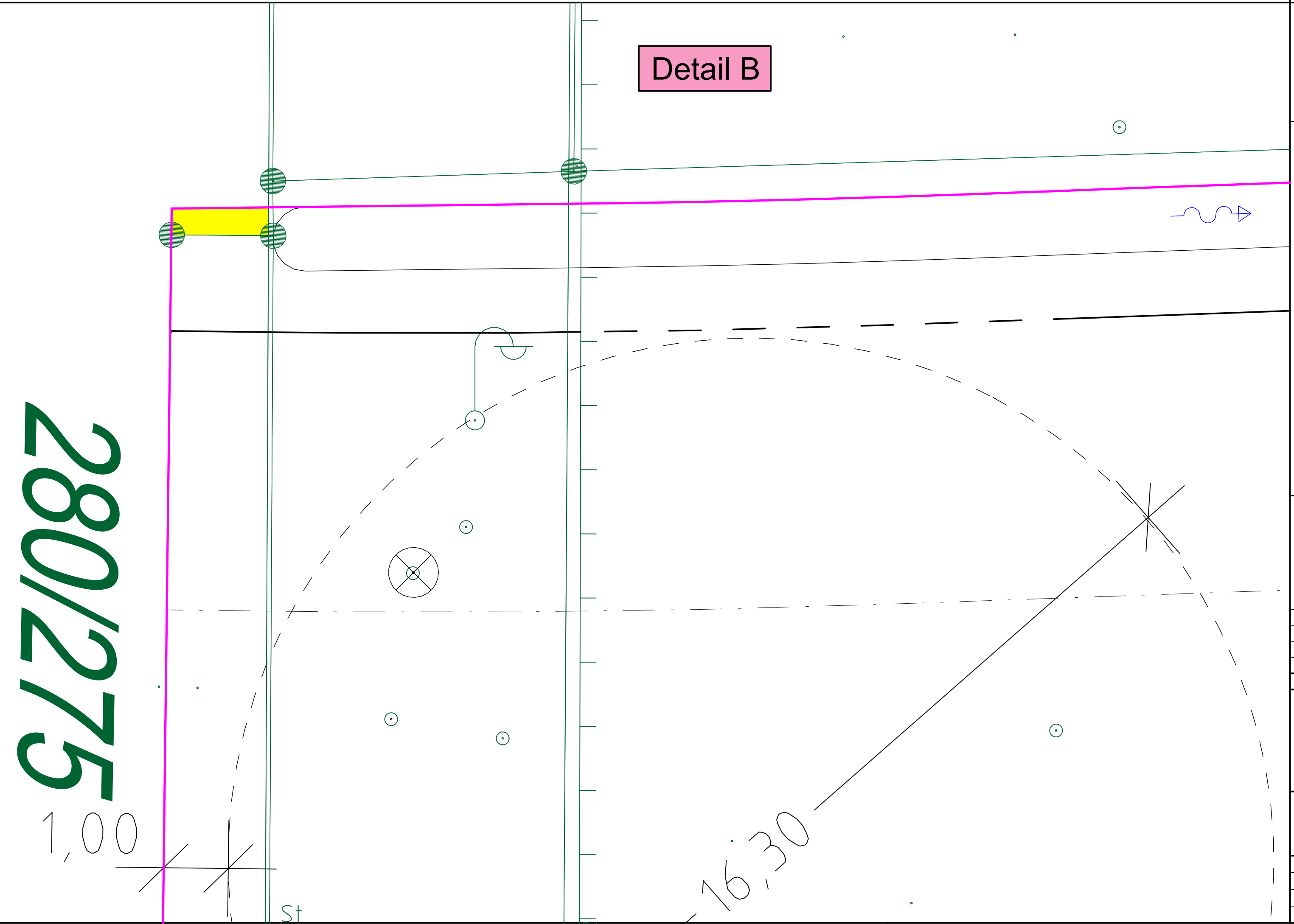
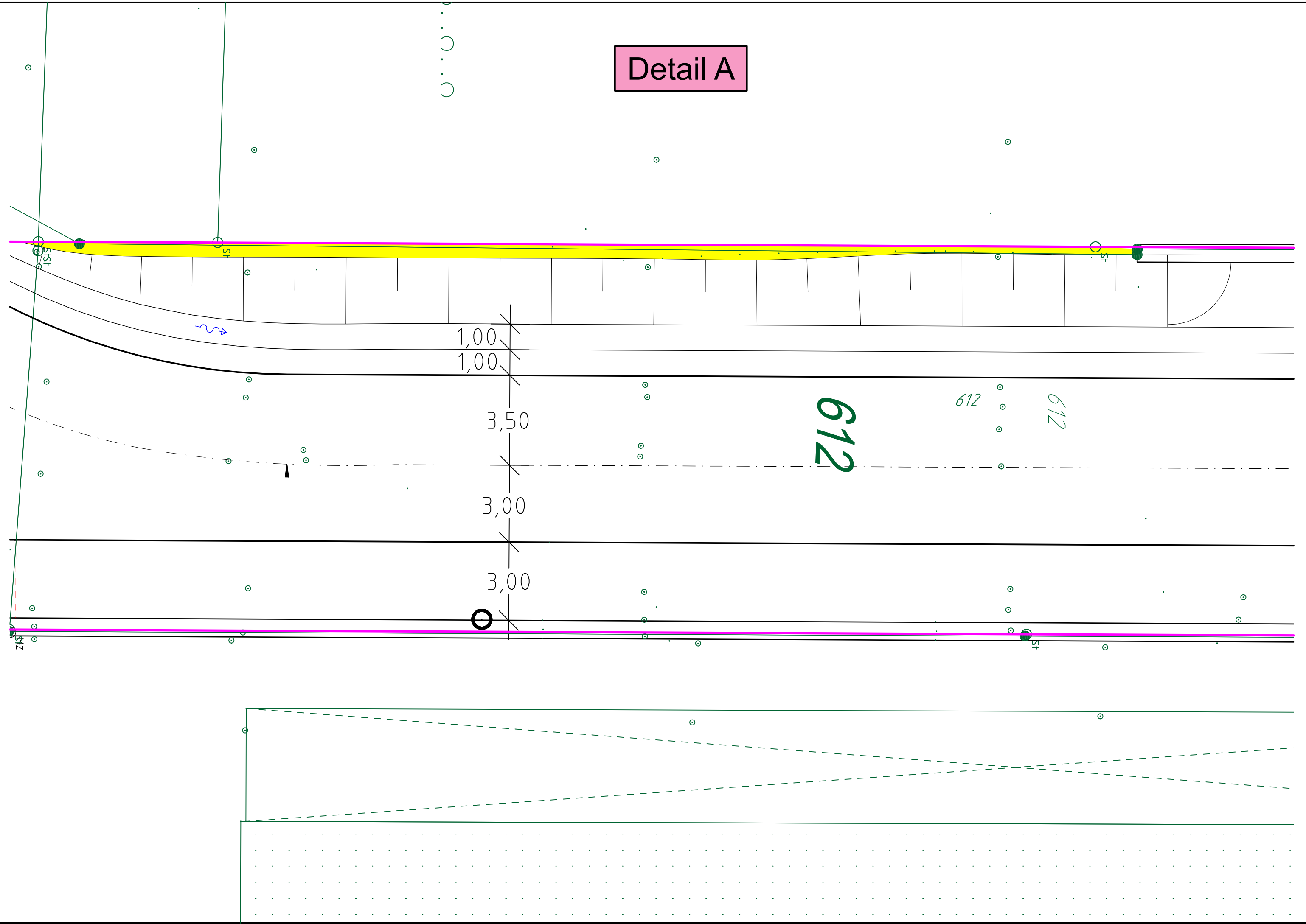
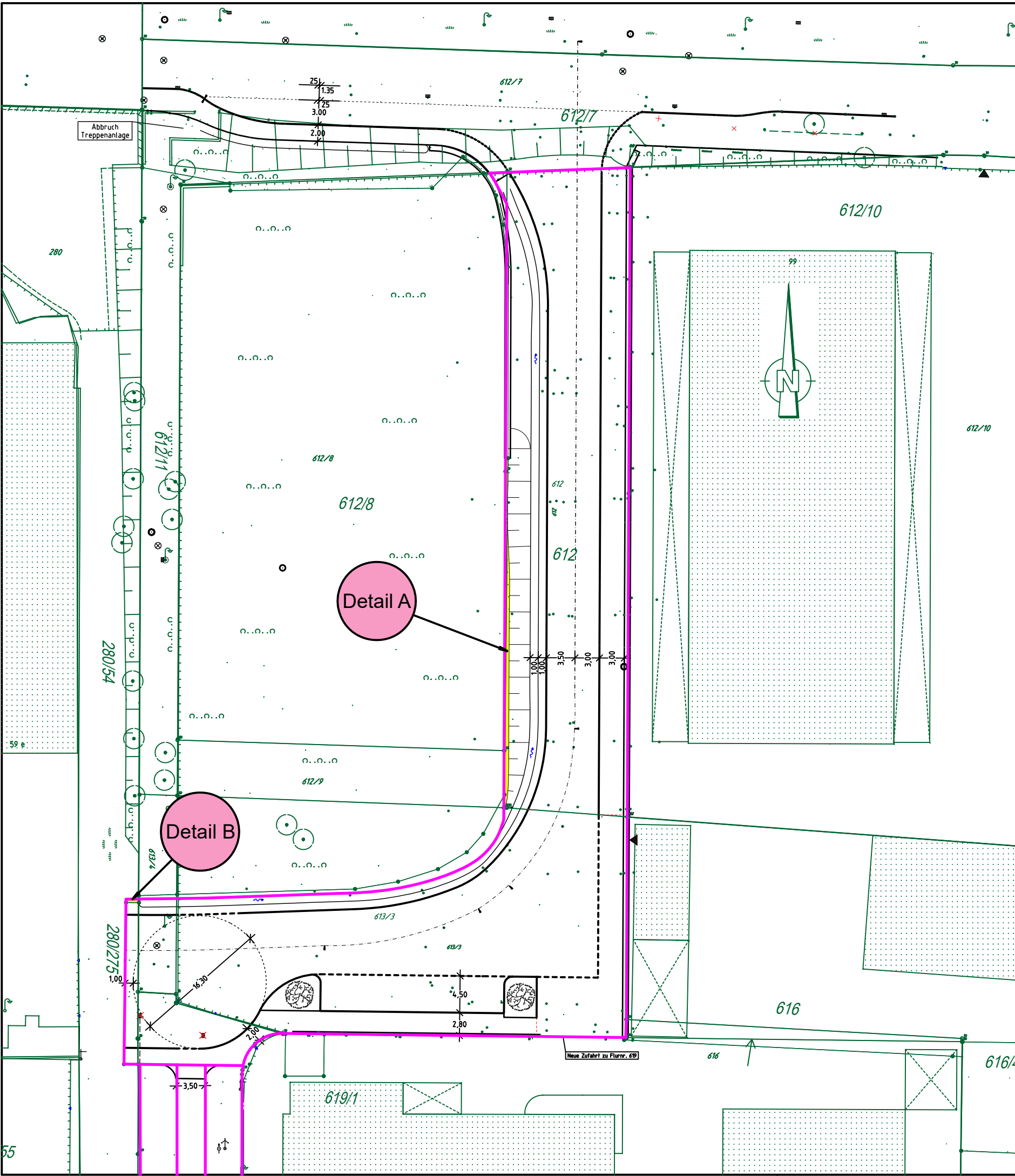
- neue Grundstücksgrenzen Geo
- Straßenbegrenzungslinien B-Plan
- Planunterschreitende Fläche
- vorhandener Baum
- neu gepflanzter Baum

4			
3			
2			
1			

Nr.	Datum	Name	Art der Änderung
-----	-------	------	------------------

Stadt Nürnberg Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg	Antalyastraße (nördliche Kreulstraße) B-Plan unterschreitenden Flächen
---	--

Maßstab 1:500 (Lageplan)		Datum	Name	Servicebetrieb Öffentlicher Raum Planung und Bau Straße, SÖR/1-S/1 Nürnberg, 02.09.2021 i.A. <u>gez. Kowalski</u>
	bearbeitet	02.09.2021	Englisch	
	gezeichnet	02.09.2021	Englisch	
	geprüft			
	Projekt: Antalyastraße			
Datei:	S_AUSB_500_B-Plan unterschreitender Grenze			
Layergruppe:	LG_AUSB_500_B-Plan unterschreitender Grenze			
Blattdef:	_Blattname		V_9.115	



280/275

1,00

Detail B

Detail A