Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente 3
Tagesordnung -öffentlich- 3
Vorlagendokumente 5
TOP Ö 1 Ostendstraße BA II, Bereich zwischen Cheruskerstraße und Lechnerstraße - Tektur zu den Planfeststellungsunterlagen 5
Sitzungsvorlage Vpl/066/2021 5
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2021 Vpl/066/2021 9
Entscheidungsvorlage Vpl/066/2021 10
Ostendstraße Beschlussplan Stand 23.12.21 Vpl/066/2021 20
Visualisierung, Blick stadteinwärts Vpl/066/2021 21
TOP Ö 2 Runder Tisch Radverkehr, mündlicher Bericht 22
Bericht Vpl/073/2021 22
TOP Ö 3 Projekt "Radständer für Gostenhof und Rosenau" 25
Bericht Vpl/074/2021 25
Rückblick Projekt Radständer für Gostenhof und Rosenau Vpl/074/2021 29
Projektgebiet Gostenhof Plan Radständer Lastenradparkplätze Vpl/074/2021 30
TOP Ö 4 Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer*innen im Nürnberger Norden 31
Bericht Vpl/078/2021 31
Sachverhalt Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende im Nürnberger Norden Vpl/078/2021 34
TOP Ö 5 Julius-Loßmann-Straße - Verbreiterung Radstreifen von Finkenbrunn bis Saarbrückener Straße 36
Sitzungsvorlage Vpl/079/2021 36
Julius-Loßmann-Straße Plan Nr. 2_2351_2_1_01_06_21 Vpl/079/2021 40
Julius-Loßmann-Straße Plan Nr. 2_2351_2_2_01_06_21 Vpl/079/2021 41
Julius-Loßmann-Straße Plan Nr. 2_2351_2_3_01_06_21 Vpl/079/2021 42
Julius-Loßmann-Straße- Plan Nr. 2_2351_2_4_01_06_21 Vpl/079/2021 43
Julius-Loßmann-Straße Plan Nr. 2_2351_2_5_01_06_21 Vpl/079/2021 44
TOP Ö 6 Buskonzept Süd - Stufe 2 hier: Busverknüpfung Schwabach und Anbindung S-Bahnhof Katzwang 45
Sitzungsvorlage Vpl/075/2021 45
Anlage Plan Linie 82 Baustelle Rennmühlbrücke Vpl/075/2021 49
Anlage Plan Buslinie 82 / 83 Stand 2021-12 Vpl/075/2021 50
Sachverhalt Busverknüpfung Schwabach und Anbindung S-Bahnhof Katzwang Vpl/075/2021 51
TOP Ö 7 Siedlerstraße zwischen Haselnußweg und Sportplatz 53
Sitzungsvorlage Vpl/076/2021 53
Plan Siedlerstraße Vpl/076/2021 57
TOP Ö 8 Adolf-Braun-Straße, Kurvenbereich am Fuchsloch 58
Bericht Vpl/077/2021 58
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.06.2021 Vpl/077/2021 62
Antrag Linke Liste vom 26.07.2021 Vpl/077/2021 64
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/077/2021 65
TOP Ö 9 Parken für Behinderte Menschen in der Altstadt 67
Bericht Vpl/080/2021 67
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/080/2021 71

Karte Behindertenparkplätze Sebalder Altstadt Vpl/080/2021 75
Antrag Freie Wähler vom 03.10.2021 Vpl/080/2021 76
Antrag_Behindertenparkplätze_CSU Vpl/080/2021 78

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 20.01.2022, 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** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/066/2021
2.	**Runder Tisch Radverkehr, mündlicher Bericht** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/073/2021
3.	**Projekt "Radständer für Gostenhof und Rosenau"** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/074/2021
4.	**Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer*innen im Nürnberger Norden hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 30.01.2020** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/078/2021
5.	**Julius-Loßmann-Straße - Verbreiterung Radstreifen von Finkenbrunn bis Saarbrückener Straße** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/079/2021
6.	**Buskonzept Süd - Stufe 2 hier: Busverknüpfung Schwabach und Anbindung S-Bahnhof Katzwang** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/075/2021

7.	**Siedlerstraße zwischen Haselnußweg und Sportplatz** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/076/2021
8.	**Adolf-Braun-Straße, Kurvenbereich am Fuchsloch** **hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.06.2021** **Antrag Linke Liste vom 26.07.2021** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/077/2021
9.	**Behindertenparkplätze** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.10.2021** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/080/2021
10.	**Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 09.12.2021, öffentlicher Teil**	

Beschlussvorlage
Vpl/066/2021

Ö 1

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.01.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Ostendstraße BA II, Bereich zwischen Cheruskerstraße und Lechnerstraße - Tektur zu den Planfeststellungsunterlagen
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2020

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2021
Entscheidungsvorlage
Ostendstraße Beschlussplan Stand 23.12.21
Visualisierung, Blick stadteinwärts

Sachverhalt (kurz):

Nachdem es im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Einwendungen von Privatleuten, Verbänden und Anliegern zur ausgelegten Planung gab, wurde diese überarbeitet. Ein Teil der Einwendungen konnten berücksichtigt werden. Der begehrte Beschluss dient als Grundlage für die Anpassung der gesamten Planfeststellungsunterlagen für die Staatsstraße. Im Anschluss erfolgt eine erneute öffentliche Auslegung. In einem Erörterungstermin wird die Planung mit den Einwendenden diskutiert. Dann wird die Regierung von Mittelfranken abwägen und die Planung - ggf. mit Auflagen - genehmigen. Damit würde Baurecht für die Stadt Nürnberg bestehen.

In der Entscheidungsvorlage werden die Planänderungen ausführlich beschrieben. Die Leistungsfähigkeit wurde umfassend geprüft. Die Vorgaben aus dem Mobilitätsbeschluss wurden berücksichtigt.

Der Antrag der SPD-Stadtratsfraktion wird ebenfalls in der Entscheidungsvorlage behandelt.

Am 21.10.2021 fand eine Onlineveranstaltung statt, bei der die Planung ausführlich vorgestellt und Fragen dazu beantwortet wurden. An der Veranstaltung, die aufgrund der Pandemie online stattfand, nahmen im Mittel ca. 180 Personen teil. Über die Veranstaltung wird in der Sachverhaltsdarstellung detailliert berichtet. Zudem fand am 25.11.2021 ein Gespräch mit dem Vorsitzenden des Bürgervereins sowie Vertretern des Gewerbes der südlich angrenzenden Grundstücke statt. Schwerpunkt war eine detaillierte Erläuterung der Leistungsfähigkeitsberechnung durch einen Fachingenieur des Verkehrsplanungsamtes. Die Grundfrage nach der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr konnte hinreichend beantwortet werden. Individuelle Bedenken an einzelnen Stellen bestehen fort. Im Nachgang erfolgte noch eine Modifikation der Planung, um den Eingriff in den Privatgrund der südlich angrenzenden Gewerbegrundstücke zu minimieren.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	11.500.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Bislang unter der MIP-Nr. 701 mit Gesamtkosten von 2,93 Mio EUR enthalten. MIP-Fortschreibung erforderlich. Die VAG beteiligt sich an den Kosten und es werden Zuschüsse erwartet.

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:

Verbesserungen für schwache Verkehrsteilnehmer, Herstellung Barrierefreiheit im ÖPNV.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **VAG**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Ostendstraße im Bereich zwischen der Cheruskerstraße und der Lechnerstraße Vpl-Nr. 2.1873.2.13 vom 25.02.2021 und beauftragt die Verwaltung, das laufende Planfeststellungsverfahren mit der neuen Planung fortzusetzen.

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

Ö 1

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
30. JUNI 2020
/.....Nr. .....
VI
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Nürnberg, 30. Juni 2020
Antragsteller: Brehm/Liberova

Neugestaltung der Ostendstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Ostendstraße ist eine der wichtigen Ausfallstraßen im Stadtgebiet. Ihr baulicher Zustand ist allerdings miserabel, insbesondere ab dem mittleren Ring stadtauswärts. Es besteht dringender Handlungsbedarf, die Fahrbahndecke zu sanieren, die Straßenbahn in ein grünes Gleisbett zu legen und auch mehr für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu tun.

Für die zukünftige Gestaltung dieses Teilabschnitts wurde bereits ein Plan erarbeitet und verabschiedet, für den aufgrund von Eingriffen in die Straßenbahntrasse ein Planfeststellungsverfahren notwendig ist. Zu einem Planfeststellungsbeschluss kam es auch aufgrund der zahlreichen Einwendungen bisher nicht. Aus heutiger Sicht sieht die SPD-Stadtratsfraktion ebenfalls Überarbeitungsbedarf. Die Belange der Verkehrsteilnehmenden jenseits des LKW- und Autoverkehrs sollten stärker berücksichtigt werden, ebenso das Thema Grün und Bäume bzw. deren Erhalt.

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

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über den aktuellen Sachstand und trägt bei den Überarbeitungen der Planung den oben genannten Aspekten Rechnung.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Vorsitzender

Diana Liberova
Stadträtin

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD

Ostendstraße BA II, Bereich zwischen Cheruskerstraße und Lechnerstraße – Tektur zu den Planfeststellungsunterlagen
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2020

Entscheidungsvorlage

Historie / Einwendungen und Änderungen in der Straßenplanung

Bereits am 01.03.2012 wurde ein Straßenplan für die Ostendstraße im Verkehrsausschuss beschlossen. Diese Straßenplanung diente dann als Grundlage für das, wegen der wesentlichen Veränderungen von Gleisanlagen der VAG, notwendige Planfeststellungsverfahren. Nach einer Projektpause, u.a. aus Kapazitätsgründen, wurden die für das Genehmigungsverfahren erforderlichen Planunterlagen, Gutachten und Berichte erstellt. Die Auslegung der Unterlagen fand vom 30.04.2019 bis 31.05.2019 statt. Bis zum Ende der Einwendungsfrist wurden insbesondere folgende Einwendungen von Privatleuten, Verbänden und Anliegern zur Planung geäußert:

1. Starke Eingriffe in das vorhandene Straßenbegleitgrün, vor allem im Bereich der Thusneldaschule,

2. keine durchgehenden und sicheren Radverkehrsanlagen, obwohl gemäß Radwegenetzplan erforderlich,

3. Einwendungen von Anliegern wegen der - aus deren Sicht - sinkenden Flexibilität für den Kraftfahrzeugverkehr und den Eingriff in Privatgrund.

Seitens der Regierung von Mittelfranken wurde den verantwortlichen Planern empfohlen, die Planung zu überarbeiten. Vor allem der Eingriff in das Bestandsgrün sowie die unvollständige Radinfrastruktur, könnten im weiteren Verfahren und letztendlich in der Abwägung der Verhältnismäßigkeit zu Problemen führen.

Durch Beschlüsse des Stadtrats, u.a. Mobilitätsbeschluss, haben sich die Vorgaben für die Verkehrsplanung verändert. Die Stadt soll grüner werden. Radverkehrsanlagen sollen nicht nur durchgängig, sondern auch komfortabel konzipiert werden. Dass die Straßenbahn Vorrang genießen soll, bleibt zentrale Planungsgrundlage, erst recht unter der Maßgabe, dass das Angebot verdichtet werden soll.

In der vertieften Planung hat sich herausgestellt, dass der vierspurige Querschnitt, mit Fahrbahnbreiten, die teilweise unter den Regelwerten liegen, ungünstig ist und, dass die drei signalisierten Knotenpunkte bei einem dichten Straßenbahntakt die Koordinierung äußerst erschweren und somit die Leistungsfähigkeit nicht mehr berechenbar ist. Im Bereich der Thusneldaschule wurde deshalb ein neuer Querschnitt mit einem Richtungsfahrstreifen und Haltestellen am Fahrbahnrand, in nahezu symmetrischer Position, gewählt.

Damit kann der teure und gravierende Eingriff in das Schulgrundstück komplett vermieden werden. Aus drei „mittelgroßen“ Knotenpunkten werden ein „mittelgroßer“ Knoten an der Breitengraserstraße und eine reine Fußgänger-LSA auf Anforderung. Der großzügig bemessene Fahrstreifen ermöglicht sicheres und stetiges Fahren.

Die Leistungsfähigkeit bleibt nachgewiesen. Wichtiger als die Leistungsfähigkeit ist der Aspekt, dass die Unterbrechungen im Verkehrsfluss, wenn keine Straßenbahn sich anfordert, minimiert werden.

Am Knotenpunkt Cheruskerstraße / Ostendstraße, der für die Streckenleistung maßgebend ist, ändert sich in der Planung nichts. Ebenso bleibt der ökologisch, verkehrlich, gestalterisch und lärmtechnisch vorteilhafte Rasengleiskörper erhalten.
Der im Verfahren von einzelnen Anliegern geäußerten Kritik am Rasengleis kann weiterhin nicht entsprochen werden. Aus Sicht der Verwaltung sind diese Eingriffe zur Ordnung des Verkehrsgeschehens gerechtfertigt. Sie dienen dem öffentlichen Interesse nach Funktion und Sicherheit im öffentlichen Raum.

Aufgrund zahlreicher Wünsche von Anliegerinnen und Anliegern wird in Höhe der Stichstraße, östlich des Bauvorhabens „Seetor“, eine signalisierte Fußgängerquerung vorgesehen, die auf Anforderung „grün“ für die Fußgänger zeigt. Somit besteht eine sichere Verbindung zwischen dem (Alten)wohnen auf der Nordseite der Ostendstraße und dem Einzelhandel auf der Südseite.

An der Breitengraserstraße bleibt der vollsignalisierte Knoten erhalten. Die Nebenrichtung wird radfahrtechnisch an die Radwege auf beiden Seiten der Ostendstraße angeschlossen. Die Radstreifen werden im Bereich der Haltestelle auf dem Bordstein geführt und bis zum Planende verlängert.

Die Haltestellen wurden in Zusammenarbeit mit der VAG barrierefrei konzipiert. Dies war wegen der Grundstückszufahrten mit notwendigen Absenkungen auf der Nordseite äußerst anspruchsvoll. Die zukünftig vorgeschriebene barrierefreie Einstiegsmöglichkeit an Tür 2 oder Tür 3 ist gegeben. Stadtauswärts ist nach wie vor eine Schleusenschaltung zur Einfädelung der Straßenbahn in die Fahrbahn erforderlich. Stadteinwärts fließt die Straßenbahn im Verkehr mit und hält auf Anforderung. Alle LSAs (Ampeln) werden durch die Straßenbahn sekundengenau beeinflusst. Das Ausfahren aus der Lindnerstraße wird durch eine vorgezogene Haltlinie erleichtert.

Im Vergleich zur vorhergehenden Planung verbessert sich die Grünbilanz durch den Erhalt von mehr Bäumen und zahlreiche Neupflanzungen erheblich.

Die Radverkehrsanlagen sind nun durchgängig und wurden - soweit möglich - verbreitert. Insbesondere im Bereich von Parkbuchten dient dies der Sicherheit der Radfahrenden. Die Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses werden eingehalten. Vor dem Grundstück des Bauvorhabens „Seetor“ musste aufgrund der zu geringen Querschnittsbreite auf öffentliche Parkbuchten verzichtet werden. Ersatzweise stehen zukünftig auf Privatgrund und in der Stichstraße zusätzliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Mit dem durchgängigen Grünstreifen und den Bäumen wird dem attraktiven Neubau Rechnung getragen.

Die Planung wurde in der Verwaltung und mit dem Behindertenrat der Stadt Nürnberg abgestimmt. Einige vorgebrachte Anregungen wurden eingearbeitet. Die Vorgaben aus dem Mobilitätsbeschluss wurden vollumfänglich berücksichtigt.

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 30.06.2020

Die SPD beantragt einen Bericht über den aktuellen Sachstand und wünscht eine bessere Erfüllung der Belange von Verkehrsteilnehmern jenseits des Lkw- und Autoverkehrs.

Durch die Planänderungen werden die Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses und somit die Förderung von Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV erfüllt. Es sind durchgehende Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Fahrzeit der Straßenbahn wird verkürzt und verstetigt und die Gehwege sind ausreichend breit und zum Teil durch Grün von der Fahrbahn abgesetzt. Die Grünbilanz hat sich im Vergleich zur ursprünglichen Planung erheblich verbessert. Hierbei wird insbesondere auf den Verzicht eines Eingriffs in den Schulhof der Thusneldaschule mit wertvollem Baumbestand verwiesen.

Leistungsfähigkeitsprüfung

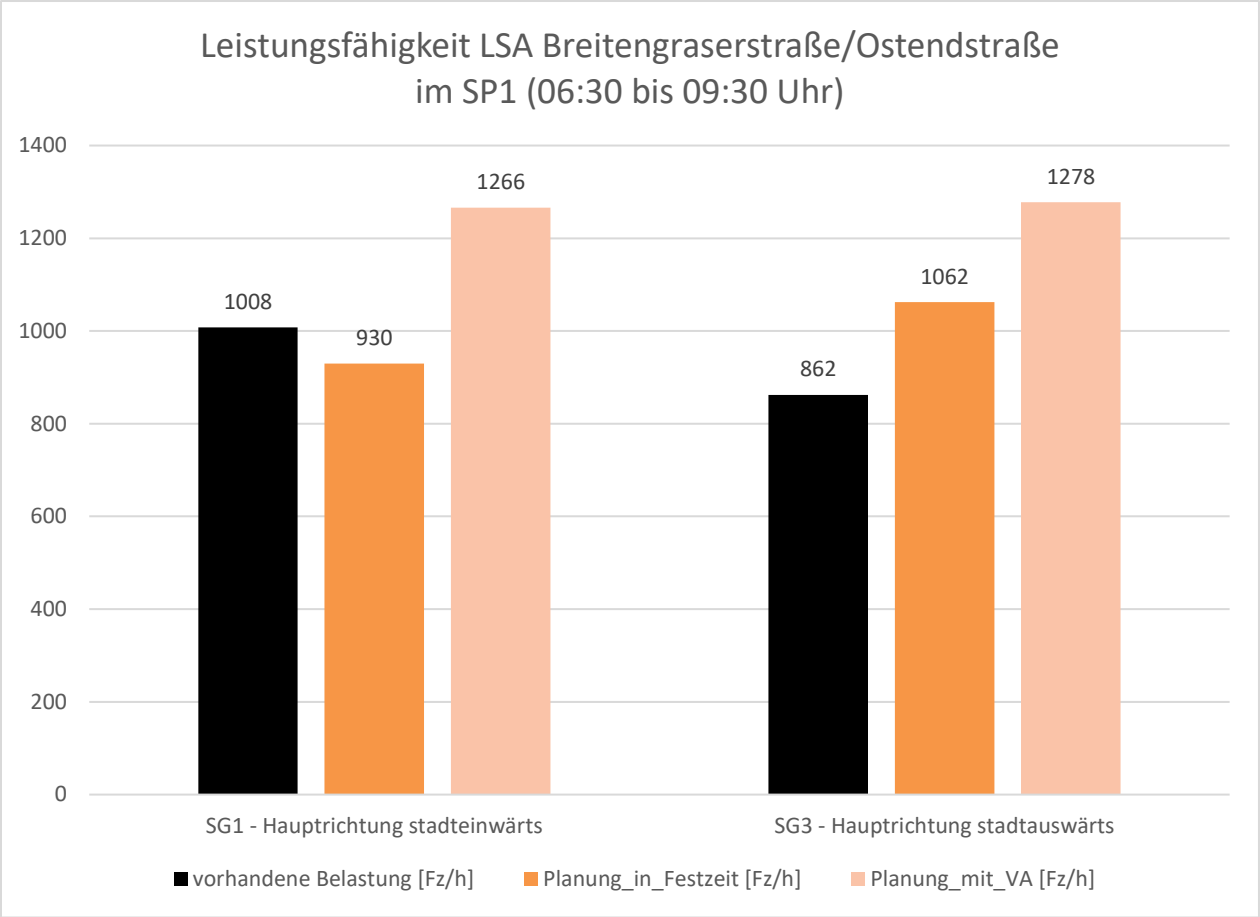
Das Verkehrsaufkommen im Planungsabschnitt wird durch die vierphasige LSA-Schaltung Cheruskerstraße / Ostendstraße und die dreiphasige LSA-Schaltung Mögeldorfer Plärrer maßgeblich begrenzt, d.h. die Leistungsfähigkeit der Straße wird den beiden angrenzenden Knoten außerhalb des Planungsabschnitts determiniert. Grundlage der Leistungsuntersuchung ist die Verkehrsbelastung vom Juli 2016 (siehe Säulendiagramm ‚vorhandene Belastung'). Mit einer Querschnittsbelastung von 26.000 Kfz in 16 Stunden zählt die Ostendstraße eher zu den moderaten Radialen in Höhe des Rings B4R in Nürnberg.

<u>Betrachtung der LSA Breitengraserstraße / Ostendstraße als maßgebliche Stelle für den Leistungsnachweis innerhalb des Planungsabschnitts</u>

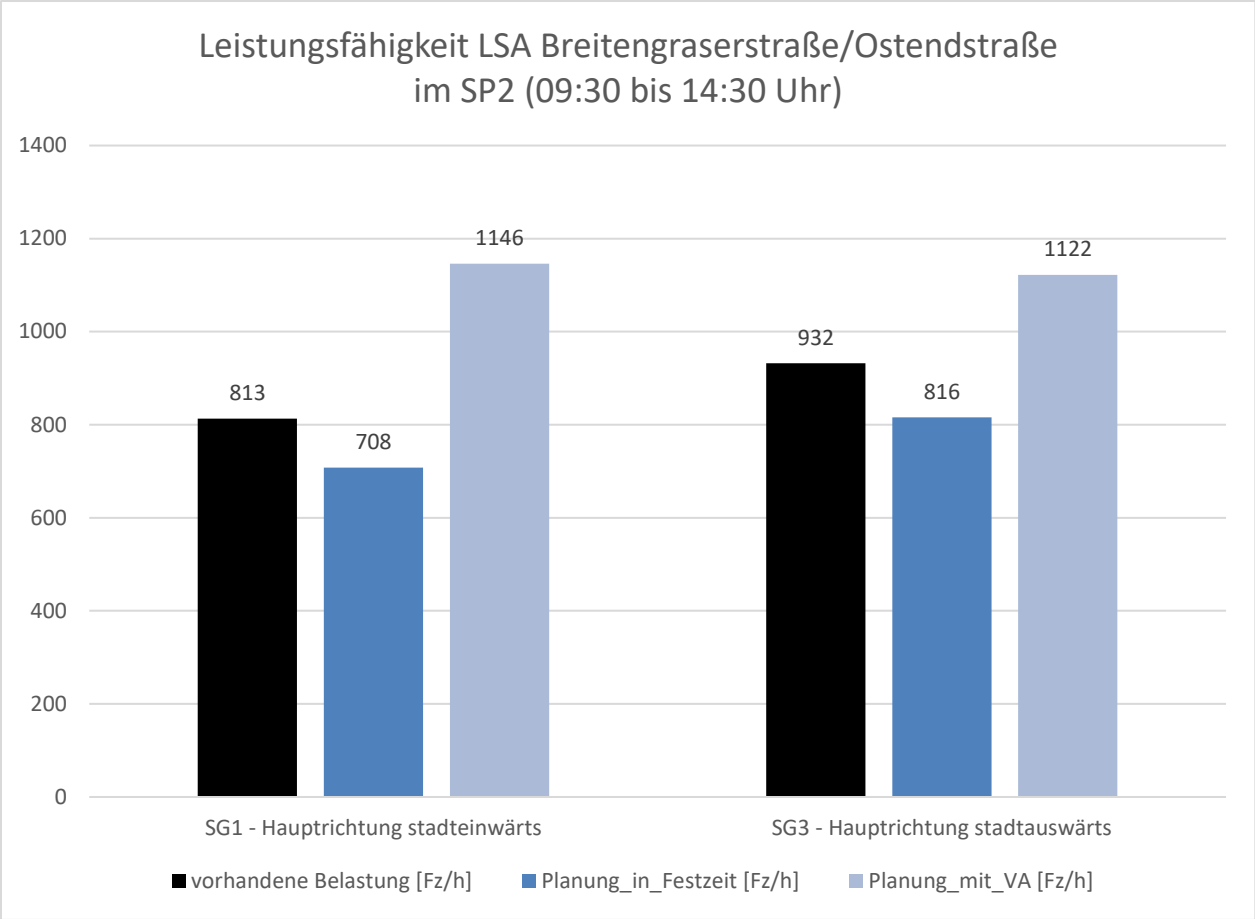
Die verkehrsabhängige Steuerung der LSA ist Grundlage der Strategie bei der Verkehrsabwicklung im Planungsabschnitt und wird so konzipiert, dass ohne Anforderung einer Tram in der Hauptrichtung und ohne Anforderung der Kfz bzw. Zufußgehender aus der Nebenrichtung die Ostendstraße als Hauptverkehrsstraße Dauergrün erhält. Bei Anforderung einer Tram stadteinwärts wird die Grünzeit für die Ostendstraße verlängert bis zum Erreichen der Haltestelle. Bei Anforderung der Tram stadtauswärts wird die Grünzeit für die Ostendstraße minimal unterbrochen, damit die Tram von der Mittel- in die Seitenlagen wechselt um ihre Haltestelle zu erreichen.

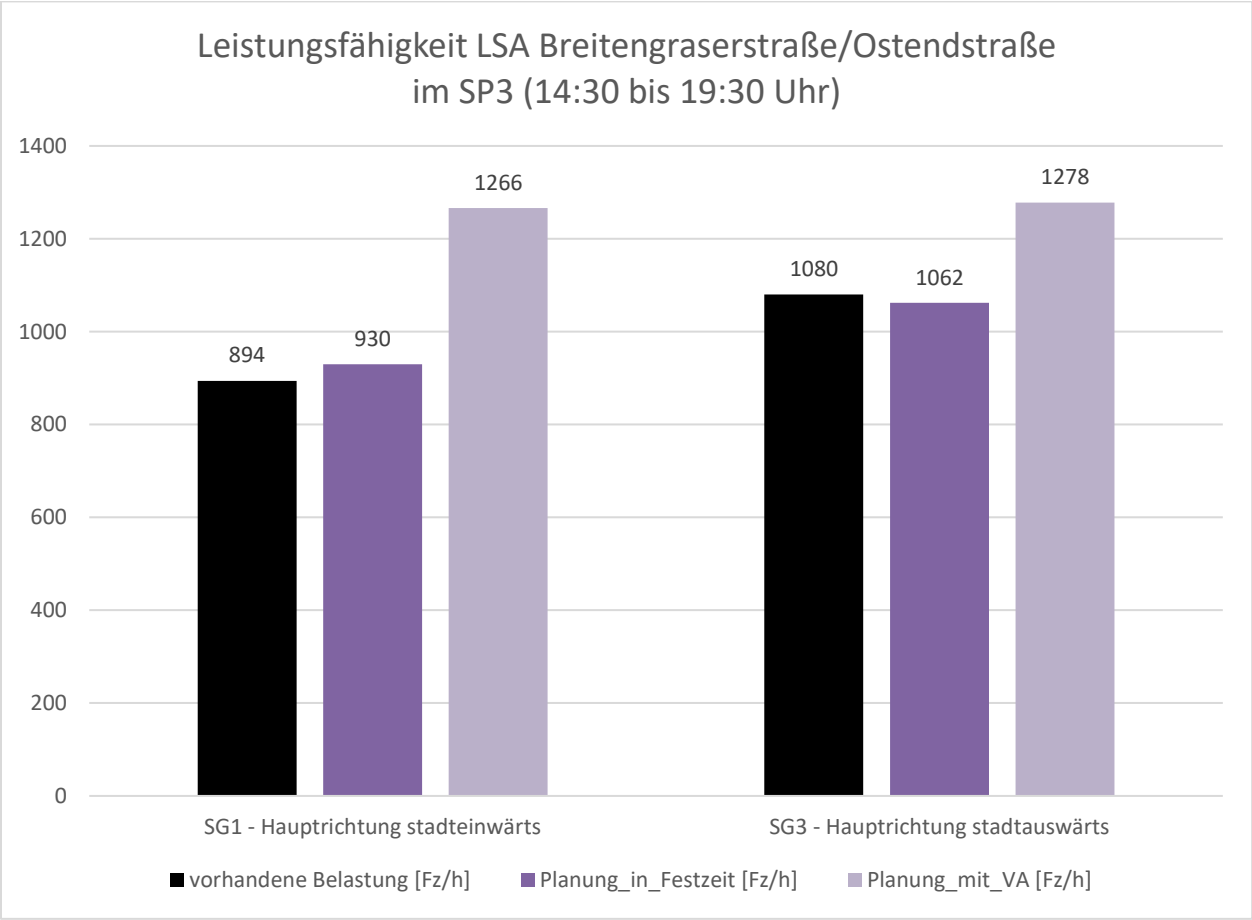
Im Schatten der Fahrgastwechselzeit mit Rot für die Ostendstraße wird synergetisch Grün für die Kfz und Zufußgehenden aus der Nebenrichtung geschaltet. Mit Intelligenz (an der LSA) statt Beton (mehr Fahrspuren) kann so die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße vollständig abgebildet werden. Die Straßenbahn wird sekundengenau in die Steuerung der LSA eingepasst.

Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit der verkehrsabhängigen Steuerung wurden Anforderungen der Nebenrichtung in jedem Umlauf (eher konservativ) sowie ein Fünf-Minuten-Takt für die Tram angenommen (12 Trams je Richtung und Stunde). Die Leistungsfähigkeit der Planung mit verkehrsabhängiger Steuerung („VA") und ohne („in Festzeit") wurde der vorhandenen Verkehrsbelastung gegenübergestellt (siehe Säulendiagramm).



Im Bestand werden durch die bestehenden LSA 1.008 Kfz (gemäß Zählung) in der Spitzenstunde abgewickelt. Die künftige LSA unter Berücksichtigung der Straßenplanung kann bis zu 1.266 Kfz abwickeln. Damit bestehen sogar Reserven gegenüber der heutigen Verkehrsbelastung.


Leistungsfähigkeit LSA Breitengraserstraße/Ostendstraße
im SP2 (09:30 bis 14:30 Uhr)
1400
1200
1000
800
600
400
200
0
813
708
1146
932
816
1122
SG1 - Hauptrichtung stadteinwärts
SG3 - Hauptrichtung stadtauswärts
vorhandene Belastung [Fz/h]
Planung_in_Festzeit [Fz/h]
Planung_mit_VA [Fz/h]


Leistungsfähigkeit LSA Breitengraserstraße/Ostendstraße
im SP3 (14:30 bis 19:30 Uhr)
1400
1200
1000
800
600
400
200
0
894
930
1266
1080
1062
1278
SG1 - Hauptrichtung stadteinwärts
SG3 - Hauptrichtung stadtauswärts
vorhandene Belastung [Fz/h]
Planung_in_Festzeit [Fz/h]
Planung_mit_VA [Fz/h]

Deutlich erkennbar sind die Leistungsgewinne durch Synergien bei der Verkehrsabwicklung mit verkehrsabhängiger Steuerung (siehe Säulendiagramm - Planung mit „VA“) gegenüber der Leistungsfähigkeit ohne verkehrsabhängiger Steuerung (siehe Säulendiagramm ‚Planung in Festzeit‘). Eine reine Festzeitsteuerung wäre nicht so leistungsfähig, da für die Tram stadtauswärts in jedem Umlauf ein Grün geschaltet wird, auch wenn keine Tram da ist und somit zu Lasten der Grünzeit der Ostendstraße geht. Mit verkehrsabhängiger Steuerung an der LSA Breitengraserstraße/Ostendstraße ergeben sich Leistungsreserven von wenigstens 20 Prozent, wodurch der Planungsabschnitt auch für unvorhergesehene Verkehrsbelastungsspitzen gewappnet ist.

Fazit und weitere Vorgehensweise / Kosten

Das Verkehrsaufkommen in der Ostendstraße wird durch die im Planungsabschnitt flankierenden LSA Cheruskerstraße/Ostendstraße und LSA Mögeldorfer Plärrer maßgeblich begrenzt.

Die verkehrsabhängige Steuerung an der LSA Breitengraserstraße/Ostendstraße hält sogar Leistungsreserven von mindestens 20 Prozent gegenüber der vorhandenen Verkehrsbelastung vor. Insgesamt betrachtet ist die Planung vor allem durch die gewonnenen Verkehrsflächen für Radfahrende, Zufußgehende und Fahrgäste des ÖPNV quantitativ und qualitativ die beste Lösung.

Der Beschluss dient als Grundlage für die zu ändernden Unterlagen im laufenden Planfeststellungsverfahren und für die erneute Auslegung. Gegebenenfalls geäußerte Einwendungen werden in einem Erörterungstermin, unter Federführung der Regierung von Mittelfranken, diskutiert und dann durch die Genehmigungsbehörde abgewogen. Mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, gegebenenfalls unter Auflagen, erhält die Stadt das Baurecht.

Die Umsetzung der Planung ist dringlich, da die Straße und die Gleisanlagen bereits am Ende der Lebensdauer angelangt sind.

Die Bruttokosten der Planung betragen nach einer Kostenschätzung des planenden Ingenieurbüros 11,5 Mio. Euro (Stand 2021). Die Maßnahme ist bereits im MIP – allerdings mit zu niedrigeren Kosten – enthalten und muss somit im Rahmen der künftigen MIP-Beratungen fortgeschrieben werden. Die VAG hat für die Gleisanlagen Gelder in Höhe von 3,5 Mio. Euro im Wirtschaftsplan eingeplant. Für die Maßnahmen werden auch Zuschüsse vom Freistaat Bayern erwartet.

Online-Bürgerbeteiligung im Oktober 2021

Am 21.10.2021 fand auch auf Veranlassung des Bürgervereins eine Online-Informationsveranstaltung statt, die von in etwa 180 Bürgerinnen und Bürgern sehr gut angenommen wurde. Die Verwaltung wollte möglichst vielen Interessierten die Chance geben, sich mit der Thematik zu befassen, weshalb unter den Unwägbarkeiten der Corona-Epidemie auf einen Präsenztermin verzichtet wurde. Im Rahmen der Erörterung zur Planfeststellung wird aber auch das Format „Präsenz“ angeboten.

Eine Gruppe aus Gewerbetreibenden, die dem Projekt gegenüber kritisch eingestellt sind, meldete sich in der Sitzung mehrfach per Audio, alle anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmern nutzten nach Bedarf die Chat-Funktion. Im Chat selbst zeigte sich einerseits ein großes Informationsbedürfnis und ein breites Interesse, andererseits schlugen die leider bei verkehrlichen Themen wohl unvermeidbaren grundsätzlichen politischen Auseinandersetzung auch hier auf.

Die Beiträge nach Themenbereichen (die schriftlichen Eingaben sind im ursprünglichen Wortlaut beibehalten worden):

Fahrrad

- Wie soll der Radfahrer hier sicher fahren, bezüglich des Abstands zu Bordstein und KFZ? Wie soll der Radfahrer hier (Knoten Ring) links abbiegen? (Regelbreiten nach Richtlinien sind eingehalten)
- Warum sind rechts vom Fahrradstreifen Parkplätze? Das führt ja dazu, dass Autos den Radverkehr kreuzen müssen. (ja, das ist möglich und üblich, allerdings mit erhöhter Radwegebreite und nur in wenigen Fällen)
- Wie viele Lastenradparkplätze werden auf der Ostendstraße gebaut? (keine, da ruhender Verkehr der Discounter auf deren Grundstücken abzuwickeln ist)
- Ist der Radweg breit genug, um ein Lastenrad zu überholen? (ja, mind. 1,60m)
- Abbiegen/Queren für Radfahrer auf Ostendstraße stadtauswärts: Wenn man auf Höhe der Breitengraserstraße auf die Nordseite der Ostendstraße wechseln möchte - warum wird das verhindert, oder verstehe ich die Planung nicht? (Abbiegen über die Fußgängerüberwege und signalisiert möglich)
- Warum wird einer Minderheit, hier den Radfahrern weit überproportional zur Nutzung so viel Verkehrsfläche zur Verfügung gestellt? (Der Flächenanteil entspricht nicht annähernd dem Zielanteil des Radverkehrs in Nürnberg am Gesamtverkehr (20%), damit ist die Strecke eher kein Beispiel für besonders gute Radinfrastruktur. Die Radwege sind aber regelkonform, sicher und ausreichend breit)
- Wie sieht die Planung für die Radwege von der Lechnerstr. zum Mögeldorfer Plärren aus? Oder endet der Radweg dort? (dazu liegt noch keine Planung vor)
- [Wortmeldung]: Ostendstraße weist kaum Fahrradfahrer auf. Warum muss dann ein Radweg gebaut werden, wenn es den Radweg an der Pegnitz gibt? (heute ist die Ostendstraße für das Radfahren faktisch nicht nutzbar, das soll sich, auch im Blick auf die Anlieger, die ja auch Quelle und Ziel sein können, ändern)

Verkehr / Auto/ Parkplätze:

- Wie kann bei einer teilweisen Verengung der Fahrbahn für den Autoverkehr gleichzeitig der gleiche Durchfluss / die gleiche Leistungsfähigkeit wie heute gewährt werden? Schon heute kommt es oft zu Stau bei Unfällen, Baustellen und Behinderungen. (die Planung minimiert das Risiko von Unfällen und verbessert die Leistungsfähigkeit (s.o.))
- [Wortmeldung] Offenlegung der Alternative: Ampeländerung in der Straße, Bypass Blütenstraße und Durchgangsverkehr (Während der Baustelle sind Lösungen nötig, die „Abkürzung“ durch die Blütenstraße zu verhindern. Ob diese Ansätze dauerhaft gewünscht sind, ist vor Ort zu gegebener Zeit zu diskutieren.
  Alle vorhandenen Planansätze bieten „Chancen und Risiken“ – wenn der Durchgangsverkehr ausgesperrt wird, werden auch die Anlieger betroffen sein)

- [Wortmeldung] Es gab Planungen über die Grundstücke von Eigentümer, wieso wurde nicht gefragt? In der Straße sind noch 11 000 qm Baufläche frei, wieso sollen die Parkplätze abgerissen werden? Die Überquerung ist dann an der Tankstelle, wodurch die Ampelschaltung überlastet wird. Das führt zu Stau in der Ostendstraße. (Alle Eigentümer sind immer wieder ins Verfahren einbezogen worden, besonders Betroffene bis auf Referentenebene. Dass Verkehrsprojekte auch in Privateigentum eingreifen können und gelegentlich leider müssen, ist mit der Gemeinwohlverpflichtung durch das Grundgesetz abgedeckt (Art. 14 (2) GG: „(2) Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen."). Die Ampelschaltung wird im Artikel oben erläutert, für die zukünftige gewerbliche Entwicklung ist eine neue Erschließung von Süden her (parallel zur Bahnstrecke) grundsätzlich denkbar.).
- Es fallen sehr viele Parkplätze entlang der Ostendstraße weg. Mit Hinblick auf den Neubau auf Höhe Hausnummer 159: Wo sollen die Anwohner denn alle parken? (Das Parken privater Fahrzeuge erfolgt auf privaten Grundstücken (z.B. auf dem Gelände Seetor in Tiefgaragen, der öffentliche Raum ist kein Parkplatzspeicher für den Regelfall. Heute wird entlang der Straße wild und ungeordnet, z.T. illegal halb auf dem Gehweg und behindernd geparkt. Die neue Planung sieht die vor, die Parkplätze zu ordnen und verkehrssicher anzubieten. Es verbleiben 19 Parkplätze, was für eine Hauptverkehrsstraße viel ist.
- Wie lange ist die einspurige Strecke insgesamt? Bei einem Einsatz von Krankenwagen, Notarzt, Polizei etc. wird es in solchen Straßen sehr eng. (Die einspurige Strecke betrifft einen Abschnitt von 300 Metern. Im Notfall überfahren Rettungsdienste den Radstreifen, die Planung ist damit für den Notfall gut geeignet).
- Wie werden die ganzen Firmen mit großen LKWs angeliefert, die bisher auf der Ostendstraße stehen (Autohaus)? Und wo halten DHL-/Hermes und Co? Auf dem Radweg? (die meisten Anlieferungen erfolgen schon heute auf den gewerblichen Grundstücken, gewerbliches Liefern und Laden im Straßenraum ist nur sehr beschränkt zulässig und wird mit der Planung ganz auf die gewerblichen Flächen verlagert.)
- Was ist für Entsorgungsfahrzeuge, DHL etc. im Bereich des Einspurigen Bereichs vorgesehen? Befürchtung: Die Spur wird blockiert (teils auch widerrechtlich) und Entstehung von Stau. (die meisten Anlieferungen erfolgen schon heute auf den gewerblichen Grundstücken, gewerbliches Liefern und Laden im Straßenraum ist nur sehr beschränkt zulässig und wird mit der Planung ganz auf die gewerblichen Flächen verlagert.)

Einkaufen und Nahversorgung

- Wird man auch stadteinwärts noch zu Aldi und Co abbiegen können oder wird man an der Kreuzung wenden müssen? (Wenden an der Kreuzung, die meisten Fahrten zu Discountern sind eh stadtauswärts gerichtet, deshalb wünschen sich Unternehmen auf der stadtauswärtigen Seite zu liegen)
- [Wortmeldung] Querung zwischen Aldi und Brezen Kolb: Muss es eine Querung bei dieser Stelle geben? Der Rasenstreifen ist ein Problem. Aufgrund der fehlenden Abbiegespur wird das schnelle Einkaufen auf der Straße beeinträchtigt.

  (Wesentliche zusätzliche neue Kundenströme aus Seetor und Altenheim werden so

erst möglich, für Autos Wenden an der Kreuzung, Regelnutzung aber stadtauswärts, wie bei allen Discountern).

- [Wortmeldung] Gewerbetreibende haben Sorgen, dass Kundenströme beschnitten werden, dadurch, dass das links abbiegen unterbunden wird. Durch eine Umfahrung gibt es eine Mehrung des Verkehrs, sowie Störfaktoren durch eine einspurige Bahn. Wurden diese Dinge mit einberechnet? (im Bereich des Gewerbes ist die Strecke zweispurig, die Wender sind in den Zahlen enthalten, da sie eine marginale Größe darstellen und nicht regelmäßig zur Morgenspitze (Einpendlerverkehre) auftauchen, heutige Linksabbieger blockieren den Verkehr und verursachen zahlreiche Unfälle.)

Mobilitätsbeschluss

- Widerspricht es nicht dem Mobilitätsbeschluss, wenn die Kapazitäten für den MIV sogar ausgeweitet werden? (die Verkehrsflächen werden zugunsten von Rad, ÖPNV und Fußgängern neu aufgeteilt, der Kfz-Verkehr verliert Verkehrsfläche, aber die Leistungsfähigkeit bleibt gewährleistet, Kapazitäten bleiben wegen der nicht beplanten Kreuzung Mögeldorfer Plärrer gleich. Im Verlauf der Neuplanung entspannt sich die Lage ein wenig.)

Verkehrssicherheit/ ÖPNV

- Kommen die Schüler, wenn sie aus der Straßenbahn steigen, direkt über die Straße? (in der Neuplanung gibt es nun eigene Bahnsteige auf beiden Seiten, die Querung erfolgt über eine Fußgängerampel, ein enormer Sicherheitsgewinn)
- [Wortmeldung] Warum kann die Umgehung an den Bahngleisen nicht gleich über andere Route gewählt werden? (Fußgänger sind sehr „distanzsensibel“, werden die Wege zu lang (ab ca. 150 m) wird eine Fahrbahn auch unter Lebensgefahr gequert. Es gibt immer wieder Verkehrstote und Schwerverletzte zu beklagen, weil Fußgänger in derartigen Situationen die Fahrbahn queren
- Wie sind Halte von Straßenbahn auf Fahrbahn neben KFZ-Fahrspuren in Anbetracht § 20 StVO überhaupt zweckmäßig? (die Neuplanung sieht eine Führung der Straßenbahn an der Haltestelle mit dem Autoverkehr in einer Spur vor, ein gefährdendes Überholen ist damit unmöglich – heute ist dies stadtauswärts nicht baulich, sondern nur signaltechnisch gelöst, d.h. Auto bekommen rot, wenn Fahrgäste ein- und aussteigen.)

Umwelt und Klimaschutz

- Welche Art von Bäumen sollen gepflanzt werden? (noch offen)
- Gibt es eine CO2-Bilanzierung des zukünftigen Verkehrsaufkommens? Wie sollen die zusätzlichen durch Autos verursachten Emissionen kompensiert werden, damit die Klimaziele laut Pariser Klimarahmenkonvention auch eingehalten werden können? (Die Zahl der Autos bleibt bilanziell unverändert, soll in der Tendenz aber leicht fallen, der Umweltverbund soll stadtweit an Bedeutung gewinnen. Eine Klimabilanzierung ist Teil der Planfeststellungsunterlagen, die nach dem Beschluss des Verkehrsausschusses vervollständigt werden.
- Wie sieht die zeitliche Schiene der Maßnahme aus? (Mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, gegebenenfalls unter Auflagen, erhält die Stadt Baurecht. Demnach ist ab 2024 mit einem tatsächlichen Baubeginn zu rechnen.)

Lärmschutz

- Welche Asphaltierung ist hier vorgesehen? LOA = Lärmoptimierter Asphalt? Der könnte dann zur Laufamholzstraße weitergeführt werden. LOA-Asphalte sind erwiesener maßen (Duisburg, Köln usw.) eine Erleichterung für die Anwohner. (LOA funktioniert gut bei höheren Geschwindigkeiten, verschmutzt aber bei Tempo 50 recht schnell und wird dann wirkungslos. Die Entscheidung über das Material wird nach Vorliegen aller Lärmschutzgutachten getroffen).
- Ihre eigenen Gutachten sagen aus, dass sowohl die Straßenbahn als auch die Autos jeden Schallwert der BImSchV übersteigen, am Tag und in der Nacht. Wie soll das gelöst werden? (durch aktiven und passiven Lärmschutz, also aufwändige Lagerung der Gleise, Rasengleis, ggf. andere straßenbaulich Maßnahmen und im Einzelfall auch die Finanzierung von Maßnahmen an Gebäuden wie Schallschutzfenster)

Das meiste Interesse bestand an den Themenschwerpunkten Radverkehr, zeitlicher Ausblick der Planungen, Verkehr / Auto / Parkplätze sowie Erreichbarkeit Gewerbe. Im Sachverhalt selbst sind viele Fragen mit beantwortet, alle Informationen finden Sie auch unter https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung

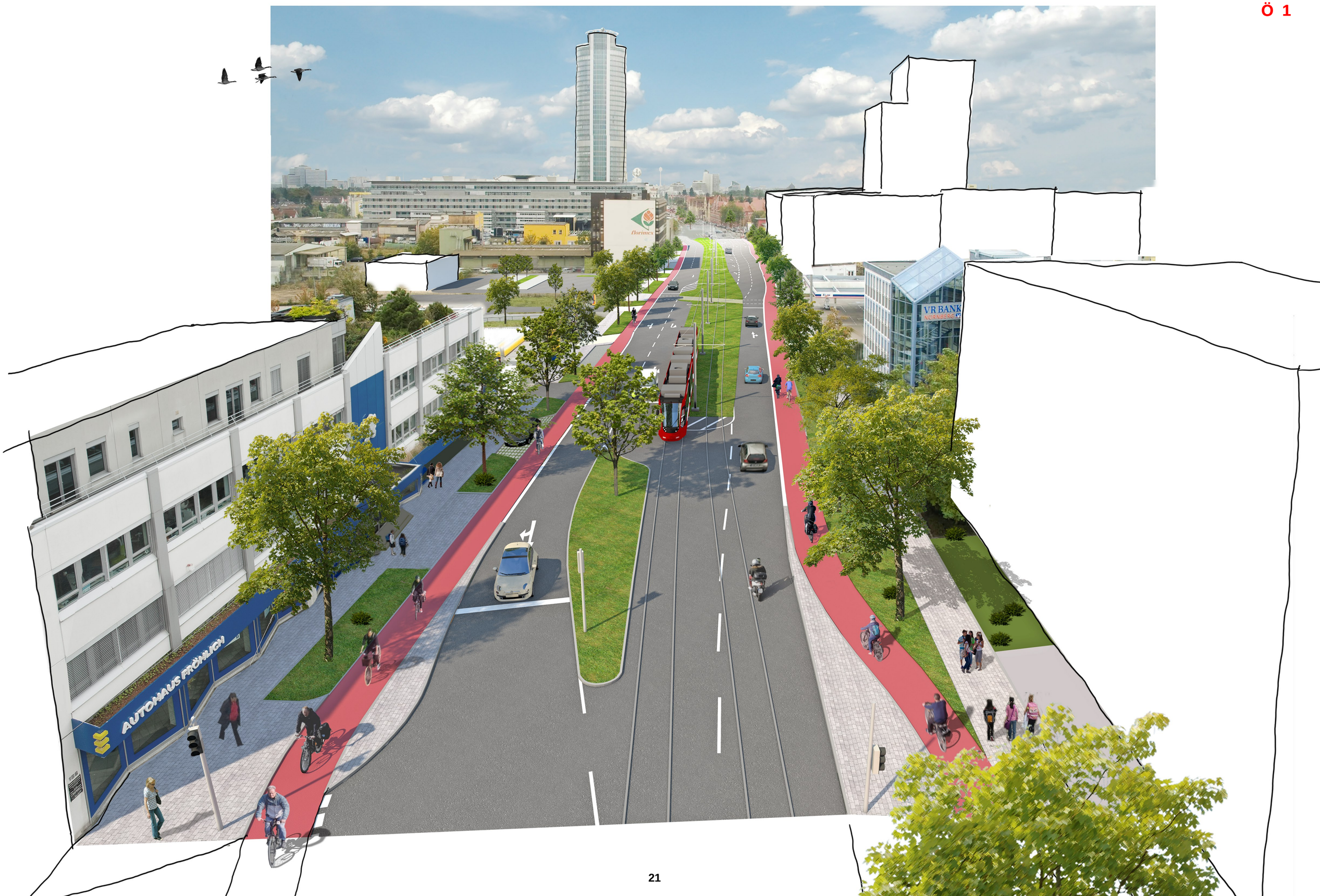
Gespräch mit dem Bürgerverein sowie Gewerbevertretern der südlich angrenzenden Grundstücke am 25.11.2021

Am 25.11.2021 fand im Baumeisterhaus nochmals ein Gespräch mit dem Vorsitzenden des Bürgervereins sowie Vertretern des Gewerbes der südwestlich angrenzenden Grundstücke statt. Schwerpunkt war eine detaillierte Erläuterung der Leistungsfähigkeitsberechnung durch einen Fachingenieur des Verkehrsplanungsamtes. Alle Fragen konnten beantwortet werden.

Modifikation der Planung bei den südlich angrenzenden Grundstücken

Der Grunderwerbsbedarf zulasten zweier gewerblicher Anlieger wurde im Nachgang zu den Gesprächen reduziert. Vor den beiden Grundstücken Hs.Nrn. 124 und 132 wird ein privater Streifen beibehalten, in dem ein Teil der vorher vorhandenen privaten Stellplätze in neuer Lage wiederhergestellt werden kann. Ein Teil dieser Privatflächen kann begrünt werden. Ein Grunderwerb ist nur noch in geringem Umfang für den öffentlichen Gehweg neben der Fahrbahn erforderlich, verzichtet wurde dabei auf mehrere Bäume an dieser Stelle.

Baumaßnahme Seetor
Leitfassäule versetzen
MLB versetzen
Bandkasten für Weitspurung
Thüsnelda Grund- und Hauptschule
Schul-Container ca. 18m
Schulhof
Bürogebäude derzeit im Bau
Büros Praxen
Tankstelle ELAN
Mitsubishi Motors
Autohaus Frobisch Peugeot
JET-Tankstelle
Florimex
Stauk & Co. (Chemie)
Blumengroßhandel Florimex
Leichenstraße
Seetorstraße
Lichtenfelser Straße
Ostendstraße
Ostendstraße
Bahnhofstraße
Bahnhofstraße
Bahnhofplatz
Bahnhofplatz
Bahnhofplatz


florimex
VR BANK
NÜRNBERG
AUTOHAUS FRÖHLICH

Berichtsvorlage
Vpl/073/2021

Ö 2

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.01.2022	öffentlich	Bericht

Betreff:
Runder Tisch Radverkehr, mündlicher Bericht

Bericht:

Am 16. Dezember 2021 fand die 21. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr statt. Auf der Tagesordnung stand die Fortschreibung der Radverkehrsstrategie "Nürnberg steigt auf" 2030. Hier wurden die Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe zum Handlungsfeld "Rahmen" vorgestellt und die übergeordnete Zielsetzung der Kampagne abgestimmt. Diskutiert wurde außerdem die Aktualisierung der Prioritätenliste für Lückenschlüsse im Radwegenetz sowie die Variantenuntersuchung für die Führung der Radschnellverbindungstrasse Nürnberg-Erlangen im Abschnitt zwischen Kleinreuther Weg und Marienbergstraße.

Über die Ergebnisse 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)

☐

☐

☐

Ö 3

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.01.2022	öffentlich	Bericht

Betreff:

Projekt "Radständer für Gostenhof und Rosenau"

Anlagen:
Rückblick Projekt Radständer für Gostenhof und Rosenau
Projektgebiet Gostenhof Plan Radständer Lastenradparkplätze

Bericht:

Seit 2013 werden im Rahmen des Projektes „Radständer für die Stadtteile“ systematisch Abstellanlagen in den Stadtteilen errichtet. Dabei werden die Bürgerinnen und Bürger, der Bürgerverein und die Gewerbetreibenden im Rahmen einer E-Partizipation beteiligt. Nach dem Erfolg in der Süd- und Nordstadt hat der AfV am 10.03.2016 dem Konzept der Verwaltung zugestimmt, das Projekt nach und nach in allen Gebieten innerhalb des Rings durchzuführen. Mittlerweile wurde das Projekt in sechs Gebieten umgesetzt. Neben der Süd- und Nordstadt, waren dies das Gebiet Rennweg, Wöhrd und Veilhof, Glockenhof und Bleiweiß, Altstadt und zuletzt Gostenhof und Rosenau.

Nach dem Beschluss vom 24.09.2020 wurde das Projekt in 2021 in Gostenhof und Rosenau durchgeführt. Im Folgenden wird eine Zusammenfassung der Ergebnisse für diesen Statteil gegeben.

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	100.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	100.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	10.000 €	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:

Das Projekt fördert den Radverkehr.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Rückblick Projekt „Radständer für Gostenhof und Rosenau"

In Gostenhof sind die Zugänge zur U-Bahn entlang der Fürther Straße mit einer Vielzahl an Abstellanlagen ausgestattet. Die Erhebung aus dem Jahr 2019 zeigt, dass hier die Abstellsituation relativ gut ist, jedoch im restlichen Gebiet das Angebot sehr gering, obwohl die Nachfrage auch hier sehr hoch ist. Bei der Bestandserhebung wurden rund 940 Radständer an ca. 130 Standorten in dem 2 km² großen Gebiet erfasst. Diese Abstellanlagen sind größtenteils sehr stark ausgelastet. Daneben wurden noch einmal rund 700 Fahrräder gezählt, für die keine Radständer zur Verfügung standen.

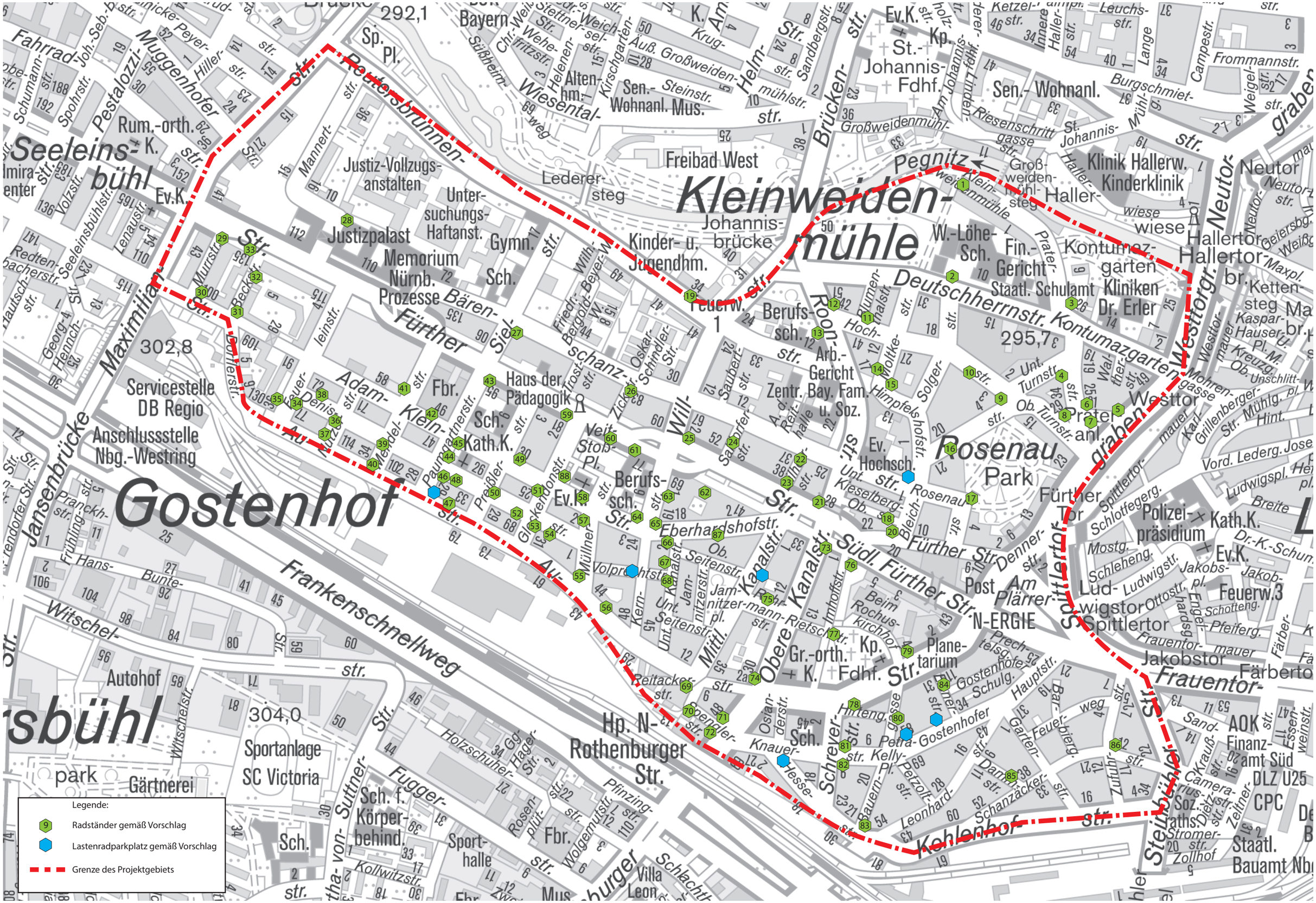
Von der Verwaltung wurden 65 Standorte ermittelt, die im Rahmen einer Online-Beteiligung vom 03.05. – 31.05.2021 der Bürgerschaft präsentiert wurden. Die Resonanz bei der Online-Beteiligung war wieder sehr hoch. Insgesamt gab es 370 überwiegend sehr konstruktive Beiträge und Kommentare sowie 1.300 positive Bewertungen zu den Standortvorschlägen und Beiträgen. Insgesamt wurde die Aufstellung von Radständern sehr befürwortet. Zu den Verwaltungsvorschlägen kamen noch einmal 134 Vorschläge aus der Bürgerschaft hinzu, die verwaltungsintern geprüft wurden. Es zeigte sich, dass sich ein Teil der Vorschläge mit den Verwaltungsvorschlägen deckte, einige Bürgerinnen und Bürger eine Erweiterung bestehender Abstellanlagen wünschten oder Vorschläge gemacht wurden, die in unmittelbarer Nähe zu bereits vorhandenen Abstellanlagen lagen. Sowohl die Erarbeitung zusätzlicher Standorte als auch die Prüfung der Vorschläge aus der Bürgerschaft zeigten die besondere Herausforderung in einem sehr dicht bebauten Gebiet, da hier meist nur noch wenige freie öffentliche Flächen zur Verfügung stehen, die für das Aufstellen von Radständern geeignet sind. Nach Prüfung aller Vorschläge werden im Gebiet zusätzlich zu den bestehenden Abstellanlagen an rund 90 Standorten insgesamt 350 Radständer errichtet.

<u>Pilotprojekt Lastenradparkplätze</u>
Seit einigen Jahren nimmt die Anzahl an Lastenrädern in Nürnberg deutlich zu. Dies liegt zum einen an der allgemeinen Entwicklung, aber u.a. auch daran, dass die Stadt Nürnberg die Anschaffung von Lastenrädern förderte. Seit diesem Sommer gibt es zudem das Angebot der Verkehrsbetriebe, als Bestandteil des Fahrradverleihsystems VAG_Rad Lastenräder an einzelnen festen Stationen auszuleihen. Spezielle Abstellplätze für Lastenräder oder Kinderanhänger wurden bisher in Nürnberg im öffentlichen Raum jedoch noch nicht ausgewiesen. Vielerorts können Lastenräder bis zu einer bestimmten Größe ohne eigens eingerichtete Flächen abgestellt werden. Doch mit der Zunahme an ganz unterschiedlichen Lastenrädern, die in der Länge und Breite stark variieren, besteht ein Bedarf eigens ausgewiesener Lastenradparkplätzen. Die Anfragen aus der Bürgerschaft und den Radverbänden nach Lastenradparkplätzen verdeutlichen diese Entwicklung. Allerdings ist der konkrete Bedarf nur schwer abschätzbar und nach wie vor werden derartig hochwertige Räder in der Regel selten über eine längere Zeit im öffentlichen Raum abgestellt. Im Rahmen der Online-Beteiligung für den Stadtteil Gostenhof wurde deshalb in diesem Jahr erstmals der Bedarf an Lastenradparkplätzen abgefragt. Ergebnis ist, dass die Nachfrage gerade beim Einkaufen in Läden von nachhaltigen Produkten hoch ist. Vor diesem Hintergrund sollen in 2022 insgesamt acht Lastenradparkplätze realisiert werden, sieben davon vor Läden. Die Gestaltung der Lastenradparkplätze orientiert sich an der StVO mit Beschilderung, Abmarkierung und dem Lastenradpiktogramm auf dem Boden zur Verdeutlichung der reservierten Fläche.

Ausblick

Gemäß Beschluss vom 24.09.2020 wird das nächste Radständerprojekt in 2022 in St. Johannis durchgeführt. Die Bestandserhebung im Stadtteil ist abgeschlossen und die Standortplanung wird derzeit durchgeführt. Im Juli 2022 wird die Online-Beteiligung mit Standortvorschlägen für neue Radständer in St. Johannis für vier Wochen stattfinden.

Projektgebiet Gostenhof - Radständerstandorte und Lastenradparkplätze -


Legende:
Radständer gemäß Vorschlag
Lastenradparkplatz gemäß Vorschlag
Grenze des Projektgebiets
Gostenhof
Kleinweidenmühle
Rosenau
Frankenschnellweg
Maximilian
Fürther
Rothenburger Str.
Kanalstr.
Südl. Fürther Str.
Kohlenhofstr.
Deutschherrnstr.
Kontumazgarten
Pegnitz
Neutor
Westtor
Frauentor
Hallertor
Seeleinsbühl
Wiesental
Freibad West
Lederersteg
Johannisbrücke
Justizpalast
Justiz-Vollzugsanstalten
Memorium Nürnb. Prozesse
Servicestelle DB Regio
Anschlussstelle Nbg.-Westring
Haus der Pädagogik
Polizeipräsidium
Klinik Hallerw. Kinderklinik
Kontumazgarten Kliniken Dr. Erler
Staatl. Schulamt
Arb.-Gericht
Zentr. Bay. Fam. u. Soz.
Planetarium
Sportanlage SC Victoria
Gärtnerei
Autohof
Sportpark
Sportplatz
Sportplatz
Sportplatz

Ö 4

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.01.2022	öffentlich	Bericht

Betreff:

Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer*innen im Nürnberger Norden
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 30.01.2020

Bericht:

Mit Antrag vom 30.Januar 2020 fordert die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen die Verwaltung auf, die Sicherheit für Radfahrende im Nürnberger Norden zu erhöhen. Explizit werden drei Kreuzungen genannt: Rieterstraße/Bucherstraße; Juvenellstraße/Harrichstraße/Kleinreuther Weg und Nordring/Kleinreuther Weg. Die Kreuzungen Juvenellstraße/Harrichstraße/Kleinreuther Weg und Nordring/Kleinreuther Weg sollen im Zuge des Ausbaus der Radschnellverbindung nach Erlangen umgebaut werden. Planungen hierfür liegen zum Teil bereits vor. Für die dritte Kreuzung Rieterstraße/Bucher Straße gibt es erste Entwürfe für einen aufgeweiteten Fahrradaufstellstreifen, die im Rahmen des weiteren Planungsprozesses noch einer detaillierten Prüfung bedürfen.

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)

☐

☐

☐

Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende im Nürnberger Norden
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Mit Antrag vom 30.Januar 2020 fordert die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen die Verwaltung auf, die Sicherheit für Radfahrende im Nürnberger Norden zu erhöhen. Explizit werden drei Kreuzungen genannt, an denen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende geprüft werden sollen:

- Rieterstraße / Bucherstraße
- Juvenellstraße / Harrichstraße / Kleinreuther Weg
- Nordring / Kleinreuther Weg

Mit folgendem Ergebnis hat die Verwaltung die o.g. Kreuzungen hinsichtlich des Verbesserungsbedarfs für Radfahrende geprüft. Da zwei der oben genannten Kreuzungen auf der geplanten Trasse der Radschnellverbindnung Nürnberg-Erlangen liegen, wird in der vorliegenden Sachverhaltsdarstellung auch auf die aktuellen Planungen im Zuge der Radschnellverbindung zwischen Nürnberg und Erlangen eingegangen:

Radschnellverbindung Nürnberg – Erlangen

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen in der Metropolregion projektierte Trasse zwischen Nürnberg und Erlangen wurde weiter beplant. Im dicht bebauten Abschnitt der Nürnberger Nordstadt verläuft die Radschnellverbindung zwischen dem Maxtor und dem Nordring. Der Radverkehr soll dort über Fahrradstraßen geführt und priorisiert werden. Diese Fahrradstraßen verlaufen auf insgesamt ca. 1,7 km über die Friedrichstraße, Schweppermannstraße, Pilotystraße und den Kleinreuther Weg bis zum Nordring. Hierfür wird in Teilen der Straßenquerschnitt geändert, Parkplätze neu geordnet, das Kopfsteinplaster teilweise entfernt, Bäume gepflanzt und in Kreuzungsbereichen durch Beschilderung und Rotmarkierung Vorrang für den Radverkehr geschaffen. Diese Änderungen betreffen auch die Kreuzungen Juvenellstraße/Harrichstraße/Kleinreuther Weg und Nordring/Kleinreuther Weg.

Juvenellstraße / Harrichstraße / Kleinreuther Weg

Die zukünftige Gestaltung des Quartiersplatzes Kleinreuther Weg wurde am 10.06.2021 im AfS behandelt und ein entsprechender Gestaltungsplan beschlossen. Der Platzausbau wird im Zusammenhang mit der Herstellung der Radschnellverbindung, die im Frühjahr 2022 begonnen wird, erfolgen.

Nordring / Kleinreuther Weg
Über die Situation an der Kreuzung Nordring / Kleinreuther Weg wird berichtet, dass besonders zu Hauptverkehrszeiten ein Vorfahren der Radfahrenden zur Lichtsignalanlage (LSA) nicht möglich ist und diese häufig von Kfz-Führenden abgedrängt werden.

Auch dieser Kreuzungsbereich soll im Rahmen der Planung und Herstellung der Radschnellverbindung angepasst werden. Aufgrund der geringen Breite des Querschnitts wird der hohe Qualitätsstandard der Radschnellverbindung hier nicht in voller Gänze umgesetzt werden können, aber Verbesserungen für den Radverkehr werden dennoch möglich sein. Konkrete Planungen zum Kreuzungsbereich und dem nördlich angrenzenden Abschnitt werden erarbeitet.

Im Jahr 2022 soll der Kleinreuther Weg südlich des Nordrings zu einer Fahrradstraße umgewandelt werden.

Rieterstraße / Bucher Straße

An der Situation an der Kreuzung Rieterstraße/Bucher Straße wird kritisiert, dass Radfahrende aufgrund parkender und wartender Kfz in der Rieterstraße im Zulauf zur Lichtsignalanlage (LSA) nicht bis zur Kreuzung vorfahren können, weshalb viele Radfahrende stattdessen auf den Gehweg oder die Gegenfahrbahn ausweichen (müssten).

Die Bucher Straße verläuft parallel zur geplanten Radschnellverbindung und ein Umbau bzw. eine Sanierung ist derzeit nicht geplant. Die LSA am Knoten Rieterstraße / Bucher Straße wurde im Herbst 2014 saniert. Da der Knoten Rieterstraße / Bucher Straße signalisiert ist, stellt er eine wichtige, sichere Querungsmöglichkeit der Bucher Straße für den Radverkehr in West/Ost-Richtung und umgekehrt dar.
Eine Verbesserung für den Radverkehr kann durch die Markierung eines kurzen Radstreifens in der Rieterstraße erreicht werden, der in eine aufgeweitete Fahrradaufstelltasche vor der LSA mündet. Dies sorgt dafür, dass sich Radfahrende vor den Kfz an der LSA aufstellen können und damit die Sichtbeziehungen vor allem der rechtsabbiegenden Kfz und der geradeaus fahrenden Radfahrenden verbessert werden. Aufgrund der beengten Verhältnisse ist hierfür eine Planung mit Umbau nötig, für die es bislang keine Ressourcen gab. Von zwei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr verbleibt dann eine Fahrspur. Der verbliebene Fahrstreifen muss dann alle drei Richtungen (links, rechts, geradeaus) des Kfz-Verkehrs abdecken. Eine erste abschätzende Leistungsfähigkeitsprüfung hat gezeigt, dass eine Fahrspur oder eine überbreite Fahrspur ausreichen könnte, um die aus der Rieterstraße ausfahrenden Kfz abfließen zu lassen. Da die LSA verkehrsabhängig gesteuert wird und die Straßenbahn hier bevorrechtigt wird, sind für eine abschließende Bewertung noch vertiefende Untersuchungen nötig. Diese sind in diesem Jahr vorgesehen.

Beschlussvorlage
Vpl/079/2021

Ö 5

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.01.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Julius-Loßmann-Straße - Verbreiterung Radstreifen von Finkenbrunn bis Saarbrückener Straße

Anlagen:
Julius-Loßmann-Straße Plan Nr. 2_2351_2_1_01_06_21
Julius-Loßmann-Straße Plan Nr. 2_2351_2_2_01_06_21
Julius-Loßmann-Straße Plan Nr. 2_2351_2_3_01_06_21
Julius-Loßmann-Straße- Plan Nr. 2_2351_2_4_01_06_21
Julius-Loßmann-Straße Plan Nr. 2_2351_2_5_01_06_21

Sachverhalt (kurz):

Sowohl in der Julius-Loßmann-Straße als auch in der Trierer Straße existieren bereits schmale Radfahrstreifen. Diese sind aufgrund von fehlenden Sicherheitsabständen zu parkenden Fahrzeugen allerdings deutlich zu schmal.

Da beide Abschnitte Teil der Radvorrangroute von der Kettelersiedlung (Münchener Straße) nach Steinbühl (Fahrradstraße Humboldtstraße) sind, soll im März 2022 ein Teilstück der Julius-Loßmann-Straße gemäß des Mobilitätsbeschlusses der Stadt Nürnberg und vergleichbar mit der umgesetzten Maßnahme in der Pillenreuther Straße ummarkiert werden. Bei dem betroffenen Teilabschnitt handelt es sich um den südlichen Abschnitt der Julius-Loßmann-Straße zwischen Finkenbrunn und der Saarbrückener Straße mit einer Länge von ca.1,1 km. In Abhängigkeit einer verbleibenden Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr von durchgängig
4 m wird der Radfahrstreifen in einer neuen Breite von ca. 2,4 m - 3 m rot eingefärbt.

Die weiteren Teilabschnitte können aufgrund mehrerer Kanalbaumaßnahmen von SUN erst in einem 2. Bauabschnitt realisiert werden. SUN plant unter anderem im weiteren Verlauf der südlichen Trierer Straße (bis Königshammer Straße) ab 2025 eine offene Kanalsanierung. Um bauliche Synergieeffekte auszunutzen sollen die weiteren Abschnitte der Radfahrstreifen erst im Anschluss an die Kanalsanierungen gemäß des Mobilitätsbeschlusses der Stadt Nürnberg verbreitert werden.

Die Gesamtkosten für den Teilabschnitt des südlichen Abschnitts der Julius-Loßmann-Straße zwischen Finkenbrunn und der Saarbrückener Straße, inklusive einer erforderlichen Deckensanierung, belaufen sich auf auf ca. 550.000 Euro, wovon ca. 400.000 Euro aus dem Radwegeetat finanziert 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	550.000 €	**Folgekosten**	20.000 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	400.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	150.000 €	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:

400.000 Euro aus dem Radwegeetat
150.000 Euro aus dem Bezirksbudget

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)

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

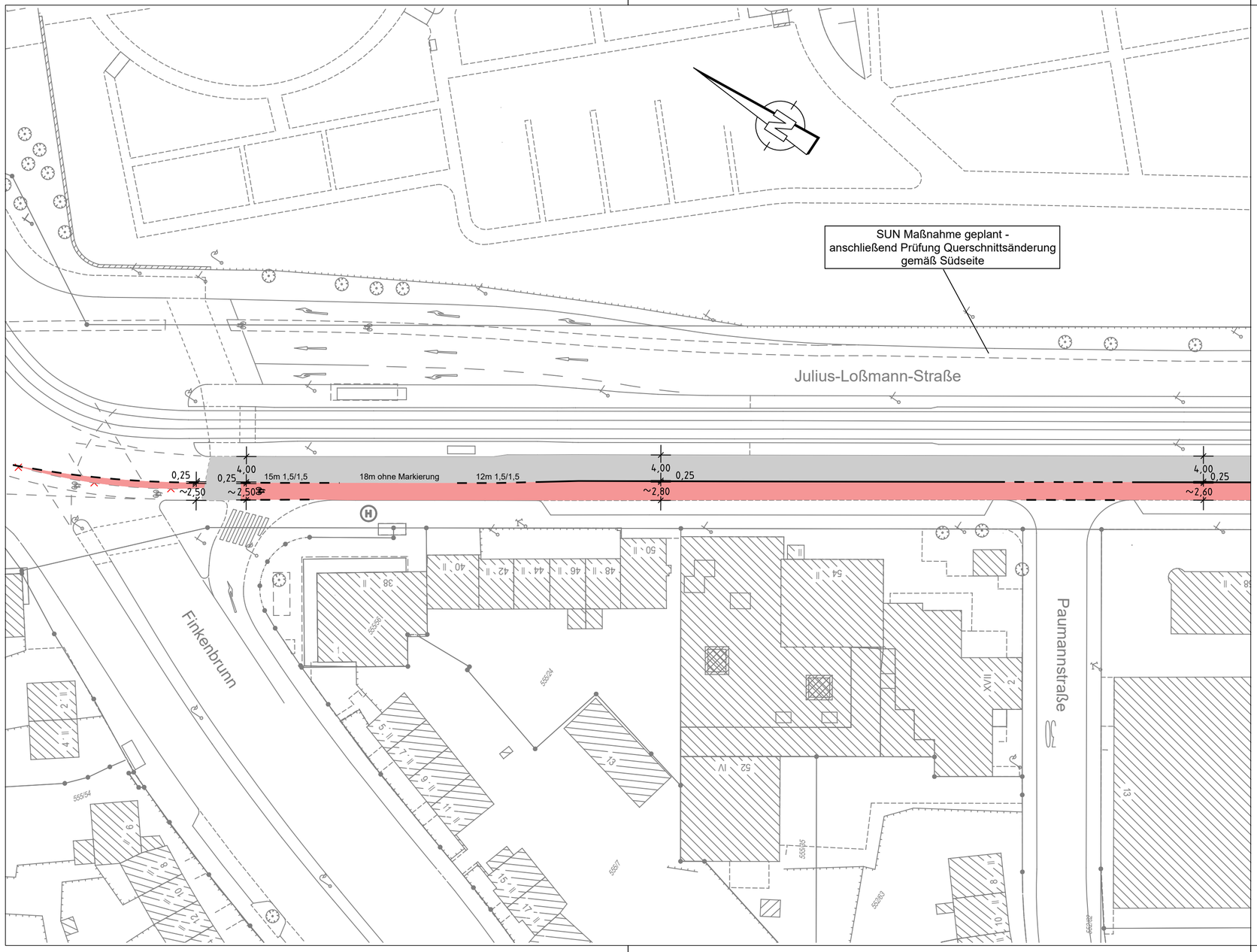
:

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Straßenpläne Julius-Loßmann-Straße, Vpl-Nr. 2.2351.2.1
bis 5 vom 01.06.2021 mit letzter Änderung vom 15.12.21.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Klapuch

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



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 01.06.2021
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2351.2.1
15.12.21	Br-Fürbach	Straßensanierung		

Julius-Loßmann-Straße

Verbreiterung Radstreifen

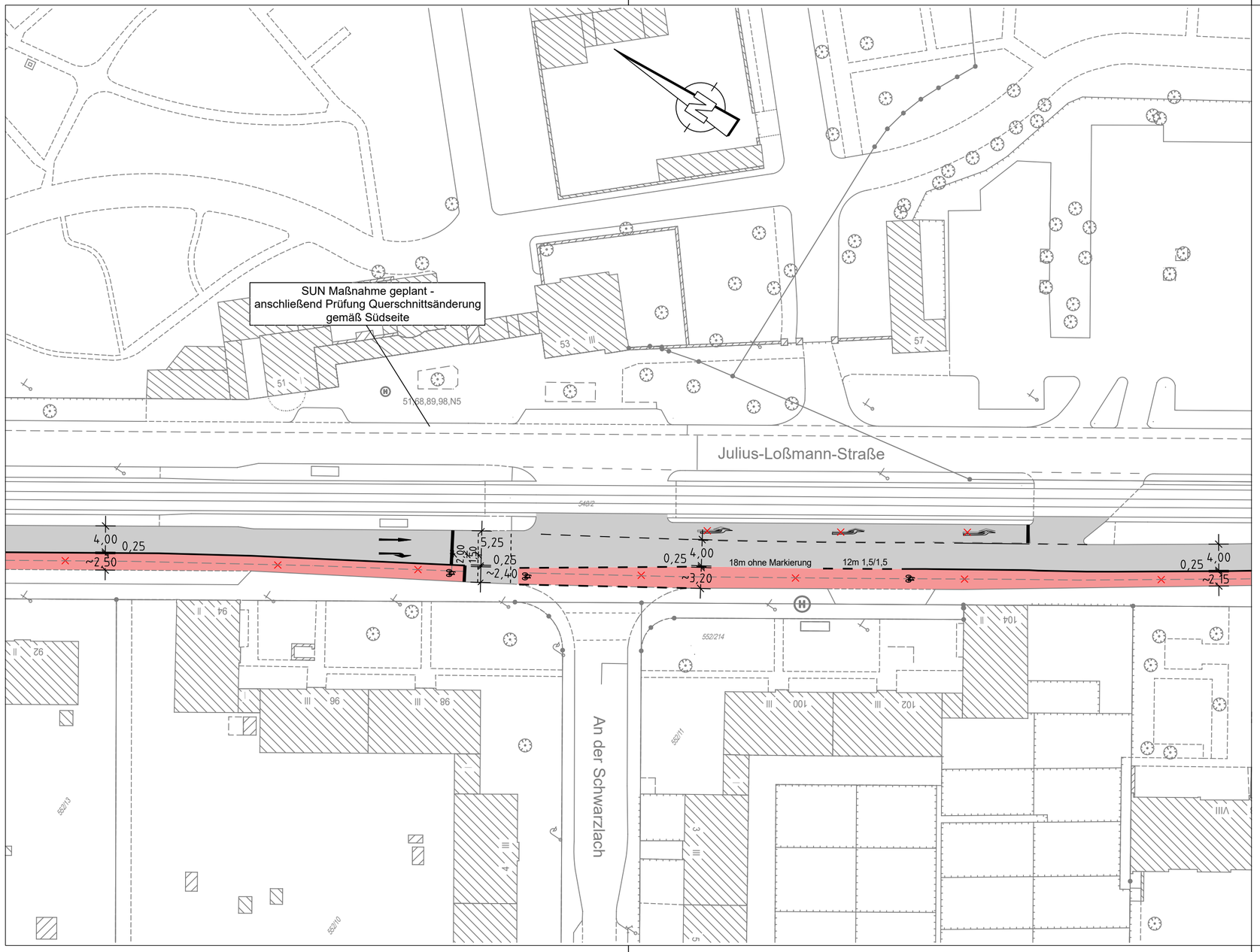
Finkenbrunn bis Paumannstraße

Julius-Loßmann-Str - Trierer Str 500 V500_1.PLT vom 15.12.21

CARD/1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Klapuch

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



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 01.06.2021
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

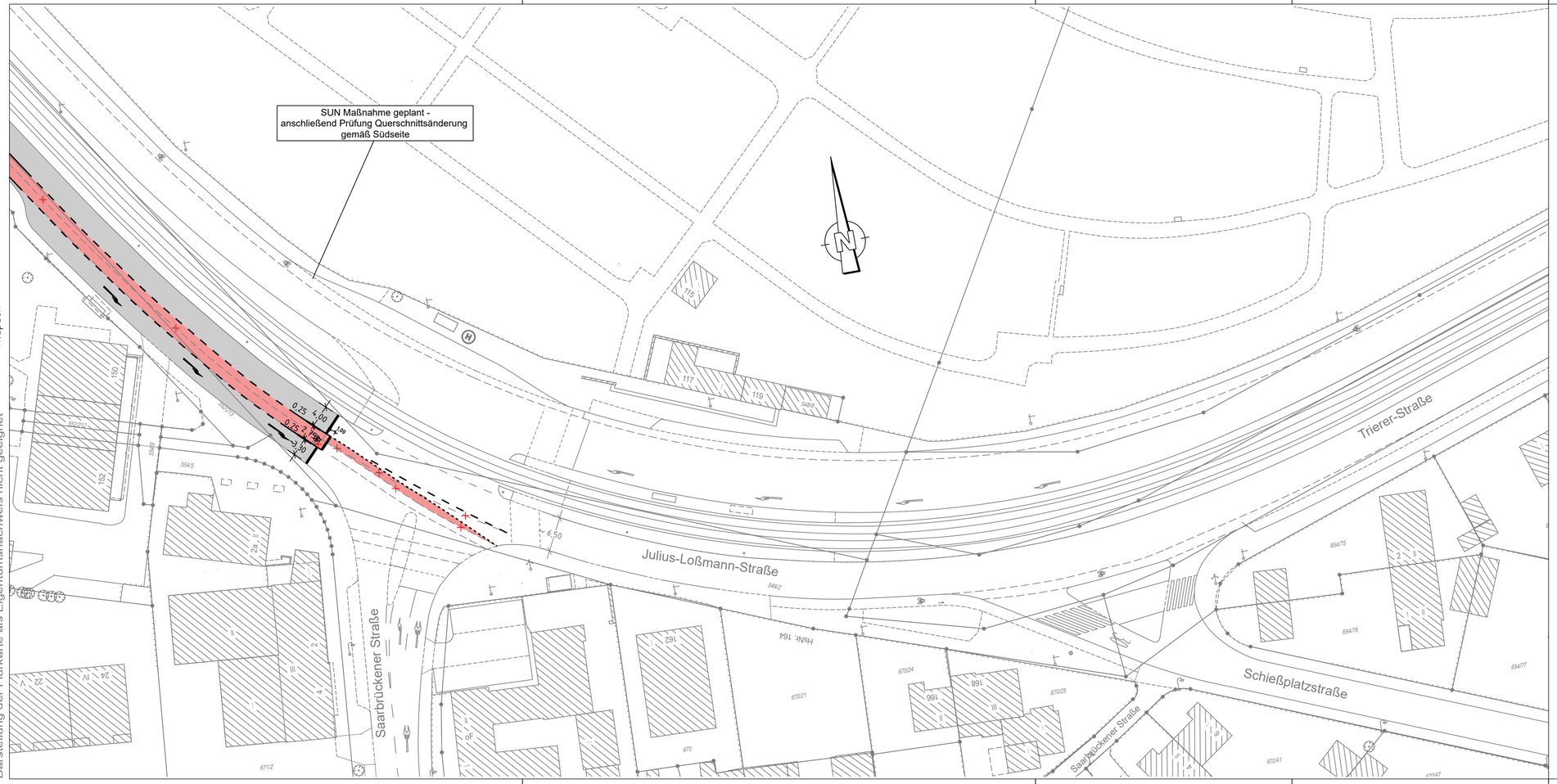
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2351.2.2
15.12.21	Br-Fürbach	Straß.san./Haltelinie	Julius-Loßmann-Straße	
			Verbreiterung Radstreifen	
			Hausnr. 92 bis Hausnr. 4	

Julius-Loßmann-Str - Trierer Str 500 V500_2.PLT vom 15.12.21

CARD/1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Klapuch

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoAbteilung GeoAbteilung/Bearbeiter/TeGeoTelefon/1
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)
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 01.06.2021
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

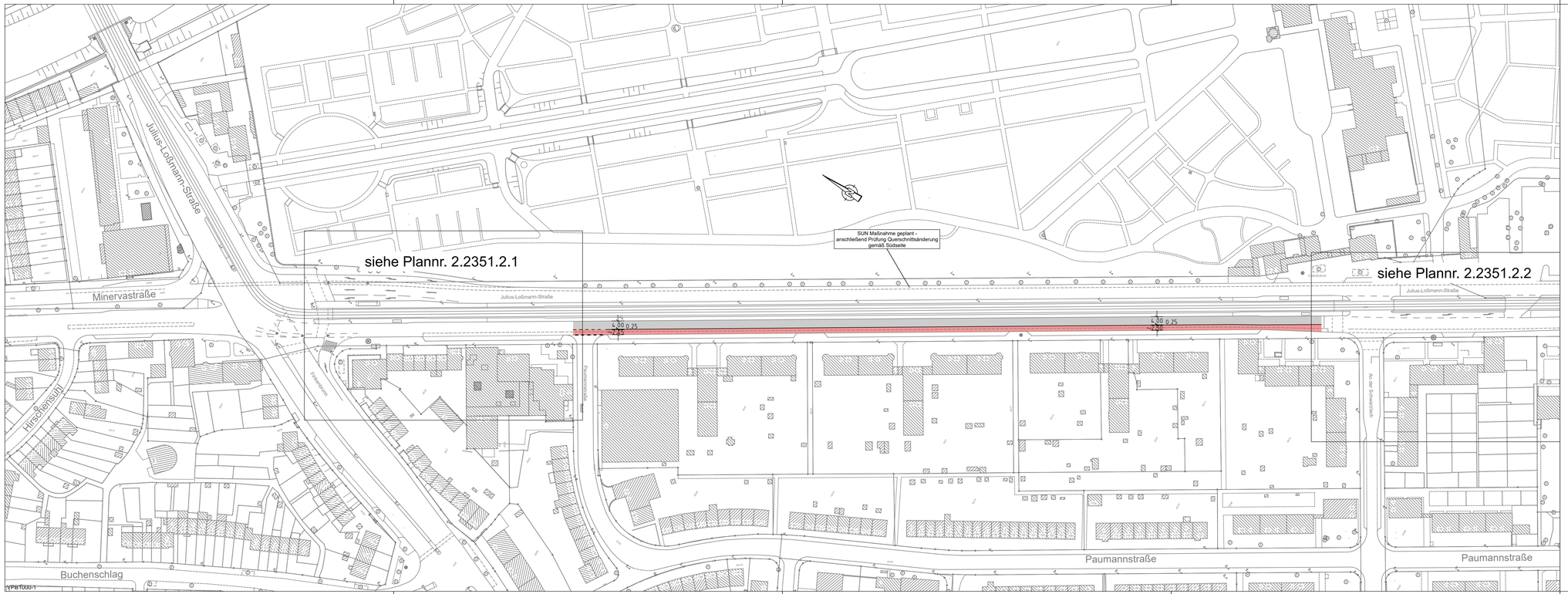
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2351.2.3
15.12.21	Br-Fürbach	Straß.san./Haltelinie	Julius-Loßmann-Straße	
			Verbreiterung Radstreifen	
			bis Saarbrückener Straße	

Julius-Loßmann-Str - Trierer Str 500 V500_3.PLT vom 15.12.21

CARD/1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Klapuch

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1, Schmidpeter Tel.231-4410
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurwege ist Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt

Bestand

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

Zur Ausführung werden die Detailpläne Nr. 2.2351.2.1 und Nr. 2.2351.2.2 benötigt

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 01.06.2021
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

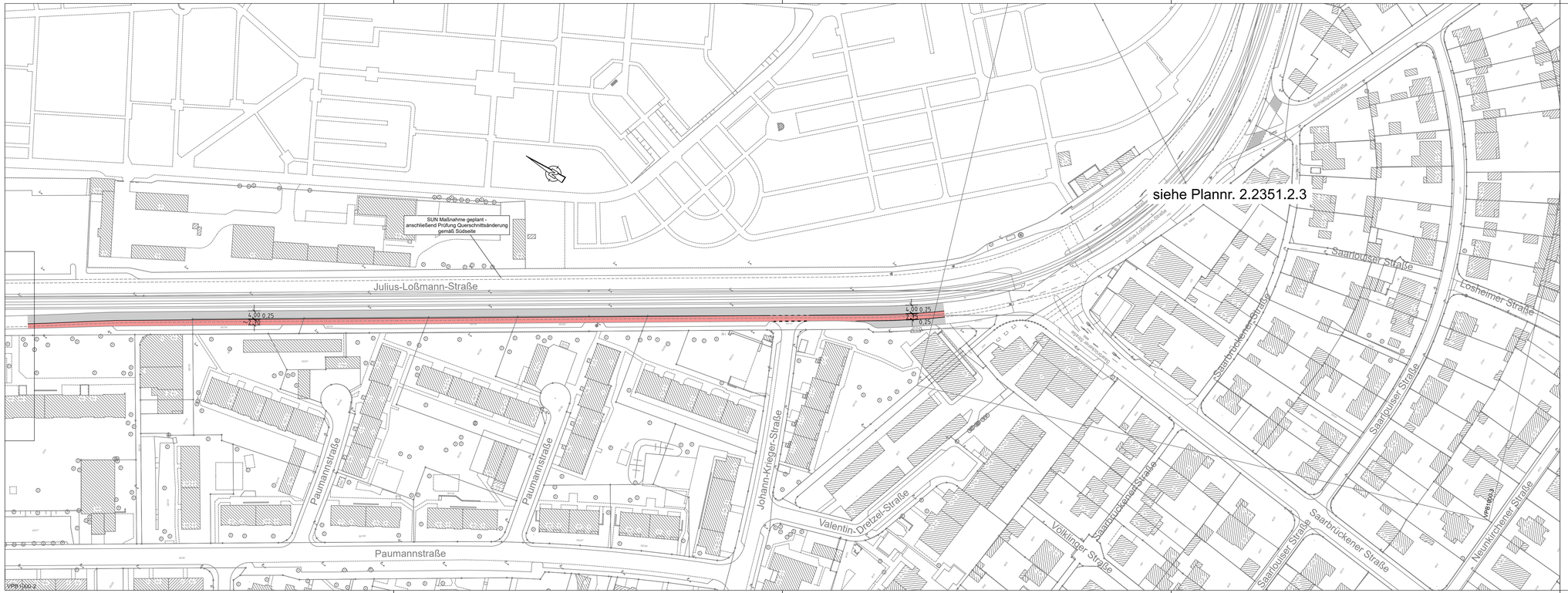
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 1000	2.2351.2.4
15.12.21	Br-Fürbach	Straßensanierung	Julius-Loßmann-Straße Verbreiterung Radstreifen Finkenbrunn bis An der Schwarzlach	

Julius-Loßmann-Str - Trierer Str 500 LP1000-01.PLT vom 15.12.21

CARD/1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Klapuch

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo1, Schmidpeter Tel.231-4410
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)
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt

Bestand

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

Zur Ausführung wird der Detailplan Nr. 2.2351.2.3 benötigt

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 01.06.2021
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 1000	2.2351.2.5
15.12.21	Br-Fürbach	Straßensanierung	Julius-Loßmann-Straße Verbreiterung Radstreifen Hausnr. 110 bis Saarbrückner Straße	

Julius-Loßmann-Str - Trierer Str 500 LP1000-02.PLT vom 15.12.21

CARD/1

Beschlussvorlage
Vpl/075/2021

Ö 6

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.01.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Buskonzept Süd - Stufe 2 hier: Busverknüpfung Schwabach und Anbindung S-Bahnhof Katzwang

Anlagen:
Anlage Plan Linie 82 Baustelle Rennmühlbrücke
Anlage Plan Buslinie 82 / 83 Stand 2021-12
Sachverhalt Busverknüpfung Schwabach und Anbindung S-Bahnhof Katzwang

Sachverhalt (kurz):

Der Stadtrat hat im Ferienausschuss am 01.04.2020 den Planungsauftrag zum Buskonzept Süd erteilt. Am 09.07.2020 wurde die Stufe 1 zur Umsetzung vom AfV beschlossen (auf die ausführliche Vorlage vom 09.07.2020 wird verwiesen). Die Forderung nach einem dichteren Taktangebot bei Bus, Straßenbahn und U-Bahn fließt in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2022 und die laufenden Planungen mit ein.

Das Buskonzept Süd Stufe 1 konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 umgesetzt werden.

Die Abstimmungen und Planungen zur zweiten Stufe laufen. In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Mobilität der Stadt Schwabach am 04.10.2021 wurde - unter dem Vorbehalt einer komplementären Beschlussfassung des Nürnberger Stadtrates - beschlossen, die Einführung einer Linie 83 (S-Bahnhof Reichelsdorf - Krottenbach - Dietersdorf - Wolkersdorf - S Bahnhof Katzwang - Katzwang) baldmöglichst umzusetzen.

Der Sachstand der Planungen wird in der Entscheidungsvorlage dargestellt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Die jährlichen Mehrkosten infolge der Angebotsverbesserung entstünden zunächst der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft / StWN Nürnberg GmbH. Den Kosten wären noch Erlöse aus Fahrgastzuwächsen gegenzurechnen. Der jährliche Verlustausgleich der Stadt Nürnberg würde sich entsprechend verändern.

(→ *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 Bereitstellung eines barrierefreien und guten ÖPNV-Angebots betrifft Kinder, Jugendliche, ältere Menschen sowie sensorisch und körperlich eingeschränkte Bevölkerungsgruppen in besonderem Maße.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VAG**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

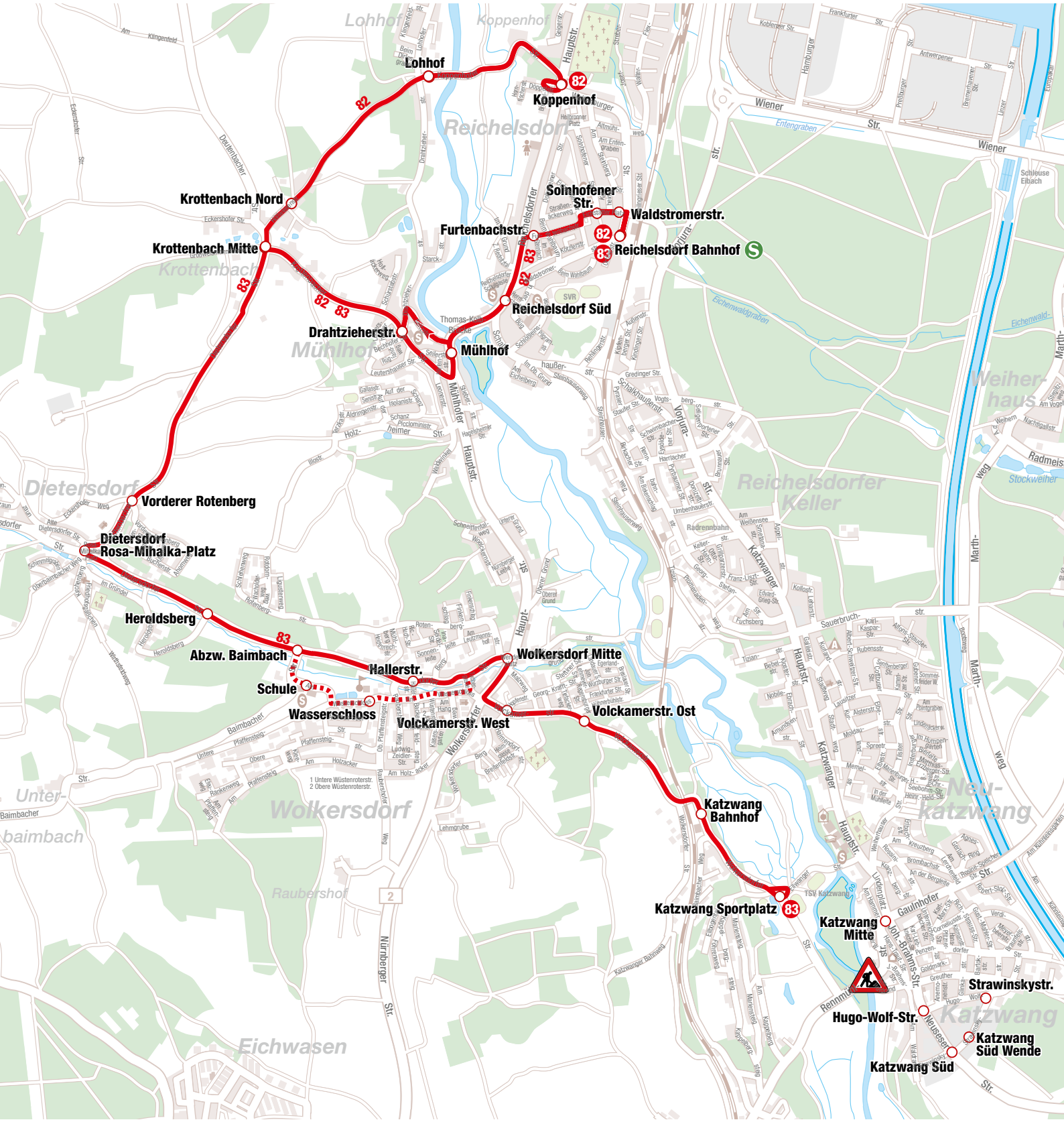
Der AfV beauftragt die Verwaltung, in Abstimmung mit der VAG die Linie 82 und in Zusammenarbeit mit der Stadt Schwabach die Linie 83 entsprechend der Entscheidungsvorlage zeitnah umzusetzen.

Buslinie Reichelsdorf – Katzwang

Baustellenzustand Rennmühlbrücke

Bus 6

Stand 16.12.2021

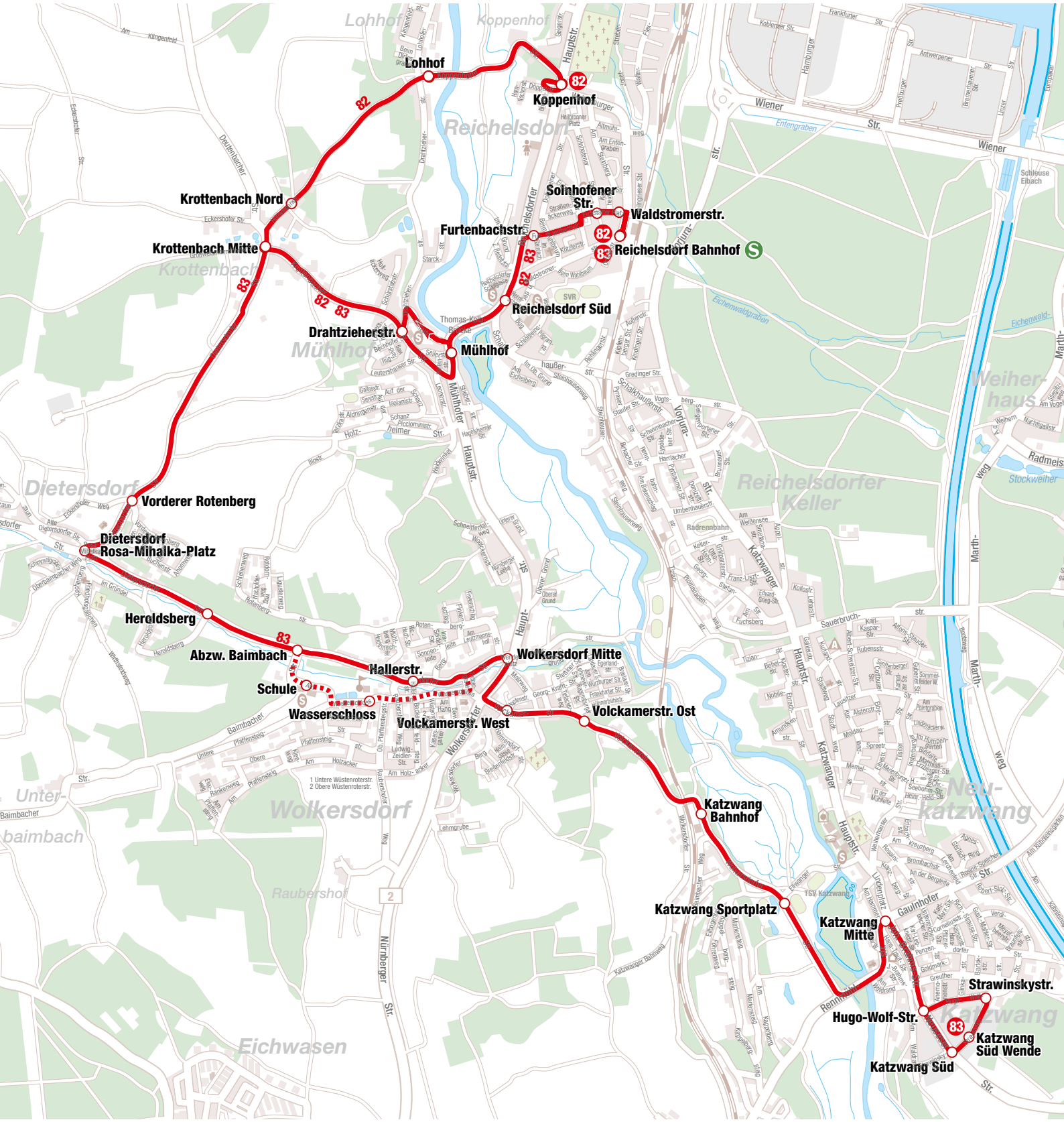


© VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
20211216_MK-ZB-WI

Bus 6

Buslinie Reichelsdorf – Katzwang

Stand 14.12.2021



© VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
20211214_MK-ZB-WI

Buskonzept Süd - Stufe 2
hier: Busverknüpfung Schwabach und Anbindung S-Bahnhof Katzwang

Entscheidungsvorlage

Buskonzept Süd

Der Stadtrat hat im Ferienausschuss am 01.04.2020 den Planungsauftrag zum Buskonzept Süd erteilt. Am 09.07.2020 wurde die Stufe 1 vom AfV zur Umsetzung beschlossen (auf die ausführliche Vorlage vom 09.07.2020 wird verwiesen). Die Forderung nach einem dichteren Taktangebot bei Bus, Straßenbahn und U-Bahn fließt in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2022 (NVP) und in die laufenden Planungen mit ein.

Sachstand Stufe 1:
Die Umsetzung der Stufe 1 mit folgenden Bausteinen ist zum Fahrplanwechsel am 13.12.2020 erfolgt:

Buslinie 53
Die neue Linie 53 wurde auf Wunsch des Landkreises Roth zum Fahrplanwechsel 2020/2021 auf Probe eingeführt. Aufgrund der anhaltenden Pandemie ist eine Evaluation nicht sinnvoll möglich, deshalb wurde die Probephase verlängert.

Buslinie 51
Die Linie 51 wurde zum Fahrplanwechsel 2020/2021 von Kornburg zu den Nahversorgern in Kleinschwarzenlohe Nord verlängert. Die neue Haltestelle wurde hergestellt und konnte in einer neutralen Zone des VGN eintarifiert werden, so dass für Fahrgäste aus Nürnberg keine zusätzliche Tarifstufe erforderlich ist, um die Nahversorger zu erreichen.

Buslinie 81 (Rufbus)
Um die Anbindung des Siedlungsbereichs Holzheim zu verbessern und einen barrierearmen Zugang zum Busangebot in Holzheim zu ermöglichen, wurde ein Rufbus-Angebot (= ohne Aufpreis für Fahrgäste) zwischen dem Siedlungsbereich Holzheim und der Bushaltestelle Holzheim (Schleife) mit Anschluss an die Buslinie 61 Richtung Nürnberg hergestellt. Das Zusatzangebot wurde zum Fahrplanwechsel 2020/2021 auf Probe eingeführt. Das Angebot wurde bislang nicht angenommen. Aufgrund der anhaltenden Pandemie ist eine abschließende Bewertung nicht sinnvoll, deshalb wurde die Probephase verlängert.

Sachstand Stufe 2:

Linie x (NEU)
Durch eine neue Verbindung von Worzeldorf über Herpersdorf nach Reichelsdorf sollte eine attraktive Direktverbindung zur S-Bahn geschaffen werden. Die neue Buslinie zur S-Bahn sollte mit Kleinbussen bedient werden. Infolge der Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung wurde die Anbindung Reichelsdorfer Keller bevorzugt untersucht. Weder im Bestand noch unter Berücksichtigung des am 28.05.2020 im AfV beschlossenen Kreisverkehrs an der Worzeldorfer Hauptstraße konnte bisher eine sinnvolle Möglichkeit für einen Endaufenthalt bei Worzeldorf gefunden werden. Dieser ist notwendig, um die erforderlichen Anschlüsse an die S-Bahn sicherzustellen. Dem AfV wird zu diesem Thema separat berichtet.

Linie 52 (VERKNÜPFUNG Schwabach) und Neubau Rennmühlbrücke
Eine Verknüpfung der Buslinien 52 mit Linienangeboten der Stadt Schwabach soll eine umsteigefreie Direktverbindung von Schwabach über Katzwang, Herpersdorf und Worzeldorf in den Nürnberger Südosten schaffen. Die Abstimmungen mit der Stadt Schwabach laufen. Die Baumaßnahme Ersatzneubau Rennmühlbrücke wird zu einer Vollsperrung führen. Der Abbruch ist derzeit Anfang 2024 geplant. Die Verkehrsfreigabe soll bis Ende 2025 erfolgen.

Während der Bauzeit ist eine Interimswendemöglichkeit der Schwabacher Linien am TSV Katzwang mit Fußwegeverbindung über die Ellwanger Straße geplant.

Eine Einführung eines neuen durchgebundenen Linienkonzeptes würde ggf. erst nach Abschluss der Baumaßnahme Rennmühlbrücke erfolgen können.

Linie 82+ / Linie 83
Die heutige Linie 82 bindet vorrangig den Ortsteil Krottenbach an die ÖPNV-Angebote der S-Bahn und der Busse in Reichelsdorf an und verkehrt über Lohhof und Koppenhof zur Wendefahrt. Die Linie 82 verkehrt heute nur Montag-Freitag im 40-Minuten Grundtakt im Tagesverkehr. Entsprechend des gültigen Nahverkehrsplans der Stadt Nürnberg aus dem Jahr 2017 soll das Taktangebot dem derzeitigen städtischen Standard angeglichen werden und in Krottenbach auch an Wochenenden und in den Schwachverkehrszeiten (SVZ) abends und sonntags ein Angebot stellen.

Die neue Buslinie 83 überlagert sich im Abschnitt Reichelsdorf S-Bahnhof und Krottenbach und soll weiter über Dietersdorf und Wolkersdorf zum S-Bahnhof Katzwang geführt werden. Vom S-Bahnhof Katzwang ist die Weiterführung nach Katzwang vorgesehen. Die Buslinie 83 muss unter anderem aufgrund der Höhenbeschränkung in der Unterführung Volckamerstraße/ Wolkersdorfer Straße auf Schwabacher Stadtgebiet weiterhin mit Kleinbussen bedient werden.

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Mobilität der Stadt Schwabach am 04.10.2021 wurde beschlossen, die Einführung einer Linie 83 baldmöglichst umzusetzen. Eine Bedienung soll in der Normalverkehrszeit (NVZ) und Hauptverkehrszeit (HVZ) erfolgen. Die Anbindung der Schule “Zwieseltal“ in Wolkersdorf wird mit einer Fahrt morgens zu Schulbeginn und einer Rückfahrt nach der sechsten Schulstunde gewährleistet und bietet Synergieeffekte für die Stadt Schwabach. Eine SVZ-Bedienung ist seitens des Stadtrats der Stadt Schwabach nicht gewünscht. Verwaltung und VAG empfehlen daher, die SVZ-Bedienung auf die Stadt Nürnberg mit der Linie 82 (Krottenbach) zu beschränken. Die Ausweitung des Angebots auf der Linie 82 würde bei der VAG zusätzliche jährliche Aufwendungen in Höhe von ca. 120.000 Euro ergeben.

Die auf der neuen Linie 83 zum Einsatz kommenden Kleinbusse sollen auf Wunsch der Stadt Schwabach elektrisch angetrieben werden. Um eine zeitnahe Umsetzung zu ermöglichen, würde sich die VAG in einem ersten Schritt um Anmietverkehre bemühen. Die Fahrzeugbeschaffung würde dann fortfolgend im Benehmen mit der Stadt Schwabach geklärt.

Die Baumaßnahme Ersatzneubau Rennmühlbrücke wird zu einer Vollsperrung führen. Der Abbruch ist derzeit Anfang 2024 geplant. Die Verkehrsfreigabe soll bis Ende 2025 erfolgen. Während der Bauzeit ist eine Interimswendemöglichkeit für die Schwabacher Linien am TSV Katzwang mit Fußwegeverbindung über die Ellwanger Straße geplant. Die Linie 83 würde diese mitnutzen und zunächst auf den Abschnitt S-Bahnhof Reichelsdorf – Krottenbach - Dietersdorf - Wolkersdorf zum S-Bahnhof Katzwang verkürzt.

Die Einführung der Linie 83 würde bei der VAG zunächst zusätzliche jährliche Aufwendungen in Höhe von ca. 740.000 Euro generieren, von denen ca. 505.000 Euro bei der Stadt Nürnberg entstünden. Die Kostenaufteilung zwischen den Aufgabenträgerinnen Stadt Nürnberg und Stadt Schwabach ist im Nachgang abschließend zu klären. Der Stadtrat der Stadt Schwabach hat die Einführung der Linie 83 unter dem Vorbehalt eines entsprechenden Beschlusses der Stadt Nürnberg gefasst.

Beschlussvorlage
Vpl/076/2021

Ö 7

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.01.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Siedlerstraße zwischen Haselnußweg und Sportplatz

Anlagen:
Plan Siedlerstraße

Sachverhalt (kurz):

In der Siedlerstraße zwischen dem Haselnußweg und dem Zugang zum Sportplatz existiert nördlich der Straße entlang der Bebauung kein ausgebauter Gehweg. Seit Jahren beschweren sich die Anwohner über den nicht befestigten Streifen. Kraftfahrzeuge werden ungeordnet dort geparkt.

Der Servicebetrieb öffentlicher Raum möchte im Jahr 2022 hier einen Gehweg und einen Längsparkstreifen anlegen. Aufgrund vorhandener Sparten sind Baumpflanzungen leider nicht möglich. Zur besseren Erreichbarkeit des stark frequentierten Weges zum Tiergarten soll in der Siedlerstraße in Höhe der Einmündung Haselnußweg eine Fußgängerschutzinsel eingebaut werden.

Für den Ausbau des Gehweges und des Längsparksteifens fallen Kosten in Höhe von ca. 420.000 Euro an. Die Maßnahme wird aus dem Ansatz der KAG-Pauschale (P5413900000U) finanziert.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	420.000 €	**Folgekosten**	800 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	420.000 €	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:
P5413900000U (KAG-Pauschale)

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Durch die Anlage eines Gehweges und den Einbau einer Fußgängerschutzinsel verbessert sich die fußläufige Erschließung auch für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

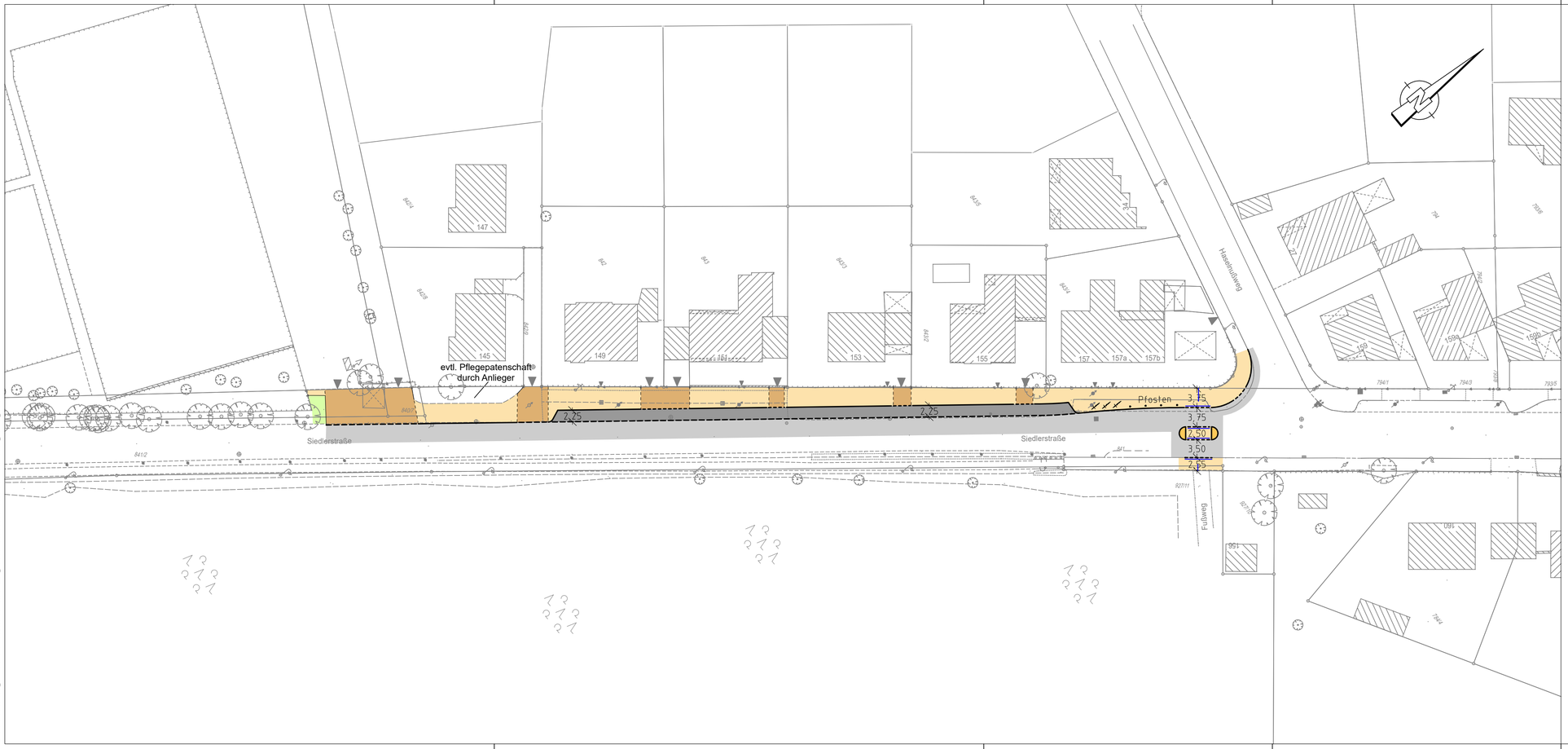
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau der Siedlerstraße zwischen Haselnußweg und Sportplatz gemäß dem Straßenplan Nr. 2.2368.2.1 vom 16.03.2021 mit letzter Änderung vom 22.11.2021.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Albig , Tel. 78290

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1-KomV Frau Mild Tel.: 2314429
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Berichtsvorlage
Vpl/077/2021

Ö 8

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.01.2022	öffentlich	Bericht

Betreff:

Adolf-Braun-Straße, Kurvenbereich am Fuchsloch
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.06.2021
Antrag Linke Liste vom 26.07.2021

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.06.2021
Antrag Linke Liste vom 26.07.2021
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

Wegen der beengten Situation für Zufußgehende und Radfahrende im Kurvenbereich des Ortskerns Alt-Muggenhof beantragen die SPD und die Linke Liste hierfür Verbesserungsmaßnahmen Richtung Wiesengrund.

Für die Erschließung des ehemaligen VAG-Areals wurde die Adolf-Braun-Straße umgebaut und eine Linksabbiegespur angelegt. Zeitgleich konnte das Angebot für Radfahrende mit der Markierung von Radstreifen erweitert werden. Die Geschwindigkeit der Hauptverkehrsstraße ist im Bereich der Kurve bis über den Wiesengrund auf 30 km/h beschränkt. Die Unfallsituation ist in der Adolf-Braun-Straße absolut unauffällig.

Aufgrund der Annahme, dass sich das Fußgängeraufkommen in den nächsten Jahren in Hinblick auf die Eröffnung der Surferwelle erhöht und zur Förderung des Fußgängerverkehrs im Rahmen des Mobilitätsbeschlusses, wird die Verwaltung die Planung eines Gehweges auf der Ostseite der Adolf-Braun-Straße nördlich des Naturkundehauses im Jahr 2022 beginnen.

Das Angebot für Radfahrende soll mit der Planung eines kombinierten Geh- und Radweges hinter dem Naturfreundehaus verbessert und erweitert werden. Sowohl der Geländeverlauf als auch die baulichen Gegebenheiten v.a. durch unterirdische Bauwerke stellen erschwerende Randbedingungen dar. Deshalb muss das Gelände erst untersucht und die Machbarkeit 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:

Durch die Anlage eines zusätzlichen Gehweges wird eine Verbesserung auch für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger erzielt

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

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

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
09. JUNI 2021
/.....Nr. .....

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

Kopie: Ref. III, Ref. IV, 3.BM

Nürnberg, 11. Juni 2021
Antragsteller: Ziegler

Neubewertung der Kurve am Fuchsloch / Adolf-Braun-Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die gefährliche Kurve zwischen dem Kinder- und Jugendhaus der Falken (Adolf-Braun-Straße 42) und dem gegenüberliegenden Haus der Naturfreundejugend ist immer wieder im Gespräch. Zuletzt ereignete sich vor Ort leider ein weiterer Verkehrsunfall, bei dem ein Autofahrer die Kurve unterschätzte, die Beherrschung über sein Auto verlor und auf das Grundstück der Naturfreunde raste.

Ein Bürgergespräch unterstrich die prekäre Lage: Eine zuvor vierspurige Straße verengt sich auf eine schmale zweispurige Straße. Hinzu kommt die uneinsehbare Kurve, in der ein starkes Gefälle die Sicht weiter beeinträchtigt. Die Straßenüberquerung von Fußgänger*innen vom Falken- zum Naturfreundehaus ist deshalb sehr gefährlich.

Auch der Schwerlastverkehr, der die ganze Straßenbreite ausnutzen muss, verstärkt die gefährliche Verkehrssituation vor Ort. Dieses Nadelöhr zwischen Muggenhof und Schniegling ist für einige Verkehre sicherlich nicht unwichtig. Aber das Aufkommen insgesamt gleicht einer gut befahrenen und ausgebauten Straße, ist angesichts dieser gefährlichen Engstelle aber zu hoch und bedarf aus diesem Grund weiterer Betrachtungen.

Besonders auffällig ist das Ende des neu angelegten Radweges. Die gefährliche Stelle wurde leider nicht neu überplant und der Radweg endet vorher ungeschützt im Straßenraum. Hierbei stellt die benannte Doppelkurve mit dem Gefälle zur Kläranlage das eigentliche Problem dar und nicht die restliche, renovierte Adolf-Braun-Straße.

Eine weitere Chance durch die Neubebauung des ehemaligen Straßenbahndepots an der Muggenhofer/Adolf-Braun-Straße wurde nicht genutzt, auch nicht als Alternativroute für Fußgänger*innen und Fahrradfahrende. Denn nicht nur Radfahrer*innen fehlt ein sicherer Weg durch den gefährlichen Straßenabschnitt. Unmittelbar nach der Einfahrt zum Naturfreundehaus endet zudem der Fußweg und man muss an der gefährlichsten und unübersichtlichsten Stelle (Kurve und Gefälle) die Straßenseite wechseln.

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD

Ein SPD-Antrag von 2014 hatte angeregt, das Neubaugebiet des ehemaligen Straßenbahndepots in die Planungen einzubeziehen. Die Verwaltung hatte dies damals in ihrem Bericht zugesagt.

Aus dieser Straße eine Sackgasse zu machen, um den einstigen Dorfplatz mit dem historischen Ensemble wieder erleben zu können, ist offenbar nicht machbar. Aber eine Reduzierung des PKW- und LKW-Verkehrs sowie eine Verbesserung der Fußgängersituation und des Radverkehres sehen wir als dringlich an, denn insbesondere das Abbiegen zum Naturfreundehaus und das Einbiegen von dort auf die Straße ist für Radfahrende sehr gefährlich - auch weil dort regelmäßig die zulässige Geschwindigkeit überschritten wird.

Nicht zuletzt ist mehr Verkehr, auch Fuß- und Radverkehr mit Surfbrett durch die bald eröffnende Surferwelle zu erwarten, die an dieser Straße liegt. Eine sichere Verbindung zwischen Naturfreundehaus und Pegnitzgrund ist erforderlich.

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

Antrag:

Die Stadtverwaltung prüft:

- Jegliche Verbesserungen der Verkehrssituation der Kurve an der Adolf-Braun-Straße zwischen Falken- und Naturfreundehaus. In Bezug auf die Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ist zu berichten.

- Insbesondere die Verlängerung des Gehsteiges vom Naturfreundehaus bis in den Pegnitzgrund.

- Die Durchbindung des Fahrradweges auf beiden Seiten im gesamten Abschnitt von der Adolf-Braun-Straße bis in den Pegnitzgrund.

- Eine Alternativroute des Rad- und Fußgängerverkehrs des neuen Wohngebiets wie 2014 versprochen.

- Möglichkeiten, um den Schwerlastverkehr zurückzudrängen oder zu verhindern und legt dar, welche Maßnahmen hierzu ergriffen werden können.

- Die Möglichkeit einer Sackgasse sowie einer einspurig geführten Fahrbahn für die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs in breiterem Seitenbereich eventuell mit Ampelanlage für eine wechselseitig geschaltete Richtungsänderung der PKWs.

- Ob vor Ort auch ein Zebrastreifen und gekennzeichnete Warnlichter möglich sind.

Die Stadtverwaltung nimmt Stellung zu einer etwaigen Veränderung des Verkehrs durch die Eröffnung der Surferwelle.

Mit freundlichen Grüßen

T. Brehm
Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Michael Ziegler
Michael Ziegler
Stadtrat

Ö 8

VpL Nr.
05. AUG. 2021
D | E | U | R

BAUREFERAT
29 JULI 2021 Nr. A 115/21
1 Zur Kenntnis
2 z. w. V.
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
5 Termin:

LINKE LISTE Nürnberg

StRin Marion Padua – Fünferplatz 2, 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathausplatz 1

90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
27. 07. 2021

StRin Marion Padua
Fünferplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0160 – 94 19 19 72
https://linke-liste-nürnberg.de
marion.padua@linke-liste-nuernberg.de

Nürnberg, 26.07.2021

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Adolf-Braun-Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

trotz der im letzten Jahr erfolgten umfangreichen Sanierung der Adolf-Braun-Str. hat sich an der problematischen verkehrlichen Situation im Bereich des Otto-Felix-Kanitz-Hauses keine Veränderung ergeben. Die sich von dort nach Süden erstreckende enge S-Kurve birgt nach wie vor ein hohes Unfallrisiko vor allem für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen. In Richtung Fuchsloch endet der Radfahrstreifen abrupt inmitten der S-Kurve, der Fußweg an der Einfahrt zum Haus der „Naturfreunde Nürnberg". Es ist zu erwarten, dass nach der Inbetriebnahme der Surferwelle das Verkehrsaufkommen an der Stelle weiter steigen und sich die Situation deshalb verschärfen wird.

Die LINKE LISTE stellt daher folgenden Antrag an den Verkehrsausschuss:

1. Die Stadt installiert ein mobiles, später ein stationäres Gerät zur Geschwindigkeitsüberwachung.
2. Sie richtet eine Fußgänger*innenbedarfsampel auf der Höhe Naturfreundehaus / Otto-Felix-Kanitz-Haus ein.
3. Sie appliziert, in Ergänzung zur Lichtsignalanlage, ähnlich wie an der Querung Fuchsloch Fahrbahnmarkierungen, um Autofahrer*innen auf querenden Verkehr hinzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Marion Padua
Stadträtin LINKE LISTE Nürnberg

Ausführlicher Sachverhalt

hier: Antrag der SPD vom 11.06.2021 und
Antrag Linke Liste vom 26.07.2021

Ausgangssituation:
Die Straßenplanung der Adolf-Braun-Straße zwischen der Muggenhofer Straße und dem Naturkundehaus, die am 12.04.2018 vom Verkehrsausschuss beschlossen und mittlerweile umgesetzt wurde, ist überwiegend für die Erschließung des ehemaligen VAG-Areals erstellt worden. Die Adolf-Braun-Straße ist eine Hauptverkehrsstraße. Sie hat damit die Funktion, Verkehr aufzunehmen und zu bündeln. Aufgrund der engen Kurve im Bereich des alten Ortskerns von Muggenhof wurde die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Um die Sicherheit für Radfahrende, die bergauf fahren, zu erhöhen, hat man sich zudem entschieden in Richtung Süden, einen Radstreifen zu markieren. In Richtung Norden, also bergab, endet der Radstreifen aufgrund der beengten Platzverhältnisse vor der Kurve.

Allgemeines:
Die Unfallsituation an der Adolf-Braun-Straße ist absolut unauffällig und in den letzten 11 Jahren bestand dort keine Unfallhäufungsstelle oder ein Unfallbrennpunkt. Bei dem Unfall dieses Jahr war der Autofahrer alkoholisiert. Daher kann dieser Vorfall nicht als Begründung für eine vorliegende gefährliche Situation herangezogen werden.

Geschwindigkeitskontrollen, die mehrfach pro Jahr durchgeführt werden, haben ergeben, dass die Beanstandungsquote niedrig und eher unterdurchschnittlich ist. Die Geschwindigkeitskontrollen werden weiterhin mehrmals im Jahr erfolgen.

Die Adolf-Braun-Straße ist gemäß Generalverkehrsplan der Stadt Nürnberg eine Hauptverkehrsstraße. Eine Sackgassenregelung würde dieser Funktion zuwiderlaufen. Auch ein Durchfahrtsvervot für LKWs kann aufgrund der Tatsache, dass hier kein Unfallschwerpunkt vorliegt nicht ausgewiesen werden.

Querungsbereich Höhe Naturkundehaus:
Der Forderung nach einem signalisierten Überweg kann an dieser Stelle nicht nachgegangen werden. Die für die Investitionen vorhandenen Mittel müssen dringend auf die Sanierung (Ersatz) bestehender Lichtsignalanlagen (LSA) konzentriert werden, weil durch die Abkündigung seitens des Herstellers an über 100 LSA im Stadtgebiet Nürnberg keine Ersatzteilbereitstellung mehr gewährleistet werden kann. Daher begrenzt sich die Auswahl zur Neuerrichtung von LSA besonders restriktiv auf Unfallproblempunkte.

Wegen der eingeschränkten Sichtbeziehungen in diesem Abschnitt zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern ist der Bau einer Fußgängerschutzinsel oder die Anlage eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) nicht vertretbar.

Aufgrund der fehlenden Gefahrenlage ist die Markierung von Warnsymbolen auf der Fahrbahn unzulässig. Die Situation an der genannten Kurve unterscheidet sich deutlich von der Querungsstelle am Pegnitztalradweg. Hier ist durch den Kfz- und Radverkehr in Nord-Süd-Richtung eine erhöhte Aufmerksamkeit auf dem hoch frequentierten querenden Radweg erforderlich.

Verbesserungen für Radfahrende und Zufußgehende entlang der Adolf-Braun-Straße:
Um die Situation für zu Fußgehende zu verbessern, besteht die Möglichkeit zwischen der Einfahrt zum Grundstück der Naturfreunde und der nördlich gelegenen Parkplatzeinfahrt einen Gehweg an der östlichen Straßenseite zu bauen und die Lücke im Gehwegangebot zu schließen. Damit kann an der bestehenden Insel, die ca. 100 m nördlich des Naturfreundehauses liegt, die Adolf-Braun-Straße überquert werden. Ein Queren im Kurvenbereich ist damit

nicht nötig und kann wegen der nicht ausreichenden Sichtbeziehungen nicht ermöglicht werden. Für die Umsetzung der Maßnahme muss allerdings ein detaillierter Straßenplan, mit einem Eingriff in die Böschung und evtl. dem Bau einer Stützwand ausgearbeitet und die Planung dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt werden.

Eine Verlängerung des Radstreifens Richtung Norden über den Kurvenbereich hinaus ist nur mit einem Eingriff in das Grundstück des anliegenden Naturkundehauses möglich. Nachdem im Bereich der S-Kurve Tempo 30 angeordnet ist, Radfahrende bergab fahren und diese in der Regel bei Tempo 30 keine Radstreifen oder Radwege erhalten, sondern mit dem Verkehr mitfließen, ist aus Sicht der Verwaltung ein Eingriff in das Grundstück nicht verhältnismäßig und damit nicht zu rechtfertigen.

Ein alternatives Angebot mit einer Wegeführung hinter dem Naturkundehaus muss geprüft werden. Aufgrund der Topographie und schwieriger Geländeformationen muss die Möglichkeit mittels einer Planung im Detail begutachtet werden. Ein Zeitplan für die Maßnahme kann aktuell noch nicht aufgestellt werden, da sehr viele weitere Projekte anstehen.

Fazit:
Die Verwaltung erstellt einen Straßenplan für die Errichtung eines Gehweges auf der Ostseite der Adolf-Braun-Straße zwischen dem Naturkundehaus und der bestehenden Fußgängerschutzinsel in Höhe der Ausfahrt Klärwerk und legt diesen dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vor. Damit besteht auch für Zufußgehende, die Richtung Wiesengrund unterwegs sind und zum Naturkundehaus möchten ein sicheres Angebot. Das zu erwartende höhere Aufkommen Zufußgehender im Zusammenhang mit der Eröffnung der Surferwelle kann damit abgewickelt werden.

Die Verlängerung des Radstreifens Richtung Norden ist nicht umsetzbar. Eine Alternativplanung für die Wegeführung hinter dem Naturkundehaus wird so bald wie möglich geprüft. Über das Ergebnis wird dem Verkehrsausschuss berichtet, sobald der Vorgang abgeschlossen ist.

Berichtsvorlage
Vpl/080/2021

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss		öffentlich	Bericht

Betreff:

Behindertenparkplätze
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.10.2021

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt
Karte Behindertenparkplätze Sebalder Altstadt
Antrag Freie Wähler vom 03.10.2021
Antrag_Behindertenparkplätze_CSU

Bericht:

Die Stadtratsfraktion CSU beantragt einen Bericht über die Entwicklung der Behindertenparkplätze im Stadtgebiet und die Handhabung in der Altstadt bei Ausdehnung der Fußgängerzonen im Bereich Königstraße, Färberstraße/ Brunnengasse und Burgstraße

Die Freien Wähler beantragen einen Bericht, in dem über den für "Behinderte oder eingeschränkte Personen" zur Verfügung stehenden Parkraum berichtet wird und die Frage behandelt wird, ob die "vorhandenen Parkflächen (Kurzzeitparkzonen und Behindertenparkplätze) ausreichend sind, proportional zur Menge der behinderten bzw. bewegungseingeschränkten Nürnberger".

„Behinderte“ im Sinne dieser Vorlage sind allein Menschen, die wegen besonderer Einschränkungen einen entsprechenden Ausweis der Straßenverkehrsbehörde erhalten haben.

Nutzungsberechtigt sind damit schwerbehinderten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die einen blauen Parkausweis für Schwerbehinderte, ausgestellt von der Straßenverkehrsbehörde haben. Orangefarbene Ausweise gewähren Parkerleichterungen, jedoch nicht die Nutzung von gekennzeichneten Parkplätzen für Schwerbehinderte. Die "Bayern-Ausweis"-Regelung ist 2019 ausgelaufen, diese Gruppe der Schwerbehinderten erhält seit 2019 blaue Parkausweise, die zur Nutzung von Schwerbehindertenparkplätzen berechtigen.

Zahlen zu den von der Stadt Nürnberg ausgegebenen Parkerleichterungen

Jahr	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Parkerleichterungen	1131	1068	749	715
davon				
blau	851	994	720	688
orange	68	44	29	27
Bayern	212	30	-	-

In der Altstadt bestehen 76 allgemeine Behindertenparkplätze im öffentlichen Straßenraum (Stand 14.12.2021), damit kommt in der Altstadt auf je 10 Berechtigte etwa ein Stellplatz. Der individuelle Auslastungsgrad dieser Stellplätze ist sehr unterschiedlich, zu ebdenken ist dabei jedoch, dass Personen, die auf derartige Stellplätze angewiesen sind, in der Regel keine

sinnvollen Alternativen haben. Eine vermeintlich großzügige Ausstattung mit solchen Plätzen dient damit der Möglichkeit zu Teilhabe, keinesfalls dem persönlichen Komfort. Insofern sind Hinweise zur Überbelegung einzelner Standorte stets berechtigter Anlas zur Nachjustierung.

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:

Behindertenparkplätze dienen Betroffenen als Erleichterung zum Parken im öffentlichen Raum und ermöglichen damit etwas mehr Teilhabe am öffentlichen Leben.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Parken für Behinderte Menschen in der Altstadt
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.10.2021
Antrag Freie Wähler (Rathausgruppe Nürnberg) vom 03.10.2021

Ausführlicher Sachverhalt:

Die Stadtratsfraktion CSU begehrt einen Bericht über die Entwicklung der Behindertenparkplätze im Stadtgebiet und die Handhabung in der Altstadt bei Ausdehnung der Fußgängerzonen im Bereich Königstraße, Färberstraße/ Brunnengasse und Burgstraße.

Die Freien Wähler begehren einen Bericht, in dem über den für "Behinderte oder eingeschränkte Personen" zur Verfügung stehenden Parkraum berichtet wird und die Frage behandelt wird, ob die "vorhandenen Parkflächen (Kurzzeitparkzonen und Behindertenparkplätze) ausreichend sind, proportional zur Menge der behinderten bzw. bewegungseingeschränkten Nürnberger".

Parkplätze für schwerbehinderte Personen
In der Altstadt bestehen 76 allgemeine Behindertenparkplätze im öffentlichen Straßenraum (Stand 14.12.2021). Die Anzahl der allgemeinen Behindertenparkplätze ist im Lauf der Jahre geringfügig gestiegen, die Anzahl der Berechtigten ist dabei gesunken. Zuletzt wurden im Rahmen der Neuordnung der Parkraumverteilung in der Lorenzer Altstadt in der Färberstraße, Am Gräslein und Kolpinggasse zeitlich eingeschränkt geltende Behindertenparkplätze in rund um die Uhr reservierte Behindertenparkplätze umgewandelt, um schwerbehinderten Menschen Erleichterungen bei der Suche nach einem Parkplatz zu verschaffen. In früheren Jahren wurden während des Christkindlesmarktes am Obstmarkt und in der Winklerstraße zusätzliche Behindertenparkplätze eingerichtet, diese Möglichkeit entfällt jedoch mit der Neuordnung des Parkraums in Zukunft. Am neu gestelteten Obstmarkt sind jedoch dauerhaft Behindertenparkplätze vorgesehen.

Die durch die im Sommer 2021 eingerichtete "summer street" in der Adlerstraße verdrängten drei Behindertenparkplätze wurden temporär zum Josephsplatz verlegt. Diese temporäre Verlegung hat bei einigen Betroffenen für Irritationen gesorgt, mit dem Ende des Projekts wird der Vorzustand wiederhergestellt. Ebenfalls können baustellenbedingt Parkplätze zeitweise nicht nutzbar oder an andere Stelle verlegt sein; dies lässt oftmals nicht vermeiden.

Durch die Erweiterung der Fußgängerzonen im Bereich Lorenzer Altstadt (Königstraße und Umfeld, Färberstraße/ Brunnengasse) und Sebalder Altstadt (Burgstraße/ Bergstraße), die im Frühjahr 2022 vollzogen wird, werden die jeweils in den künftigen Fußgängerzonen gelegenen Behindertenparkplätze aufgegeben und durch Ausweisungen im Umfeld kompensiert. Die drei in der Königstraße gelegenen Behindertenparkplätze werden durch Neueinrichtung in der Vorderen und Hinteren Sterngasse und An der Sparkasse ersetzt. Die drei im Umfeld der Brunnengasse bzw. Färberstraße gelegenen Plätze werden in die Dr.-Kurt-Schumacher-Straße, die Frauengasse und den Josephsplatz verlegt. Die drei in der Burgstraße gelegenen Behindertenparkplätze werden jeweils in die Stöpselgasse, in die Burgstraße nördlich der Oberen Krämersgasse und ins Halbwachsengäßchen verlegt.

Die beiliegende Kartendarstellung zeigt die Verteilung der allgemeinen Behindertenparkplätze in der Altstadt. Auf der Homepage des Verkehrsplanungsamtes unter www.verkehrsplanung.nuernberg.de findet sich eine Liste der allgemeinen Behindertenparkplätze im Stadtgebiet Nürnberg, die stetig aktuell gehalten wird. An einer digitalen Kartendarstellung wird noch gearbeitet.

Die Ersatzstandorte liegen stets nahe von Zielen, die erfahrungsgemäß häufig aufgesucht werden. Bei der Lage wird versucht, topographische Schwierigkeiten soweit wie möglich zu vermeiden (Steigungen, Gefälle, Großgranitpflaster, unebene Flächen), gänzlich vermeiden lässt sich jeder qualitative Nachteil jedoch gerade im Burgviertel nicht.

Eine proportionale Veränderung der Zahl der allgemeinen Behindertenparkplätze anhand der Zahl der "behinderten bzw. bewegungseingeschränkten Nürnberger" ist weder möglich noch hilfreich, da die „Privilegierung“ sich nur an einen engen Personenkreis richtet. Dieser nahm an Anzahl von 2018 (850) auf 2020 (688) deutlich ab. Insgesamt leben in Nürnberg etwa 30.000 Menschen mit Einschränkungen jedweder Art. Diese sind aber aus gesetzgeberischer Sicht nicht so tiefgreifend, dass daraus Sonderrechte im öffentlichen Raum zu generieren werden. Eine Ausweitung von Behindertenstellplätzen würde diesen Menschen mangels Privilegierung nichts nutzen.

Berechtigter Personenkreis für Parkerleichterungen

Schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sind nach § 146 Abs. 3 Sozialgesetzbuch (SGB) IX Personen mit einer erheblichen mobilitätsbezogenen Teilhabebeeinträchtigung, die einem Grad der Behinderung von mindestens 80 entspricht. Sie liegt vor, wenn sich die schwerbehinderten Menschen wegen der Schwere ihrer Beeinträchtigung dauernd nur mit fremder Hilfe oder mit großer Anstrengung außerhalb ihres Kraftfahrzeugs bewegen können. Hierzu zählen insbesondere schwerbehinderte Menschen, die aufgrund der Beeinträchtigung der Gehfähigkeit und Fortbewegung – dauerhaft auch für sehr kurze Entfernungen – aus medizinischer Notwendigkeit auf die Verwendung eines Rollstuhls angewiesen sind.

Auch verschiedenste andere Gesundheitsstörungen (insbesondere Störungen bewegungsbezogener, neuromuskulärer oder mentaler Funktionen, Störungen des kardiovaskulären oder Atmungssystems) können die Gehfähigkeit erheblich beeinträchtigen. Diese sind als außergewöhnliche Gehbehinderung anzusehen, wenn nach versorgungsärztlicher Feststellung die Auswirkung der Gesundheitsstörungen sowie deren Kombination auf die Gehfähigkeit dauerhaft so schwer ist, dass sie der unter Satz 1 genannten Beeinträchtigung gleichkommt.

Die Nutzung eines Rollstuhls ist dabei nicht zwangsläufig notwendig. Auch wenn eine der folgenden Konstellationen einschlägig und ein Merkzeichen "G" und "B" zuerkannt ist, kann ein Parkausweis erteilt werden:

- Funktionsstörungen an den unteren Gliedmaßen (und der Lendenwirbelsäule, soweit sich diese auf das Gehvermögen auswirken)
- Funktionsstörungen an den unteren Gliedmaßen (und der Lendenwirbelsäule, soweit sich diese auf das Gehvermögen auswirken) und gleichzeitig für eine Funktionsstörung des Herzens oder der Atemorgane

Mit dem blauen Parkausweis darf wie folgt geparkt werden:

- im eingeschränkten Haltverbot (Zeichen 286, 290.1 StVO) bis zu drei Stunden,
- im Zonenhaltverbot (Zeichen 290.1 StVO), in dem durch Zusatzschild das Parken zugelassen ist, über die zugelassene Parkdauer hinaus,
- dort, wo durch Zeichen "Parkplatz" (Zeichen 314 StVO), “Parkraumbewirtschaftungszone“ (Zeichen 314.1 StVO) oder "Parken auf Gehwegen" (Zeichen 315 StVO) mit Zusatzzeichen eine Begrenzung der Parkzeit angeordnet ist, über die zugelassene Zeit hinaus,

- in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 StVO), in denen das Be- und Entladen für bestimmte Zeiten freigegeben ist, während der Ladezeit,
- an Parkscheinautomaten zu parken, ohne Gebühr und zeitliche Begrenzung,
- auf Parkplätzen für Bewohner bis zu 3 Stunden,
- in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 StVO) außerhalb der gekennzeichneten Flächen zu parken, ohne den durchgehenden Verkehr zu behindern.

Andere Behinderungen
Neben dem blauen, europa-einheitlichen Parkausweis für schwer gehbehinderte und blinde Personen sieht das Straßenverkehrsrecht seit 2009 noch einen orangen Parkausweis für Personen mit bestimmten Behinderungen vor. Diese Parkausweise können Personen erhalten, die an Darmerkrankungen leiden:

- Schwerbehinderte Menschen, die an Morbus Crohn oder Colitis ulcerosa erkrankt sind, wenn hierfür ein GdB von wenigstens 60 vorliegt,
- Schwerbehinderte Menschen mit künstlichem Darmausgang und zugleich künstlicher Harnableitung, wenn hierfür ein GdB von wenigstens 70 vorliegt

In dieser Gruppe erhalten die Betroffenen nach der bundesrechtlichen Neuregelung ebenfalls die Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO zur Bewilligung von Parkerleichterungen für besondere Gruppen schwerbehinderter Menschen“, damit ist aber kein Benutzungsrecht der Behindertenparkplätze verbunden. Vergleichbare Sonderrechte gelten für Personen ohne Hände oder Arme.

Mit dem orangen Parkausweis darf wie folgt geparkt werden, sofern in zumutbarer Entfernung keine andere Parkmöglichkeit besteht:
- im eingeschränkten Haltverbot (Zeichen 286, 290.1 StVO) bis zu drei Stunden,
- im Zonenhaltverbot (Zeichen 290.1 StVO), in dem durch Zusatzschild das Parken zugelassen ist, die zugelassene Parkdauer zu überschreiten,
- dort, wo durch Zeichen "Parkplatz" (Zeichen 314 StVO), “Parkraumbewirtschaftungszone“ (Zeichen 314.1 StVO) oder "Parken auf Gehwegen" (Zeichen 315 StVO) mit Zusatzzeichen eine Begrenzung der Parkzeit angeordnet ist, über die zugelassene Zeit hinaus,
- in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 StVO), in denen das Be- und Entladen für bestimmte Zeiten freigegeben ist, während der Ladezeit,
- an Parkuhren und Parkscheinautomaten zu parken, ohne Gebühr und zeitliche Begrenzung,
- auf Parkplätzen für Bewohner bis zu 3 Stunden,
- in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 StVO) außerhalb der gekennzeichneten Flächen zu parken, ohne den durchgehenden Verkehr zu behindern,
- Die höchstzulässige Parkdauer beträgt 24 Stunden.

Hinweis: Voraussetzung, um Sonderrechte im Straßenverkehr wahrnehmen zu können, ist immer ein Parkausweis, der von der Straßenverkehrsbehörde ausgegeben wurde. Der Schwerbehindertenausweis des Zentrums Bayern für Familie und Soziales (ZBFS, früher: Versorgungsamt) alleine berechtigt nicht dazu, Sonderrechte im Straßenverkehr wahrzunehmen.

Nutzung der Parkplätze
Allgemeine Behindertenparkplätze im öffentlichen Straßenraum dürfen von allen Inhaberinnen und Inhabern eines blauen, europa-einheitlichen Parkausweises genutzt werden.
Erfahrungsgemäß werden die Behindertenparkplätze auch sehr oft von schwerbehinderten Besucherinnen und Besuchern genutzt, denen die Nutzung der in Nürnberg gut barrierearm nutzbaren öffentlichen Verkehrsmittel nicht so geläufig oder zu umständlich ist.

Für schwerbehinderte Bewohnerinnen und Bewohner besteht zudem die Möglichkeit, einen personenbezogenen Schwerbehindertenparkplatz im öffentlichen Straßenraum zu erhalten, wenn sie über keinen oder keinen für sie geeigneten privaten Stellplatz verfügen. Momentan

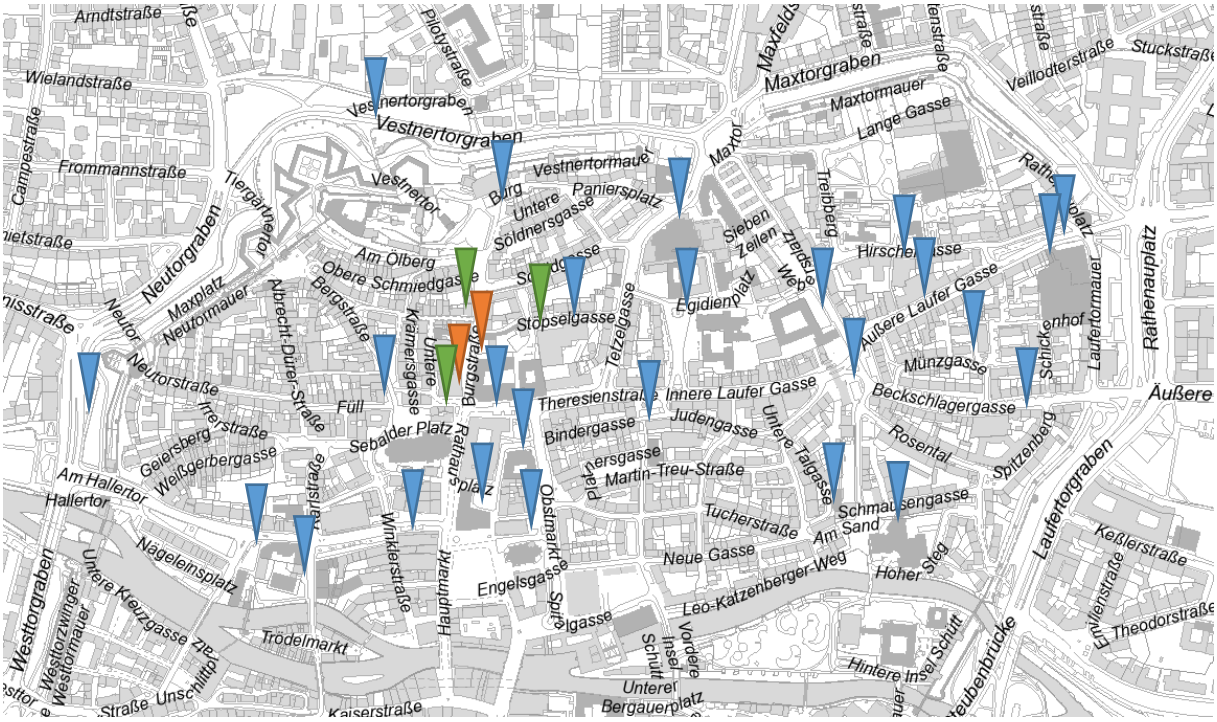
bestehen in der Altstadt drei solche Parkplätze, die für einen nummerierten Parkausweis reserviert sind. Anträge auf solche Parkplätze können bei der Verkehrsbehörde im Verkehrsplanungsamt gestellt werden.

Fazit

Die Straßenverkehrsordnung hält ein auf die jeweilige Schwere von Beeinträchtigungen angepasstes Spektrum an Nachteilsausgleichen bereit, die es Betroffenen in gewissem Umfang ermöglicht, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen oder Termine bei Ärzten oder Behörden wahrzunehmen, wenn sie auf die Nutzung ihres Kraftfahrzeugs nicht verzichten können. Die Neuordnung des ruhenden und fließenden Verkehrs in Nürnbergs Altstadt hat keine Nachteile für diese Personen. Die städtischen Dienststellen versuchen im Rahmen der ihnen gebotenen Möglichkeiten stets bestmöglich, den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen entgegen zu kommen, wenn sie einen Präsenztermin in der Altstadt wahrnehmen müssen oder die vielfältigen Angebote nutzen wollen.

Karte Behindertenparkplätze in der Altstadt

Sebalder Altstadt



Lorenzer Altstadt

Legende: bestehend ab Frühjahr 2022: entfällt neu

Hinweis: Die Anzahl der Pfeile gibt nicht die Anzahl der Behindertenparkplätze wieder, an einzelnen Standorten können sich auch mehrere Behindertenparkplätze befinden.

aufgestellt: 10.12.2021
Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt/ Stab Verkehrsrecht
Kartengrundlage: © Stadt Nürnberg; Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

VpL Nr.
14. OKT. 2021
D E U R

Anhörung + Rückmelde

BAUREFERAT
– 8 OKT. 2021 Nr. A132/21

Mdl, Bericht

Ö 9

Rathausgruppe Nürnberg

FREIE WÄHLER
NÜRNBERG

Herrn
Oberbürgermeister König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
05. OKT. 2021
Nr. .....
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Kopie: RgV/SHA-BRN

03.10.2021

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister König!

Antrag: Parken für behinderte Menschen in der Innenstadt

Es werden immer mehr Zufahrtswege in den Innenstadtbereich in Fußgängerzonen umgewandelt, immer mehr Parkflächen verschwinden zugunsten von Fahrradständern oder Plätzen für Außengastronomie der Bars, Restaurants oder Cafés.

Es herrscht immer mehr Mangel an Parkraum für behinderte oder bewegungseingeschränkte Menschen.

In oder an einigen der gesperrten Zufahrten in die Innenstadt befinden sich Arztpraxen, deren Erreichbarkeit für Patientinnen und Patienten sichergestellt werden muss.

Auch behinderte Menschen oder Menschen mit körperlichen Einschränkungen, die noch keinen Behindertenausweis bekommen (ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger oder MS Patientinnen und Patienten im Anfangsstadium der Krankheit, Menschen mit cardiologischen oder pulmonalen Beschwerden) benötigen eine Möglichkeit, zumindest für kurze Zeit parken zu können, um Arztbesuche erledigen zu können oder schwere Einkäufe abzuholen und am Leben in der Innenstadt teilnehmen zu können.

Vor diesem Hintergrund stellen wir folgenden

ANTRAG:

1. Die Verwaltung möge prüfen, wie viel Parkraum im innerstädtischen Bereich für Behinderte oder eingeschränkte Personen zur Verfügung steht (Behindertenparkplätze).
2. Die Verwaltung möge prüfen, ob die vorhandenen Parkflächen (Kurzzeitparkzonen und Behindertenparkplätze) ausreichend sind, proportional zur Menge der behinderten bzw. bewegungseingeschränkten Nürnbergern. Dazu zählen auch Personen mit cardiologischen oder pulmonalen Beschwerden oder sonstigen körperlichen Einschränkungen, welche nicht automatisch über

FREIE WÄHLER im Nürnberger Rat, Postfach, Fünferplatz 2, 90403 Nürnberg info@fw-nuernberg.de
Dipl. Betriebswirt FH Jürgen H. Dörfler, Stadtrat + Sprecher, jd@fw-nuernberg.de, www.fw-nuernberg.de
Apotheker Alexander Damm, Stadtrat, Pharmazierat, ad@fw-nuernberg.de, www.freiewaehler.eu

über einen Behindertenausweis verfügen und nicht in der Lage sind, ein oftmals enges und vielleicht unsicher wirkendes Parkhaus zu nutzen.

3. Die Verwaltung möge bereits bei der Ausweisung neuer Fußgängerzonen oder Zufahrtsbeschränkungen in die Innenstadt die Schlüssel zur Berechnung notwendiger Behindertenparkplätze, entsprechend einer älter werdenden Gesellschaft, korrigieren und höher ansetzen und gleichzeitig auch eine feste Zahl von Kurzzeitparkplätzen (z.B. max. 2 Stunden für Arztbesuche/Einkäufe o.Ä.) für Anwohnerberechtigung ausschließen. Ansonsten hätten die im Antrag beschriebenen Personengruppen mit körperlichen Einschränkungen, aber ohne Behinderten-Parkberechtigung wenig Chance auf einen fußläufig für sie vertretbaren Parkplatz. Dabei muss Berücksichtigung finden, dass ein Behindertenausweis nicht automatisch ein Behinderten-Parkausweis ist.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Damm

FREIE WÄHLER im Nürnberger Rat, Postfach, Fünferplatz 2, 90403 Nürnberg info@fw-nuernberg.de
Dipl. Betriebswirt FH Jürgen H. Dörfler, Stadtrat + Sprecher, jd@fw-nuernberg.de, www.fw-nuernberg.de
Apotheker Alexander Damm, Stadtrat, Pharmazierat, ad@fw-nuernberg.de, www.freiewaehler.eu

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

AfV

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
19. OKT. 2021
/.....Nr. .....

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

Kopie: Ref. V/SHA, 3. BM

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

18.10.2021
Heinemann

Behindertenparkplätze in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Parkplätze für behinderte Menschen sind wichtige Voraussetzung für die Teilhabe dieser Bevölkerungsgruppe. Insbesondere in der Innenstadt mit ihrem ohnehin eingeschränkten Angebot an öffentlichen Parkplätzen ist eine hohe Dichte an Behindertenparkplätzen notwendig. Parkhäuser sind bauartbedingt und durch ihre Schranken meistens nicht barrierefrei.

Der Nürnberger Behindertenrat hat in seiner letzten Sitzung das augenscheinliche Verschwinden von immer mehr Behindertenparkplätzen im öffentlichen Raum diskutiert. Zudem ist der Eindruck entstanden, neu geschaffene Behindertenparkplätze werden mit geringeren Abmessungen markiert als dies früher der Fall war.

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

Antrag:

Die Verwaltung stellt dar, wie sich Zahl der Behindertenparkplätze in den letzten 5 Jahren entwickelt hat.

In Zusammenarbeit mit dem Behindertenrat wird für die Innenstadt ein neuer Plan für diese Sonderparkplätze erstellt. Dabei werden sowohl die vorhandenen Parkplätze überprüft als auch noch nicht umgesetzte aber bereits beschlossene Planungen (z.B. für die Königstr.) berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

A21101400 Behindertenparkplätze.docx