

# Sitzungsunterlagen

Sitzung des Werkausschusses  
Servicebetrieb Öffentlicher Raum  
(SÖR)

09.03.2022

# TAGESORDNUNG

---

## Sitzung

Sitzung des Werkausschusses Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)

---



## Sitzungszeit

Mittwoch, 09.03.2022, 09:00 Uhr

---

## Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

---

## TAGESORDNUNG

### Öffentliche Sitzung

- 1. Nürnberg Nord - Fahrradstraße Maxtorgraben bis Nordring**  
**hier: Direkter Objektplan**

Vogel, Christian

Beschluss  
SÖR/014/2022
  
- 2. BW 1.140 Brücke Günthersbühler Straße über ehemalige Ringbahn - Rückbau**  
**hier: Direkter Objektplan - Genehmigung des Vorhabens**

Vogel, Christian

Beschluss  
SÖR/011/2022
  
- 3. Neubau Skateanlage Münchener Straße - Genehmigung Nachtragsobjektplan**

Vogel, Christian

Beschluss  
SÖR/004/2022
  
- 4. Bau einer Verkehrsinsel als Querungshilfe für Fußgänger in der Höfner Straße**  
**Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 20.02.2020 und**  
**Antrag der Stadtratsfraktion CSU vom 08.03.2021**

Vogel, Christian

Beschluss  
SÖR/013/2022
  
- 5. Sanierung Cramer-Klett-Park**  
**hier: Genehmigung des Nachtragsobjektplans**

Vogel, Christian

Beschluss  
SÖR/016/2022
  
- 6.**

Beschluss  
SÖR/037/2021

**Neue Anforderungen an den kommunalen Winterdienst  
sowie  
Antrag der FDP-Stadtratsfraktion vom 06.02.2021**

Vogel, Christian

- 7. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 02.02.2022,  
öffentlicher Teil**

---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)</b>	09.03.2022	öffentlich	Beschluss

---

**Betreff:**

**Nürnberg Nord - Fahrradstraße Maxtorgraben bis Nordring  
hier: Direkter Objektplan**

**Anlagen:**

Entscheidungsvorlage  
Übersichtsplan

---

**Sachverhalt (kurz):**

Beratungsfolge Ferienausschuss vom 22.04.2020 und AfS vom 10.06.2021.

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 wird dort über Fahrradstraßen geführt und priorisiert. 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 Kopfsteinpflaster teilweise entfernt, Bäume gepflanzt und in Kreuzungsbereichen durch Beschilderung und Rotmarkierung Vorrang für den Radverkehr geschaffen. Die Fahrradstraßen sollen unter Berücksichtigung der hohen Förderanforderungen ausschließlich für den Anlieger-Kfz-Verkehr freigegeben werden, um den Radverkehr möglichst weitreichend zu priorisieren. Dies ist aufgrund des geringen Durchgangsverkehrsanteils verkehrlich und straßenverkehrsrechtlich möglich.

Der Quartiersplatz Kleinreuther Weg ist ein ausschließlich den Fußgängern und Radfahrern vorbehaltener und von ihnen frequenter Platz, der Treffpunkt ist und Aufenthaltsfunktion hat. Er entstand als Verkehrsberuhigungsmaßnahme in den 80iger Jahren, Straßen wurden abgehängt und 12 Plantanen gepflanzt. Die Oberflächenbefestigung blieb erhalten.

Der Platz ist baulich in einem schlechten Zustand. Das Wurzelwerk der Bäume hat zu Hebungen und Aufbrüchen in den verschiedenen Belägen geführt, die zusammen mit Bordsteinkanten Hindernisse in der Begehrbarkeit des Platzes darstellen und auch für Radfahrer schlecht zu passieren sind.

Die Planung sieht einen niveaugleichen, barrierefreien Ausbau vor: Entfernen der Bordsteine und Einbau eines einheitlichen, hochwertigen Granit-Pflasters mit gesägter Oberfläche für einen gute Begeh- und Befahrbarkeit, unter besonderer Berücksichtigung des wertvollen Baumbestands.

Ziel der Maßnahme sind die Aufwertung des Quartiersplatzes, Steigerung der Aufenthaltsqualität für Anwohner und Passanten, Erhalt und Sicherung der Aufenthaltsqualität für Anwohner und Passanten, Erhalt und Sicherung der Bäume durch nachhaltige Verbesserung der Standortbedingungen und Führung des Radverkehrs über den Platz integriert in die Platzgestaltung.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	3.986.000 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	26.024 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	3.986.000 €	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:  
Finanzierung ist mit Ref. II/Stk abgestimmt.

**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:

Wurde im Rahmen der Planung behandelt.

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

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

**Beschlussvorschlag:**

Der Werkausschuss SÖR beschließt den Direkten Objektplan für die im Betreff genannte Maßnahme in Höhe von 3.986.000 €.

# **Objektplan für die Straßenbaumaßnahme Nürnberg Nord – Fahrradstraße Maxtorgraben bis Nordring**

Kurztext: Fahrradstraße Maxtorgraben bis Nordring

## **Erläuterungsbericht**

### **1. Umfang der Maßnahme**

Der vorliegende Objektplan umfasst den Umbau der Friedrichstraße, Schweppermannstraße, Pilotystraße, Kleinreuther Weg als durchgängige Fahrradstraße und die Umgestaltung des Quartiersplatzes Kleinreuther Weg.

Die Planung sieht im Einzelnen folgende Maßnahmen vor:

- Vollausbau der Friedrichstraße zwischen Pirckheimerstraße und Schweppermannstraße
- Umgestaltung der Kreuzungsbereiche der gesamten Strecke vom Maxtorgraben bis zum Nordring
- Umgestaltung der Quartiersplatzes Kleinreuther Weg
- Bau einer LSA Kreuzung Friedrichstraße/Pirckheimerstraße
- Bau einer Querungshilfe über die Friedrichstraße an der Kreuzung zur Rollnerstraße

### **2. Begründung**

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen in der Metropolregion projektierte Trasse zwischen Nürnberg und Erlangen wurde weiter beplant und soll als Fahrradstraße zwischen dem Maxtorgraben und dem Nordring verlaufen. Mit der Umgestaltung zur Fahrradstraße wird dem Radverkehr gerade in diesen Straßenzügen ein besonderes Augenmerk gewidmet und Vorrang gegenüber dem Autoverkehr gewährt.

Grundsätzlich handelt es sich um Straßen im Wohngebiet mit Tempo 30, deren Belag wechselnd aus historischem Kopfsteinpflaster und Asphaltbelag besteht. Die derzeit vorhandene Infrastruktur stellt sich vor allem in den Kreuzungsbereichen mit historischem Kopfsteinpflaster als besonders unkomfortabel und teilweise sogar gefährdend für Radfahrende dar, da hier mit einer erhöhten Sturzgefahr gerechnet werden muss. Daher wird der vorhandene Kopfsteinbelag größtenteils durch Asphaltbelag ersetzt, insbesondere in den Kreuzungsbereichen. Lediglich im nördlichen Teilbereich der Friedrichstraße, im Abschnitt zwischen Meuschelstraße und Schweppermannstraße wird das vorhandene Kopfsteinpflaster durch gut mit dem Rad befahrbares gesägtes Granitpflaster ersetzt, um



Parkstreifen:	16 cm	Granitgroßsteinpflaster
	4 cm	Werk trockenmörtel
	8 cm	Tragschicht aus wasserdurchlässigem Asphalt PA 22 T WDA
	15 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>30 cm</u>	Frostschuttschicht (gebr. Korn) 0/45
	73 cm	

Gehweg:	6,5 cm	Betonrauplatten
	4 cm	Zementmörtelband
	15 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>12 cm</u>	Frostschuttschicht (gebr. Korn) 0/32
	37,5 cm	

## 6. Baukosten

Die Baukosten betragen lt. den beiliegenden Kostenanschlägen insgesamt ca. 3.986.000 EUR.

Die Kosten teilen sich auf in

- Straßenbau einschl. Beleuchtung und Signalanlagen	3.494.000 EUR
- Straßenbegleitgrün	492.000 EUR

Die Kosten für den Straßenbau wurden aufgrund des Preisspeichers vom 03/2021 ermittelt. Ein Teuerungszuschlag wurde nicht in Ansatz gebracht.

## 7. Bauzeit

Die Maßnahme soll - vorbehaltlich der Genehmigung und der Mittelbereitstellung - im Zeitraum 01.05.2022 bis 01.05.2023 ausgeführt werden.

## 8. Bauleitplanung und Eigentumsverhältnisse

Dem Straßenumbau liegen die Straßenpläne Vpl. 2.2305.2.1a bis e vom 28.09.2021 und der Gestaltungsplan Stpl. Stpl/4GS-1/02/2020 vom 31.05.2021 zugrunde.

Die genannten Vpl Pläne wurden vom Ferienausschuss am 22.04.2020 und der genannte Stpl Plan vom Stadtplanungsausschuss am 10.06.2021 beschlossen.

Die für den Straßenbau erforderlichen Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Nürnberg und liegen frei.

## 9. Finanzierung und Mittelbedarf

Zuschussmaßnahme:  ja  nein

Die Finanzierung der Maßnahme ist - vorbehaltlich der Mittelfreigabe durch Ref. II / Stk - wie folgt vorgesehen:

	HJ 2022	HJ 2023
MIP-Nr. E5410116600U „Nürnberg Nordstadt, Fahrradstraße Maxtorgraben – Nordring“ und MIP-Nr. E5410118100U „Platzgestaltung Kleinreuther Weg“	2.270.000 EUR  918.800 EUR	567.500 EUR  229.700 EUR

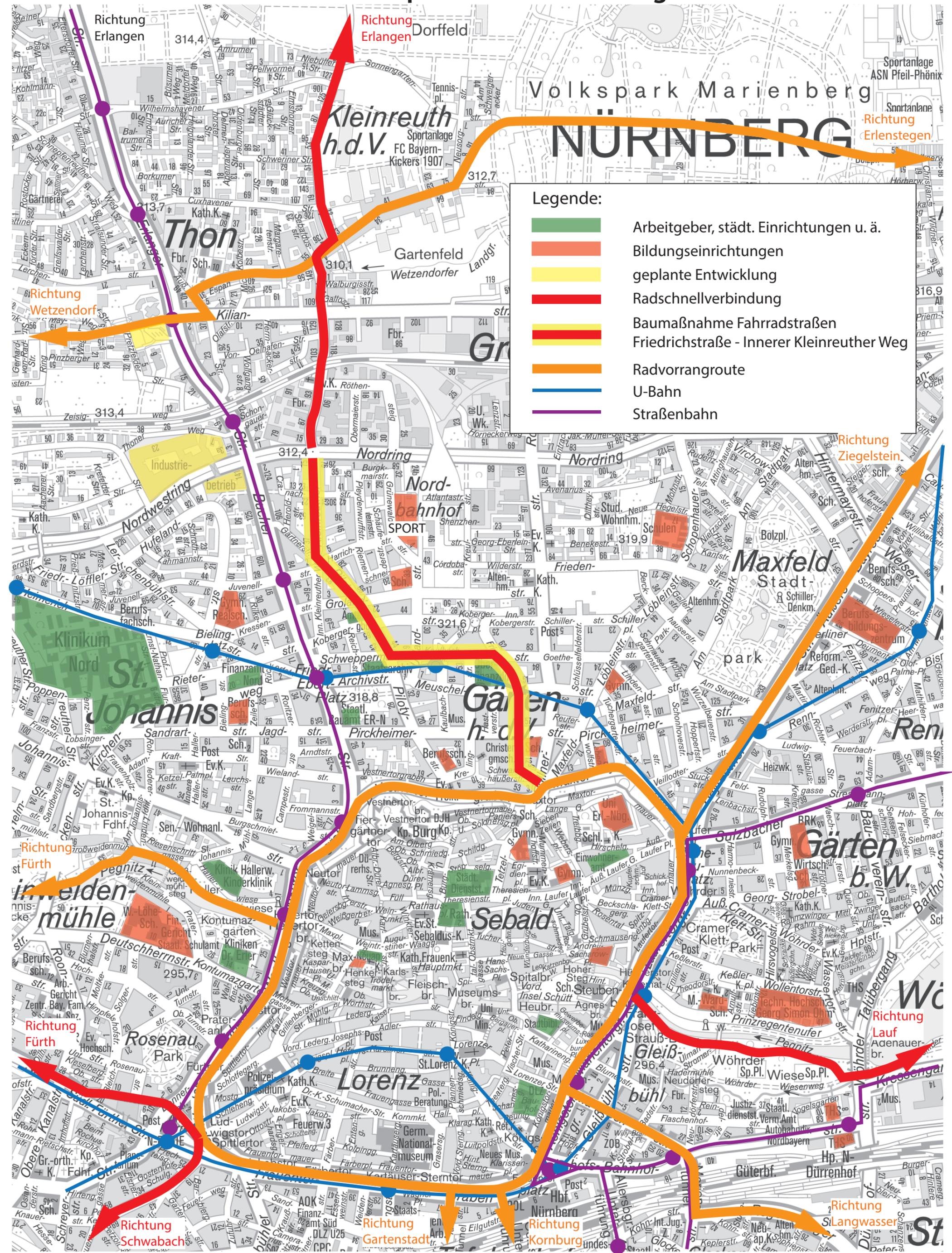
## 10. Folgelasten

Durch die Maßnahme erhöhen sich die Folgelasten pro Jahr für

- den Straßenunterhalt um	unverändert	EUR
- die Straßenentwässerung um	unverändert	EUR
- die Reinigung der Regeneinläufe um	unverändert	EUR
- Straßenbeleuchtung um	36,90	EUR
- Lichtsignalanlagen um	2.600,00	EUR
- Straßenbegleitgrün um	23.387,95	EUR
	<hr/>	
insgesamt um	26.024,85	EUR

Nürnberg, 27.01.2022  
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg  
Planung und Bau Straße  
SÖR/1-S/1  
i.A.

# Übersichtsplan für Förderantrag



V/Npl/Regist./Generalplanung\_Verkehr/Radverkehr/Radschnellwege/RSV\_Nürnberg\_Erlangen  
 Stz\_2105\_Übersichtsplan für Förderantrag  
 Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung



---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)</b>	09.03.2022	öffentlich	Beschluss

---

**Betreff:**

**BW 1.140 Brücke Günthersbühler Straße über ehemalige Ringbahn - Rückbau  
hier: Direkter Objektplan - Genehmigung des Vorhabens**

**Anlagen:**

Objektplan  
Lageplan

---

**Sachverhalt (kurz):**

Die Günthersbühler Straße liegt im Nürnberger Stadtteil Erlenstegen und führt von der B14 (Erlenstegenstraße) Richtung Norden bis zum Schießhaus, wo sie endet. Die Brücke in der Günthersbühler Straße (BW 1.140) diente ursprünglich der Überführung der Günthersbühler Straße über die Bahntrasse der Ringbahn, die inzwischen stillgelegt wurde. Aufgrund der stetigen Verschlechterung der Bausubstanz soll die Brücke ersatzlos rückgebaut und die Straßengradiente in diesem Bereich angepasst werden.

Nach Durchführung einer objektbezogenen Schadensanalyse (OSA) wurde eine stetige Verschlechterung der Bausubstanz festgestellt und die Befahrbarkeit der Brücke wurde aufgrund des Schadensbildes eingeschränkt. Vor dem Hintergrund der hohen Instandsetzungskosten der bestehenden Brücke, verbunden mit dem Entfall ihrer ursprünglichen Funktion als Überführung der Eisenbahntrasse, plant der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg den Rückbau der Brücke und eine Straßenwiederherstellung, über welche die Anbindung des Schießhauses Erlenstegen weiterhin sichergestellt werden kann. Hierfür soll ein Dammbauwerk errichtet werden, welches den vorhandenen Einschnitt für die Bahntrasse überbrückt. Aufgrund einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung im Kreuzungsrecht erfolgt keine Kostenbeteiligung der Deutschen Bahn an der Maßnahme.

Der Projekt Freeze für die Maßnahme wurde in der Sitzung des Ältestenrats und Finanzausschusses am 27.10.2021 bestätigt. Das Projekt ist somit im MIP 2022 – 2025 (vorbehaltlich der Haushaltsgenehmigung durch die Regierung von Mittelfranken) berücksichtigt.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	2.850.000 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	2.850.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

- Ja

- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf unterschiedliche Personengruppen.

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

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)  
 **Naturschutzbeirat Stadt Nürnberg**  
 **Umweltamt / Unt. Naturschutzbehörde**

**Beschlussvorschlag:**

Der Werkausschuss beschließt den direkten Objektplan für den Rückbau der Brücke Günthersbühler Straße über die ehemalige Ringbahn (BW 1.140). Die voraussichtlichen Gesamtkosten betragen 2.850.000,- EUR.

Die erforderlichen Ausgabemittel können vorbehaltlich der Haushaltsgenehmigung durch die Regierung von Mittelfranken sowie der Mittelfreigabe durch Ref II/Stk wie folgt finanziert werden:

2.8500.000 EUR

SAP-Auftrag: E5410100800U

"BW 1.140 Brücke Günthersbühler Str. ü. ehem. Ringbahn"

Urschrift

**Vollzug der Baurichtlinien der Stadt Nürnberg (BRL)**

hier: Genehmigung eines Vorhabens

Bezeichnung des Vorhabens Brücke Günthersbühler Straße über ehemalige Ringbahn	
Gesamtkosten (ohne Grundstück) 2.850.000 EUR	Finanzierung (MIP-Nr.) Investiv 9850 000350 BW 1.140 Brücke Günthersbühler Straße

Anlagen:	<input checked="" type="checkbox"/>	Erläuterungsbericht	vom:	31.01.2022
	<input checked="" type="checkbox"/>	Kostenzusammenstellung	vom:	14.01.2022
	<input checked="" type="checkbox"/>	Bericht zur Entwurfsplanung	vom:	10.06.2021
	<input checked="" type="checkbox"/>	Lageplan	vom:	17.06.2021
	<input checked="" type="checkbox"/>	Höhenplan	vom:	08.06.2021
	<input checked="" type="checkbox"/>	Bauzeitenplan	vom:	13.12.2021
	<input checked="" type="checkbox"/>	Bauphasenplan	vom:	18.06.2021
	<input checked="" type="checkbox"/>	Kostenanschlag	vom:	18.06.2021
	<input type="checkbox"/>		vom:	

I. Die Ausführungsunterlagen werden hiermit zur fachlichen Zustimmung und Genehmigung vorgelegt.

II. SÖR/V-2 zur Zustimmung zur Finanzierung

III. SÖR/WL1 z. Kts.

IV. SÖR/WB zur Anmeldung zum Werkausschuss am 09.03.2022

V. SÖR/V-2 zur Vormerkung

VI SÖR/1-B z.w.V.

Nürnberg, 31.01.2022

Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg

SÖR/WLT

SÖR/WLK

(Drees & Sommer)  
Martin Huber

Abdruck an:

Stk

KaSt/1 Anbu

SÖR/V-2

SÖR/1-G

SÖR/1-E/1

SÖR/1-E/2

SÖR/2-B/1

SÖR/V-4

# **Direkter Objektplan für Brücke Günthersbühler Straße über ehemalige Ringbahn**

Kurztext: Brücke Günthersbühler Straße BW 1.140

## **Erläuterungsbericht**

### **Allgemeines**

Die Günthersbühler Straße liegt im Nürnberger Stadtteil Erlenstegen und führt von der B14 (Erlenstegenstraße) Richtung Norden bis zum Schießhaus, wo sie endet. Die Brücke in der Günthersbühler Straße (BW 1.140) diente ursprünglich der Überführung der Günthersbühler Straße über die Bahntrasse der Ringbahn, die inzwischen stillgelegt wurde. Aufgrund der stetigen Verschlechterung der Bausubstanz soll die Brücke ersatzlos rückgebaut und die die Straßengradiente in diesem Bereich angepasst werden.

Die Brücke in der Günthersbühler Straße (BW 1.140) wurde im Jahr 1939 als einfeldrige Stahlbetonbrücke erbaut. Mit einem Fahrstreifen und einer nutzbaren Fahrbahnbreite von 2,75 m diente sie ursprünglich der Überführung der Günthersbühler Straße über die Bahntrasse der Ringbahn. Die Ringbahn wurde bereits im Jahr 1980 stillgelegt und die Eisenbahntrasse rückgebaut.

### **Notwendigkeit der Maßnahme**

Nach Durchführung einer OSA wurde eine stetige Verschlechterung der Bausubstanz festgestellt und die Befahrbarkeit der Brücke wurde aufgrund des Schadensbildes eingeschränkt. Die Fahrbahnbreite ist mittig zwischen den Innenträgern reduziert worden und die zulässige Verkehrslast in diesem Bereich ist nur noch für einen Schwerlastwagen von max. 20 t Gesamtlast freigegeben. Die ursprüngliche Tragfähigkeit der Brücke ist nicht mehr gegeben, weshalb ein kurzfristiger Rückbau notwendig ist. Insgesamt wurde der Zustand der Brücke mit der Note 3,5 bewertet. Vor dem Hintergrund der hohen Instandsetzungskosten der bestehenden Brücke, verbunden mit dem Entfall ihrer ursprünglichen Funktion als Überführung der Eisenbahntrasse, plant der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg den Rückbau der Brücke und eine Straßenwiederherstellung, über welche die Anbindung des Schießhauses Erlenstegen weiterhin sichergestellt werden kann. Hierfür soll ein Dammbauwerk errichtet werden, welches den vorhandenen Einschnitt für die Bahntrasse überbrückt. Aufgrund einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung im Kreuzungsrecht, erfolgt keine Kostenbeteiligung der Deutschen Bahn an der Maßnahme.

### **Technische Erläuterung**

Folgende Maßnahmen werden im Wesentlichen umgesetzt:

- Abtragung bestehender Damm
- Rückbau Brückenbauwerk
- Herstellung Damm inkl. Kleintierdurchlass
- Wiederherstellung Straßenaufbau

## Baublauf

1. Baubeginn am 04.10.22
2. Rodungsarbeiten 04.10.22 – 10.10.22
3. Verbau und vorbereitende Maßnahmen 11.10.22 bis 21.11.21
4. Abtrag Damm, Rückbau Anker und Herstellung Behelfsumfahrung 22.11.22 – 02.03.23
5. Rückbau Brückenbauwerk inkl. Überbau 02.03.23 – 11.04.23
6. Auffüllung Böschung und Herstellung Straße 11.04.23 – 28.06.23
7. Rückbau Behelfsumfahrung 28.06.23 – 10.07.23
8. Abtrag Böschung und Rückbau Verbau 10.07.23 – 18.07.23
9. Bauende am 18.07.23

## Erfolgte Abstimmungen

Thema	Abstimmungsstelle	Ergebnis
Bauzeitliche Verkehrsführung	Waldrestaurant Schiesshaus	Abstimmungen mit dem Eigentümer des Waldrestaurant Schiesshaus haben stattgefunden. Es bestehen keine Einwände gegen die Maßnahme. Die Öffnungszeiten und Hauptgeschäftszeiten (Sommer) sind bei der Bauausführung zu beachten. Weitere Abstimmungen mit den Verantwortlichen des Waldrestaurant Schiesshaus erfolgen zu gegebenem Zeitpunkt.
Fremdflächen	Deutsche Bahn / Liegenschaftsamt Stadt Nürnberg	Vorabstimmungen mit der Deutschen Bahn zum Erwerb der Grundstücke haben stattgefunden. Die Thematik ist an das Liegenschaftsamt der Stadt Nürnberg übergeben worden. Sollte keine Einigung rechtzeitig zum Baubeginn erzielt werden, wird eine bauzeitliche Nutzungsvereinbarung angestrebt.
Rodungsarbeiten	Tiergarten Nürnberg	Abstimmungen mit dem Tiergarten Nürnberg bzgl. der notwendigen Rodungsarbeiten haben noch nicht stattgefunden. Diese werden kurzfristig nach Sicherstellung der Finanzierung geführt.
Umweltverträglichkeit	UNB	Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde haben im Verlauf der Variantenuntersuchung stattgefunden. Die Maßnahme (Vorzugsvariante) wurde am 06.07.2021 in der Sitzung des Naturschutzbeirat vorgestellt. Die Belange des NSB werden bei der Projektabwicklung beachtet. Eine erneute Vorlage ist nicht notwendig.
Sparten	Verschiedene	Für die Maßnahme wurde im Jahr 2018 eine Instruktionsanfrage durchgeführt. Die Ergebnisse werden bei der Projektabwicklung beachtet. Einzelne Spartenträger werden zu gegebenem Zeitpunkt kontaktiert.

## Baukosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen lt. beiliegender Kostenzusammenstellung insgesamt 2.850.000 EUR.

## Finanzierung und Mittelbedarf

Die Finanzierung erfolgt investiv:

9850 000350 „BW 1.140 Brücke Günthersbühler Straße über ehemalige Ringbahn“

Für Planungsleistungen wurden bis 2022 bereits Mittel in Höhe von insgesamt 321.000 EUR zur Verfügung gestellt. Zur weiteren Finanzierung der Maßnahme werden noch 2.529.000 EUR benötigt. Die Mittelbereitstellung zur Deckung erfolgt investiv.

Es wird folgender Mittelbedarf angemeldet:

---

Mittelbedarf bis 2022:	321.000 EUR
Mittelbedarf 2022:	806.000 EUR
Mittelbedarf 2023	1.723.000 EUR

---

Ausgaben Gesamtkosten	2.850.000 EUR
-----------------------	---------------

Bei der Anmeldung wird die Gesamtfinanzierung aus städtischen Mitteln angegeben.

Der Projekt Freeze für die Maßnahme wurde in der Sitzung des Ältestenrats und Finanzausschusses am 27.10.2021 bestätigt. Das Projekt ist somit im MIP 2022 – 2025 (vorbehaltlich der Haushaltsgenehmigung durch die Regierung von Mittelfranken) berücksichtigt.

## Folgelasten

Aus der Maßnahme bleiben die jährlichen Folgekosten gegenüber den dafür bereits bestehenden Ansätzen unverändert.

Stuttgart, 31.01.2022  
Drees & Sommer  
Martin Huber

## BW 1.140: Brücke Günthersbühler Straße über ehemalige Ringbahn

hier: Kostenzusammenstellung direkter Objektplan

<b>KOSTENZUSAMMENSTELLUNG</b>	<b>Kosten in € brutto</b>
1.) Kostenberechnung ilp <sup>2</sup> Ingenieure GmbH & Co. KG vom 04.08.2021	2.089.080,70
- 7,5% Steigerung Baupreisindex 2021 - 2022	156.681,05
2.) Ist-Kosten und Planungskostenschätzung Drees & Sommer	586.939,06
Externe Fachplaner, Prüfer, Projektmanagement, Gebühren etc.	
- Generalplaner (OP, SiGeKo, BÜW, BOL)	234.893,36
- Landschaftspflegerische Begleitplanung	8.636,19
- Projektmanagement	245.096,57
- Ökologische Bauüberwachung	1.820,70
- Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	11.007,95
- Objektvermessung	6.509,61
- Kampfmitteluntersuchung	2.360,84
- Baugrund und Schadstoffuntersuchung inkl. Bohrsondierung	73.579,34
- Sonstige Kosten/Gebühren	3.034,50
3.) Grunderwerb und Kosten für temporäre Beanspruchung	17.850,00
3.) Runden auf volle Tausend Euro	-550,81
<b>GESAMT HERSTELLKOSTEN BRUTTO GERUNDET:</b>	<b>2.850.000,00</b>

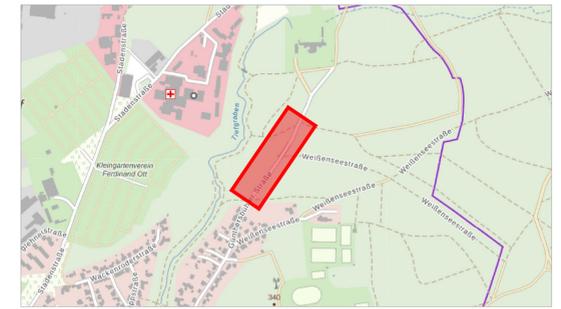
Stuttgart, 14.01.2022

Drees & Sommer

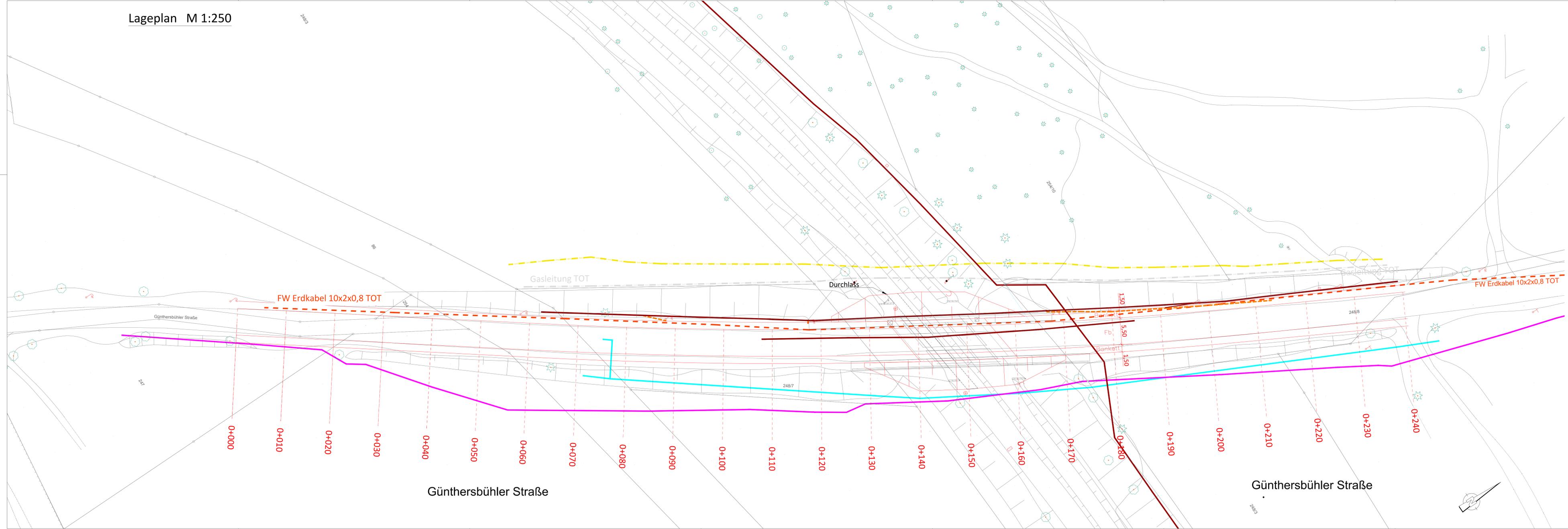
Martin Huber

Legende

- Neue Trassierung
- Behelfsumfahrung
- Strom
- - - Gas
- - - Gas TOT
- - - Feuerwehr
- Telekom
- - - Bestand Cold
- - - Straßenbeleuchtung
- Frischwasser



M 1:10.000



Entwurfsbearbeitung:		<b>ilp<sup>2</sup></b> Ingenieure GmbH & Co. KG		Projekt-Nr.: 20-03	
		Isartalstraße 44 A 80469 München tel. 089/22 840 983-0 info@ilp2.de fax. 089/22 840 983-99 www.ilp2.de		Datum	Name
				Bearb.	Mai 21 EE
				Gez.	Mai 21 MD
				Gepr.	Mai 21 MD

f			
e			
d			
c			
b			
a			
Nr.	Datum	Name	Art der Änderung



**Bauvorhaben:** Rückbau Brücke Günthersbühler Straße  
Lageplan

Plan - Nr.: LP-001	Maßstab: 1:250	Bearbeitet	Datum	Name	Nürnberg, den ..... Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg Planung und Bau Brückenbau und Wasserwirtschaft (SOR/1-B)
		Gezeichnet			
		Geprüft			
		Gesehen			
					I.A. ....



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)</b>	09.03.2022	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Neubau Skateanlage Münchener Straße - Genehmigung Nachtragsobjektplan**

**Anlagen:**

Gesamtkosten  
Objektplan

**Sachverhalt (kurz):**

Der Objektplan zum Neubau der Skateanlage Münchener Straße wurde am 21.04.2021 in Höhe von 1.188.000 € genehmigt. Gemäß Bewilligungsbescheid der Regierung von Mittelfranken vom 18.03.2021 wird das Projekt über den "Investitionspakt Sportstätten 2020" mit 1.009.100 € bezuschusst. Die Zuwendungshöhe ist auf diesen Betrag gedeckelt.

Die Bauleistungen wurden im November 2021 ausgeschrieben. Das Ausschreibungsergebnis führt zu Mehrkosten von 410.000 € Eine Nachfinanzierung in entsprechender Höhe ist notwendig.

Der Nachtragsobjektplan umfasst daher neue Gesamtkosten in Höhe von 1.598.000 €. Die Mehrkosten werden über die Pauschale 76 „Freisportanlagen an Schulen“ finanziert.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

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

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	1.598.000 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	22.000 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	1.598.000 €	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:  
Finanzierung der Mehrkosten über P76 "Freisportanlagen an Schulen"  
2022 195.000 €, VE 2023 215.000 €

**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 Skateanlage kann unabhängig von Geschlecht, Herkunft, sozialem Stand etc. und von Wheelchair-Skatern genutzt werden.

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

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

**Stk**

**J**

**Beschlussvorschlag:**

Der Nachtragsobjektplan für den Neubau der Skateanlage Münchener Straße mit neuen Gesamtkosten i. H. v. 1.598.000 € wird genehmigt.

Projekt:

## Neubau Skateanlage Münchener Straße

Stadt Nürnberg  
Servicebetrieb Öffentlicher Raum  
Planung und Bau Grün

Bedarfsträger: SÖR  
Baudienststelle: SÖR/1-G

### Neue Gesamtkosten für Nachtragsobjektplan:

#### Zusammenstellung Gesamtkosten

KGr	Bezeichnung	netto	brutto	Ges.-brutto
<b>500</b>	<b>Außenanlagen und Freiflächen</b>		0,00 €	<b>1.353.273,84 €</b>
	Angebot Anker Rampen v. 26.11.2021		1.321.397,75 €	
	Kostenberechnung Beleuchtung SÖR/1-E v. 03.08.20	26.786,63 €	31.876,09 €	
<b>700</b>	<b>Baunebenkosten</b>	0,00 €		<b>244.479,21 €</b>
<b>710</b>	<b>Bauherrenaufgaben</b>			
711	Projektleitung BVK 3,15 % d. Brutto-Herst. SÖR/1-G		41.624,03 €	
711	Projektleitung BVK 16,8 % d. Brutto-Herst. SÖR/1-E		5.355,18 €	
<b>720</b>	<b>Vorbereitung Objektplanung</b>			
721	Baugrundgutachten		5.000,00 €	
721	Artenschutzgutachten Beleuchtung		8.000,00 €	
729	Vermessung		5.000,00 €	
<b>730</b>	<b>Objektplanung</b>			
732	Freianlagenplanung		130.000,00 €	
733	Entwässerungsplanung LPH 1 – 4		10.000,00 €	
<b>740</b>	<b>Fachplanung</b>			
748	Altlastensachverständiger zur Aushubüberwachung		10.000,00 €	
748	Abfalldeklaration		15.000,00 €	
748	Kampfmittelerkundung		8.000,00 €	
<b>760</b>	<b>Allgemeine Baunebenkosten</b>			
762	Baugenehmigung, Entwässerungsgenehmigung		1.000,00 €	
762	TÜV-Prüfung		5.000,00 €	
769	Veröffentlichung Ausschreibung		500,00 €	
	<b>Gesamtkosten</b>			<b>1.597.753,05 €</b>
	<b>Gesamtkosten gerundet</b>			<b>1.598.000,00 €</b>

Aufgestellt:  
Nürnberg, 27.01.2022  
SÖR/1-G Planung und Bau Grün

**Vollzug der Baurichtlinien der Stadt Nürnberg (BRL)**

hier: Genehmigung eines Vorhabens mit Objektkosten zwischen  
750.000 EUR und 1.500.000 EUR

Bezeichnung des Vorhabens Neubau Skateanlage Münchener Straße	
Gesamtkosten (ohne Grundstück) 1.188.000 €	Finanzierung (MIP-Nr.) Spende: 1.000 €, P54: 2.000 € Förderung: 1.009.100 €, M1061 175.900 €

Anlagen:	<input checked="" type="checkbox"/> Erläuterungsbericht	vom: 14.04.2021/24.07.2020
	<input checked="" type="checkbox"/> Gesamtkostenberechnung	vom: 06.08.2020
	<input checked="" type="checkbox"/> Kostenberechnung KG 500	vom: 27.07.2020
	<input checked="" type="checkbox"/> Kostenberechnung Beleuchtung	vom: 03.08.2020
	<input checked="" type="checkbox"/> Lageplan	vom: 03.12.2020
	<input checked="" type="checkbox"/> Entwurf	vom: 03.08.2020
	<input checked="" type="checkbox"/> Perspektiven	vom: 03.08.2020
	<input checked="" type="checkbox"/> Entwicklungsplan	vom: 29.07.2020
	<input checked="" type="checkbox"/> Entwicklungsplan Daten	vom: 29.07.2020
	<input checked="" type="checkbox"/> Bewilligungsbescheid	vom: 18.03.2021

I. Die Ausführungsunterlagen werden hiermit zur fachlichen Zustimmung und Genehmigung vorgelegt.

- ✓ II. SÖR/WLT zur Genehmigung *i.V. [Signature]* 25.04.2021
- III. SÖR/WLK zur Genehmigung **21. April 2021** *[Signature]*
- III. SÖR/V-2 zur Vormerkung *26.04.2021*
- V. SÖR/1-G z.w.V.

Nürnberg, 15.04.2021  
Servicebetrieb Öffentlicher  
Raum Nürnberg  
Planung und Bau  
i.A.

*[Signature]*

Abdruck an:  
Stk  
KaSt/1 Anbu  
SÖR/V-3

## **Erläuterungsbericht**

zur Baumaßnahme: Neubau Skateanlage Münchener Straße  
(Orts- bzw. Straßenbezeichnung)

Gesamtbaukosten: 1.188.000 €

### **A) Allgemeiner Teil**

#### **1. Kurze Begründung der Maßnahme:**

Die bestehende Skateanlage an der Münchener Straße wurde in den 90er-Jahren als asphaltierte Fläche mit Skateelementen aus Holz und Stahl sowie aus Beton und Stahl angelegt. Nach intensiver Nutzung treten in den Übergängen zwischen dem Asphaltboden und den Skateelementen bauliche Probleme auf, die die Nutzbarkeit der Anlage erheblich einschränken und teilweise ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für die Nutzer darstellen.

Der Standort hat sich sehr gut bewährt. Im Volkspark Dutzendteich sind zahlreiche Sportstätten integriert. Die Skateanlage ergänzt das Angebot an informellen und individuellen Sport- und Freizeitnutzungen in der Parkanlage. Es bestehen keine Konflikte mit Anwohnern. Die nächste Wohnbebauung befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite der stark befahrenen Münchener Straße ca. 180 m entfernt. Wegen des geringen Konfliktpotenzials und der Erreichbarkeit ist die Anlage sehr gut frequentiert.

Der Bedarf an einer attraktiven, zeitgemäßen Skateanlage im Süden von Nürnberg wird seit längerem von den Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen gefordert. Darüber hinaus ist eine stark wachsende Nachfrage durch das neu entstehende, angrenzende Stadtquartier Lichtenreuth zu erwarten.

Die Skateanlage an der Münchener Straße im Volkspark Dutzendteich soll durch einen Neubau ersetzt werden. Es ist vorgesehen die bestehende Anlage abzurechen und einen neuen Skatepark zu konzipieren, der sich in die urbane Parklandschaft des Volksparks einfügt.

#### **2. Baugrundstück:** (Angaben über Größe, Lage, Beschaffenheit, Eigentumsverhältnisse und Bauhindernisse)

Die Skateanlage befindet sich im Volkspark Dutzendteich östlich der Münchener Straße. Die Maßnahme umfasst eine Fläche von ca. 4.820 m<sup>2</sup> auf einer Teilfläche des Flurstücks 455, Gemarkung Gibitzenhof. Das Flurstück befindet sich in städtischem Eigentum.

Es ist kein Bebauungsplan vorhanden. Die bestehende Skateanlage wurde mit Bescheid vom 27.06.1997 baurechtlich genehmigt (B22/1997/0598).

Die Fläche liegt im westlichen Randbereich der ehemaligen Baugrube des Deutschen Stadions, in der nach dem zweiten Weltkrieg Schutt, Haus- und Industriemüll abgelagert bzw. deponiert wurden. Eine Voruntersuchung des Bodens zeigt, dass oberflächennah künstliche Auffüllungen anstehen, die sehr hohe Schwermetallgehalte und organische Belastungen aufweisen. Die gesamte Anlage wird in die Höhe gebaut, um Bodeneingriffe und Entsorgungskosten zu minimieren.

#### **3. Entwurfsanordnung:** (Erläuterung der Planung)

siehe Erläuterungsbericht Landskate

#### **4. Abwicklung des Bauvorhabens:** (Bauzeit, Bauabschnitte)

Bauzeit: Frühjahr bis Herbst 2022, Fertigstellungs- und Entwicklungspflege bis 2025

**5. Zahl, Art und Größe der zu gewinnenden Nutzflächen:** (z.B. Schmuckgrün, Spielplatzflächen, Sportflächen, Ruheplätze, kleingärtnerische Nutzflächen usw.)

Belagsart	Bestand	Planung (Stand Entwurf)
Befestigte Fläche	1.010 m <sup>2</sup>	1.860 m <sup>2</sup>
Fallschutzfläche Kies	90 m <sup>2</sup>	–
Rasenfläche intensiv	3.350 m <sup>2</sup>	2.510 m <sup>2</sup>
Pflanzfläche	–	80 m <sup>2</sup>
Gehölzfläche	370 m <sup>2</sup>	370 m <sup>2</sup>

**6. Biodiversität / Naturschutzrelevante Planungsinhalte**

Das auf der Skatefläche anfallende Oberflächenwasser kann frei in die angrenzenden Rasenflächen entwässern und versickern (Flächenversickerung). Außerdem soll das Oberflächenwasser an der Ostseite über Hofabläufe gefasst und direkt in den Wurzelbereich der Bäume geleitet werden. Für die gezielte Versickerung des Regenwassers über Rigolen in den Baumquartieren ist noch eine wasserrechtliche Genehmigung bei UwA einzuholen.

Es ist keine Beseitigung und kein Rückschnitt der durch die BaumSchVO geschützten Bäume vorgesehen.

Abgrabung: Im Wurzelbereich von Baum B67 muss eine Abgrabung in Handschachtung erfolgen. Der lose Kies in der Fallschutzfläche ist nach Abbau des Spielgeräts zu entfernen und Oberboden aufzutragen.

Auffüllung: Die Skateanlage befindet sich im Randbereich der Baugrube des Deutschen Stadions, daher sind belastete Auffüllschichten vorhanden. Um Eingriffe in den Boden zu reduzieren, soll die Skateanlage in die Höhe gebaut werden. Zur besseren Einbindung der Anlage in die Parklandschaft sind die höheren Skateebenen im Nordosten der Anlage vor dem baumbestandenen Hügel geplant. Zur Abfangung der Höhen soll eine Böschung angeschüttet werden – aus Unterhaltsgründen mit einem maximalen Steigungsverhältnis von 1:4. Es sind Auffüllungen im Kronentraufbereich der Bäume B12, B17 und B18 erforderlich, die sich im mittleren bzw. oberen Hangbereich befinden.

Ob ein Eingriff in den Wurzelbereich von Baum B54 erforderlich ist, um den Zugangsweg herzustellen, kann erst während der Bauausführung geklärt werden. Der Zugangsweg ist außerhalb des Kronentraufbereichs zuzüglich 1,50 m geplant.

Der Schutz der bestehenden Bäume erfolgt je nach Standort über Stamm- und Wurzelbereichsschutz oder über Wurzelschutzzäune.

Sieben Hochstämme sollen innerhalb oder außerhalb der Skatefläche neu gepflanzt werden.

SÖR/1-E plant die Beleuchtung der Skateanlage (Eigenplanung). Nach dem neuen Artikel 11a BayNatSchG sind Eingriffe in die Insektenfauna durch künstliche Beleuchtung im Außenbereich zu vermeiden. Jedoch könnte unter bestimmten Voraussetzungen eine Beleuchtungsanlage installiert werden. Das Umweltamt verlangt ein artenschutzrechtliches Gutachten zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Insektenfauna. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist noch zu prüfen, ob eine Beleuchtungsanlage vor dem Hintergrund des neuen Paragraphen im BayNatSchG umgesetzt werden kann. Die Skateanlage wird eine übergeordnete Bedeutung für das gesamte Stadtgebiet besitzen, so dass die Verlängerung der Nutzungszeit im Winterhalbjahr als angemessen erachtet wird.

**7. Ergebnis der Verhandlungen mit den Aufsichtsbehörden und beteiligten Dritten:** (evtl. Einsprüche)

Denkmalschutz: Bodendenkmäler sind im Bereich der Maßnahme nicht bekannt. Die Skatefläche liegt auf dem ehemaligen Reichsparteitagsgelände, das als Baudenkmal eingetragen ist. Gemäß Stellungnahme von BoB/2-2 (Heri vom 19.08.2019) im Rahmen der Instruktion wird der Maßnahme denkmalfachlich zugestimmt.

Schallschutz: Unter der Voraussetzung, dass die Nutzungszeit der Skateranlage auf den Tagzeitraum begrenzt und das Abspielen von Musik verboten wird, ist aus Sicht der Fachstelle Immissionsschutz (E-Mail Frau vom 05.02.2020) keine Schallimmissionsprognose erforderlich. Bei der Planung und Errichtung der Skateranlage ist der Stand der Lärminderungstechnik zu berücksichtigen.

Festlegung Nutzerkreis und Nutzungszeiten: Eine Nutzung durch alle Altersgruppen ist vorgesehen. Die Nutzungszeit soll gemäß der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) auf den Tagzeitraum begrenzt werden:

werktags 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr  
sonn- und feiertags 7.00 bis 22.00 Uhr

Die Planung wurde mit dem Jugendamt, dem SÖR-Unterhalt sowie dem Behindertenrat abgestimmt. Eine sicherheitstechnische Planvorprüfung ist durch den TÜV durchgeführt worden. Da eine Vereinbarung mit der NürnbergMesse GmbH über die Gestattung von Flächennutzungen im Bereich der Skateranlage vorliegt, hat ein Abstimmungstermin mit Vertretern der NürnbergMesse stattgefunden. Gegen den Entwurf bestehen keine Einwände. Es wurden zwei Nutzerbeteiligungen durchgeführt und die Wünsche der Skater im Konzept – soweit möglich – berücksichtigt.

**8. Geplante Finanzierung unter Angabe evtl. Beiträge Dritter:**

MIP-Nr. 1061. Über den Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten 2020 ist ein Zuschuss in Höhe von 90 % der förderfähigen Ausgaben (1.009.100 €) bewilligt. Eine Spende in Höhe von 1.000 € liegt von der DEVK vor. Aus der Pauschale „Aus 1 mach 3“ wird dieser Betrag um 2.000 € erhöht.

**9. Folgekosten im Unterhalt, Bedarfsträger:**

22.000 €/Jahr

**B) Baubeschreibung** (Art der Vegetation, technische Angaben über Be- und Entwässerung, Wege- und Platzflächen, Treppen und Mauern sowie sonstige bauliche Einrichtungen und Inventar)

siehe Erläuterungsbericht Landskate

Aufgestellt:  
Nürnberg, den 14.04.2021

\_\_\_\_\_  
(Stempel und Unterschrift)

## **Beschreibung Konzept Entwurf Neubau Skateanlage Münchener Straße**

Die Neuplanung sieht den gesamten Rückbau der bestehenden Anlage, sowie deren Umbau in einen modernen State-of-the-Art Skatepark vor. Die Skatefläche wird Richtung Süden und Westen auf ca. 1600 m<sup>2</sup> vergrößert.

Die gesamte Anlage soll aus einem Guss in Ortbetonbauweise gefertigt werden. Für die Grundlage des Konzepts der Skateanlage wurden zwei Nutzerbeteiligungen durchgeführt. Die Wünsche der NutzerInnen wurden protokolliert und im Konzept berücksichtigt:

- Drei Haupt-Skate-Terrains: Street Plaza, Street Flow Bereich und Bowl
- Bowlbereich (mit Beckenrandsteinen)
- Sektion Flat
- Manualpads mit verschiedenen Höhen
- Rails
- Slappy Curb
- China Bank (mit Concrete Stamps)
- London Gap (mit breiter Landung)
- Quarterpipe mit einer Table-Höhe von 1,8m
- Verschiedene Texturen in Material und Farbe
- Integration einer Besenbox

Weitere Wünsche zu der Anlage werden in der Planung berücksichtigt:

- Die Anlage soll sowohl für Anfänger als auch für Fortgeschrittene geeignet sein
- Aufenthaltsflächen mit Bänken und Mülleimern werden vorgesehen
- Die Möglichkeit auf einen Trinkwasserbrunnen wird geprüft
- Vorrichtungen für eine zukünftige Beleuchtung werden berücksichtigt

Um auf Geländer, Absturzsicherung o.Ä. verzichten zu können, wird kein Hindernis die Fallhöhe von 1,0m übersteigen. Die Rampen werden rückseitig abgebösch und in die bestehende Böschung des Silberbuck eingearbeitet.

Die Entwässerung der befestigten Fläche erfolgt über ein Dachgefälle Richtung West Ost und Süd, somit ist – neben der Entwässerung der gesamten versiegelten Fläche (genehmigungsfreie Flächenentwässerung ohne Eingriff in die bestehende Grünflächen) auch ein optimaler Anschluss an die Bestandshöhen gewährleistet. Einzig die Entwässerung der östlichen Seite der Skateanlage und des Bowls erfolgt über Hofabläufe entlang der Skatefläche und ist daher genehmigungspflichtig. Die Abläufe führen jeweils in die vier Baumgruben innerhalb der Skateanlage und dienen zu deren Bewässerung – zur Ergänzung der manuellen Bewässerung.

Bei der zu beplanenden Fläche handelt es sich um das ehemalige Reichsparteitag-Gelände. Der Bereich des Silberbuck wurde nach dem zweiten Weltkrieg mit Kriegsschutt verfüllt und die Hochdeponie Bauernfeindstraße errichtet. Durch die hohe Bodenbelastung wird die Skateanlage auf das bestehende Bodenniveau aufgebaut und seitlich abgebösch. Anstatt eines geschichtlichen Bezugs zum Ort herzustellen, wird konzeptionell die Ästhetik eines innerstädtischen Plaza mit den hiesigen Grünflächen in Verbindung gebracht.

Die Zuwegung zur Skateanlage erfolgt im Westen am Standort der bestehenden Zuwegung und öffnet sich mit drei Zugängen zur Skateanlage. Ausgestattet mit einer Asphaltdeckschicht und 45cm frostfreiem Oberbau ist der Weg für Pflegefahrzeuge bis 7,5t befahrbar. Die Bestandsbäume im Umkreis des Skateparks können wie gehabt über die angrenzenden Wiesenflächen angefahren werden. Die Böschungen, die hinter den höheren Teilen des Skateparks ausgebildet werden, stellen durch ein Gefälle von max. 1:4 kein Hindernis für die Pflegefahrzeuge dar.

Die Sicherheitsabstände zwischen Hindernissen und Zuwegung werden durch Pflanzflächen mit Feldahorn „geschmückt“.

Am südlichen Ende der Zuwegung bieten 7 Fahrradbügel Platz für 14 Fahrräder. Entlang des Weges sind Ort beton-Bänke angeordnet, die einen freien Blick zur Skateanlage hin ermöglichen und zum Verweilen einladen. In einer der Sitzbänke ist eine Besenbox integriert.

Die Skateanlage verfügt über verschiedene Ebenen. Die höchste Ebene mit +1,60m Table-Höhe befindet sich im Nordosten. Dort ist der Kidney-Bowl eingelassen. Das Plateau an der nördlichen Stirnseite erhält einen Höhenunterschied zwischen +0,40 und +0,60m. Alle Ebenen sind für WCMX-Skater zugänglich. Im Nordwest der Anlage gibt es rückseitig der Quarter eine zusätzliche Rampe, welche WCMX-Skatern Zugang bis zum höchsten Punkt der Anlage ermöglicht.

Durch die rückseitig begrünte Abböschung der Hindernisse passt sich der Skatepark optisch in die Parkanlage des Dutzendteichs an und schließt nördlich und östlich an die Böschung des Silberbuck an. Die Rampen an der südlichen Stirnseite sind freischwebend, ohne Table und gewähren einen durchlässigen Einblick in die Anlage. Wo möglich wird unter den Rampen Rasen angesät, bei komplett schattigen Flächen wird Pflasterbelag verwendet.

Innerhalb der Skateanlage gibt es vier skatebare Baumscheiben. Die Gehölze sind wichtiger Bestandteil des Konzepts. Sie lockern die Anlage auf und tragen klimatisch und atmosphärisch zur Aufenthaltsqualität bei und bieten Schatten an heißen Sommertagen. Am Manual-Center Piece stehen drei Feldahorne in skatebaren Ort beton-Einfassungen und im nördlichen Bereich an der Down Section ein weiterer Feldahorn, ebenfalls in skatebarer Ort beton-Einfassung. Die Bäume sind pflegeleicht, robust, anspruchslos und hitzeverträglich. Als Unterpflanzung wird *Spiraea betulifolia* verwendet, ein pflegeextensives, schnittverträgliches Bienengehölz.

Die Einfärbung des Ortbetons in drei verschiedene sandfarbene Töne nimmt Bezug auf die Historie der Stadt Nürnberg, welche auf Sandstein errichtet wurde und baulich das Stadtbild prägt. Durch die einzigartige Farbgestaltung erhält der Park seinen unverwechselbaren Charakter.

München, 24.07.2020

Wolfgang Stattmann  
Landschaftsarchitekt ByAK

Projekt:

## Neubau Skateanlage Münchener Straße

Stadt Nürnberg  
Servicebetrieb Öffentlicher Raum  
Planung und Bau Grün

Bedarfsträger: SÖR  
Baudienststelle: SÖR/1-G

### Zusammenstellung Gesamtkosten

KGr	Bezeichnung	netto	brutto	Ges.-brutto
<b>500</b>	<b>Außenanlagen und Freiflächen</b>	803.229,47 €	955.843,07 €	<b>955.843,07 €</b>
	Kostenberechnung Skateanlage v. 27.07.20	776.442,84 €	923.966,98 €	
	Kostenberechnung Beleuchtung SÖR/1-E v. 03.08.20	26.786,63 €	31.876,09 €	
<b>700</b>	<b>Baunebenkosten</b>	0,00 €	231.960,14 €	<b>231.960,14 €</b>
<b>710</b>	<b>Bauherrenaufgaben</b>			
711	Projektleitung BVK 3,15 % d. Brutto-Herst. SÖR/1-G		29.104,96 €	
711	Projektleitung BVK 16,8 % d. Brutto-Herst. SÖR/1-E		5.355,18 €	
<b>720</b>	<b>Vorbereitung Objektplanung</b>			
721	Baugrundgutachten		5.000,00 €	
721	Artenschutzgutachten Beleuchtung		8.000,00 €	
729	Vermessung		5.000,00 €	
<b>730</b>	<b>Objektplanung</b>			
732	Freianlagenplanung		130.000,00 €	
733	Entwässerungsplanung LPH 1 – 4		10.000,00 €	
<b>740</b>	<b>Fachplanung</b>			
748	Altlastensachverständiger zur Aushubüberwachung		10.000,00 €	
748	Abfalldeklaration		15.000,00 €	
748	Kampfmittelerkundung		8.000,00 €	
<b>760</b>	<b>Allgemeine Baunebenkosten</b>			
762	Baugenehmigung, Entwässerungsgenehmigung		1.000,00 €	
762	TÜV-Prüfung		5.000,00 €	
769	Veröffentlichung Ausschreibung		500,00 €	
	<b>Gesamtkosten</b>			<b>1.187.803,21 €</b>
	<b>Gesamtkosten gerundet</b>			<b>1.188.000,00 €</b>

Aufgestellt:  
Nürnberg, 06.08.2020  
SÖR/1-G Planung und Bau Grün



© Stadt Nürnberg  
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung  
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet  
Luftbild 2006/2009: © Aerowest GmbH / Google Inc.

### Ausdruck aus dem GIS der Stadt Nürnberg

Für rechtsverbindliche Auskünfte und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet. Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Information dar. Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig. Die Weitergabe ist im Rahmen der Nutzungsbedingungen möglich.

### Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:1.500

0  60 m

Erstellungsdatum 03.12.2020

Ersteller





Lageplan M 1 : 200

**LEGENDE**

**Befestigte Flächen**

-  Asphalt
-  Ortbeton, geglättet
-  Ortbeton, durchgefärbt und geglättet
-  Ortbeton, durchgefärbt und gestempelt
-  Granit

**Vegetation**

-  Rasen Bestand, Rasen Ansaat im Böschungsbereich
-  Baum, Bestand
-  Baum, Neupflanzung  
Acer campestre 'Elsrijk'  
Unterpflanzung Spiraea betulifolia

**Ausstattung**

-  Sitzbank, Ortbeton
-  Sitzbank, Ortbeton mit Holzauflage
-  Abfallbehälter
-  Infotafel
-  Fahrradbügel
-  Einfassung Granitgroßstein

**Entwässerung**

-  Hofeinlauf
-  KG 2000 Rohr, DN 110, PP

**Sonstiges**

-  Höhenlinie, 50cm
-  11,63 Höhenkote, Planung
-  11,63 Höhenkote, Vermessung
-  2.0 % Gefälle
-  Projektgebiet Grenze

**FLÄCHENAUFTEILUNG**

Befestigte Flächen:  
 Zuwegung/ Aufenthaltsbereich 281m<sup>2</sup>  
 Skatefläche 1553m<sup>2</sup>  
 Vegetationsflächen: 2978m<sup>2</sup>  
 Gesamt: 4812m<sup>2</sup>



Index:	Änderung:	Datum:	Name:
A	Erstausgabe	17.07.2020	WS
B	Änderungen gem. JF	27.07.2020	WS

Bauvorhaben:  
**NEUBAU SKATEANLAGE MÜNCHENER STRAÙE**



Maßstab	1:200	Planinhalt	Lageplan
Format	A1	Zur Ausführungsplanung freigegeben:	
Lph.	03 - ENTWURF		
Planbez.	34 B 02.05		
Blatt-Nr.	01/02		
Datum	27.07.2020		

Bauherr:	Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg Planung und Bau SOR / 1 Sulzbacher Straße 2 - 6 90489 Nürnberg	Landskatte GmbH Gutenbergstraße 48 50672 Köln Tel.: 0163-331 77 17 Fax: 0221-945 267 27 mail: info@lndskt.de
----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

Kartengrundlage / Luftbild / Geobasisdaten: © Landesamt für Vermessung und Geoinformation			
Plannummer:	34 B 02.05	Objektschlüssel:	BS_W 3029611
Gemarkung:	Gibitzenhof	Flurnummer:	455
<b>M 1:200</b>		im Original	

**NEUBAU SKATEANLAGE MÜNCHENER STRAÙE**  
**Entwurf**

bearbeitet	<i>[Signature]</i>	Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg Planung und Bau SOR / 1
gezeichnet	<i>[Signature]</i>	
SÖR/1-G/1	<i>[Signature]</i>	
SÖR/1-G	<i>[Signature]</i>	Nürnberg, 03/03/2020





Index:	Änderung:	Datum:	Name:
A	Erstausgabe	17.07.2020	WS

Bauvorhaben:  
NEUBAU SKATEANLAGE MÜNCHENER STRAÙE



Maßstab		Planinhalt	Perspektiven
Format	A1	Zur Ausführungsplanung freigegeben:	
Lph.	03 - ENTWURF		
Planbez.	34 B 02.06		
Blatt-Nr.	02/02		
Datum	27.07.2020		

Bauherr:	Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg Planung und Bau SÖR / 1 Sulzbacher Straße 2 - 6 90489 Nürnberg	Landskate GmbH Gutenbergstraße 48 50672 Köln Tel.: 0163-331 77 17 Fax: 0221-945 267 27 mail: info@lndskt.de
----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

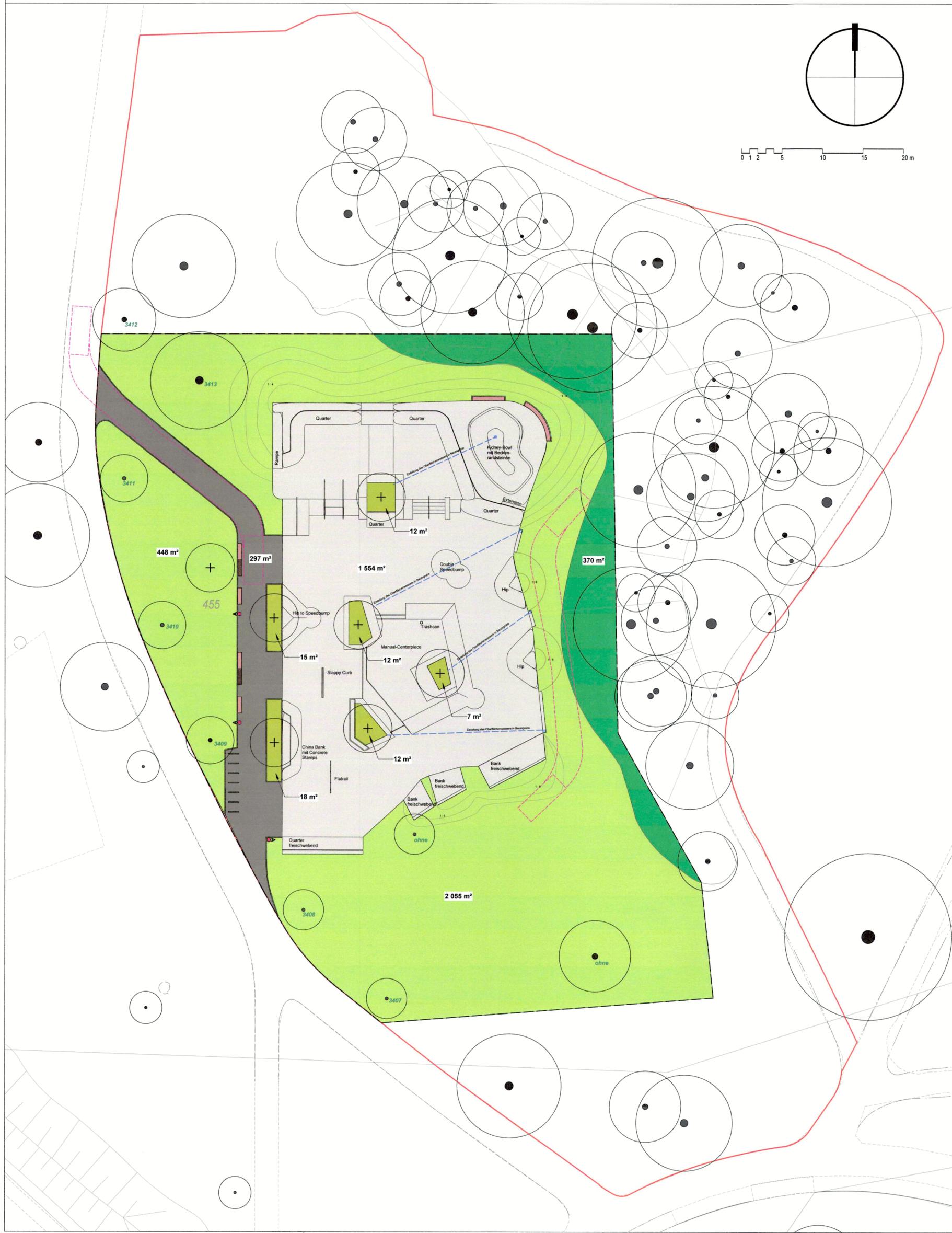
Kartengrundlage / Luftbild / Geobasisdaten: © Landesamt für Vermessung und Geoinformation		
Plannummer: 34 B 02.06	Objektschlüssel: BS_W 3029611	
Gemarkung: Gibitzenhof	Flurnummer: 455	

im Original

NEUBAU SKATEANLAGE MÜNCHENER STRAÙE

Entwurf

bearbeitet	<i>[Signature]</i>	Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg Planung und Bau SÖR / 1	
gezeichnet	<i>[Signature]</i>		
SÖR/1-G/1	<i>[Signature]</i>	Nürnberg, 03/08/2020	

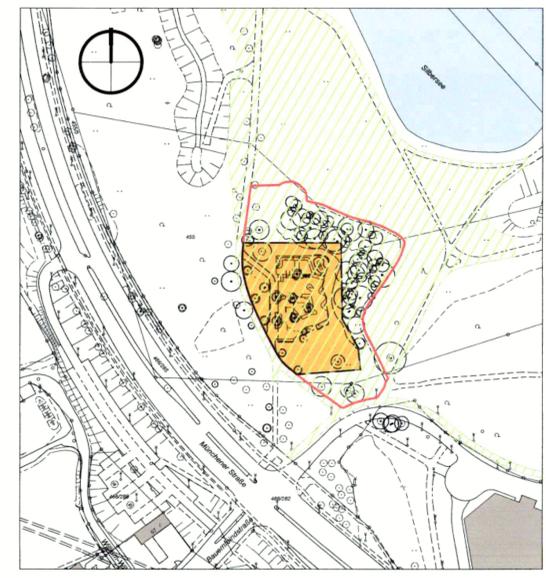


	Objektgrenze	9 910 m <sup>2</sup>
	Projektgrenze	4 816 m <sup>2</sup>

Legende Projekt

	Baum Bestand	8 St.
	Baumnummern Unterhalt	
	Baum Neupflanzung Acer campestre 'Elsrijk' Ersatzpflanzung mit gleicher Sorte	7 St.

	Asphalt inkl. Einzeler aus Granitgroßsteinpflaster	297 m <sup>2</sup>
	Pflaster-, Platten-, Betonflächen	1 554 m <sup>2</sup>
	Rasen	2 514 m <sup>2</sup>
	Bodendecker	76 m <sup>2</sup>
	Gehölzfläche	370 m <sup>2</sup>
	Mauer 50cm tief	22 lfm = 11 m <sup>2</sup>
	Holzsitzaufgabe/Bank	2 St.
	Abfallbehälter	3 St.
	Fahrradbügel	7 St.
	Entwässerung, Einlauf und Leitung	4 St.
	Schleppkurve/Pflegezufahrt	



Lageplan, M 1:2000

Vereinbarung mit Nürnberg Messe GmbH  
vom 26.08./07.09.2009  
u.a. über die Gestattung von Flächennutzung

Bei Veranstaltungen Skatelfläche absperren  
oder vertraglich bespielen, um Schäden zu vermeiden.

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

Kartengrundlage / Luftbild / Geobasisdaten: © Landesamt für Vermessung und Geoinformation  
 Plannummer: 34 B 02 07      Objektschlüssel: B5\_W 3029611  
 Gemarkung: Gibitzenhof      Flurnummer: 455  
**M 1:200, 1:2000**      im Original



**Neubau Skateanlage Münchener Straße  
Entwicklungsplan**

bearbeitet <i>S. Albrecht</i>	Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
gezeichnet Weißbach	Planung und Bau SOR / 1
SÖR/1-G/1 <i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
SÖR/1-G <i>[Signature]</i>	Nürnberg, 29.07.2020



# REGIERUNG VON MITTELFRANKEN

Regierung von Mittelfranken • Postfach 6 06 • 91511 Ansbach

Stadt Nürnberg - Stadterneuerung  
Marienstraße 6  
90402 Nürnberg



Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen (Bitte bei Antwort angeben)  
Ihre Ansprechpartnerin/Ihr Ansprechpartner

E-Mail: klaus.lichteneber@reg-mfr.bayern.de

RMF-SG34-4654-6-8-8  
Herr Lichteneber

Telefon / Fax  
0981 53-

Erreichbarkeit  
Promenade 27

Datum

1415 / 981415 Zi. Nr. F 118

18.03.2021

## IPS 20-01-001| Nürnberg - Skateanlage Münchener Straße Zuwendungen für städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen im Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Finanzierung Ihrer Maßnahme erlassen wir folgenden

**Bewilligungsbescheid**

Nr. 001|2020

### Gegenstand der Bewilligung

Gesamtmaßnahme: 20 Langwasser

Teilmaßnahme: 01 Skateanlage Münchener Straße

Einzelmaßnahme: 001 Sanierung und Ausbau der Skateanlage Nürnberg, Münchener Straße



### Förderfähige Ausgaben

Von den Gesamtkosten der Maßnahme in Höhe von  
sind vorläufig förderfähig

1.221.278 €  
1.121.200 €

### Höhe der Zuwendung

Im Rahmen einer Projektförderung werden hierzu vorläufig bewilligt  
Die Zuwendungen werden als Zuschüsse gewährt (Nr. 5.1 StBauFR).

1.009.100 €

Die Bewilligung der Zuwendungshöhe ergeht unter dem Vorbehalt der endgültigen Festsetzung.  
Die Zuwendung verringert sich insbesondere in den Fällen der 2.1 der Allgemeinen  
Nebenbestimmungen für Zuwendungen (ANBest-K bzw. ANBest-P).

### Die Zuwendungen verteilen sich wie folgt

Jahr	Nr.	Datum	Ausgaben	Finanzhilfen in €					
				Programmmittel			Einnahmen		
				EU	Bund	Land	EU	Bund	Land
2020	001	17.03.2021	1.121.200		840.900	168.200			
Summen			1.121.200	1.009.100					

Die Landesmittel wurden vom Bayerischen Landtag zur Verfügung gestellt.

Die Auszahlung der Zuwendungen steht unter dem Vorbehalt der ausreichenden Bereitstellung solcher Mittel.

### Bewilligungszeitraum

Der Bewilligungszeitraum endet am 31.12.2024 (Nr. 4.2.5 VVK).

### Bindungsfrist

Die Bindungsfrist beträgt 15 Jahre (Nr. 23 StBauFR).

### Vorschriften für Einsatz und Verwendung der Zuwendungen

Für Einsatz und Verwendung der Zuwendungen gelten neben diesem Bescheid:

- Städtebauförderungsrichtlinien (StBauFR)
- Art. 23 und 44 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO)
- Art. 49 und 49 a des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG)
- die Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen des Freistaates Bayern an kommunale Körperschaften (VVK)
- Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K)
- die Verwaltungsvereinbarung Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten 2020 (VV Investitionspakt Sportstätten 2020 vom 13.07.2020 / 13.10.2020). Sofern darin nichts Abweichendes geregelt ist, gelten die Verfahrensvorschriften der VV Städtebauförderung 2020 (VV Städtebauförderung) entsprechend

### Bedingungen und Auflagen

Wesentliche Änderungen und Abweichungen vom geprüften Städtebauförderungsantrag oder von anderen der Bewilligung zugrundeliegenden Unterlagen bedürfen vor ihrer Ausführung der Zustimmung durch die Bewilligungsstelle (Nr. 3.4 ANBest-K).

Der Verwendungsnachweis ist innerhalb eines Jahres nach Erfüllung des Zweckes, spätestens jedoch ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums der Bewilligungsbehörde vorzulegen (Nr. 6.1 ANBest-K).

Im Verwendungsnachweis sind die Ausgaben analog der Kostengliederung, die dem Zuwendungsantrag und der Bewilligung zugrunde liegen, nachzuweisen.

Die Stadt stellt sicher, dass auf Bautafeln in geeigneter Weise auf die Förderung durch die Bundesrepublik Deutschland im Erneuerungsmaßnahmen im Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten 2020 und den Freistaat Bayern hingewiesen wird.

Dabei ist das Logo „Bayerisches Staatswappen – Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr“ und das Logo des Bundes mit dem Text „Gefördert durch: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat – aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages“, sowie die Wort-Bild-Marke des Bundes „Städtebauförderung von Bund, Ländern und Gemeinden“ zu verwenden.

Nach der Fertigstellung ist in Dokumentationen, Veröffentlichungen, Berichten und elektronischen Medien etc. über die Einzelmaßnahme deutlich auf die Förderung in dem jeweiligen Städtebauförderungsprogramm hinzuweisen. Der Freistaat Bayern kann die geförderte Maßnahme dokumentieren, auswerten oder veröffentlichen.

Die Stadt Nürnberg ist zur Teilnahme an der Evaluierung des Bundes als Grundlage für eine Wirkungsanalyse der Investition verpflichtet.

Mit dem Verwendungsnachweis ist eine Fotodokumentation vorzulegen, die den Zustand vor und nach der Erneuerung darstellt.

Nach Fertigstellung der Maßnahme und spätestens mit Vorlage des Verwendungsnachweises sind der Förderstelle **digitale Fotografien** in einer **veröffentlichungsfähigen Qualität** vorzulegen und die für die Veröffentlichung der Aufnahmen durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr oder die Förderstelle notwendigen uneingeschränkten Nutzungsrechte einzuräumen.

Bei einem Einsatz von Städtebauförderungsmitteln des Bundes und des Freistaates Bayern hat der Begünstigte **spätestens sechs Monate** nach Abschluss des Vorhabens eine gut sichtbare Erläuterungstafel (oder dergleichen) von signifikanter Größe und dauerhafter Qualität (z.B. Acryl, Emaille, Messing) an einem für eine breitere Öffentlichkeit gut zugänglichen Bereich anzubringen. Die Gestaltung der Erläuterungstafel ist mit der Regierung abzustimmen.

## Hinweise

---

Grundlagen der Bewilligung sind:

- der Antrag vom 15.01.2021, eingegangen am 20.01.2021 und
- die Planunterlagen vom 17.07.2020 / 27.07.2020 „Neubau Skateanlage Münchner Straße, SÖR, Objektschlüssel B5\_W 30329611 (Entwurf M 1:200)

Kostenberechnung:

KGr 500 – Außen- und Freiflächen (brutto)	951.083,07 €
förderfähige Baunebenkosten (BNK) 18 % der förderfähigen Baukosten	171.194,95 €
förderfähige Ausgaben – rechnerisch	1.122.278,02 €
<b>Zuwendungsfähige Ausgaben</b> - gerundet auf volle 100 €	<b>1.122.200,00 €</b>

Finanzierungsplan:

Förderung im Investitionspakt Sportstätten 2020	1.009.100 €
Zweckgebundene Spende	1.000 €
Eigenanteil der Gemeinde	111.100 €

<b>Zuwendungsfähige Ausgaben</b>	<b>1.121.200 €</b>
<b>Gesamtkosten der Maßnahme</b>	<b>1.122.278 €</b>

Die förderfähigen Ausgaben werden als Projektförderung in Form von zweckgebundenen Zuschüssen als Anteilfinanzierung festgelegt. Der Fördersatz beträgt beim Einsatz der Bundes- und Landesfinanzhilfen grundsätzlich 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, auf die Bundesfinanzhilfen entfallen 75 %, auf die Landeshilfen 15 %.

In der öffentlichen Kommunikation sind von der Stadt Nürnberg die Förderanteile des Bundes und des Landes zu benennen.

Nicht förderfähig sind die Personal- und Sachkosten der Stadt sowie grundsätzlich der gemeindlichen Unternehmungen und somit die Bauverwaltungskosten für den städtischen Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR).

Kostenanteile, für die der Maßnahmenträger steuerliche Vergünstigungen in Anspruch nehmen kann, sind nicht förderfähig. Nicht förderfähig sind Kosten, die für die Beseitigung von Bodenkontaminationen oder von Grundwasserverunreinigungen anfallen. Kosten für den Betrieb und den Unterhalt werden ebenso nicht gefördert. Nicht förderfähig sind zudem die Kosten für die allgemeine Ausstattung (DIN 276 Kostengruppe 610). Auch Kosten, die nicht zwingend anfallen (z.B. bei Abgaben- und Auslagenbefreiung) sind nicht förderfähig.

Die Höhe der Zuwendung wird vorläufig unter Korrekturvorbereitung bewilligt, weil erst nach Umsetzung der Maßnahme die endgültige Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben und die zur Verfügung stehenden Eigenmittel, Eigenleistungen sowie Finanzierungsbeiträge Dritter bestimmt werden können. Die Zuwendung wird mit einem Schlussbescheid nach Abschluss der Verwendungsnachweisprüfung endgültig festgesetzt.

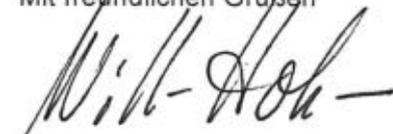
Die bewilligten Zuwendungen können entsprechend dem Kostenanfall anteilig zur Auszahlung angefordert werden (Nr. 24 StBauFR).

Die Auszahlung in Höhe von 10 % der Zuwendungen erfolgt erst nach Vorlage des Verwendungsnachweises (Nr. 24 StBauFR).

Bei Zuwendungen von nicht mehr als 100.000 € erfolgt die Auszahlung grundsätzlich erst nach Vorlage des Verwendungsnachweises (Nr. 7.4 VVK).

Der/die Zuwendungsnehmer/in hat bei Antragstellung schriftlich erklärt, dass er/sie über subventionserhebliche Tatsachen im Rahmen dieses Förderverfahrens umfassend unterrichtet ist.

Mit freundlichen Grüßen



Willmann-Hohmann



---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)</b>	09.03.2022	öffentlich	Beschluss

---

**Betreff:**

**Bau einer Verkehrsinsel als Querungshilfe für Fußgänger in der Höfner Straße  
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 20.02.2020 und  
Antrag der Stadtratsfraktion CSU vom 08.03.2021**

**Anlagen:**

Antrag Verkehrsinsel Höfner Straße Die Grünen  
Antrag Querungshilfe CSU  
Straßenplanung Verkehrsplanungsamt

---

**Sachverhalt (kurz):**

In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 01.03.2018 wurde der Straßenplan Nr. 2.2206.2.1 für den Einbau einer Querungshilfe für Fußgänger in der Höfener Straße auf Höhe Hausnummer 67 beschlossen. Damals wurden die Kosten der Baumaßnahme auf rd. 8.500 € brutto geschätzt. Die Umsetzung sollte gemäß Beschluss des Verkehrsausschusses vorbehaltlich der Kostenübernahme durch einen anliegenden Investor erfolgen. Der Investor ist im Zuge der weiteren Verhandlungen von seiner Kostenbeteiligungszusage zurückgetreten. Der Investor hat sich mit der Lage der Insel nicht zufrieden gezeigt. Die Lage der Insel ist aber aufgrund der vorhandenen Linksabbiegespuren und der zahlreichen Grundstückszufahrten nicht anders möglich.

Nach den Anträgen von Bündnis 90/ Die Grünen und CSU soll die Verkehrsinsel auch ohne Finanzierungsbeteiligung des Investors realisiert werden. Für die Finanzierungsklärung wurden die Kosten nochmal auf Preisstand 2022 aktualisiert. Danach werden rd. 15.000 € für die Umsetzung benötigt.

Die Mittel sollen notgedrungen aus dem SÖR-Budget verwendet werden. Damit könnte die Maßnahme bis zum Sommer 2022 umgesetzt werden.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	15.000 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	15.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein
- Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

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

**Beschlussvorschlag:**

Der Werkausschuss SÖR beschließt die Umsetzung des Straßenplans Nr. 2.2206.2.1 mit rein städtischer Eigenfinanzierung.



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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg  
Dr. Ulrich Maly  
Rathaus

90403 Nürnberg

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Stadtratsfraktion Nürnberg**Rathausplatz 2  
90403 NürnbergTel: (0911) 231-5091  
Fax: (0911) 231-2930  
gruene@stadt.nuernberg.deBus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)  
U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 20. Februar 2020

WerkA (SÖR)

OBERBÜRGERMEISTER		
20. FEB. 2020		
/.....Nr. ....		
1	Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2	X z.v.V.	4 Antwort vor Absendung vorlegen
		5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Kopie: Def. VII

**Bau einer Verkehrsinsel in der Höfener Straße auf Höhe  
Karl-Martell-Straße**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Höfener Straße ist eine vielbefahrene und in weiten Teilen durch ihre Breite für Fußgänger unübersichtliche Straße. Da in Höfen und Leyh kaum Einkaufsmöglichkeiten bestehen, müssen Fußgänger oft den Weg ins benachbarte Fürth nehmen, um im nahegelegenen Einkaufszentrum ihre Einkäufe zu erledigen.

Im Verkehrsausschuss vom März 2018 wurde deswegen bereits eine Verkehrsinsel auf Höhe der Karl-Martell-Straße beschlossen, deren Umsetzung ins Jahresbauprogramm 2019 von SÖR aufgenommen wurde. Bis heute besteht aber weiterhin die Gefährdungssituation für Fußgänger, da die Umsetzung der Verkehrsinsel auf sich warten lässt.

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

- Die Verwaltung berichtet über die Zeitschiene zur Umsetzung der Verkehrsinsel.

Mit freundlichen Grüßen

Achim Mletzko  
FraktionsvorsitzenderAndrea Bielmeier  
Stadträtin

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister  
Marcus König  
Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg

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

Weika (SÖR)

<b>OBERBÜRGERMEISTER</b>		
<b>09. MRZ. 2021</b>		
/.....Nr. ....		
3. BM	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 X z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen



08.03.2021  
Sender

### Querungshilfe Höfener Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Verkehrsausschuss im März 2018 wurde der Bau einer Querungshilfe in der Höfener Straße in Höhe Karl-Martell-Straße beschlossen. Ein dort ansässiges Versicherungsunternehmen stellte dafür eine Kostenübernahme in Aussicht und noch im Frühjahr 2018 sollte die Umsetzung erfolgen.

Nachdem dies offenbar nicht realisiert werden konnte, wurde die Errichtung „auf Eis gelegt“. Im Jahresbauprogramm von SÖR für das Jahr 2020 erschien die Querungshilfe dann wieder als Maßnahme, die zwischen Mai und Juni 2020 umgesetzt werden sollte.

Doch auch diese geplante Umsetzung scheiterte offenbar und bis heute ist trotz bereits 2018 festgestellten erhöhten Bedarfes dort keine Querungshilfe realisiert.

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

#### Antrag:

Die Stadtverwaltung setzt die 2018 beschlossenen Planungen für den Bau einer Querungshilfe in der Höfener Straße auf Höhe Karl-Martell-Straße nach dem bereits damals verabschiedeten Straßenplan kurzfristig um.

Mit freundlichen Grüßen

  
Andreas Kriegelstein  
Fraktionsvorsitzender



---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)</b>	09.03.2022	öffentlich	Beschluss

---

**Betreff:**

**Sanierung Cramer-Klett-Park  
hier: Genehmigung des Nachtragsobjektplans**

**Anlagen:**

Entscheidungsvorlage

---

**Sachverhalt (kurz):**

Der Objektplan für die Finanzierung der Sanierung des Cramer-Klett-Parks wurde zuletzt im Werkausschuss SÖR am 31.01.2019 in Höhe von 1.882.000 EUR genehmigt. Die Baumaßnahme wurde dann 2019 umgesetzt.

Nach der Eröffnung der Anlage und ergaben sich aufgrund von Nutzungsentwicklungen investive Anpassungen in der Anlage:

**1. Wegebeleuchtung:**

Zunächst sollte die vorhandene Wegebeleuchtung noch für ca. 5 Jahre erhalten bleiben und danach erneuert werden. Nachdem aber unmittelbar mit der Eröffnung der Anlage irreparable Störungen an der Anlage zu verzeichnen waren, wurden zusätzlich die alten Masten und Leuchten ausgetauscht. Dies verursachte zusätzlich investive Aufwendungen von rd. 55.000 EUR.

**2. Abplankungen der neuen Blumenbeete:**

Im Zuge der Umgestaltung des Cramer-Klett-Parks wurden auch neue attraktive Blumenbeete angelegt. Leider zeigte sich mit der Eröffnung, dass Personen Laufwege unbefugt durch die Beete nahmen und zum Teil Bepflanzungen zerstörten. Um dies zu verhindern und die Beete zu schützen, wurden nachträglich Schutzplanken angebracht, die zusätzliche investive Aufwände von rd. 5.000 EUR verursachten.

Mit den beiden Maßnahmen erhöhen sich die Gesamtkosten des Projekts um 60.000 EUR und müssen in einem Nachtragsobjektplan genehmigt werden. Die ursprüngliche Summe des Objektplanes betrug 1.882.000€ brutto. Mit den zusätzlichen Aufwendungen in Höhe von 60.000 € erhöht sich die Objektplansumme auf 1.942.000 € brutto.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über städtische Eigenmittel aus dem MIP Ansatz Masterplan Freiraum.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	1.942.000 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	238.000 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	1.543.674 €	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:  
Masterplanmittel stehen zur Verfügung.

**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:

Auswirkungen auf verschiedene Gruppen wurden bereits bei der Planung berücksichtigt in den Leistungsphasen 1-3.

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

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

**Beschlussvorschlag:**

Der Nachtragsobjektplan für die Sanierung des Cramer-Klett-Park in Höhe von 1.942.000,00€ brutto wird genehmigt.

## Erläuterungen zum Nachtragsobjektplan

- I. Die Landschaftsbauarbeiten für die Sanierung des Cramer-Klett-Parks wurden öffentlich ausgeschrieben und planmäßig ausgeführt.

Ursachen für eine erneute Kostensteigerung waren ungeplante Kosten nach Fertigstellung zur Erneuerung der Parkbeleuchtung, Abplankungen der neuen Blumenbeete um vor Vandalismus zu schützen und bisher nicht berücksichtigte Eigenleistungen der Werkstätten.

Eine nachträgliche Änderung der Planung erfolgte nicht.

Die Mehrkosten können folgendermaßen finanziert werden:

E5510087400U Masterplan	60.000,00 €
Bisherige Gesamtkosten:	1.882.000,00 €
<b>Neue Gesamtkosten:</b>	<b>1.942.000,00€</b>

Nürnberg, den 10.02.2022  
SÖR/1-G/2  
i.A.



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)</b>	09.03.2022	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Neue Anforderungen an den kommunalen Winterdienst  
sowie  
Antrag der FDP-Stadtratsfraktion vom 06.02.2021**

**Anlagen:**

Antrag der FDP-Stadtratsfraktion vom 06.02.2021 zur "Bewegungsfreiheit für Fußgänger und Radfahrer im Winter"  
Sachverhaltsdarstellung  
Beschluss Naturschutzbeirat 150. Sitzung am 01. Februar 2022

**Sachverhalt (kurz):**

Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) hat in der Werkausschusssitzung am 14.04.2021 über die im zurückliegenden Winter 2020/21 gemachten Erfahrungen im Winterdienst auf öffentlichen Verkehrsflächen ausführlich berichtet.

Dabei wurden trotz des insgesamt positiven Resümees auch die neuen Herausforderungen und offensichtlichen Defizite in der Wintersicherung erläutert und deswegen angekündigt, dass SÖR das Winterdienstkonzept diesbezüglich überarbeitet und Lösungsvorschläge zur Bewältigung der sich stellenden Herausforderungen und Beseitigung der Defizite dem Werkausschuss zur Beratung vorlegt.

Dies soll mit dieser Vorlage erfolgen. Dabei wird gleichzeitig der Antrag der FDP-Stadtratsfraktion vom 06.02.2021 „Bewegungsfreiheit für Fußgänger und Radfahrer im Winter“ mit beantwortet.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:  
Abrechnung noch nicht endgültig

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	2.500.000 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	1.460.000 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	2.500.000 €	davon Sachkosten	500.000 € pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	960.000 € pro Jahr

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

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:  
Im Haushalt 2022 ist die Schaffung von 4 Fahrerstellen enthalten.  
Die zusätzlichen Unterhaltskosten, Betriebs-/Unterhaltskosten,  
Gerätebeschaffungskosten werden im Wirtschaftsplan des SÖR  
verankert

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

- Nein (→ weiter bei 3.)  
 Ja  
 Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans  
 Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von 16 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 Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen wurden im Konzept berücksichtigt

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

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

**Ref III/UwA**

**Beschlussvorschlag:**

Der Werkausschuss SÖR begrüßt die Verbesserungen im Winterdienst und beschließt dazu im Einzelnen:

1. Die ganzheitliche Einsatzstrategie mit Multifunktionsfahrzeugen für eine erhebliche Verbesserung der Wintersicherung auf Radwegen und Fahrbahnen der Prioritätsstufe 2 und 3 im Winter wird unterstützt. Damit kann den hohen Anforderungen des Mobilitätsbeschlusses vom Januar 2021 Rechnung getragen werden.
2. Zur Erzielung eines effektiven und qualitativen Winterdienstes können künftig auf den Radwegen und Fahrbahnen der Prioritätsstufe 2 und 3 je nach Witterungsbedingungen auftauende Streustoffe zur Sicherung eingesetzt werden. Dies gilt auch auf Radwegrouten, die über getrennte oder gemeinsame Rad-/Gehwege verlaufen. Auf den restlichen Gehwegen oder Grünanlagenwegen ohne Radwegesicherung soll das Verbot des Einsatzes auftauender Stoffe bestehen bleiben.
3. Um mögliche negative Auswirkungen des Einsatzes auftauender Streustoffe konkret erfassen und bewerten zu können, soll an 5 ausgewählten Stellen im Radwegenetz ein spezifisches Monitoring durch einen unabhängigen Sachverständigen in Abstimmung mit dem Umweltamt durchgeführt werden. Die Ergebnisse werden im jährlichen Winterdienstbericht dargestellt.  
Nach einer 3-jährigen Messzeit soll der Einsatz von auftauenden Streustoffen auf Radwegen unter gesamtökologischer Betrachtung auf Verhältnismäßigkeit und Nachhaltigkeit bewertet werden und das Ergebnis als weitere Entscheidungsgrundlage dienen.
4. SÖR wird beauftragt, die für die Umsetzung des überarbeiteten Winterdienstkonzeptes benötigten zusätzlichen Personal- und Finanzmittelressourcen bei den jährlichen Haushaltsberatungen einzubringen. Das Personal und Gerät kann ganzjährig eingesetzt werden. Im Sommerbetrieb kann so die Baumscheiben-/Grünstreifenbewässerung damit deutlich ausgeweitet und intensiviert werden.

# Freie Demokraten

FDP

Ümit Sormaz · Rathausplatz 2 · 90403 Nürnberg

Herrn  
Oberbürgermeister  
Marcus König  
Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg

WerkA (SÖR)

OBERBÜRGERMEISTER	
08. FEB. 2021	
/.....Nr. ....	
1 3.BM Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2 X z.w.V.	4 Antwort vor Absendung vorlegen
	5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

*dlm*

## Antrag: Bewegungsfreiheit für Fußgänger und Radfahrer im Winter

Nürnberg, den 06. Feb 2021  
Zeichen: ÜS-AN

Ümit Sormaz  
Mitglied des Stadtrates der  
Stadt Nürnberg

fdp@uemit-sormaz.de  
www.uemit-sormaz.de

Freie Demokraten FDP  
Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg

T: 0911-1325250  
M: 0177-2502513

Aktuell sind viele Wege in der Innenstadt oder um die Wöhrder Wiese vom Winterdienst ausgenommen und geraten so nach Schneefall schnell zu lebensgefährlichen Eisflächen. Das macht es den Innenstadtbewohnern zunehmend schwierig, ihren Hund auszuführen, Einkaufen zu gehen oder überhaupt an die frische Luft zu kommen.

Wer dennoch raus muss, muss auf wenige enge geräumte Flächen entlang von Straßen oder direkt auf den ÖPNV bzw. das Auto ausweichen. Dies ist bereits aus Gründen des Umweltschutzes kaum vertretbar, trägt aber in Erkältungs- und Virenzeiten dazu bei, viele Menschen auf einem engeren Raum zu verdichten.

Wir sehen hier die Stadt gefordert, für oder mit dem Staatlichen Bauamt und SÖR entsprechende Konzepte zu entwickeln. Hierfür ist ggf. auch die Grünanlagensatzung anzupassen und die unbedingte Priorisierung des Autoverkehrs zu überdenken.

### Aus diesem Grund stelle ich folgenden Antrag:

**Die Stadt Nürnberg entwickelt ein Streu- und Räumkonzept, das die Bedarfe von Fußgängern und Radfahrern stärker ins Auge fasst. Insbesondere die Strecken an der Stadtmauer und entlang der Pegnitz stellen auch im Winter vielbenutzte Arbeitswege sowie Naherholungsgebiete mit Laufstrecken und Routen zum Gassi-Gehen dar. Gerade in Zeiten von einer globalen Pandemie und dem Ansatz der Entlastung des ÖPNV sollte das Ziel aller Verantwortlichen sein die Fuß- und Fahrradwege freizuräumen und nachhaltig freizuhalten.**

Des Weiteren sollen für Anwohner wichtige Treppen gezielter gestreut werden um die Sperrungen zu reduzieren und mehr öffentliche Treppen zu öffnen.

## **Neue Anforderungen an den kommunalen Winterdienst – Überarbeitung des Winterdienstkonzeptes für Nürnberg**

**sowie**

**Antrag der FDP-Stadtratsfraktion vom 06.02.2021: „Bewegungsfreiheit für Fußgänger und Radfahrer im Winter“**

### Sachverhaltsdarstellung

Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) hat in der Werkausschusssitzung am 14.04.2021 über die im zurückliegenden Winter 2020/21 gemachten Erfahrungen im Winterdienst auf öffentlichen Verkehrsflächen ausführlich berichtet.

Dabei wurden trotz des insgesamt positiven Resümees auch die neuen Herausforderungen und offensichtlichen Defizite in der Wintersicherung erläutert und deswegen angekündigt, dass SÖR das Winterdienstkonzept diesbezüglich überarbeitet und Lösungsvorschläge zur Bewältigung der sich stellenden Herausforderungen und Beseitigung der Defizite dem Werkausschuss zur Beratung vorlegt.

Dies soll mit dieser Vorlage erfolgen. Dabei wird gleichzeitig der Antrag der FDP-Stadtratsfraktion vom 06.02.2021 „Bewegungsfreiheit für Fußgänger und Radfahrer im Winter“ mit beantwortet.

### 1. Ausgangslage

Der Winterdienst der Stadt Nürnberg wird durch das Personal des SÖR und Teile von SUN geleistet. Unterstützend sind zudem Mitarbeiter der NOA tätig. Da für den Winterdienst nur begrenzte Personal- und Gerätesressourcen zur Verfügung stehen, können nicht alle Straßen, Wege und Überwege gleichzeitig gesichert werden. Der sich stellende Sicherungsumfang wird daher nach Verkehrsbedeutung und Gefährlichkeit in Dringlichkeitsstufen unterteilt. In Prioritätsstufe 1 werden dabei alle wichtigen und gefährlichen, in Prioritätsstufe 2 und 3 alle nachrangig wichtigen Bereiche gesichert. Nur so können derzeit Umlaufzeiten in der obersten Sicherungsstufe auf den Fahrbahnen von 2 bis 3 Stunden und auf den Wegen und Überwegen von 4 bis 5 Stunden gewährleistet werden.

#### **Öffentliche Gehwege**

Der Räum- und Streudienst für die öffentlichen Gehwege im Stadtgebiet wird durch die Regelungen der Nürnberger Straßenreinigungsverordnung (StrRVO) bestimmt. Danach sind innerhalb der geschlossenen Ortslage die Räum- und Streupflicht der öffentlichen Geh- und gemeinsamen Geh- und Radwege den Anliegern verpflichtend übertragen. Diese haben die genannten Wege bei Schnee oder Glätte täglich in der Zeit von 7 bis 20 Uhr vom Schnee freizumachen, bei Glätte zu streuen und in sicherem Zustand zu halten; falls erforderlich auch mehrmals am Tag.

Von dieser Regelung ist auch der SÖR selbst betroffen. Vor allem bei anliegerfreien und bei an Grünanlagen oder eigenen Grundstücken angrenzenden öffentlichen Wegen sowie die Fußgängerüberwege auf Fahrbahnen hat SÖR die Verpflichtungen der StrRVO gleichermaßen zu erfüllen.

Auf allen öffentlichen Wegen werden i.d.R. abstumpfende Streustoffe in Form von Blähtongranulat verwendet. Ausnahmen bilden hier nur gefährliche Gefällestrrecken und Treppen. Hier kommen Blähtongranulat-/Salzgemische zum Einsatz.

### **Öffentliche Fahrbahnen und Fußgängerüberwege**

Die Sicherung der Fahrbahnen und Fußgängerüberwege erfolgt durch SÖR und beauftragte Fuhrunternehmer.

Das im Winterdienst zu sichernde Straßennetz umfasst ca. 1.150 Kilometer. Insgesamt sind dabei rund 3.600 Kilometer (Sicherungslänge = Fahrspuren) zu sichern. Das gesamte Streckennetz ist hinsichtlich seiner Verkehrsbedeutung und Gefährlichkeit in 3 Prioritätsstufen eingeteilt:

In der Priorität 1 ca. 2.200 km Sicherungslänge werden die Haupteinfall- und -ausfallstraßen, Ringstraßen sowie wichtige Hauptverkehrsstraßen, Straßen mit öffentlichem Personennahverkehr sowie sehr stark befahrene Straßen und gefährliche Streckenabschnitte mit Feuchtsalz FS 30 gesichert; in der Priorität 2 mit ca. 300 km sonstige Hauptverkehrsstraßen und Hauptverbindungsstraßen sowie wichtige öffentliche Parkplätze mit Blähtongranulat; in der Priorität 3 ca. 1.100 km alle übrigen Straßen ebenfalls mit Blähtongranulat.

Dabei wird nach den Grundsätzen des „differenzierten“ Winterdienstes verfahren, d.h. so viel Salz wie nötig aber so wenig wie möglich einzusetzen. Auf den Fahrbahnen der Prioritätsstufe 1 kommt kurativ ausschließlich Feuchtsalz FS 30 (Streusalz NaCl mit 30 Gewichts-% Natriumchlorid-Lösung) oder präventiv Natriumchlorid-Sole zum Einsatz. Auf den Fahrbahnen der Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung (Priorität 2 und 3) werden grundsätzlich abstumpfende Streustoffe (Blähtongranulat) eingesetzt. Im Einzelfall kann nach Anweisung des verantwortlichen Einsatzleiters bei besonderen Witterungsbedingungen die Verwendung von Streusalz im untergeordneten Straßennetz angeordnet werden. Auf Fußgängerüberwegen werden generell Blähtongranulat-/Salzgemische eingesetzt.

Die Präventivstreuung mit Sole wird im Winterdienst in Nürnberg seit 6 Jahren mit großem Erfolg angewendet. Dabei wird ein definiertes Streckennetz bei Bedarf mit vier Einsatzfahrzeugen präventiv in den Nachtstunden gesichert. Das erweiterte Sole-Streckennetz umfasst eine Gesamtlänge von 690 km und deckt praktisch alle Hauptverkehrsstraßen mit hoher Verkehrsbedeutung ab.

### **Öffentliche Radwege**

Die Sicherung der Radwege erfolgt ebenfalls durch SÖR.

Das im Winterdienst zu sichernde Radwegenetz umfasst derzeit rd. 95 km und wird ebenfalls in Prioritätsstufen gesichert: 40 km in der Priorität 1, 20 km in der Priorität 2 und 35 km in der Priorität 3. Die Einteilung erfolgte bislang nach verfügbaren Verkehrsbelastungszahlen für den Sommerbetrieb, die mit einem Abminderungsverhältnisswert dann auf den Winterbetrieb umgerechnet wurden. Bei einer Verkehrsbelastung von über 800 Radfahrern pro Tag wurde eine Strecke in die Priorität 1 aufgenommen. Abgestuft dann die weiteren Prioritätseinteilungen. Die Sicherungsstrecken sind im Radwegenetz wintersicherungsplan entsprechend den Priorisierungen auf der Homepage des SÖR öffentlich einsehbar.

Die Radwege werden auf den Fahrbahnen entsprechend den dort in der maschinellen Fahrbahnsicherung eingesetzten Streustoffen gesichert (Prio 1 mit Feuchtsalz/Sole, Prio 2 und 3 mit Blähtongranulat). Bei von der Fahrbahn abgesetzten Radwegen werden i.d.R. abstumpfende Streustoffe in Form von Blähtongranulat verwendet. Ausnahmen bilden hier nur gefährliche Gefällestrrecken. Hier kommen Blähtongranulat-/Salzgemische zum Einsatz.

## **2. Neue Herausforderungen / Anforderungen an den kommunalen Winterdienst**

Die Organisation des Winterdienstes ist komplex und stellt an die Verantwortlichen und Beteiligten immer wieder neue Herausforderungen. Nachfolgend werden aktuelle Entwicklungen und sich daraus ergebende Anforderungen an den kommunalen Winterdienst in Nürnberg dargestellt, die Grundlage für die notwendige Anpassung/Überarbeitung des derzeitigen Winterdienstkonzeptes sind. Allerdings sind für die Umsetzung dieser Anpassungen teilweise Paradigmenwechsel für Nürnberg verbunden, v.a. hinsichtlich des Streustoffeinsatzes.

### **Herausforderung 1: „Stark zunehmender Radverkehr im Winter“**

Der Radverkehr in Nürnberg gewinnt weiter zunehmend an Bedeutung. Neue, dem Radverkehr vorbehaltene Verkehrswege, wie Radvorrangrouten und Fahrradstraßen, sind sichtbare Zeichen der zunehmenden Bedeutung von Radverkehrsanlagen. Neben Planung und Bau von Radverkehrsanlagen ist auch der Winterdienst als Teil des Betriebsdienstes ein wesentlicher Teil des Lebenszyklus. Durch ihn wird die fortlaufende sichere und anforderungsgerechte Nutzung durch den Radverkehr gewährleistet. Sowohl im Alltagsradverkehr als auch im Freizeit- und touristischen Radverkehr ist der Winterdienst entscheidend für die ganzjährige Angebotsqualität von Radwegeverbindungen und damit ein wesentlicher Baustein für die Förderung des Radverkehrs.

Besondere Bedeutung für den Winterdienst auf Radverkehrsanlagen erhalten dabei die prinzipiell bestehenden, parallelen Nutzungsarten Alltagsverkehr sowie Freizeit/Tourismus. Anders als im Freizeitverkehr spielen auf Alltagswegen Faktoren wie die zügige und direkte Befahrbarkeit ebenso wie die Zuverlässigkeit eine wesentliche Rolle. Radverkehr im Alltag erfolgt in der Regel ganzjährig und ist daher anders als Freizeitverkehr nicht anhand äußerer Einflüsse (wie dem Wetter) disponibel. Das Fahrrad kann aber nur dann für den jeweiligen Weg von den Verkehrsteilnehmern gewählt werden, wenn auf der relevanten Quell-Ziel-Beziehung ein unter den gegebenen Witterungsbedingungen nutzbares Wegeangebot verfügbar ist.

Der über die reine Verkehrssicherungspflicht hinausgehende Winterdienst auf Wegen des Alltagsradverkehrs entscheidet wesentlich über den Erfolg von Strategien und Maßnahmen zur Förderung des ganzjährigen Radverkehrs. Die Entscheidung über die Durchführung eines intensiveren (und damit auch aufwendigeren und teureren) Winterdienstes sollte dabei bevorzugt für zusammenhängende Netze und nicht für einzelne Teilabschnitte erfolgen. Die Prioritäten dafür ergeben sich dabei im Wesentlichen aus der Nutzungsfrequenz, der Netzfunktion und der Verkehrsbedeutung der Radverkehrswege.

Diese neuen, höheren Anforderungen an den Winterdienst auf Radwegen in Nürnberg hat auch der Stadtrat in seiner Sitzung vom 27.01.2021 im „Masterplan nachhaltige Mobilität – Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ aufgegriffen. Darin heißt es im Maßnahmenpunkt 5 des Beschlusses: „Um die ganzjährige Nutzung des Rades zu fördern, sollen die verkehrswichtigen Fahrradstrecken bei Schnee und Glätte in erster Priorität des Winterdienstplanes geführt werden. „Geräumter“ Schnee soll Radverkehrsanlagen nicht unverhältnismäßig einengen.“

Die Anzahl der „Ganzjahres-Radler“ in Nürnberg ist im letzten Winter nochmal deutlich angestiegen – sei es durch Corona, sei es durch die sich weiter verbreitende eBike-Technik oder ein steigendes Umweltbewusstsein. Dies zeigt sich auch an der deutlich gestiegenen Anzahl der Beschwerden bzgl. eines ungenügenden Winterdienstes auf den Radwegen – möglicherweise auch aufgrund eines gestiegenen Anspruchsniveaus oder aus der Kombination dieser Faktoren.

Maßgebliche Beschwerden waren dabei:

- a) nicht in voller Breite vom Schnee geräumte Radwege,
- b) nicht „schwarz“ geräumte Radwege,
- c) Schneeablagerungen auf Radwegen,
- d) verspätete Räumung von Radwegen,
- e) gar nicht geräumte Radwege,
- f) durch Blähton verursachte Gefährlichkeit beim Befahren von Radwegen in Kurvenabschnitten bei Trockenheit im Winter aber v.a. auch nach dem Winter.

Zurzeit sind nur begrenzte Möglichkeiten/Kapazitäten im SÖR vorhanden, diesen Beschwerden flächendeckend begegnen und damit den weiter steigenden Anforderungen nach einem „besseren“ Winterdienst auf Radwegen in dem vorgegebenen Maß gerecht werden zu können. Die zur Verfügung stehenden Kapazitäten an Gerät und Personal sind mit den gesetzlichen und rechtlichen Verkehrssicherungsverpflichtungen im Winter auf den Straßen, Wegen, Überwegen und Plätzen voll gebunden. Das zeigen auch die langen Umlaufzeiten von 2 bis 3 Stunden auf den Fahrbahnen und 4 bis 5 Stunden auf allen anderen Verkehrsflächen, um – wenn erforderlich – bei einem Winterdiensteinsatz wiederholt eine Sicherung der gleichen Stelle durchführen zu können.

Bzgl. des Streustoffeinsatzes auf Radwegen ist SÖR bislang an die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses aus dem Jahr 1982 verpflichtend gebunden, wonach auftauende Streustoffe (Feuchtsalz, Sole) nur auf den Fahrbahnen der Priorität 1 verwendet werden können. Für Fahrbahnen der Priorität 2 und 3 sowie alle anderen Verkehrsflächen dürfen demzufolge nur abstumpfende Streustoffe verwendet werden. In Nürnberg wird dafür Blähtongranulat eingesetzt. Dies bewirkt u.a., dass Radwege in Nürnberg weniger effektiv, nicht präventiv und auch nicht „schwarz“ geräumt werden können und mit dem Ausbringen eine Rutschgefährdung in Kurvenbereichen entsteht.

### **Herausforderung 2: „Verkehr auf Straßen der Prioritätsstufe 2 und 3“**

Nach Art.51 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) ist die Kommune verpflichtet, im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit nur die verkehrswichtigen und gefährlichen Fahrbahnen bei Glätte zu streuen; gleichwohl sind aber alle Fahrbahnen zu räumen<sup>1</sup> – nicht in einem Zug und gleichzeitig und gleichrangig, aber die Räumpflicht besteht gleichwohl.

Wie bereits oben erläutert dürfen im städtischen Winterdienst aufgrund des Stadtratsbeschlusses von 1982 nur auftauende Streustoffe (Feuchtsalz, Sole) für die Sicherung von Straßen der Priorität 1 verwendet werden. Diese Vorgabe ist in milden Wintern mit geringen Schneemengen auch kein Problem. Allerdings zeigt sich bei erheblichen Schneemengen – wie auch im letzten Winter – sehr deutlich, dass gerade auf diesen Strecken durch die zwangsläufig verspätete Räumung immer wieder gefährliche „Rutschbahnen“ sowohl für den Autofahrer, Radfahrer als auch querenden Fußgänger entstehen.

---

<sup>1</sup>Anm.: Ein Räumen ohne Streuen ist wenig zielführend und eher kontraproduktiv, denn beim Räumen verbleibt immer ein Rest Schnee auf der Fahrbahn, der verdichtet wird und rasch zu einer Glättebildung führt.

Warum ist dies so ?

Der gefallene Schnee wird beim Überfahren durch Fahrzeuge komprimiert. Gleichzeitig taut die oberste Schicht durch Reifen- und Motorwärme beim Überfahren an und überfriert danach wieder. Auch tagsüber taut mit Plustemperaturen der obere Schnee an. Neben der mit der häufigen Überfahrung immer weiter stattfindenden Komprimierung führen die Frosttemperaturen nachts zu einem Überfrieren, so dass eine extrem verdichtete, rutschige Packlage (Eisplatten bis hin zu komplett vereisten Strecken) entsteht, die eine für alle Verkehrsteilnehmer sichere Räumung nicht mehr möglich macht. Wenn die städtischen Winterdienstfahrzeuge nach 2 bis 3 Tagen die Flächen nachrangig räumen wollen, reicht der Anpressdruck der Räumschilde nicht aus, um dann diese Eisschichten zu lösen. Hierfür helfen auch keine abstumpfenden Streustoffe sondern nur auftauende, die das Eis lösen und aufweichen, so dass dann der entstehende Schneematsch mit Räumschild in einem weiteren Umlauf von der Fahrbahn entfernt werden kann.

Aufgrund dieser Situation liegen hier auch viele Beschwerden v.a. aus den Wohngebieten vor:

- a) Rutschgefahr auf schon leichten Gefällstrecken für Autofahrer,
- b) Rutschgefahr beim Bremsen vor Hindernissen für Autofahrer (Einmündungen, Überwegen, Gegenverkehr, ...),
- c) Sturzgefahr für Fußgänger beim Überqueren der Straße,
- d) Sturzgefahr für Radfahrer beim Befahren der Straße,
- e) mit Eis überfrorene Abläufe, die bei einer (Regen-)Tauwetterlage entstehendes Oberflächenwasser der Straße nicht abführen können, dieses sich aufstaut und in angrenzende Privatflächen abfließt.

### **Herausforderung 3: „Stark zunehmende Grünanlagennutzung im Winter“**

Bedingt durch den „Corona-Lockdown“ im Winter 2020/21 wurden aufgrund der pandemiebedingten Kontakt- und Bewegungseinschränkungen die Wege in den Grünanlagen von der Nürnberger Bevölkerung sehr intensiv für Spaziergänge und Freizeitsport (Joggen, Radfahren, ...) genutzt.

Bislang wurden im Winterdienst nur wichtige Erschließungs- und Verbindungswege in den Grünanlagen gesichert. Die Anforderungen aus der Bevölkerung im letzten Winter konnten seitens des Winterdienstes so kurzfristig nicht erfüllt werden. Insofern wurden auch hier im Laufe des Winters immer wieder Beschwerden an den SÖR herangetragen:

- a) keine oder nur verspätete Sicherung von Wegen,
- b) schlechte Begehbarkeit (Rutschgefahr) bei der Nutzung von Grünanlagenwegen durch verdichtete / vereiste Packlagen.

Ob sich dieser Trend auch „post corona“ in den kommenden Jahren bestätigt, kann derzeit schlecht abgeschätzt werden. Falls ja, müssten hier mehr Wege im Winter bearbeitet oder die Wege entsprechend eines nicht durchgeführten Winterdienstes deutlich gekennzeichnet werden, um Haftungsansprüche für die Stadt Nürnberg bei Unfällen auszuschließen.

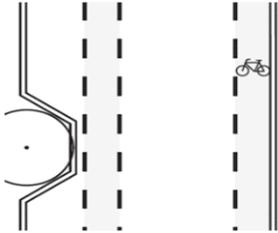
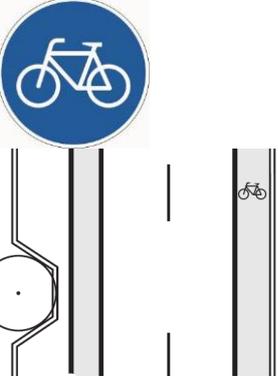
### 3. Lösungsansätze zur Bewältigung der neuen Herausforderungen / Anforderungen an den kommunalen Winterdienst

Nachfolgend werden Lösungsvorschläge zur Bewältigung der im Abschnitt 2 beschriebenen neuen Herausforderungen / Anforderungen formuliert. Um diese Lösungsvorschläge in die Umsetzung zu bringen, sind zum Teil neue Rahmenbeschlüsse/-vorgaben des Stadtrates notwendig, die dann Grundlage für die Überarbeitung des Winterdienstkonzeptes für den SÖR sind.

#### Lösungsansätze zur Herausforderung 1: „Stark zunehmender Radverkehr im Winter“

##### **Allgemein:**

Für den Radverkehr stehen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) folgende Führungsformen von Radverkehrsanlagen zur Verfügung:

Führungsform	Verkehrszeichen	Erläuterung
1. Mischverkehr auf Fahrbahn		Radverkehr nutzt gemeinsam mit anderen Fahrzeugen die Fahrbahn
2. Schutzstreifen		Markierte Radverkehrsführung am rechten Fahrbahnrand, die nur bei Bedarf von Kfz mitgenutzt werden darf. Bestandteil der Fahrbahn. Halten und Parken verboten. Benutzungspflicht für Radverkehr ergibt sich aus Rechtsfahrgebot.
3. Radfahrstreifen		Markierte Radverkehrsführung am rechten Fahrbahnrand, die nicht von anderen Fahrzeugen mitgenutzt werden darf. Halten und Parken verboten. Benutzungspflicht für Radverkehr durch Zeichen 237 StVO.
4. Radweg	 Evtl.	Baulich angelegte separate Verkehrsfläche für Radverkehr. Mit und ohne Benutzungspflicht möglich. Benutzungspflicht nur bei vertikalem Zeichen 237 StVO.
5. Gemeinsamer Geh- und Radweg	 Evtl.	Baulich angelegte separate Verkehrsfläche für die gemeinsame Nutzung durch Rad- und Fußverkehr. Mit und ohne Benutzungspflicht möglich. Benutzungspflicht nur bei vertikalem Zeichen 240 StVO.

Führungsform	Verkehrszeichen	Erläuterung
6. Getrennter Rad- und Gehweg	 Evtl.	Baulich angelegte separat nebeneinander angeordnete Verkehrsflächen für die Nutzung durch Rad- und Fußverkehr. Mit und ohne Benutzungspflicht möglich. Benutzungspflicht nur bei vertikalem Zeichen 241 StVO.
7. Fahrradstraße		Dem Radverkehr vorbehaltenen Straßen. Mitnutzung durch andere Fahrzeuge durch entsprechende Anordnung möglich. Zeichen 244.1 StVO.
8. Fahrradzone		Wie Fahrradstraße, jedoch ein zusammenhängendes Netz mehrerer Straßen umfassend. Zeichen 244.3 StVO.
9. Radschnellweg		Radverkehrsflächen mit gehobenem Standard. Ausweisung durch Zeichen 350 StVO.
10. Freigabe für Radverkehr		Flächen, die eigentlich für andere Verkehrsteilnehmer vorgesehen sind, können auch für den Radverkehr freigegeben werden, wie z.B. Gehwege oder Bussonderfahrstreifen. Zusatzzeichen 1022-10 StVO.

Radverkehrsanlagen, egal ob sie unmittelbar in die Fahrbahnfläche integriert sind (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) oder unabhängig geführt werden (Radweg), sind rechtlich als Fahrbahnen anzusehen und sind Bestandteil der Straße. Damit besteht dort für den Baulastträger eine gesetzliche Streupflicht nach BGB und BayStrWG auf allen verkehrswichtigen und gefährlichen Abschnitten. Innerhalb bebauter Gebiete überlagert sich die Verkehrssicherungspflicht mit der Reinigungspflicht nach den Straßengesetzen (bzw. Straßenreinigungsgesetzen) der Länder, aus der neben der genannten Streupflicht auch eine Räumspflicht bei Schneelage für die Stadt Nürnberg resultiert.

Als verkehrswichtig sind nach der gängigen Rechtsprechung klassifizierte Straßen und wichtige Verbindungen anzusehen. Das bedeutet für den Radverkehr, dass Radschnellwege und Radvorrangrouten sowie wichtige Radverkehrsverbindungen und Fahrradstraßen als verkehrswichtig anzusehen sind, wenn sie auch im Winter entsprechend genutzt werden (also keine Ausflugsradwege). Die Durchgängigkeit und Qualität der Sicherung muss unabhängig von der Lage der Radwegführung (auf der Fahrbahn oder getrennt von der Fahrbahn) gewährleistet sein.

Neben der Streupflicht ist vor allem die innerorts bestehende Räumspflicht nach der gängigen Rechtsprechung für den Radverkehr von besonderer Bedeutung, denn diese besteht auch unabhängig von der Verkehrswichtigkeit. Wird ein Radweg durch Schnee unbenutzbar, muss dieser also geräumt werden. Vor allem ist es aber zu vermeiden, Radwege bei Schneelage zuzuschieben. Dies stellt ganz besondere Anforderungen an den Winterdienst vor allem bei Radfahrstreifen und Schutzstreifen, die in Randlage der Fahrbahn liegen und daher meist vom Fahrbahnwinterdienst beim Räumen zugeschoben werden.

Der Schnee muss aus der Fahrbahn zwangsläufig an den rechten Rand geschoben werden (hier läuft die Entwässerung der Straße, zudem würde das Schieben nach links das Abbiegen in Kreuzungsbereichen erschweren bzw. unmöglich machen).

Damit besteht nun die Notwendigkeit, dass die Radstreifen anschließend zeitnah mit einem kleineren Fahrzeug nach- und somit weitgehend freigeräumt werden.

Deshalb erfordert der Winterdienst auf Radwegen eine separate Organisation und Ausstattung unabhängig vom Straßenwinterdienst, insbesondere auch wegen der geringeren Durchfahrts- und Räumbreiten. Insbesondere die Abstimmung zwischen dem Winterdienst für die Fahrbahnen und dem Winterdienst für die Radverkehrsanlagen ist wichtig.

Als Streustoff für Radwege sind die derzeit in Nürnberg verwendeten abstumpfenden Streustoffe (Blähtongranulat) absolut ungeeignet. Die fehlende auftauende Wirkung verhindert nicht nur, Glätte überhaupt zu beseitigen, sondern bringt verstärkt auch noch zusätzliche Gefährdungen für den Radverkehr durch den Rollsplitt-Effekt (Rutschgefährdung) oder Reifenschäden mit sich. Dies auch weil sie nach der Glätteperiode auf der Oberfläche verbleiben bzw. personal- und maschinenaufwendig und damit sehr kostenaufwendig nach der Glätteperiode beseitigt werden müssen.

Einer ausreichenden Streupflicht kann daher nur mit auftauenden Streustoffen genügt werden. Dabei kann die erforderliche Taustoffmenge zum einen dadurch vermindert werden, dass eine möglichst gute Schneeräumung erfolgt. Zum anderen kann der Streustoff-Einsatz durch den Einsatz von vorzugsweise Flüssigsalz/Sole (FS 100)<sup>2</sup> oder alternativ Feuchtsalz (FS 30)<sup>3</sup> minimiert werden, insbesondere auch durch vorbeugende Streuung bei entsprechender Fahrbahnzustands- und Witterungssituation. Salzlösungen wirken nicht nur besser und schneller und minimieren damit den erforderlichen Streustoffbedarf, sondern sie haften auch wesentlich besser auf der Fahrbahn-/Wegeoberfläche und werden daher praktisch nicht in die Nebenflächen eingetragen.

### ***Winterdienst von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn:***

*(siehe Nr. 1. und 2. Tabelle oben)*

Bislang werden diese Radwege als markierte Bestandteile der Fahrbahn mit der Räumung der Fahrbahnen durch Großstreufahrzeuge – so gut es geht – mit gesichert. Der Schnee wird dabei zwangsläufig von der Fahrbahn nach rechts an den Fahrbahnrand geschoben – in Richtung der Entwässerungsrinne; genau dort verläuft aber auch der Radweg. Bei diesem Räumen kann aber der Schnee nicht weit genug nach rechts geschoben werden; der Radweg bleibt weitgehend ungeräumt oder wird sogar noch zugeschoben.

Erst in einem nachlaufenden Umlauf ist es möglich, die Radwege frei zu schieben – allerdings technisch bedingt nicht komplett: Aufgrund der Ausformung der Pflüge (oben

---

<sup>2</sup>Anm.: FS 100 = Reine Salzlösung, Salzanteil in der Lauge bei rund 20% Masseanteil (ca. 200 Gramm Salz je Liter Wasser); auf einem Quadratmeter Fahrbahn werden beim Einsatz von FS 100 ca. 4-5 Gramm Salz ausgebracht; da das Salz in Lösung ist bleibt das Salz auch sehr gut auf der Fahrbahn haften, es gibt keine Verluste durch Wind und Verkehr. Bei Festsalz wird ein erheblicher Teil des Salzes durch den Verkehr aus der Fahrbahn an den Rand geschleudert bzw. durch den Fahrtwind aus der Fahrbahn an den Rand getragen. Besonders geeignet für das vorbeugende Streuen (besser: besprühen) von Fahrbahnen zur Abwehr von Reifglätte bzw. überfrierender Nässe. Grenzen bei größerer (Rest-)Feuchte auf der Fahrbahn => Salzlösung wird zu sehr verdünnt um noch auftauen zu können.

<sup>3</sup>Anm.: FS 30 = Kombination aus Salz (Feststoff) und Solelösung; das Salz (70% Masseanteil) wird beim Streuen mit Sole (30% Masseanteil) befeuchtet; dadurch geht das Salz schneller in Lösung und entfaltet so seine auftauende Wirkung und haftet auch besser auf der Fahrbahn. Besonders geeignet für den direkten Einsatz gegen bereits gefallenem oder weiter fallendem Schnee sowie Eisglätte. Minimale Dosierung ca. 10 Gramm Salz auf einen Quadratmeter Fahrbahn, Ausbringung von bis zu 40g/qm je Umlauf möglich.

weiter auskragend als unten) können die Fahrer nicht dicht an den Fahrbahnrand (Bordstein) heranfahren. Überall dort, wo zudem Längsparkplätze entlang der Radwege angeordnet sind, muss der Abstand noch größer bleiben, um das Beschädigen von Fahrzeugen möglichst auszuschließen<sup>4</sup>. Zudem würde durch ein enges Schieben des Schnees an die Autos der Re-Eintrag des Schnees auf die Fahrbahn verstärkt werden. Denn je mehr und höher der Schnee an den Autos landet, desto mehr wird beim Ausparken (oder Abkehren) dieser auch wieder auf die Fahrbahn getragen. Die auftauende Wirkung durch Feuchtsalz oder Soleeinsatz ist bei den geschobenen Schneewulsten entsprechend lang, so dass diese auch noch längere Zeit die Radwegenutzung beeinträchtigen.

#### Lösungsansatz:

Die Radwegestreifen auf der Fahrbahn werden weiterhin mit Großstreufahrzeugen im ersten Umlauf mit auftauenden Streumitteln (Feuchtsalz, Sole) gesichert. Dabei bleiben rund 1/3 des Radwegs ungeräumt bzw. wird bewusst für die Ablagerung des Schnees genutzt. Dadurch steht ein geräumter Streifen auf der Fahrbahn nur in reduzierter Breite für den Radverkehr zur Verfügung, ein Sicherheitsabstand des Pflugs zu parkenden Autos bleibt gewahrt und der Schnee wird auch nicht direkt an oder auf die Autos geräumt. Zeitlich verspätet können dann in einem zweiten Umlauf diese Radstreifen noch nachgeräumt werden. Im Bereich von Abbiegespuren sind 3-4 Räumfahrten pro Richtungsfahrbahn nötig, um den Schnee aus dem Bereich der Radspur zu bekommen.

Alternative 1: Auf besonders wichtigen Strecken werden zwei Großstreufahrzeuge eingesetzt, die parallel gestaffelt fahren und so zwei Spuren samt Radweg in einem Durchlauf räumen können. Hierfür würden ca. 5-6 zusätzliche LKW's benötigt werden.

Alternative 2: Die Radwege auf der Fahrbahn werden in eigenen Radwegtouren losgelöst von der Fahrbahnsicherung bearbeitet. Zum Einsatz sollten dann Mehrzweckfahrzeuge (MZF) kommen, die auch im Sommer zur Bewässerung von Straßenbäumen entlang von Wegen oder in engen Straßenzügen (dort wo keine großen Gieß-Lkw durchpassen) eingesetzt werden können und so einen wirtschaftlichen ganzjährigen Einsatz ermöglichen.

#### **Winterdienst auf Fahrradstraßen / in Fahrradzonen:**

*(siehe Nr. 7. und 8. Tabelle oben)*

In 2019/20 wurden erstmals spezielle Fahrradstraßen in einer Länge von rd. 10 km in Nürnberg eingerichtet. Gemäß den Vorgaben zum Mobilitätsbeschluss kommen hier bis 2030/31 jährlich weitere 10 km für einen Gesamtfahrradstraßenumfang von rd. 110 km Länge hinzu. Diese Strecken verlaufen grundsätzlich im untergeordneten Straßennetz (Nebenstraßen). Bislang wurden diese Straßen aufgrund ihrer nachrangigen Verkehrsbedeutung für den Kfz-Verkehr ausschließlich in Priorität 3 des Winterdienstes gesichert. Wie im Bericht bereits im Abschnitt 2 unter Herausforderung 2 erläutert, werden diese Straßen gem. Vorgaben des Stadtratsbeschlusses aus 1982 nicht mit auftauenden Streumitteln gesichert.

Künftig ist hier aufgrund der durch den Radverkehr gegebenen Verkehrswichtigkeit eine Wintersicherung in Priorität 1 notwendig. Hierfür werden zusätzliche technische und personelle Kapazitäten benötigt. Ein effektiver Winterdienst und eine damit sichere Befahrbarkeit kann dabei nur mit auftauenden Streumitteln erreicht werden.

---

<sup>4</sup>Anm.: Bei einem Unfall muss der Fahrer auf das Eintreffen der Polizei warten, damit der Unfall aufgenommen werden kann und keine Anzeige wegen Fahrerflucht droht. Durch Unfall und Warten wird die Bearbeitung der Tour deutlich verzögert.

### Lösungsansatz:

Nachdem die Fahrradstraßen oft sehr eng oder sehr stark beparkt werden und so ein Durchkommen mit Großstreufahrzeugen nicht möglich ist, müssen hierfür schmalere Fahrzeuge beschafft werden. Auch hier bieten sich Mehrzweckfahrzeuge an, die im Sommer zur Bewässerung von Straßenbäumen entlang von Wegen oder in engen Straßenzügen eingesetzt werden können und so einen wirtschaftlichen ganzjährigen Einsatz ermöglichen. Die benötigten technischen und personellen Kapazitäten sind sukzessive der Streckenerweiterungen bis 2030/31 bereitzustellen. Die Fahrradstraßen dürfen dabei nicht isoliert betrachtet werden, sondern die Zulauf-/Ablaufstrecken vor und nach der Fahrradstraße müssen für eine schlüssige und durchgehende Routenführung bei der Wintersicherung berücksichtigt werden.

Ein effektiver Winterdienst und eine damit sichere Befahrbarkeit für Radfahrer dieser Strecken ist dabei nur mit auftauenden Streumitteln (Feuchtsalz, Sole) zu gewährleisten. Damit müssten die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses von 1982 entsprechend geändert werden.

### **Winterdienst auf von der Fahrbahn abgetrennten Radwegführungen:**

*(siehe Nr. 4., 5. und 6. Tabelle oben)*

Gemäß den Vorgaben zum Mobilitätsbeschluss soll bis 2030/31 ein Radvorrangroutennetz von rd. 135 km Länge geschaffen werden. Davon sollen ca. 50 km als Radschnellwege und die restlichen ca. 85 km als Radvorrangrouten konzipiert werden. Die Radschnellwege werden erst vollständig im Laufe der nächsten Jahre realisiert. Bei den Radvorrangrouten können ca. 35 km im Bestand übernommen werden. Die restlichen ca. 50 km sind entweder zu ertüchtigen oder neu zu bauen. Von dem damit rd. 100 km neu zu bauenden Radvorrangroutennetz sollen ab 2022 jährlich rd. 10 km bis 2030/31 neu gebaut werden. Diese Flächen sind dann entsprechend der Inbetriebnahme auch in die Wintersicherung in Priorität 1 aufzunehmen und die entsprechenden Kapazitäten bereitzustellen.

Sowohl Radschnellwegverbindungen, Radvorrangrouten als auch wichtige Radverkehrsverbindungen können – neben den Verläufen auf der Fahrbahn – auch abgetrennt von der Fahrbahn angeordnet sein. Insofern kommen nach StVO je nach Lage im Radvorrangroutennetz auch reine Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege und/oder getrennte Rad- und Gehwege für die Wegeführung zur Anwendung.

### Lösungsansatz:

Auch hier bieten sich für die Wintersicherung Mehrzweckfahrzeuge an, die im Sommer zur Bewässerung von Straßenbäumen entlang von Wegen oder in engen Straßenzügen eingesetzt werden können und so einen wirtschaftlichen ganzjährigen Einsatz ermöglichen.

Die benötigten technischen und personellen Kapazitäten sind sukzessive der Streckenerweiterungen bis 2030/31 bereitzustellen.

Ein effektiver Winterdienst und eine damit sichere Befahrbarkeit für Radfahrer dieser Strecken ist dabei nur mit auftauenden Streumitteln zu gewährleisten.

Damit müssten die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses von 1982 auch hier entsprechend geändert werden. Strecken des Radvorrangroutennetzes müssen für einen qualitativ ausreichenden und effektiven Winterdienst befestigt (Platten oder Asphalt) sein; dies gilt auch für Streckführungen in bzw. durch Grünanlagen.

### **Lösungsansätze zur Herausforderung 2: „Verkehr auf Straßen der Prioritätsstufe 2 und 3“**

Lösungsansätze:

Es besteht die Möglichkeit, das nachrangig gesicherte Straßennetz deutlich zu verkleinern – sprich: deutlich mehr Straßen in die Priorität 1 zu nehmen – was allerdings je nach Umfang deutlich mehr Ressourcen (Fahrzeuge und Personal) erfordert. Gleichwohl würde die im Abschnitt 2 dargestellte Problematik in dem verbleibenden untergeordneten Streckennetz unverändert bestehen bleiben – dann nur in einem etwas kleineren nachrangig zu sichernden Straßennetz.

Alternative: Für einen sichereren und effektiven Winterdienst sollte der Einsatz von auftauenden Streumitteln auf den Fahrbahnen der Prioritätsstufen 2 und 3 zugelassen werden. Nur so ist eine wirksame, flächendeckende Glättebekämpfung möglich. Abstumpfende Streumittel werden ansonsten auf Fahrbahnen sehr rasch aus den Fahrspuren gefahren bzw. in die Schneedecke gedrückt und „eingebakken“, so dass sie keine Wirkung mehr haben. Es müsste oft nachgestreut werden, um einen Effekt zu erzielen. Nur durch den Einsatz von Feuchtsalz wird der Schneebelag „malmig“ gehalten und kann geräumt werden; bei abstumpfenden Mitteln entsteht trotzdem eine feste Schnee- und / oder Eisdecke.

### **Lösungsansätze zur Herausforderung 3: „Stark zunehmende Grünanlagennutzung im Winter“**

Lösungsansätze:

Aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen erfolgen keine zusätzlichen Wintersicherungen auf den Grünanlagenwegen, für die es keine rechtliche Sicherungsverpflichtung gibt. Die Überstehung der „Corona-Pandemie“ und der damit verbundene Wegfall der Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen sowie die Öffnung von Gastronomie, Fitnessstudios und Hallensport wird die Nutzungssituation in den Grünanlagen in den Wintermonaten auf die Situation vor „Corona“ normalisieren. Damit reduziert sich auch wieder die Anforderung an eine ausgeweitete Wintersicherung in den Grünanlagen. Die dafür benötigten hohen personellen und technischen Aufwendungen rechtfertigen den Einsatz nicht, zumal auch nach dem Winter die auszubringenden abstumpfenden Streustoffe mit hohem Aufwand wieder entfernt werden müssten.

## **4. Empfehlungen des SÖR für die Anpassungen in der Winterdienstorganisation in Nürnberg**

Aus den unter Kapitel 3 dargestellten Lösungsansätzen ergeben sich in der Gesamtbetrachtung aller Wintersicherungsverpflichtungen und Rahmenbedingungen in Nürnberg folgende Empfehlungen des SÖR zur Anpassung der Winterdienstorganisation, um letztlich damit den künftigen Herausforderungen / Anforderungen an den kommunalen Winterdienst in Nürnberg adäquat gerecht werden zu können.

Wie in den Kapiteln zuvor dargestellt, ist ein wesentlicher Faktor für die Effektivität und qualitative Sicherung der Fahrbahnen und Radwege im Winterdienst der Einsatz von auftauenden Streumitteln auch im untergeordneten Straßennetz bzw. auf befestigten Radwegen. Eine Änderung der bestehenden Beschlusslage ist daher dringend nötig und zu empfehlen.

## Ökobilanz

Im Juli 2003 wurde von den Städten München und Nürnberg gemeinsam ein Auftrag an das Öko-Institut e.V. und die Hydrotox GmbH für die Erstellung einer Ökobilanz des kommunalen Winterdienstes beider Kommunen erteilt.

Zentrales Untersuchungsziel der Studie war, die mit dem kommunalen Winterdienst in beiden Städten verbundenen Umweltauswirkungen auf der Grundlage einer Ökobilanz darzustellen und in geeigneter Form auszuwerten. Die Untersuchungen erfolgten nach Norm ISO 14040ff. Einbezogen wurden dabei sowohl die Aufwendungen des Winterdienstes selbst (z.B. Ausbringung) als auch die damit verknüpften Vor- und Nachketten (z.B. Herstellung und Antransport der Streumittel). Um weitreichendere Aussagen zu ermöglichen, wurden die zwei Winterperioden 2001/2002 und 2002/2003 betrachtet, die in ihren Ausprägungen einen durchschnittlichen und einen überdurchschnittlichen Winter darstellten.

Die Ergebnisse der erfolgten Untersuchungen legten folgende Schlussfolgerungen und Empfehlungen nahe:

„Der abstumpfende Streustoff Blähton trägt mit etwa zwei Dritteln zu den Umweltbelastungen des kommunalen Winterdienstes der Stadt Nürnberg bei. Aus diesem Grund stellt die Substitution bzw. der reduzierte Einsatz von Blähton einen sehr effektiven Ansatzpunkt für eine Optimierung dar.“

Insgesamt wurde der Stadt Nürnberg vor diesem Hintergrund empfohlen, ein differenziertes Vorgehen zu wählen, bei dem eine an den jeweiligen Bereich (Straße, Gehbahn, Fahrradweg) angepasste Substitutionsmaßnahme ergriffen wird:

1. Das Salzverbot auf Nebenstraßen und in Wohngebieten sollte aufgehoben werden; in begründeten Fällen könnte Feuchtsalz oder Sole eingesetzt werden.
2. Auf Fußgängerüberwegen sollte zukünftig Streusalz zur Sicherung eingesetzt werden.
3. Der Einsatz von Streusalz auf Gehwegen durch private Haushalte als auch durch die Kommune bei städtischer Anliegerverpflichtung sollte weiterhin untersagt bleiben.

Die Ergebnisse der Ökobilanz wurden leider damals innerhalb von Stadtverwaltung und Politik nicht aufgegriffen und diskutiert. Deswegen hat die Rahmenvorgabe aus dem Jahr 1982 für den Streustoffeinsatz in Nürnberg immer noch Bestand. Mit der Weiterentwicklung des differenzierten Winterdienstes incl. der zugehörigen Technik zum gezielteren Dosieren und Ausbringen der Streustoffe Feuchtsalz FS 30 sowie Sole hat sich die Effektivität und damit auch Ökobilanzierung noch deutlicher zu Gunsten des Salzeinsatzes verschoben.

## Einsatzstrategie des SÖR - ganzheitlich

Unter Voraussetzung eines effektiveren Winterdienstes auf allen Straßen und Radwegen durch den Einsatz auftauender Streustoffe sollen sämtliche Radwege in eigenen Sicherheitstouren bearbeitet werden. Dafür sollen Mehrzweckfahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Mehrzweckfahrzeuge sichern dann in Priorität 1 alle Radvorrangrouten und Fahrradstraßen. In den nachrangigen Prioritäten 2 und 3 können dann mit dem gleichen Gerät die sonstigen wichtigeren Radwege gesichert werden wie auch die Nebenstraßen v.a. in den Wohngebieten. Die Sicherung soll je nach Witterungsbedingungen mit auftauenden Streustoffen erfolgen. So kann ein effektiver und qualitativer Winterdienst zugunsten aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden. Dies gilt auch auf Radrouten, die über getrennte oder gemeinsame Rad-/Gehwege verlaufen. Auf den restlichen Gehwegen oder Grünanlagenwegen ohne Radwegesicherung soll das Verbot des Einsatzes auftauender Stoffe bestehen bleiben.

Ein differenzierter Winterdienst mit optimiertem Streustoffeinsatz und -auftrag soll einen bestmöglichen Kompromiss zwischen den Erfordernissen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und des Umweltschutzes erreichen. Mit der heute verfügbaren Streutechnik lassen sich auftauende Streustoffe gezielt auf die zu behandelnden Flächen aufbringen und mittels Dosiereinrichtungen die Streumengen vom Fahrer in Abhängigkeit der Wetterverhältnisse und der örtlichen Gegebenheiten passgenau auch zur Schonung der Umwelt einstellen. Eine vorbeugende Sole-Streuung bei Reifglätte, überfrierender Nässe oder Eisregen steigert die Effektivität bei gleichzeitiger Reduktion des Salzaustrags. Der Einsatz von auftauenden Streustoffen soll dabei ausschließlich auf oberflächenbefestigten Wegeflächen (Asphalt, Pflaster) angewendet werden. Nachdem sich das Radwegenetz in Nürnberg sowohl aus Streckenführungen entlang von Straßen (im Straßenbegleitgrün) als auch teilweise durch Grünanlagen zusammensetzt, soll die Bearbeitung auch ganzheitlich erfolgen (Einschränkungen siehe unten).

Um die Anreicherung von Chlorid im Boden durch abfließendes Oberflächenwasser in angrenzende Grünstreifen und Baumscheiben und in der Folge die Aufnahme durch Bäume und Pflanzen zu reduzieren, sollen diese Bereiche nach dem Winter gewässert und wenn möglich durch Auflockerung belüftet werden. Um mögliche negative Auswirkungen des Einsatzes auftauender Streustoffe konkret erfassen und bewerten zu können, soll ein über 3 Jahre angelegtes Monitoring durch einen unabhängigen Sachverständigen an 5 Radwegestellen „im Grünen“ im Stadtgebiet durchgeführt werden. Die dabei zu erfassenden Messdaten/Kenngrößen sowohl für Boden und Grundwasser als auch für Fauna und Flora werden mit dem Umweltamt und dem Sachverständigen vorab abgestimmt. Die Ergebnisse werden im jährlichen Winterdienstbericht dargestellt. Als Örtlichkeiten für ein solches Monitoring sollen dabei die Radwegestrecken:

1. im Straßenbegleitgrün entlang der Regensburger Straße zwischen Neumarkter Straße und Scharrerstraße,
2. im Straßenbegleitgrün entlang der Münchener Str. zwischen Schultheißallee und Messe,
3. im Straßenbegleitgrün entlang des Altstadttrings (Neutorgraben) zwischen Neutor und Tiergärtnerort,
4. in der Grünanlage am Rathenauplatz zwischen Laufer Tor und Wöhrder Tor sowie
5. in der Grünanlage Marienbergpark zwischen Falknerweg und Neusorgstraße sowie entlang der Marienbergstraße.

dienen.

In den kommenden 3 Jahren ab dem Winter 2022/2023 sollen hier Messergebnisse gesammelt und bewertet werden, um dann eine aussagekräftige Grundlage zu bekommen, inwieweit der Sole-Einsatz auf Radwegen unter gesamtökologischer Betrachtung verhältnismäßig und nachhaltig ist.

Das überarbeitete Winterdienstkonzept für die Radwege wurde jeweils in den Gremien des Runden-Tisch-Radverkehr sowie im Naturschutzbeirat vorgestellt. In beiden Gremien wurde das Konzept zur Verbesserung der Radwegbefahrbarkeit im Winter grundsätzlich begrüßt. Gemäß beiliegendem Protokoll des Naturschutzbeirates sollen aber bis zum Vorliegen von genaueren Messwerten und deren gesamtökologischer Bewertungen keine Streckenführungen durch naturschutzfachliche Schutzgebiete vor allem in Grünanlagen ausgewählt werden.

An diese Vorgaben wird sich SÖR innerhalb der 3-jährigen Datengewinnung und anschließender Bewertung auch halten.

Das bedeutet auch: Obwohl die beiden Radwegestrecken im Pegnitztal-West und -Ost (incl. Wöhrder Wiese) mit bis zu 5.000 Radfahrern am Tag die im Stadtgebiet am höchsten frequentierten Routen darstellen, werden diese Wege aufgrund ihrer Lage im Landschaftsschutzgebiet zunächst nicht in die Winterdienstbearbeitung mit Sole aufgenommen.

### Zusätzliche Kapazitätsbedarfe für den SÖR:

Für die Umsetzung der neuen ganzheitlichen Einsatzstrategie werden für folgende Leistungen zusätzliche Kapazitätsbedarfe in den kommenden Jahren benötigt:

1. Wintersicherung der wichtigen Routen des bestehenden Radwegenetzes in eigenen Radwegesicherungstouren effektiv mit Multifunktionsfahrzeugen und auftauenden Streustoffen unter den Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses möglichst schneefrei und in erster Priorität.
2. Wintersicherung des nachrangigen Straßennetzes witterungsabhängig mit Multifunktionsfahrzeugen und auftauenden Streustoffen.
3. Wintersicherung der in den nächsten Jahren gemäß Mobilitätsbeschluss zu schaffenden Radvorrangrouten von insgesamt rd. 135 km Länge (davon ca. 35 km im Bestand und ca. 100 km neu) effektiv mit Multifunktionsfahrzeugen und auftauenden Streustoffen unter den Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses möglichst schneefrei und in erster Priorität.
4. Wintersicherung der in den nächsten Jahren gemäß Mobilitätsbeschluss zu schaffenden Fahrradstraßen von insgesamt rd. 110 km Länge (davon ca. 10 km bereits im Bestand und ca. 100 km neu) effektiv mit Multifunktionsfahrzeugen und auftauenden Streustoffen unter den Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses möglichst schneefrei und in erster Priorität.
5. Wintersicherung der in den nächsten Jahren gemäß Mobilitätsbeschluss zu schaffenden Radstreifenverbreiterungen und Rotmarkierungen von insgesamt rd. 100 km Länge effektiv mit Multifunktionsfahrzeugen und auftauenden Streustoffen unter den Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses möglichst schneefrei und in erster Priorität.

Für die Umsetzung der ganzheitlichen Einsatzstrategie werden 12 Multifunktionsfahrzeuge mit einem Investitionsvolumen von rd. 1,5 Mio. EUR in der Beschaffung benötigt. Um diese Fahrzeuge einsetzen zu können, werden 16 Fahrer/innen benötigt. Dazu kommen Aufwendungen für zu schaffende Fahrzeugunterstellungen und Sozialräume in einer Größenordnung von ca. 1 Mio. EUR sowie jährliche Aufwendungen von Betriebsstoffen von rd. 500 T€.

Die jährlichen Winterdienstaufwendungen (Betriebs- und Streustoffverbräuche) nehmen kumulierend entsprechend der hinzukommenden Radwegestrecken bis 2030 zu. Daraus ergibt sich mit dem heutigen Wissensstand folgende jährliche Verteilung der benötigten Ressourcen:

SÖR-Fahrzeugbedarf nach Jahren (Multifunktionsfahrzeuge)									
2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 ff.
3	6	9	12	12	12	12	12	12	12
SÖR-Finanzmittelbedarf investiv nach Jahren für Gerätebeschaffung									
375 T€	375 T€	375 T€	375 T€	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
SÖR-Finanzmittelbedarf investiv nach Jahren für Unterstellungen/Sozialräume									
0 €	500 T€	500 T€	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
SÖR-Stellenbedarf nach Jahren									
2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 ff.
4	8	12	16	16	16	16	16	16	16
SÖR-Finanzmittelbedarf konsumtiv nach Jahren									
2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 ff.
Betriebsstoffe									
50 T€	100 T€	150 T€	200 T€	250 T€	300 T€	350 T€	400 T€	450 T€	500 T€
Personal									
240 T€	480 T€	720 T€	960 T€						

Diese Ressourcen entsprechen der Kapazitätsermittlung für den Mobilitätsbeschluss.

Die Multifunktionsgeräte und Fahrer können ganzjährig eingesetzt werden. Außerhalb des Winterdienstes können die Fahrzeuge zur Bewässerung von Straßenbäumen entlang von Wegen oder in engen Straßenzügen (dort wo keine großen Gieß-Lkw durchpassen) eingesetzt werden. Damit ist ein wirtschaftlicher Einsatz möglich. Die Baumbewässerung kann damit deutlich weiter ausgeweitet und intensiviert werden. Mit 12 zusätzlichen Fahrzeugen lassen sich weitere rd. 8.000 Straßenbäume in eine regelmäßige Bewässerung überführen.

##### **5. Beantwortung des Antrags der FDP-Stadtratsfraktion vom 06.02.2021: „Bewegungsfreiheit für Fußgänger und Radfahrer im Winter“**

Der Antrag der FDP formuliert zunächst zwei grundlegende Wünsche an den zukünftigen, städtischen Winterdienst:

###### 1) Anpassung des Räum- und Streukonzepts für Fußgänger und Radfahrer

Das zuvor dargestellte, überarbeitete Winterdienstkonzept berücksichtigt die neuen gesellschaftlichen Anforderungen zum Winterdienst im Stadtgebiet Nürnberg. Erhebliche Verbesserungen zur Förderung des Radverkehrs sind dabei enthalten.

Auch die im letzten Winter entstandenen Corona-bedingten Anforderungen des Winterdienstes für die verstärkte Grünanlagennutzung wurden differenziert betrachtet und bewertet. Insofern wird auf die Ausführungen zuvor in dieser Vorlage verwiesen.

###### 2) Anpassung des Räum- und Streukonzepts für Fußgänger und Radfahrer

Die Sperrung von ausgewählten Treppenanlagen ist vor Jahren beschlossen worden. So wurden alle im Stadtgebiet zu sichernden Verkehrsflächen auf den Prüfstand gestellt und hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht bewertet. Da es die Leistungsfähigkeit des städtischen Winterdienstes überfordern würde, alle gefährlichen Verkehrsstellen bei entsprechender winterlicher Witterung zu sichern, wurden einige klar definierte Flächen aus dem Winterdienst-Sicherungsprogramm herausgenommen. Insbesondere auch, weil die zuvor erforderlichen Umlaufzeiten für die Sicherung aller Wege und Treppe nach der gängigen Rechtsprechung zu lang waren und sich die Stadt Nürnberg damit der Gefahr eines Organisationsverschuldens aussetzte. Bei der Auswahl und Festlegung der Treppensperrungen war Voraussetzung, dass in unmittelbarer Nähe gesicherte Alternativwege vorhanden sind, d.h. nur geringe, zumutbare Umwege für die Bürgerinnen und Bürger entstehen.

Treppen zählen zweifelsfrei zu den gefährlicheren Stellen für Fußgänger. Eine Treppe muss demnach entweder gesichert oder abgesperrt werden. Das bloße Aufstellen eines Hinweis- oder Warnschildes genügt nicht – SÖR hat hierzu bereits zwei Rechtsgutachten erstellen lassen. Da die Stadt Nürnberg bestrebt ist, den öffentlichen Raum größtmöglich barrierefrei für alle Menschen zur Verfügung zu stellen, kann nicht darauf verzichtet werden, dass auch die hindernisfreien Umgehungswege der abgesperrten Treppe verkehrssicher gehalten werden. Da Treppen nur manuell per Hand geräumt und gestreut werden können, ist deren Sicherung mit einem großen Zeitaufwand verbunden. Ganz im Gegensatz zu den befahrbaren Umgehungswegen der Treppen, die mit kleinen Streufahrzeugen sehr schnell und effizient gesichert werden können.

Aufgrund der oben angeführten Sachlage besteht keine Möglichkeit, die Anzahl der Treppensperrungen zu reduzieren.

# Ökobilanz des Winterdienstes in den Städten München und Nürnberg - Stadt Nürnberg -

## Zusammenfassung

Im Juli 2003 wurde von den Städten München und Nürnberg gemeinsam ein Auftrag an das Öko-Institut e.V. und die Hydrotex GmbH für die Erstellung einer Ökobilanz des kommunalen Winterdienstes beider Kommunen erteilt. Die im beigefügten Endbericht vorgelegten Ergebnisse beziehen sich auf den kommunalen Winterdienst der Stadt Nürnberg.

Die Studie verfolgte drei Ziele:

- Das zentrale Untersuchungsziel der Studie bestand darin, die mit dem kommunalen Winterdienst in der Stadt Nürnberg verbundenen Umweltauswirkungen auf der Grundlage einer Ökobilanz darzustellen und in geeigneter Form auszuwerten.
- Die Ökobilanz sollte sich exemplarisch auf eine Winterperiode beziehen. Die Bilanz soll so strukturiert sein, dass direkte und indirekte Umweltauswirkungen unterschieden, sowie besonders relevante Prozesse innerhalb der Systemgrenzen identifiziert werden können.
- Die Untersuchung sollte die Identifikation von umweltseitigen Optimierungsansätzen im kommunalen Winterdienst der Stadt Nürnberg ermöglichen. Nicht beabsichtigt war es, dass in der zu erarbeitenden Ökobilanz unterschiedliche Methoden des Winterdienstes (etwa "Schwarzräumen" versus "Streusalz" versus "Granulat") verglichen werden sollten.

Das Vorgehen erfolgte nach der Methode der Ökobilanz (vgl. die Norm ISO 14040ff). Einbezogen werden dabei sowohl die Aufwendungen des Winterdienstes selbst (z.B. Ausbringung) als auch die damit verknüpften Vor- und Nachketten (z.B. Herstellung und Antransport Streumittel. Um weitreichendere Aussagen zu ermöglichen, wurde außerdem festgelegt, dass insgesamt zwei Winterperioden betrachtet werden: Bei den beiden ausgewählten Winterperioden handelte es sich zum einen um die Winterperiode 2002/2003, die nach Einschätzung der Stadt Nürnberg einen durchschnittlichen Winter darstellt. Mit der Winterperiode 2001/2002 wurde daneben auch ein als besonders hart eingeschätzter Winter ausgewählt.

Die Ergebnisse der erfolgten Untersuchungen legten folgende Schlußfolgerungen und Empfehlungen nahe:

**Der abstumpfende Streustoff Blähton trägt mit etwa zwei Dritteln zu den Umweltbelastungen des kommunalen Winterdienstes der Stadt Nürnberg bei. Aus diesem Grund stellt die Substitution bzw. der reduzierte Einsatz von Blähton einen sehr effektiven Ansatzpunkt für eine Optimierung dar.**

Insgesamt wurde der Stadt Nürnberg vor diesem Hintergrund empfohlen, ein differenziertes Vorgehen zu wählen, bei dem eine an den jeweiligen Bereich (Straße, Gehbahn, Fahrradweg) angepasste Substitutionsmaßnahme ergriffen wird:

- 1. Das Salzverbot auf Nebenstraßen und in Wohngebieten sollte aufgehoben werden; in begründeten Fällen könnte Feuchtsalz oder Sole eingesetzt werden**
- 2. Auf allen Fußgängerüberwegen sollte zukünftig Streusalz zur Sicherung eingesetzt werden**
- 3. Der Einsatz von Streusalz auf Gehwegen durch private Haushalte als auch durch die Kommune bei städtischer Anliegerverpflichtung sollte weiterhin untersagt bleiben**