

# Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses  
12.05.2022

# Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	3
Tagesordnung -öffentlich-	3
Öffentliche Bekanntmachung	5
Vorlagendokumente	7
TOP Ö 1 Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße	7
Sitzungsvorlage Geo/003/2022	7
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.05.2020 Geo/003/2022	10
Entscheidungsvorlage Geo/003/2022	11
Planbeilage Geo/003/2022	12
Straßenbenennungsstatistik Geo/003/2022	13
TOP Ö 2 Ausbau Ladeinfrastruktur	14
Bericht Vpl/027/2022	14
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.10.2021 Vpl/027/2022	18
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 25.01.2022 Vpl/027/2022	20
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.02.2022 Vpl/027/2022	22
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.10.2021 Vpl/027/2022	24
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/027/2022	26
TOP Ö 3 Verkehrsberuhigung Wilderstraße	31
Sitzungsvorlage Vpl/028/2022	31
Antrag von Stadträten der ödp, der Linken Liste und von Die Guten vom 26.05.2021 Vpl/028/2022	35
Entscheidungsvorlage Vpl/028/2022	37
Straßenplan 2.2321.5.1 Vpl/028/2022	39
TOP Ö 4 Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer im Bienweg	40
Sitzungsvorlage Vpl/032/2022	40
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.04.2019 Vpl/032/2022	44
Skizze Bienweg Unterbrechung Vpl/032/2022	45
Plan Verkehrsberuhigung Bienweg Vpl/032/2022	46
TOP Ö 5 Tillystraße - Schrankenanlage VAG - Verkehrskonzept am Tillypark	47
Sitzungsvorlage Vpl/030/2022	47
Straßenplan Tillystraße Plan Nr.2.2386.2.1 Vpl/030/2022	51
TOP Ö 6 Bewohnerparkausweis für inhabergeführte Läden in der Altstadt	52
Bericht Vpl/024/2022	52
Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE vom 28.02.2022 Vpl/024/2022	56
TOP Ö 8 Nachtabschaltung Ampel	57
Bericht Vpl/029/2022	57
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.01.2022 Vpl/029/2022	61
Sachverhaltdarstellung Vpl/029/2022	63
Schreiben der Polizei vom 07.04.2022 Vpl/029/2022	66

# TAGESORDNUNG

---

## Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses

---



## Sitzungszeit

Donnerstag, 12.05.2022, 09:00 Uhr

---

## Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

---

## TAGESORDNUNG

### Öffentliche Sitzung

- 1. Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.05.2020**

Beschluss  
Geo/003/2022

Fraas, Michael, Dr.
  
- 2. Ausbau Ladeinfrastruktur hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.10.2021, 25.01.2022 und 09.02.2022 Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.10.2021**

Bericht  
Vpl/027/2022

Ulrich, Daniel
  
- 3. Verkehrsberuhigung Wilderstraße hier: gemeinsamer Antrag der ödp, der Linken Liste und von die Guten vom 26.05.2021**

Beschluss  
Vpl/028/2022

Ulrich, Daniel
  
- 4. Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer im Bienweg hier: Antrag der SPD- Stadtratsfraktion vom 16.4.2019**

Beschluss  
Vpl/032/2022

Ulrich, Daniel
  
- 5. Tillystraße - Schrankenanlage VAG - Verkehrskonzept am Tillypark**

Beschluss  
Vpl/030/2022

Ulrich, Daniel

- |           |  |                         |
|-----------|--|-------------------------|
| <b>6.</b> | <b>Bewohnerparkausweis für inhabergeführte Läden in der Altstadt<br/>hier: Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE vom 28.02.2022</b> | Bericht<br>Vpl/024/2022 |
|           | Ulrich, Daniel   |                         |
| <b>7.</b> | <b>Entlastung der verkehrlichen Situation Schleswiger Straße<br/>hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.02.2022</b>         | Bericht<br>Vpl/026/2022 |
|           | Ulrich, Daniel   |                         |
| <b>8.</b> | <b>Nachtabstaltung Ampel<br/>hier: Antrag der CSU- Stadtratsfraktion vom 17.01.2022</b>  | Bericht<br>Vpl/029/2022 |
|           | Ulrich, Daniel   |                         |
| <b>9.</b> | <b>Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07.04.2022,<br/>öffentlicher Teil</b>   |                         |

## BEKANNTMACHUNG DER TAGESORDNUNG

Am **Donnerstag, 12.05.2022**, um **09:00 Uhr**  
findet im Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal eine  
**Sitzung des Verkehrsausschusses**  
mit folgender Tagesordnung statt:

1. **Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße**
2. **Ausbau Ladeinfrastruktur**
3. **Verkehrsberuhigung Wilderstraße**
4. **Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer im Bienweg**
5. **Tillystraße - Schrankenanlage VAG - Verkehrskonzept am Tillypark**
6. **Bewohnerparkausweis für inhabergeführte Läden in der Altstadt**
7. **Entlastung der verkehrlichen Situation Schleswiger Straße**
8. **Nachtabstaltung Ampel**

**9. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07.04.2022,  
öffentlicher Teil**

Stadt Nürnberg, 26.04.2022

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Marcus König', with a stylized flourish extending downwards from the end of the name.

Marcus König  
Oberbürgermeister



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	12.05.2022	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.05.2020**

**Anlagen:**

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.05.2020  
Entscheidungsvorlage  
Planbeilage  
Straßenbenennungsstatistik

**Sachverhalt (kurz):**

Es wird vorgeschlagen, die neuentstehende, von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigende Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße als "Ellis-Kaut-Straße" zu benennen.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

**Gesamtkosten**

€ **Folgekosten** € pro Jahr

dauerhaft  nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv € davon Sachkosten € pro Jahr

davon konsumtiv € davon Personalkosten € pro Jahr

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

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

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

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Seit dem Jahr 2018 wird angestrebt, mehr Straßen nach Frauen zu benennen. Von den im Zeitraum 01/2018 - 03/2022 beschlossenen 33 Straßenbenennungen erfolgten 22 nach Personen, davon 12 nach Frauen.

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

- RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)  
 Av

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der neuentstehenden, von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße als "Ellis-Kaut-Straße".

Fraktion der  
Christlich-Sozialen Union  
im Stadtrat zu Nürnberg



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

www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

04.05.2020

Dr. Körner

AfV

<b>OBERBÜRGERMEISTER</b>		/.....Nr. ....	
05. MAI 2020			
CMH. VII IV/VI	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
	2 z.w.V.	4	Antwort vor Absen- dung vorlegen
	X	5	Antwort zur Unter- schrift vorlegen

**Straßenbenennung nach Ellis Kaut**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Generationen von Kindern erfreuen sich seit den 1960er Jahren an der Figur des „Pumuckl“ in Büchern, Filmen und Hörspielen.

Erfinderin der Figur ist die Schriftstellerin Ellis Kaut (geb. am 17.11.1920 in Stuttgart, gest. am 24.11.2015 bei Fürstenfeldbruck). Sie hat zahlreiche Geschichten für Kinder verfasst und dabei weitere Figuren erfunden. Schon zu Lebzeiten wurden ihr zahlreiche Ehrungen zuteil. Stets hat sie sich für das Lesen eingesetzt und eine Stiftung zur Förderung des Lesens und der Jugendliteratur eingerichtet.

Nachdem bereits der Kinder- und Jugendbuchautor Michael Ende in Nürnberg mit einer Straßenbenennung in Nürnberg geehrt wurde, sollte auch eine Straße nach Ellis Kaut benannt werden.

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

**Antrag:**

In Nürnberg soll eine Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut benannt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Kriegelstein  
Fraktionsvorsitzender

## Entscheidungsvorlage

Ellis Kaut wurde am 17. November 1920 als Elisabeth Kaut in Stuttgart geboren. Als Jugendliche begann sie Theaterstücke zu schreiben und nahm bereits als 16-jährige Schauspielunterricht.

Nach Schauspielausbildung (1930er Jahre), zwischenzeitlicher Tätigkeit als Hörfunksprecherin und Studium der Bildhauerei in München (1940er Jahre), versuchte sich Ellis Kaut zunächst als Bildhauerin, schrieb aber nebenher bereits Erzählungen. Ab dem Jahr 1948 war Ellis Kaut freiberuflich schreibend tätig. Für den Bayerischen Rundfunk verfasste sie unter anderem die Serie „Kinder, benehmt Euch!“ sowie in den 1950er Jahren verschiedene Sendungen für die Rubrik „Frauenfunk“. Von 1955 bis 1962 schrieb sie die erfolgreichen „Geschichten vom Kater Musch“, die der Bayerische Rundfunk vertonte. Im Jahr 1961 erfand Ellis Kaut die Figur des „Pumuckl“, für die sie bekannt wurde. Noch im selben Jahr sendete der Bayerische Rundfunk das erste Hörspiel mit dem Kobold. Bücher, Schallplatten sowie Kassetten und eine 52-teilige Fernsehserie folgten. Auch das Kinderbuch „Schlupp vom grünen Stern“ und ihre „Fehlerteufelgeschichten“, trugen zum Erfolg der Autorin bei. Im Jahr 1993 rief Ellis Kaut eine Stiftung zur Leseförderung ins Leben, die Kinder für das Lesen begeistern und so einen Beitrag zur Bildung junger Menschen leisten möchte.

Ellis Kaut wurde mehrfach ausgezeichnet. Im Jahr 1957 erhielt sie den Förderpreis des Bayerischen Rundfunks für das gemeinsam mit ihrem Mann verfasste Hörspiel „Zum Sterben begnadigt“. Später folgten unter anderem das Verdienstkreuz 1. Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland (1980), der Bayerische Verdienstorden (1985) oder auch die durch das Bayerische Staatsministerium für Wissenschaft und Kunst verliehene Auszeichnung „Pro meritis scientiae et litterarum“ (2001).

Ellis Kaut verstarb am 24. September.

Es wird vorgeschlagen, die neuentstehende, von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigende Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße als

**Ellis-Kaut-Straße**  
(nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut, 1920-2015)

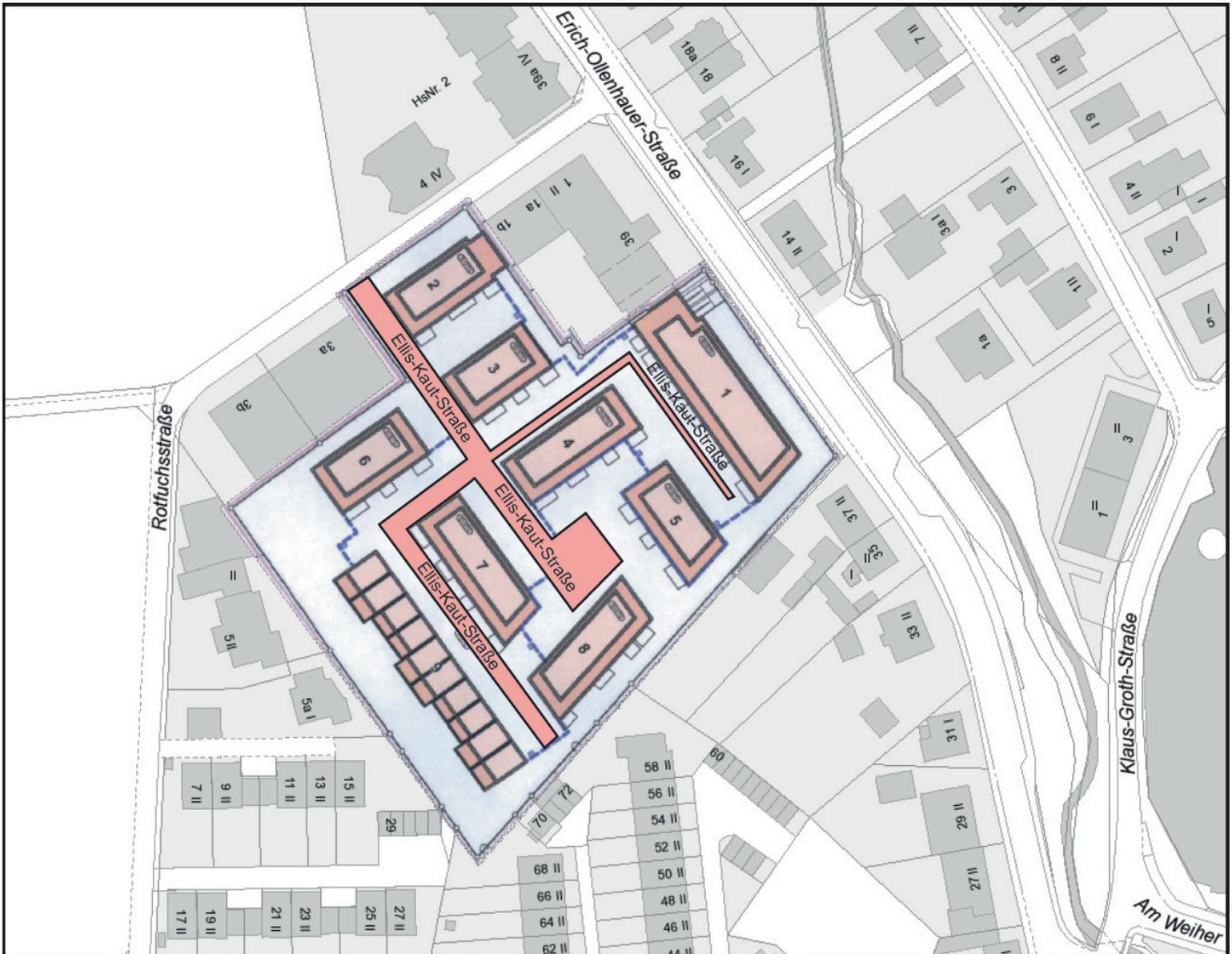
zu benennen.

### Hinweis zur Benennung von mehr Straßen nach Frauen:

In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.11.2018 haben Stadtverwaltung und Stadtratsmitglieder einmütig bekundet, dass mehr Straßen nach Frauen benannt werden müssen. Dies wurde auch in dem vom Stadtrat verabschiedeten Gleichstellungsaktionsplan festgelegt.

Von den im Zeitraum 01/2018 - 03/2022 beschlossenen 33 Straßenbenennungen erfolgten 22 nach Personen, davon 12 nach Frauen (siehe Anlage 4).

Beilage: .....



Datum	Erläuterung	Straßenname	Männlich	Weiblich	N/A	Antrag aus dem Stadtrat	Vorschlag aus der Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, etc.	Vorschlag aus der Stadtverwaltung
26.01.2018	Umbenennung eines Teilstücks der Mendelstraße nach Dr. Heinz Sebiger	Dr.-Heinz-Sebiger-Straße	1				Datev	
	Benennung der Grünfläche Koberger-/Umland-/Grolandstraße j. Margarete-Tanner-Park	Margarete-Tanner-Park			1	Bündnis90/Die Grünen		
24.01.2019	Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße	Hintere Dorfäckerstraße			1			Geo
	Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße	Helmut-Bloß-Straße	1			CSU		
	Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"	Am Leonhardspark			1			Geo
21.02.2019	Benennung von 5 Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"	Elise-Hopf-Straße			1		Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Babette-Müller-Straße			1		Vorschlag aus der Bürgerschaft	
		Käte-Reichert-Straße			1		Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
	Benennung nach Henriette Schmidt-Burkhardt (Hinweis: Wegen der Länge des Namens wurde der Vorname bei der offiziellen Benennung weggelassen)	Schmidt-Burkhardt-Straße			1	CSU		
		Harry-Klinger-Straße	1			SPD		
28.03.2019	Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sternegasse" nach Magnus Hirschfeld	Magnus-Hirschfeld-Platz	1			Bündnis90/Die Grünen		
27.06.2019	Benennung von zwei Straßen im Bebauungsplan Nr. 4335 "Kohlenhof", südlich der Kohlenhofstraße	Emmy-Noether-Straße			1			Geo
		Sophie-Germain-Straße			1			Geo
	Straßenbenennung Augustinerhof	Augustinerhof			1			Geo
19.09.2019	Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafensstraße über die Südwesttangente und Hafensstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafensstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
12.12.2019	Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4614 südwestlich der Gerhart-Hauptmann-Straße gelegenen Erschließungsstraße nach dem Ehepaar Hansfried und Marianne Defet	Defetstraße			1		Frau Renate Blank MdB	
	Benennung des im Tafel-Areal nördlich der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße verlaufenden Weges nach Gertrud Krüger	Gertrud-Krüger-Weg			1			Geo
22.04.2020	Benennung von drei Wegen und einem Platz im Bereich Siedlungen Süd (Falkenheim)	Ziegelweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Falkenheimweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Am Schießplatzwäldchen			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Siedlerfestplatz			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
	Benennung des Durchgangs von der Königstraße zum Klarissenplatz als "Richard-Lindner-Gasse"	Richard-Lindner-Gasse	1			CSU		
	Benennung der Freifläche im Innenbereich des "Tafelhofpalais" (Nähe Bahnhofplatz / Bahnhofstraße) als Dr.-Helmut-Kohl-Platz nach dem langjährigen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	Dr.-Helmut-Kohl-Platz	1			CSU		
28.05.2020	Benennung der neu gestalteten Grünanlage zwischen der südlich liegenden Wandererstraße und der nordwestlich liegenden Adam-Klein-Straße sowie der östlich liegenden Augsburgsstraße als "Quelle-Park"	Quelle-Park			1			Geo
24.09.2020	Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas	Eva-Mötsch-Straße		1				Geo
		Maria-Haas-Straße		1				Geo
29.10.2020	Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten"	Im Weingarten			1			Geo
17.12.2020	Umbenennung des südöstlichen Teilbereichs des Kornmarkts zwischen Germanischem Nationalmuseum und Klaragasse in "Dr.-Peter-Schönlein-Platz" nach Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein	Dr.-Peter-Schönlein-Platz	1					Herr OBM
03.03.2021	Benennung der Brücke an der Beuthener Straße über die Hans-Kalb-Straße in "Pedro-Rodríguez-Brücke" nach dem mexikanischen Rennfahrer Pedro Rodríguez	Pedro-Rodríguez-Brücke	1			CSU		
23.06.2021	Benennung der von der Straße "Am Tillypark" abzweigenden, bis zum südlichen Wendehammer der "Tillystraße" verlaufenden Erschließungsstraße zur neuen Sport- und Multifunktionshalle im südöstlichen Bereich des Tillyparks als "Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße" nach der erfolgreichen Sportlerin und Sportmedizinerin Dr. Ingeborg Bausenwein.	Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße			1			
21.07.2021	Benennung des Platzes an der „Liegnitzer Straße“ in Höhe der „Schreiberhauer Straße“ nach dem ersten Mordopfer der rechtsextremen Terrorgruppe NSU Enver Şimşek	Enver-Şimşek -Platz	1			CSU		
14.10.2021	Benennung des Weges nördlich des neuen Bratwurstmuseums vom "Trödelmarkt" bis zum "Henkersteg" als "Bratwurstgasse"	Bratwurstgasse			1	CSU		
27.10.2021	Benennung der neuen von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße im südlichen Bereich der neuen Technischen Universität Nürnberg (B-Plan 4656) nach Astrophysikerin und Maschinenbauerin Dr. Luise Herzberg	Dr.-Luise-Herzberg-Straße			1	CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
<b>Benennungen:</b>			<b>10</b>	<b>12</b>	<b>11</b>		<b>Gesamt:</b>	<b>33</b>

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	12.05.2022	öffentlich	Bericht

**Betreff:**

**Ausbau Ladeinfrastruktur**

**hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.10.2021, 25.01.2022 und 09.02.2022  
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.10.2021**

**Anlagen:**

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.10.2021  
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 25.01.2022  
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.02.2022  
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.10.2021  
Ausführlicher Sachverhalt

**Bericht:**

Die Frage, wie Elektromobilität in Zukunft mit Strom versorgt wird, ist nicht abschließend gelöst.

Elektrisches Laden erfolgt grundsätzlich auf drei Leistungsniveaus:

1. wall Boxen als Ladestationen für den eigenen Stellplatz mit Leistungen von 3,6 – 11 kW, im Einzelfall 22 kW.
2. Ladestationen im öffentlichen Raum mit Leistungen von meist 22 kW.
3. Schnellladestationen mit Leistungen von 100-350 kW („Modell Tankstelle“)

Unterscheiden wird dabei AC und DC: AC-Ladesäulen werden als Normalladestationen bezeichnet und geben Wechselstrom ab. Hier kann mit einer Ladeleistung bis 22 kW geladen werden. DC-Ladesäulen sind Schnellladesäulen und geben Gleichstrom mit Leistungen ab 100 kW ab.

Bei Ladeleistungen von 11 kW ist ein typischer PKW nach etwa 6 Stunden, bei 22 kW nach drei Stunden und bei 300 kW nach wenigen Minuten ausreichend geladen. Je nach individueller Anforderung werden unterschiedliche Anlagen genutzt, eine klare Tendenz, welches System sich am Markt durchsetzt, ist heute nicht erkennbar.

Gemeinsam mit der N-ERGIE hat die Stadt Nürnberg ein Konzept für den Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge erstellt. Demnach werden entsprechend eines Rahmenvertrags Ladesäulen auf öffentlichem Verkehrsgrund derzeit ausschließlich durch die N-ERGIE und nur bei Vorliegen öffentlicher Bedarfe errichtet. Bevorzugt geplante Flächen sind Park & Ride-Parkplätze, besucherstarke Innenstadtbereiche, Stadtteilzentren sowie Freizeitstätten mit großen öffentlichen Einrichtungen. Auf öffentlichen Verkehrsgrund bestehen in der momentanen Ausbaustufe 86 Ladesäulen, an denen je zwei Kfz parallel laden können. Hinzu kommen etwa 60 weitere Ladestellen im Stadtgebiet, so dass aktuell in etwa 300 Ladeplätze in Nürnberg zu Verfügung stehen. Das Ausbaugeschehen ist sehr dynamisch.

Mit dem Antrag vom 19. Oktober 2021 bittet die SPD- und mit Antrag vom 25. Oktober 2021 die CSU-Stadtratsfraktion um einen Bericht zur Problematik privater Lademöglichkeiten, deren Lösungsmöglichkeiten und zum Vorgehen anderer Kommunen mit dieser Problematik. Mit den Anträgen vom 25. Januar 2022 und 09. Februar 2022 bittet die SPD-Stadtratsfraktion außerdem um die Prüfung, ob gemeinsam mit der N-ERGIE ein Netz von Schnellladestationen in Kooperation mit Supermärkten, Einzelhandel und Tankstellen aufgebaut werden kann und

ob zur Errichtung von E-Ladestationen Grundstücke des Freistaats Bayern zur Verfügung stehen.

### 1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

#### Gesamtkosten

€

#### Folgekosten

€ pro Jahr

dauerhaft  nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

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

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

Ja

Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

### 2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein
- Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

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



SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Nürnberg  
Marcus König  
Rathaus  
90403 Nürnberg

AIV

OBERBÜRGERMEISTER		
20. OKT. 2021		
/.....Nr. ....		
<input checked="" type="checkbox"/>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
<input type="checkbox"/>	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
<input checked="" type="checkbox"/>		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Nürnberg, 19. Oktober 2021  
Antragsteller: Brehm

### Privater Einbau von E-Ladeinfrastruktur

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Elektrofahrzeuge nehmen im Rahmen verkehrsbezogener Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels eine wichtige Rolle ein. Die dadurch zunehmende private Anschaffung von E-Autos hat allerdings einige bisher unvorhergesehene Auswirkungen in der Umsetzungs- und Genehmigungspraxis von privaten Stellplätzen und privater Ladeinfrastruktur zur Folge.

Immer mehr Hausbesitzer\*innen wollen sich eine eigene Photovoltaikanlage anschaffen und einen Teil des Stroms zur Ladung ihrer Autobatterien nutzen. Zu einem Problem wird dies, wenn es auf deren Privatgrundstück keinen eigenen Pkw-Stellplatz gibt und stattdessen im öffentlichen Raum geparkt werden muss. Dann müsste die Ladeinfrastruktur auf dem Gehweg errichtet werden oder zumindest ein Ladekabel temporär über diesen gezogen werden.

Können eigene Parkflächen als neue Stellplätze auf Privatgrund mit eigener Ladeinfrastruktur geschaffen werden, geht es zum einen um eine mögliche Versiegelung von Vorgärten. Zum anderen hat dies i.d.R. die Beantragung einer Überfahrtsgenehmigung durch eine Absenkung des Bordsteins vor dem Grundstück zur Folge. Da die Absenkung des Bordsteins einem faktischen zusätzlichen Halteverbot in der betroffenen Straße gleichkommt, würde dem öffentlichen Raum und der Allgemeinheit damit jedes Mal eine weitere Stellfläche entzogen.

In den skizzierten Fällen lehnt die derzeitige Verwaltungspraxis entsprechende Genehmigung ab. Die Gründe dafür sind teilweise nachvollziehbar, bieten aber leider auch keine pragmatische Lösung. Hier sollte aus Sicht der SPD-Fraktion im Sinne der Bürger\*innen aber auch im Sinne der bearbeitenden Verwaltung Klarheit herrschen.

- 2 -

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt aus diesem Grund zur Behandlung im zuständigen Ausschuss den folgenden

**Antrag:**

- Die Stadtverwaltung berichtet zur geschilderten Thematik und stellt an sie herangetragene zugehörige Problemfelder dar.
- Die Stadtverwaltung legt mögliche Lösungsoptionen dar.
- Die Verwaltung berichtet über das derzeitige Vorgehen anderer Kommunen, die vor der gleichen Situation stehen.

Mit freundlichen Grüßen



Thorsten Brehm  
Fraktionsvorsitzender

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Nürnberg  
Marcus König  
Rathaus  
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
25. JAN. 2022		
/.....Nr. ....		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
N-ERGIE	2 zur V.	4 Antwort vor Absan- dung vorlegen
VII	X	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Nürnberg, 25. Januar 2022  
Antragsteller: Dr. Ahmed / Dix

### Nürnberg braucht ein Schnell-Lade-Netz für E-Autos

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zur Mobilität der Zukunft gehört auch die E-Mobilität. Um unsere CO<sub>2</sub>-Ziele im Verkehrssektor in den kommenden Jahren erreichen zu können, werden wir einen deutlich höheren Anteil an Elektrofahrzeugen in der Stadt benötigen. Daher ist es unser Ziel, den Bürgerinnen und Bürgern den Umstieg von ihren Diesel- und Benzinfahrzeugen auf Elektrofahrzeuge so einfach wie möglich zu gestalten - sowohl im Sinne gesetzter CO<sub>2</sub> Reduktion als auch im Sinne einer besseren Luft in der Stadt.

Schon in den vergangenen Jahren sind die noch relativ niedrigen Anteile an Autozulassungen im Elektrobereich deutlich gestiegen. Branchenkenner, Automobilindustrie und Politik setzen darauf, dass sich der Trend noch wesentlich steigern wird. Schon 2022 wird eine deutliche Zunahme an Elektrofahrzeugen im Land prognostiziert – ein Indikator sind beispielsweise viele neue, durchaus bezahlbare E-Autos, die dieses Jahr auf dem Markt kommen. Auch im Sinne des Mobilitätsbeschlusses des Stadtrats ist neben dem Ausbau des ÖPNV, des Radverkehrs-Anteils sowie neuer Mobilitätsformen, wie etwa Carsharing etc., auch die Förderung der Elektromobilität zentrale Zielvorgabe der Mobilitätspolitik.

Entscheidender und limitierender Faktor für die Ausweitung der Elektromobilität ist nach Untersuchungen neben den Kaufpreisen der Fahrzeuge auch die Ladeinfrastruktur. Menschen entscheiden sich nur dann für ein E-Auto, wenn sie es auch schnell und einfach laden können. Klar ist, dass ein Großteil der Lade-Infrastruktur privat hergestellt werden muss. Hierbei ist u.a. die Ausstattung von privaten Parkhäusern, Wohnhäusern, Einfamilienhäusern aber auch von Betrieben und Unternehmen mit sogenannten Wallboxen bzw. Ladesäulen zu nennen. Mit dem GEIG werden sich hier bis 2025 Fortschritte zeigen. Doch neben vielen privaten Investitionen braucht es, wie in allen anderen Bereichen der Verkehrsinfrastruktur, auch hier öffentliche Unterstützung und strukturelle Vorgaben. Nur gemeinsam kann die Kraftanstrengung der Verkehrs- und Energiewende gelingen.

Die SPD-Stadtratsfraktion begrüßt in diesem Zusammenhang ausdrücklich die Anstrengungen der N-ERGIE beim Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur der vergangenen Jahre sowie die Unterstützung und Beratung für Private im Bereich E-Mobilität. Während jedoch der Ausbau der standardmäßigen 11/22kW-Drehstrom-Ladesäulen seit Jahren in Nürnberg vorangetrieben wird, fehlt es bislang am Ausbau der nach aktueller Kenntnis immer wichtigeren Schnell-Ladesäulen (ab 50 bis 300kW Gleichstrom) im Stadtgebiet.

- 2 -

An Schnell-Ladesäulen kann man bis zu 30-mal schneller laden. Abhängig vom jeweiligen Automodell reduziert sich die Ladezeit von mehreren Stunden auf nur etwa 20-30 Minuten. Das Modell „Tankstelle“ wird greifbar.

Auf entsprechende Lademöglichkeiten sind vor allem Menschen angewiesen, die weder daheim noch während der Arbeit einen eigenen Stellplatz haben, an dem Ladestrom angeboten wird– in der dicht bebauten Nürnberger Kernstadt durchaus eine relevante Zahl von Nutzerinnen und Nutzern. Zudem decken Schnell-Ladesäulen auch den Bedarf für spontane Fahrten sowie von Touristen.

Derartige Ladeeinrichtungen gibt es im Stadtgebiet von Nürnberg bisher aber nur sehr begrenzt – bekannt ist die Investition von Audi in den sog. „charging hub“ an der Münchener Straße in Kooperation mit der Messe. Die hohe Nutzungsfrequenz und Auslastung zeigte sich am Standort schon in den ersten Wochen. Dies verdeutlicht, wie groß schon jetzt die Notwendigkeit für mehr Schnell-Ladesäulen in der Stadt ist.

Diese Lücke im Bereich der Schnell-Ladesäulen sollte mit städtischer Hilfe und strukturellen Zielen mit behoben werden.

Schnell-Ladesäulen sind sinnvollerweise vor allem in direkter Nähe zu Supermärkten, Einkaufszentren und Tankstellen zu installieren. So können Menschen bspw. während des Ladevorgangs auch gleichzeitig Einkäufe oder Besorgungen erledigen.

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

**Antrag:**

- Stadtverwaltung und N-ERGIE prüfen die Errichtung eines Netzes von Schnell-Ladestationen in Nürnberg.
- Hierfür sind Kooperationen mit Supermärkten, Einzelhandel und Tankstellen zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen



Thorsten Brehm  
Fraktionsvorsitzender



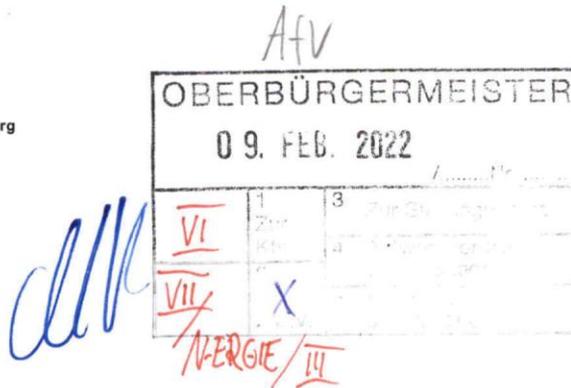
Dr. Nasser Ahmed  
Stadtrat



Harald Dix  
Stadtrat

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Nürnberg  
Marcus König  
Rathaus  
90403 Nürnberg



Nürnberg, 9. Februar 2022  
Antragsteller: Dr. Ahmed / Dix

**E-Ladestationen auf Grundstücken des Freistaats Bayern und weitere Fördermöglichkeiten in Nürnberg forcieren**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit Jahren ist eine Zunahme der E-Mobilität ersichtlich, die eine zentrale Rolle zur Erreichung von wichtigen CO<sub>2</sub>-Zielen im Verkehrssektor und damit besserer Luftqualität in Nürnberg spielt. Der stetig steigende Anteil an Elektrofahrzeugen im Stadtgebiet macht für die Nürnberger\*innen ein weitläufig zugängliches Netz an Elektro-Ladeinfrastruktur notwendig, auch um den Bürger\*innen den Umstieg von Verbrenner-Pkws auf Elektroautos so leicht wie möglich zu gestalten. Entsprechende Maßnahmen hat die SPD-Stadtratsfraktion bereits mit diversen Anträgen mehrfach bei der Stadtverwaltung angestoßen – zuletzt mit konkreten Maßnahmen für ein Schnell-Lade-Netz.

Das bayerische Bau- und Verkehrsministerium ließ kürzlich verlautbaren, dass der Freistaat als großer Grundstücksbesitzer geeignete Grundstücke insbesondere mit guter Verkehrsanbindung, der Privatwirtschaft zur Errichtung E-Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen möchte. Zudem soll an öffentlich zugänglichen Park- und Stellplätzen der Aufbau von entsprechender Infrastruktur erleichtert werden sowie Abstimmungen für eine ausreichende Schnellladeinfrastruktur an Hauptverkehrsstrecken u.a. mit Ladesäulenbetreibern und kommunalen Spitzenverbänden erfolgen.

Als SPD-Stadtratsfraktion sind wir der Auffassung, dass die Stadt Nürnberg hier proaktiv Maßnahmen ergreifen sollte, um mögliche Unterstützung durch den Freistaat im Sinne der Nürnberger Bürger\*innen so schnell als möglich umzusetzen und in städtische Planungen einzubeziehen. Damit könnten auch geplante Ausbaupkapazitäten von privaten Unternehmen sowie Maßnahmen von städtischen Tochterunternehmen (z.B. N-ERGIE) unterstützt und erweitert werden.

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

- 2 -

**Antrag:**

- Die Stadtverwaltung legt eine Übersicht von im Nürnberger Stadtgebiet in Frage kommenden Grundstücke vor, die für angesprochene Unterstützungsumfänge durch den Freistaat Bayern in Frage kommen, und nimmt diesbzgl. Kontakt mit der Staatsregierung auf, um eine schnelle Umsetzung zu ermöglichen.
- Die Stadtverwaltung tritt für die zugehörigen Maßnahmen mit der N-ERGIE in Kontakt und prüft deren Einbeziehung.
- Die Stadtverwaltung berichtet im zuständigen Ausschuss zum Thema.

Mit freundlichen Grüßen



Thorsten Brehm  
Fraktionsvorsitzender



Dr. Nasser Ahmed  
Stadtrat



Harald Dix  
Stadtrat

Fraktion der  
Christlich-Sozialen Union  
im Stadtrat zu Nürnberg



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  
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

AFV

*dm*

<b>OBERBÜRGERMEISTER</b>		
<b>2 7. OKT. 2021</b>		
/.....Nr. ....		
<u>VI</u>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	<input checked="" type="checkbox"/>	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

25.10.2021

Dr. Gsell / Dr. Heimbucher

**Ermöglichungskultur für private Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zurzeit gibt es in Nürnberg noch zu wenige öffentliche Ladestationen für E-Fahrzeuge und mancher Neuwagenbesitzer steht vor der Herausforderung, sein Fahrzeug schnell wieder aufladen zu können. Viele Interessenten machen ihren Umstieg auf ein E-Fahrzeug überhaupt erst von einer einfach zu erreichenden Lademöglichkeit abhängig.

Bei zu vielen Besitzern und Mietern von Einfamilien- und Reihenhäusern besteht leider oft nicht die Möglichkeit, dass sie ihr Fahrzeug in einer mit Strom versorgten Garage (Stellplatz/Carport o.ä.) auf eigenem Grund aufladen können. Auch die Garagenhöfe sind oft nicht mit Stromanschlüssen ausgestattet. Daher besteht vielfach der Wunsch, Grundstücksflächen am Haus mit einer sog. Wallbox auszustatten und somit die Ladung zu Hause und über Nacht unkompliziert zu ermöglichen.

Bei Mehrfamilienhäusern scheitert es oft an überhaupt vorhandenen Parkflächen für private Ladestationen und die Fahrzeugbesitzer würden gerne private Ladeanschlüsse im öffentlichen Raum realisieren.

Die Mobilitätswende ist vielfach gewünscht, stößt aber in der Umsetzung zu oft auf Alltagsschwierigkeiten, resultierend aus vielen einschränkenden Regelungen. Natürlich darf geltendes Recht nicht umgangen werden. Doch oft kann eine sinnvolle Lösung gefunden werden, wenn Ermessensausübung zur Ermöglichung genutzt wird oder technische Bedenken zurückgestellt werden.

Beispiele sind:

- Gehwegabsenkungen, um zu Vorgärten zu gelangen, die als Ladepunkte privat genutzt werden können,
- Akzeptanz von baurechtlich nicht vorgesehenen Stellflächen mit Ladeinfrastruktur auf Grundstücken,
- private Ladepunkte in öffentlichen erreichbaren Bereichen,
- öffentliche Ladepunkte an Stromabzweigungen von öffentlichen/städtischen Stromquellen, wie an Parkplätzen mit Laternen

u.v.a.m.

Voraussetzungen dafür müssen natürlich Einzelfallprüfungen sein, die belegen, dass z. B.

- keine Anschlussmöglichkeit an den baurechtlich vorgesehenen Stellflächen/Garagen gegeben ist,
- keine Versiegelung stattfindet sondern allenfalls wassergebundene Stellflächen hergestellt werden,
- der öffentliche Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer nicht beschränkt wird,
- die Kosten nicht die Allgemeinheit, sondern die Nutzer tragen.

Dabei kann auch an befristete Gestattungen und andere zeitliche Vorgaben gedacht werden.

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

**Antrag:**

- Die Verwaltung berichtet über die bekannten Probleme für Privatpersonen bei Einrichtung von E-Ladepunkten. Sie prüft Möglichkeiten zur Verbesserung der Ladesituation für E-Fahrzeuge im privaten und im öffentlichen Raum.
- Die Verwaltung wird ermuntert, in solchen Fällen von einer Ermöglichungskultur auszugehen und bürokratische und technische Bedenken hintenanzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

  
Andreas Kriegstein  
Fraktionsvorsitzender

## Ausbau Ladeinfrastruktur

hier: Anträge der SPD-Stadtratsfraktion vom 19.10.2021, 25.01.2022, 09.02.2022 und der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.10.2021

### Anlass

Mit dem Antrag vom 19. Oktober 2021 bittet die SPD- und mit Antrag vom 25. Oktober 2021 die CSU-Stadtratsfraktion um einen Bericht zur Thematik privater Lademöglichkeiten. Mit den Anträgen vom 25. Januar 2022 und 09. Februar 2022 bittet die SPD-Stadtratsfraktion um Prüfung, ob gemeinsam mit der N-ERGIE und in Kooperation mit Supermärkten, Einzelhandel und Tankstellen ein Netz von Schnellladestationen aufgebaut werden kann und ob zur Errichtung von E-Ladestationen Grundstücke des Freistaats Bayern zur Verfügung stehen.

### Technik

Elektrisches Laden erfolgt grundsätzlich auf drei Leistungsniveaus:

1. wall Boxen als Ladestationen für den eigenen Stellplatz mit Leistungen von 3,6 – 11 kW, im Einzelfall 22 kW.
2. Ladestationen im öffentlichen Raum mit Leistungen von meist 22 kW.
3. Schnellladestationen mit Leistungen von 100-350 kW („Modell Tankstelle)

Unterscheiden wird dabei AC und DC: AC-Ladesäulen werden als Normalladestationen bezeichnet und geben Wechselstrom ab. Hier kann mit einer Ladeleistung bis 22 kW geladen werden. DC-Ladesäulen sind Schnellladesäulen und geben Gleichstrom mit Leistungen ab 100 kW ab.

Bei Ladeleistungen von 11 kW ist ein typischer PKW nach etwa 6 Stunden, bei 22 kW nach drei Stunden und bei 300 kW nach wenigen Minuten ausreichend geladen. Je nach individueller Anforderung werden unterschiedliche Anlagen genutzt, eine klare Tendenz, welches System sich am Markt durchsetzt, ist heute nicht erkennbar.

### Aktueller Stand öffentlicher Ladesäulen

Gemeinsam mit der N-ERGIE hat die Stadt Nürnberg ein Konzept für den Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur erstellt. Demnach werden Ladesäulen auf öffentlichem Verkehrsgrund derzeit ausschließlich durch die N-ERGIE und nur bei Vorliegen allgemeiner öffentlicher Bedarfe errichtet. Hierzu zählen Park & Ride-Parkplätze, besucherstarke Innenstadtbereiche, Stadtteilzentren sowie Freizeitstätten mit großen öffentlichen Einrichtungen, da öffentliche Lademöglichkeiten in erster Linie für das Nachladen unterwegs dienen. Damit wird auch der Tatsache Rechnung getragen, dass öffentliche Flächen begrenzt sind und vielfältige Belange berücksichtigt werden müssen. Im Nürnberger Stadtgebiet gibt es nach Fertigstellung der letzten Ausbaustufe auf öffentlichem Verkehrsgrund 84 Ladestandorte. Einige Standorte der letzten Ausbaustufe befinden sich gerade noch im Bau. Gesamt sind es 172 Ladepunkte im öffentlichen Raum. Die Ladesäulen sind auf das komplette Nürnberger Stadtgebiet verteilt. Hinzu kommen noch einige Ladestandorte, die teilöffentlich sind sowie eine Vielzahl öffentlicher Ladepunkte auf Privatflächen (zusammen ca. 60). Private Ladepunkte werden nicht erfasst.

Neben der öffentlich zugänglichen Schnellladestation der N-ergie mit einer Leistung von 150kW in Sandreuth existiert auf dem Messegelände der „Audi charging hub“ mit sechs Ladestationen und einer Ladeleistung von jeweils 300 kW, dazu kommen seit Anfang 2022 mehrere Schnellladestationen an Tankstellen (EnBW), auch hier mit Ladeleistungen von 300 kW. Die Entwicklung ist sehr dynamisch, aktuell unter:

<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html;jsessionid=918CA00BF5EC13E5E9DA10A7A8D5DFA3>

### Laden auf dem eigenen Grundstück

Der einfachste Weg zum Laden ist die Wall Box auf dem eigenen Grundstück. Mit Leistungen von 3,6 bis 11 kW kann jedes gängige Fahrzeug über Nacht geladen werden. Voraussetzung ist ein ausreichend starker Stromanschluß und ein Stellplatz am Haus. In Nürnberg ist dieser nur in den eher dörflichen Stadtteilen regelmäßig vorhanden.

Für Mehrfamilienhäuser ist der Einbau einer privaten Ladestation für Elektrofahrzeuge mit der am 01. Dezember 2020 in Kraft getretenen Änderung des Gesetzes über das Wohnungseigentum und das Dauerwohnrecht (WEG) folgendermaßen geregelt: Wohnungseigentümer können demnach den Einbau einer Ladevorrichtung in der Tiefgarage oder an einem Parkplatz auf dem Gelände der Wohnanlage verlangen. Die Eigentümergemeinschaft kann einen solchen Wunsch nicht ablehnen, hat aber ein Recht auf Mitbestimmung bei der Ausgestaltung der Lademöglichkeit.

Durch die Einführung des GEIG ist es zudem bis 2025 auf einer Vielzahl von Parkplätzen geboten, private Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Eventuelle Lücken im Schnellladenetz werden damit sicher ausgeglichen: Bei Vorhaben mit mehr als 6 Stellplätzen ist für mindestens jeden dritten Stellplatz elektrische Leitungsinfrastruktur (Leerrohre, Kabeltrassen und Schaltschränke) vorzusehen. Zusätzlich ist mindestens ein funktionsfähiger Ladepunkt herzustellen. Bei Sanierungen im Bestand mit mehr als 10 Stellplätzen ist für mindestens jeden fünften Stellplatz elektrische Leitungsinfrastruktur vorzusehen; dazu ist mindestens ein funktionsfähiger Ladepunkt herzustellen. Bei jedem bestehenden Objekt mit mehr als 20 Stellplätzen in oder am Gebäude ist bis 2025 mindestens ein Ladepunkt zu errichten.

### Laden in Vorgärten

Viele Erfahrungen zeigen, dass Konflikte beim Nachrüsten von Ladeinfrastruktur vor allem in der Vorgartenzone von privaten Grundstücksflächen kumulieren. Werden dort Flächen, die vorher nicht oder nur wenig versiegelt waren, als Ladestellplatz befestigt, dann resultieren hieraus nachteilige Folgen durch ein verstärktes sommerliches Aufheizen, der verminderten Versickerung von Niederschlagswasser und damit ein erhöhtes Risiko von Schäden durch Starkregenniederschlägen, eine Verschlechterung der Bodenfunktion sowie der Verlust und Rückgang an Lebensräumen und Biodiversität. Weiterhin werden grundsätzliche landes- wie bundesrechtliche Ziele zur Begrünung und dauerhaften Sicherung nicht versiegelter Flächen konterkariert.

Zudem müssten aufgrund der für die Zufahrt notwendigen Gehwegüberführung im Straßenraum öffentliche Stellplätze entfallen. Der öffentliche Raum kann durch befestigte Vorgartenbereiche auch aus ökologischer, baukultureller und ggf. auch denkmalschutzfachlicher Sicht insgesamt erheblichen Schaden nehmen. Darüber hinaus bedeutet die Schaffung zusätzlicher Gehwegüberfahrten und der Entfall öffentlicher Stellplätze de facto eine Privatisierung öffentlicher Fläche. Die Straßenrandparkplätze sind nicht mehr von Jedermann nutzbar. Gelegentlich scheint die Sicherung eines eigenen Stellplatzes direkt am Haus auch treibende Kraft bei der Debatte um Ladepunkte zu sein.

Im April 2022 wurde für Nürnberg eine Begrünungssatzung erlassen. Durch diese soll in Nürnberg eine angemessene Durchgrünung und Gestaltung der Baugrundstücke sichergestellt und gefördert werden, um die Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft auch im besiedelten Bereich zu erhalten. Mit der Begrünungssatzung soll die Grün- und Freiraumqualität gestärkt und dadurch dem Klimawandel entgegengewirkt, die Biodiversität gefördert und letztlich der weiteren Versiegelung gegengesteuert werden. Wesentlicher Motor war die Verhinderung neuer „Gärten des Grauens“, also komplett mit Stein belegter ungestalteter Freiflächen. Die Errichtung von zusätzlichen Stellplätzen und Ladeinfrastruktur in den Vorgärten würde die bisherigen Anstrengungen und die Begrünungssatzung konterkarieren.

In Bereichen mit entsprechenden Festsetzungen eines einschlägigen Bebauungsplanes, aber auch in Bereichen, die nach § 34 BauGB zu beurteilen sind, sind (begrünte) Vorgartenbereiche in Nürnberg

teilweise besonders geschützt. Diese Festsetzungen bzw. tatsächlichen Ausformungen gehen auf begründete städtebauliche oder ökologische Gestaltungskonzepte zurück. Einzelne bzw. eine Häufung von Befreiungen von diesen Festsetzungen widersprechen diesen Leitgedanken und den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen.

Neue Stellplätze in intakten Vorgartenzonen sind somit auch mit dem Argument der Elektromobilität nicht zulässig. Dabei ist zu bedenken, dass die übliche Jahresfahrleistung eines Pkw in Nürnberg um die 3.000 km beträgt, bei aktueller Technik 10 (!) Ladevorgänge im Jahr. Das dazu nötige Schnelladnetz existiert bereits heute. individuelles Laden auf dem Grundstück ist seit etwa April 2022 entbehrlich.

#### Private Ladestationen im öffentlichen Raum

Der öffentliche Raum kann die Tankbedürfnisse von KfZ mit Verbrennungsmotor nicht erfüllen, dazu dienen Tankstellen. Identisch stellt sich die Lage beim Elektroantrieb dar, mit der Ausnahme, dass das Laden auf eigenem Grundstück (bei Verfügbarkeit) möglich ist. Durch das schnell wachsende System von Schnellladern ist eine private Lademöglichkeit aber nicht (mehr) zwingend.

Der öffentliche Raum dient dem gesetzlich festgelegten Gemeingebrauch, er kann nicht für private Belange reserviert werden. Auch ein Verkauf öffentlicher Parkmöglichkeiten ist nicht möglich. Ladekabel vom Haus oder Grundstück über den Gehweg zu einem öffentlichen Parkplatz zu legen, stellt keine Option dar, da dies wegen Sicherheits- und Haftungsfragen nachvollziehbar nicht möglich ist. Dies ist auch dann der Fall, wenn Kabelbrücken verwendet würden. Letztlich sind Modelle, die öffentlichen Parkraum faktisch privatisieren kein gangbarer Weg.

Schnellader funktionieren als echte „Elektrontankstelle“ für alle Bedarfe. Sie werden in schneller Folge errichtet und erlauben schon heute jedermann Besitz und Betrieb eines Elektrofahrzeuges.

#### Laternenladen

Als Laternenladen wird das Laden des Elektro-Kfz an einem Laternenmast verstanden. Diese Lademöglichkeit gehört zu den AC-Ladepunkten, lädt also mit einer geringen Leistung (3,6-11 kW), das Kfz wird demnach nur langsam aufgeladen. Dortmund ist bisher die einzige Kommune, in der Laternenladen umgesetzt wird. In Dortmund werden alle Laternenmasten, die älter als 50 Jahre sind, ausgetauscht. Im Zuge dessen findet an vielen Stellen direkt ein Austausch mit einem extra hierfür entwickelten Sondermast statt. Die Maßnahme wird durch ein Forschungsprojekt begleitet und erhält deshalb eine Förderung. Insgesamt sollen über 300 solcher Laternenladepunkte geschaffen werden. Pro Laterne gibt es einen Ladepunkt mit einer Leistung von 11 kW, die temporär weiter gedrosselt werden kann. In Dortmund war keine Nachrüstung der Leitungen erforderlich. Die Kosten für die Erneuerung und den Aufbau eines Laternenladepunkts liegen bei 11.000 Euro. Das Projekt des Laternenladens läuft in Dortmund parallel und unabhängig von der Ladeinfrastrukturstrategie, die den Aufbau von Ladesäulen mit mindestens zwei Ladepunkten und einer höheren Leistung, verfolgt. Inzwischen betreibt Berlin ein ähnliches Projekt. Beide Ansätze dienen der Markterforschung.

In Nürnberg werden jährlich mehrere hundert Laternenmasten ausgetauscht, die über das komplette Stadtgebiet verteilt sind und sich nicht auf ganze Straßenzüge konzentrieren. Das Verteilnetz der Straßenbeleuchtung in Nürnberg dient ausschließlich der Versorgung der öffentlichen Straßenbeleuchtung. Dementsprechend ist das Netzsystem konzipiert. Die meisten Beleuchtungspunkte sind über eine Linienstruktur angebunden und werden strangweise geschaltet. Die Leitungen und Sicherungen sind auf die bei Beleuchtung auftretenden Stromstärken ausgelegt. Es ist daher technisch nicht möglich, an das bestehende Beleuchtungsnetz dauerhaft versorgte Ladepunkte zu installieren, da die Leitungen nicht für die dafür benötigten Leistungen ausgelegt sind. Zudem ist die Beleuchtung tagsüber abgeschaltet, d.h. die Leitungen sind spannungslos geschaltet. Des Weiteren enthalten die Schaltstellen der Straßenbeleuchtung keine Zählerrichtungen für den Energieverbrauch. Die Ab-

rechnung mit der N-ERGIE erfolgt in Abhängigkeit der angeschlossenen Gesamtleistung und den zugehörigen Betriebsstunden. Der Anschluss von Fremdverbrauchern bzw. die anderweitige Verwendung der Energie ist nicht vorgesehen.

Um einen Ladepunkt an einem Beleuchtungsmast herzustellen, wäre es nötig, neue Leitungen mit entsprechender Dimensionierung zu verlegen. Gegebenenfalls müsste dazu der Mast erneuert werden, da zum einen viele Masten nicht an der Straßenseite der Gehwege stehen und zum anderen die bestehende Kabeleinführung im Mast eine Nachrüstung einer weiteren Leitung meist unmöglich macht. Zudem müsste ein externer Dienstleister den Betrieb des Ladepunktes und damit den Verkauf der Energie übernehmen. Als Konsequenz müsste der Ladepunkt mit Messeinrichtung komplett außerhalb des Beleuchtungsnetzes und des Beleuchtungsmastes hergestellt werden.

Auf die Nürnberger Verhältnisse zugeschnitten konzipiert die N-ergie aktuell, ebenfalls zur Erkundung dessen, was er Markt verlangt, eine Ladezeile mit einem System, das „Laternenladern“ nahekommt. Hierzu werden geeignete Längsparkbuchten in der Nordstadt mit kleineren Ladestationen ausgestattet, die Ladezeiten von 4-8 Stunden für eine „Akkuladung“ von um die 60 kWh annehmen. Das Projekt soll bis Juni 2022 verwirklicht werden.

#### klassische Ladestationen

Das aktuelle Kernnetz besteht aus den erwähnten 86 Ladestationen mit zusammen 172 Ladepunkten, je mit einer Leistung von 22 kW. Dieses Netz öffentlicher Lademöglichkeiten dient in erster Linie dem Laden beim Einkaufen, bei Arzt- oder Behördengängen, es kann auch die Bedürfnisse von Besuchern der Stadt abdecken, soweit nicht Schnelllader die bessere Option darstellen.

#### Errichtung eines Netzes von Schnellladestationen in Nürnberg

Stadtverwaltung und N-ERGIE bewerten Schnellladesäulen auf dem Nürnberger Stadtgebiet positiv. Sie sind der adäquate Ersatz für Tankstellen in der Gewohnheit der Nutzer von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Schnelllader sind als Tankstellen entsprechend auch nicht Teil der „Möblierung“ des öffentlichen Raumes oder der Daseinsfürsorge. Sie sollen auf Parkplätzen von Supermärkten, Unternehmen oder auf dem Gelände von Tankstellen errichtet werden. Das passiert bereits jetzt in erheblichem Umfang. Noch sind nach den Erfahrungen der N-ERGIE private Flächeninhaberinnen und –inhaber allerdings nicht vollständig motiviert, mittlere fünfstellige Anschlusskosten plus einen mittleren fünfstelligen Betrag für die Hardware auszugeben.

Flächeninhaber wie die N-ergie selbst, McDonalds, ALDI, OMV oder Shell übernehmen aktuell eine Vorreiterrolle und ermöglichen so ein schnell wachsendes Angebot. Die N-ERGIE untersucht dazu gerade das vorhandene Potenzial, da auch technische Voraussetzungen erfüllt sein müssen.

Für die kommende Ausbaustufe hat die N-ERGIE zu Jahresbeginn 2022 einen umfangreichen Förderantrag für weitere AC- und DC-Ladesäulen gestellt. In dem Förderantrag enthalten sind auch mehrere DC-Ladesäulen (Schnellladestationen) auf privaten Flächen für das Stadtgebiet Nürnberg.

Der Bund hat mit dem Projekt „Deutschlandnetz“ die Errichtung und den Betrieb eines deutschlandweiten Schnellladenetzes, ausgeschrieben. Hier konnten Teilnahmeanträge gestellt werden, die sich momentan in Prüfung befinden. In entsprechenden Suchräumen soll künftig je ein Schnellladestandort mit einer vorgeschriebenen Anzahl an Schnellladepunkten entstehen. Der genaue Standort innerhalb des Suchraums ist vom Bieter anhand der Vorgaben an einen Standort auszuwählen, gegebenenfalls zu sichern und im Falle eines Zuschlags in das Deutschlandnetz einzubringen. Im Nürnberger Stadtgebiet gibt es mehrere Suchgebiete. Eine Entscheidung für bestimmte Standorte ist noch nicht gefallen.

Die Verwaltung sieht eine große Chance für den Aufbau eines Schnellladenetzes an Tankstellen. Diese werden mit der politisch forcierten und fortschreitenden Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs in

absehbarer Zeit nicht mehr als Tankstellen für Verbrennungsmotoren benötigt. Da diese oft an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen liegen und deren Flächen Altlasten aufweisen, stellen Ladeparks eine sinnvolle Nachnutzung dar.

#### Ladestationen auf Grundstücken des Freistaats Bayern

Die Grundstücke des Freistaats Bayern kommen bisher für den Aufbau von öffentlichen Ladesäulen nicht in Frage, da diese nicht durchgängig für die Öffentlichkeit zugänglich sind. Die angrenzenden Straßen an die Grundstücke sind im städtischen Besitz und zum Teil gibt es dort bereits Ladesäulen. Des Weiteren liegen viele Grundstücke des Freistaats Bayern in Gebieten oder Bereichen, in denen es keinen Bedarf an Ladesäulen gibt. Auf den Flächen des Freistaats kann der Freistaat natürlich selbstständig Ladeinfrastruktur schaffen, größere Potentiale sind in Nürnberg jedoch nicht erkennbar.

#### Fazit

E-Ladestationen können dort auf Privatgrund eingerichtet werden, wo dies ohne Nachteile für Ökologie und Stadtbild möglich ist. Prioritär auszuschöpfen sind alle Potentiale im Bereich von vorhandenen Stellplätzen, Carports und Garagen. Zu vermeiden ist das Herstellen von Ladeinfrastruktur in der Vorgartenzzone, weil dies nachteilige Auswirkungen auf Flora, Fauna und das Stadtklima sowie auf die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums hat.

Für das Laternenladen sind die technischen Voraussetzungen derzeit nicht gegeben, weshalb diese Variante keine Vorteile gegenüber einer separaten, unabhängigen Ladesäule bietet und keine kurzfristig einsetzbare Alternative darstellt. Alternativen werden geprüft, sind aber noch in der Erprobung.

Schlüssel zum Erfolg der Elektromobilität ist der Aufbau eines Schnellladenetzes in Kooperation mit dem Einzelhandel sowie Tankstellen. Dazu steht die N-ERGIE im Kontakt zu diesen.

Um die durch den Kfz-Verkehr verursachten negativen Auswirkungen auf die Stadt zu reduzieren, muss es Ziel sein, nicht nur die Antriebstechnik zu tauschen, sondern eine echte Mobilitätswende zu erreichen. Angesichts des nur sehr begrenzt vorhandenen und nicht vermehrbaren öffentlichen Raums und der zahlreichen Anforderungen an diesen, ist die Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes immer bevorzugt zu behandeln.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	12.05.2022	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Verkehrsberuhigung Wilderstraße**

**hier: gemeinsamer Antrag der ödp, der Linken Liste und von die Guten vom 26.05.2021**

**Anlagen:**

Antrag von Stadträten der ödp, der Linken Liste und von Die Guten vom 26.05.2021  
Entscheidungsvorlage  
Straßenplan 2.2321.5.1

**Sachverhalt (kurz):**

Mit Antrag vom 26.05.2021 beantragen Stadträte der ödp, der Linken Liste und von Die Guten die Prüfung eines Lkw-Fahrverbotes, eine Einbahnregelung sowie die Herstellung einer Verbindung von der Georg-Eberlein-Straße zur Rollnerstraße. Darüber hinaus sind bei der Verwaltung Beschwerden über zugeparkte Gehwege in der Wilderstraße eingegangen.

Aufgrund der halb auf dem Gehsteig parkenden Kfz auf beiden Seiten bleibt nicht ausreichend Platz für Zufußgehende, insbesondere mit Kinderwagen oder Gehhilfen. Im Umfeld eines Seniorenheims und einer Kindertagesstätte ist dies kritisch zu bewerten.

Bei einem Termin vor Ort am 5.4.2022 mit dem Vorstadtverein Nürnberg-Nord e.V., dem Stadtteilarbeitskreis Nordstadt und Anwohnerinnen und Anwohnern wurde über die Möglichkeiten informiert und diese diskutiert.

Zur Verbesserung der Situation in der Wilderstraße wurde ein Markierungsplan für eine Anordnung der Stellplätze am Fahrbahnrand erarbeitet, der auch die Belange der Feuerwehr berücksichtigt. Um möglichst viele Stellplätze erhalten zu können, wird trotz der damit verbundenen Nachteile eine Einbahnregelung in Fahrtrichtung Osten vorgeschlagen.

Die Durchbindung der Georg-Eberlein-Straße zur Rollnerstraße ist weder baulich möglich noch verkehrlich sinnvoll. Für die Beschilderung eines Lkw-Fahrverbotes in der Wilderstraße gibt es keine rechtliche Grundlage.

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

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

**Gesamtkosten**

€

**Folgekosten**

€ pro Jahr

dauerhaft     nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

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

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

- Ja

- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:  
Umsetzung ohne bauliche Maßnahmen.

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

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein  
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

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

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

**Beschlussvorschlag:**

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



AfV

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Nürnberg  
Herrn Marcus König  
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

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

cmk

Nürnberg, den 26.05.2021

Inga Hager/Alexandra Thiele/Marion Padua

**Antrag: Verkehrsberuhigung in der Wilderstraße**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

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

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

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

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

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

Mit freundlichen Grüßen



Alexandra Thiele  
Stadträtin  
Die Guten



Marion Padua  
Stadträtin  
Linke Liste



Inga Hager  
Stadträtin  
ÖDP

## Verkehrssituation Wilderstraße

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

### Entscheidungsvorlage

#### Anlass

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

#### Parkanordnung

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

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

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

#### Einbahnregelung

Wenn die Zweibahnregelung erhalten bleiben soll, müssten ca. drei weitere Stellplätze entfallen. Mit der Einführung einer Einbahnregelung in Richtung Osten, könnten diese drei Stellplätze bestehen bleiben. Allerdings hätte die Einbahnregelung den Nachteil, dass sich die Erreichbarkeit etwas verschlechtern wird, weil nur noch über die Kreulstraße zugefahren und in Richtung Rollnerstraße abgefahren werden kann und weil es aufgrund der Umwegefahrten zu Verkehrsverlagerungen in die östliche Grolandstraße kommen wird, an die ebenfalls Wohnbebauung angrenzt. Außerdem wird grundsätzlich in Einbahnstraßen in der Regel mit höheren Geschwindigkeiten gefahren, weil auf keinen Gegenverkehr mehr Rücksicht genommen werden muss. Dies ist ein Aspekt, der im Hinblick auf den Kindergarten und das Seniorenheim in der Wilderstraße abzuwägen ist.

### Georg-Eberlein-Straße

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

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

### Lkw-Fahrverbot

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

### Bürgerinformation

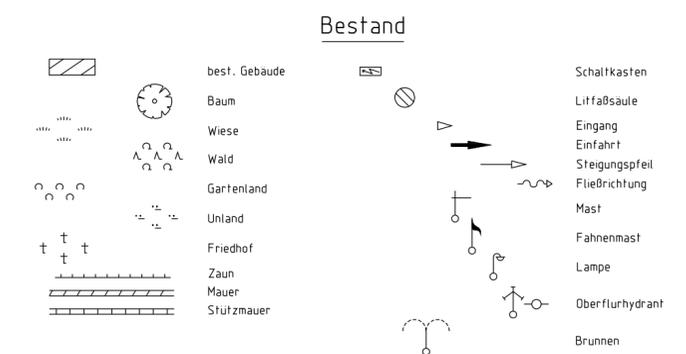
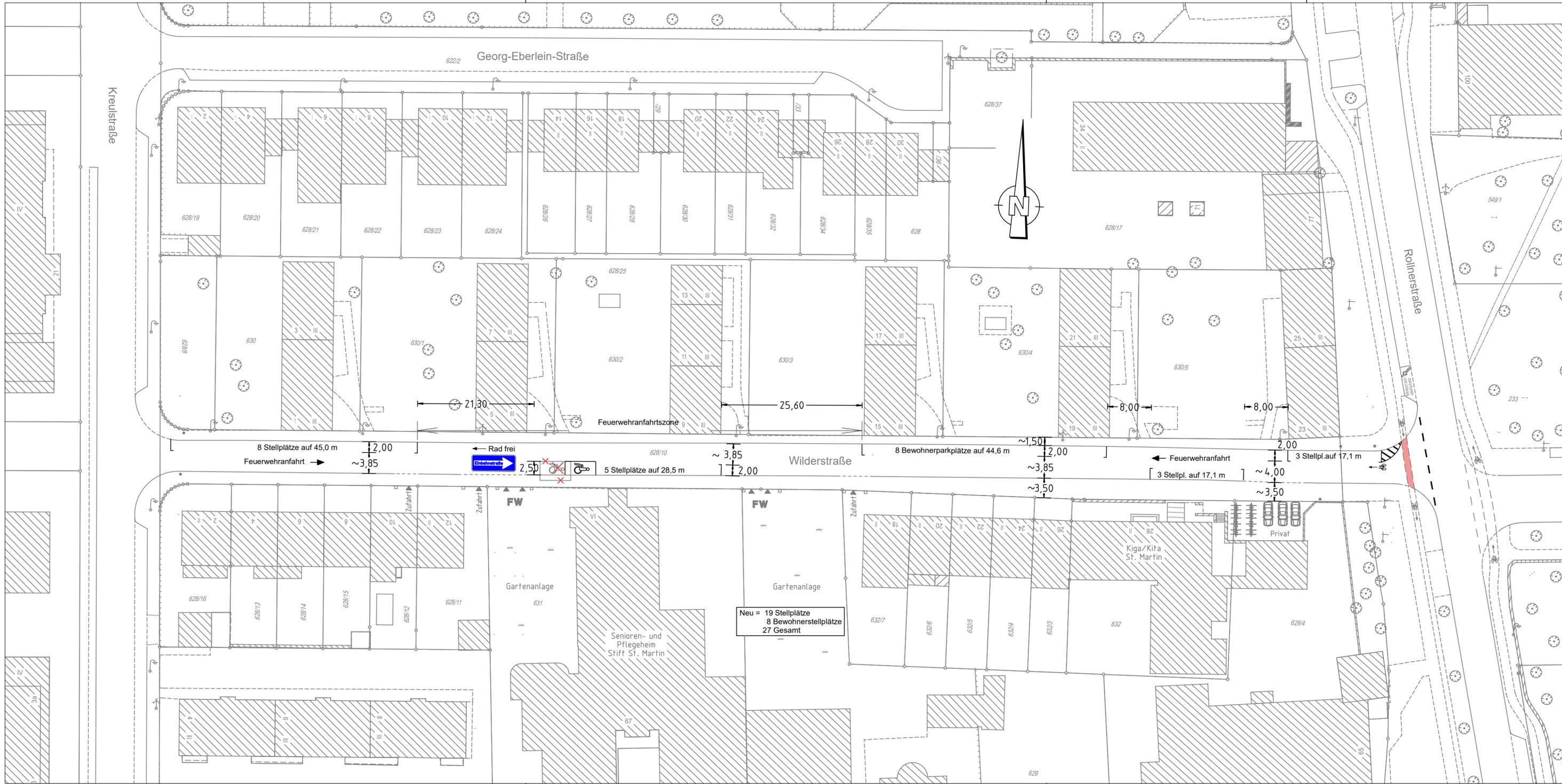
Am 05.04.2021 hat auf Einladung der Verwaltung eine Information über die Planung vor Ort in der Wilderstraße stattgefunden. Neben dem Vorstadtverein Nürnberg-Nord e.V. und dem Stadtteilarbeitskreis Nordstadt haben vier Stadträtinnen und Stadträte und 26 Bürgerinnen und Bürger am Termin teilgenommen. Die Anwesenden begrüßten die Verbesserungen für die Zufußgehenden, kritisierten aber den damit erforderlichen Wegfall von Stellplätzen. Die Verwaltung hat zugesichert, dass nach der Umsetzung der Planung weitere Bewohnerstellplätze in der Wilderstraße und den benachbarten Straßen beschildert werden. Darüber hinaus wurde über die Fahrtrichtung der geplanten Einbahnregelung diskutiert, da die Anwesenden das Linksabbiegen in die Rollnerstraße als problematisch wahrnehmen. Hier wurde bereits wegen der möglichen Störung der Sichtbeziehung, zwischen den aus der Wilderstraße herausfahrenden Fahrzeugen an der Ostseite der Rollnerstraße nördlich der Wilderstraße, ein Motorradparkplatz eingerichtet. Damit können hier nur niedrige Fahrzeuge abgestellt werden, die die Sichtbeziehung nicht unterbrechen. Da die Einbahnregelung in Fahrtrichtung Westen mehr Durchgangsverkehr anziehen würde und die Unfallsituation am Knoten Wilderstraße/ Rollnerstraße bislang unauffällig ist, empfiehlt die Verwaltung, die Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten einzurichten. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden die Markierungen an der Einmündung erneuert.

### Zeitplan/Umsetzung

Nach einem positiven Beschluss des Stadtrates kann der Markierungsplan verkehrsrechtlich angeordnet werden. Ein Umbau ist damit nicht verbunden, so dass die Umsetzung zeitnah erfolgen kann. Die Anwohnerinnen und Anwohner werden vorab über den Zeitpunkt der Umsetzung informiert.

### Fazit

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



<b>VERKEHRSPANUNGSAMT STRASSENPLANUNG</b>		<b>NÜRNBERG</b>	
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 15.11.2019	
BEARBEITUNG	Kölbel (5355)	<b>gez. Jülich</b> AMTSLEITER	
	Bräuning-Fürbach		
<b>ÄNDERUNGEN</b>		<b>Markierungsplan</b>	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500
01.03.21	Kölbel	FW-Anfahrtszone	2.2321.5.1
01.07.21	Kölbel	Einbahnstr.+FW-Anf.	<b>Wilderstraße</b> zwischen Kreulstraße und Rollnerstraße
06.04.22	Br-Fürbach	Rad geg. Einb./Best.	
Wilderstraße V500_1-FW-A.PLT vom 14.04.22			

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	12.05.2022	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer im Bienweg  
hier: Antrag der SPD- Stadtratsfraktion vom 16.4.2019**

**Anlagen:**

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.04.2019  
Skizze Bienweg Unterbrechung  
Plan Verkehrsberuhigung Bienweg

**Sachverhalt (kurz):**

Die SPD-Stadtratsfraktion hat Maßnahmen beantragt, mit denen die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Bienweg zwischen Lemgoer und Bielefelder Straße verbessert werden soll. Auch hatten sich Bewohnerinnen und Bewohner des Bienwegs an die Verwaltung gewandt und auf die schwierige Situation für den Fußgänger- und Radverkehr hingewiesen.

Im Bienweg gibt es zwischen der Lemgoer Straße und Bielefelder Straße keine Gehwege. Die Straße verläuft in einer Kurve, auf deren Innenseite eine Böschung die Sicht auf den Straßenverlauf einschränkt. In diesem Bereich sind viele Menschen zu Fuß und mit dem Rad unterwegs. Besonders für Kinder ist die Situation trotz der Tempo 30-Zone schwierig.

Die Verkehrsmenge ist niedrig. Bei einer Stichprobe am 24.07.2019 wurden in einer halben Stunde 50 Kfz (07.30 – 8.00 Uhr) bzw. 35 Kfz (16.30 – 17.00 Uhr) ermittelt. Hochgerechnet wird dieser Abschnitt von maximal 100 Kfz pro Stunde in beide Richtungen befahren. Durch die geringe Verkehrsmenge findet nur selten Gegenverkehr statt, dementsprechend wird häufig mit nicht angepasster Geschwindigkeit gefahren. Eine Durchgangsverkehrszählung hat ergeben, dass je nach Uhrzeit zwischen 50% und 76% des Kfz-Verkehrs im genannten Abschnitt nicht dem Anliegerverkehr der Lemgoer Straße bzw. des nördlichen Bienwegs zuzurechnen sind. Bei den Durchfahrern handelt es sich zum einen um Bewohnerinnen und Bewohner des Gebietes Delsenbachweg und südlicher Bienweg, zum anderen um gebietsfremden Verkehr zwischen Schnieglinger Straße und Wetzendorf.

Die Fahrbahnbreite liegt durchschnittlich zwischen 5,00 und 5,50 Metern, nur unmittelbar nördlich der Lemgoer Straße weitet sie sich auf rund 7,00 Meter auf. Die Anlage eines einseitigen Gehwegs würde die Einführung einer Einbahnregelung erfordern, was den Verkehrsfluss beschleunigen würde und insbesondere für den Radverkehr aufgrund der noch engeren Fahrbahn nachteilig wäre.

Die Verwaltung schlägt stattdessen vor, den Abschnitt zwischen der Lemgoer Straße und der Stichstraße zu den Anwesen Bienweg 64-82 für den Kfz-Verkehr komplett zu sperren. Dies würde die Situation für den Fußgänger- und Radverkehr erheblich verbessern. Durch die Aufstellung von Feuerwehrpfosten wäre die Durchfahrt bei Rettungseinsätzen und zum Zweck der Straßenreinigung gewährleistet. Um die Sperrstelle nicht ausschließlich mit Pfosten erkenntlich zu machen und diese optisch aufzuwerten, sollen zudem zwei mobile Bäume aufgestellt werden.

Für die wenigen Fahrten des Anliegerverkehrs, der dann nicht mehr über diesen Abschnitt des Bienwegs zu- und abfahren kann, steht als Umfahrung für die Sperrstelle der östliche Delsenbachweg zur Verfügung, der die zusätzliche Verkehrsmenge problemlos aufnehmen kann. Für die meisten Anlieger des Gebietes würde sich dadurch entweder kein oder nur ein sehr geringer Umweg ergeben. Der Durchgangsverkehr ohne Ziel und Ausgangspunkt im angrenzenden Gebiet muss auf das Hauptverkehrsstraßennetz ausweichen. Die Verwaltung wird beobachten, wie sich die Sperrung am Bienweg auf den Delsenbachweg auswirkt. Erforderlichenfalls werden ergänzende Maßnahmen geprüft. Zum Wenden vor der Sperrstelle stehen Wendekehren in der Lemgoer Straße sowie in der Stichstraße Bienweg 64-82 zur Verfügung.

Die Unterbrechung des Bienwegs soll zunächst zur Probe für ca. ein Jahr erfolgen. Wenn sich die Verkehrsführung bewährt, wird die Straßenverkehrsfläche überplant, die Fläche neu aufgeteilt und der Straßenplan dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt. Zusätzlich ist eine Abstufung des Straßenabschnitts zum beschränkt öffentlichen Weg vorgesehen.

Die geschätzten Kosten für die mobilen Bäume belaufen sich auf ca. 7.600 Euro. Zusätzlich fallen Kosten für die erforderliche Verkehrssicherung in Höhe von ca. 3.000 Euro an.

**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>	11.000 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	200 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:  
Finanzierung über das Budget für mobile Bäume/ Testphase

**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 dient der Sicherheit der Zufußgehenden und Radfahrenden.

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

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

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt, den Bienweg im Abschnitt zwischen Lemgoer Straße und der Stichstraße Bienweg 64-82 gem. beiliegender Planskizze (geplante Standorte mobile Bäume) für den Kfz-Verkehr zu unterbrechen. Die Durchfahrt für den Radverkehr und für Rettungsdienste wird gewährleistet. Die Maßnahme soll zunächst für ca. ein Jahr zur Probe erfolgen. Wenn sich die Verkehrsführung bewährt, soll der Abschnitt zu einem beschränkt öffentlichen Weg umgewidmet werden.

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister  
der Stadt Nürnberg  
Dr. Ulrich Maly  
Rathaus  
90403 Nürnberg

4fV

OBERBÜRGERMEISTER	
16. APR. 2019	
VL	Nr. ....
	.....
X	.....
	zur Unter- .....

Nürnberg, 16. April 2019  
Brehm

## Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer im Bienweg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Situation am Bienweg im Bereich zwischen Lemgoer und Bielefelder Straße ist derzeit für Fußgänger und Radfahrer sehr unbefriedigend. Es existiert kein Gehweg, so dass sich alle Verkehrsteilnehmer hier gemeinsam den nicht besonders breiten Straßenraum teilen müssen. Der Bienweg verläuft dort in einer Kurve und ist deshalb schwer einsehbar. Immer wieder entstehen gefährliche Situationen, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, wenn sich an dieser Stelle zwei Fahrzeuge begegnen oder sich nicht an den Richtwert Tempo 30 gehalten wird. In der Nähe befinden sich sowohl einige Kitas als auch Neubaugebiete mit vielen Familien. Deshalb sind auf dem Bienweg öfters auch Kinder – mit und ohne Eltern – unterwegs. Aus unserer Sicht muss deshalb dringend die Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer – Kinder, Fußgänger und Radfahrer – in diesem Bereich erhöht werden.

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

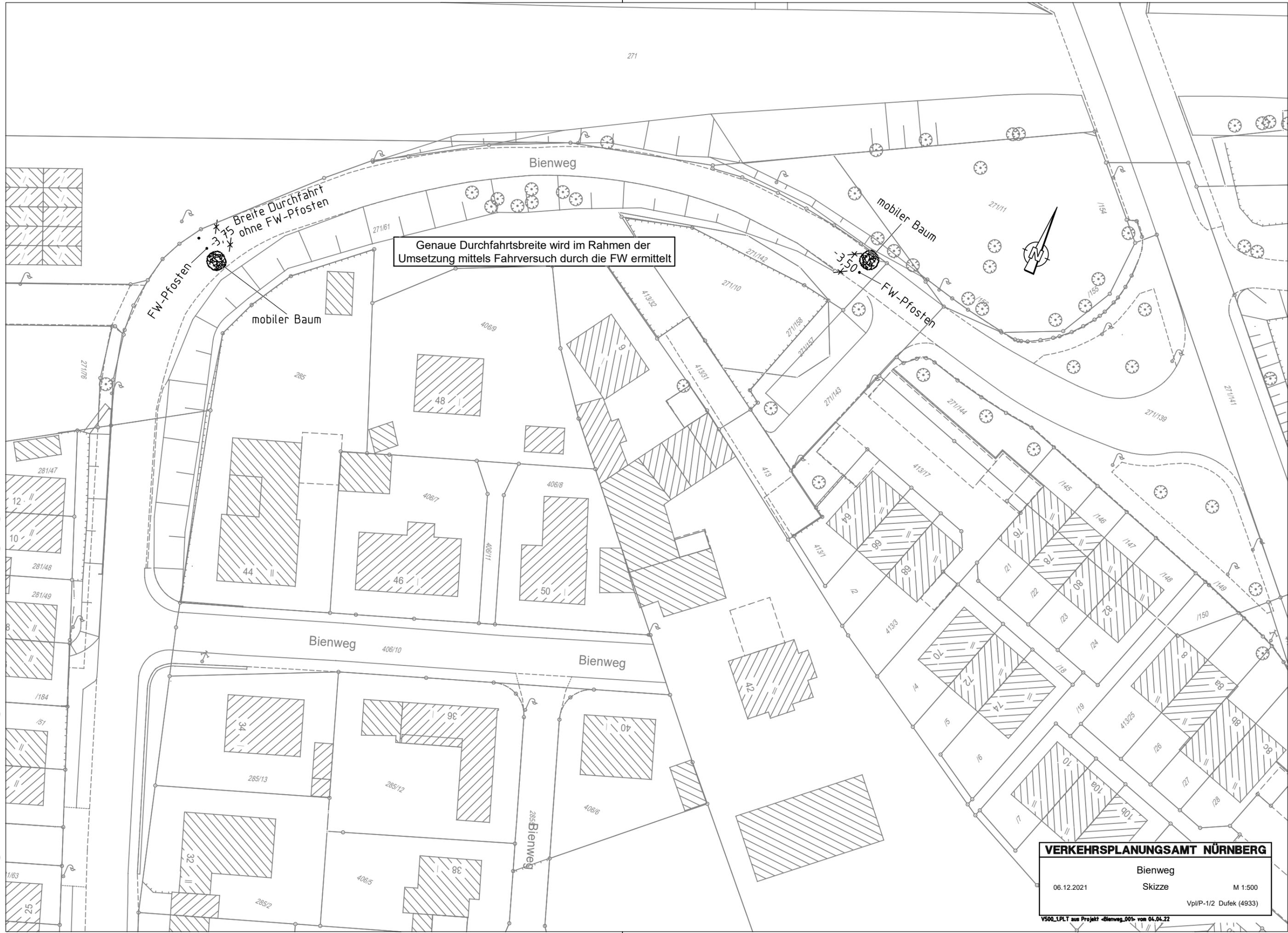
### Antrag:

Die Verwaltung ergreift Maßnahmen, um die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Bienweg zwischen Lemgoer und Bielefelder Straße zu erhöhen.

Mit freundlichen Grüßen



Thorsten Brehm  
Stv. Fraktionsvorsitzender



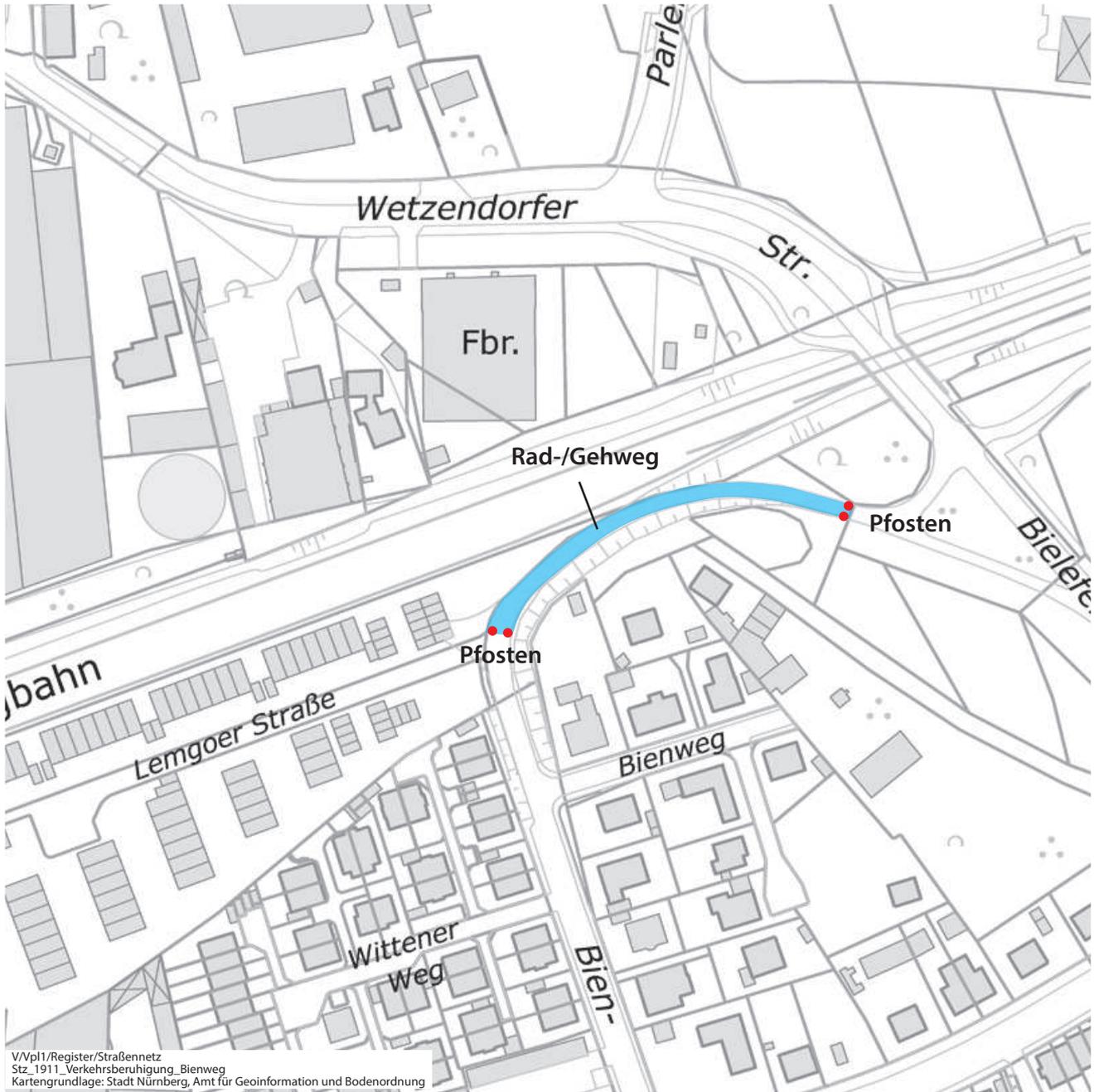
Genauere Durchfahrtsbreite wird im Rahmen der Umsetzung mittels Fahrversuch durch die FW ermittelt

**VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG**

Bienweg  
Skizze  
06.12.2021  
M 1:500  
Vpl/P-1/2 Dufek (4933)

V500\_1.PLT aus Projekt -Bienweg\_00- vom 04.04.22

# Verkehrsberuhigung Bienweg



VVpl1/Register/Straßennetz  
Stz\_1911\_Verkehrsberuhigung\_Bienweg  
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	12.05.2022	öffentlich	Beschluss

**Betreff:**

**Tillystraße - Schrankenanlage VAG - Verkehrskonzept am Tillypark**

**Anlagen:**

Straßenplan Tillystraße Plan Nr.2.2386.2.1

**Sachverhalt (kurz):**

Im Rahmen der Bürgerinformation über den Neubau der KIA-Metropolarena haben Anlieger in der Tillystraße eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens bedingt durch Veranstaltungen befürchtet. Bereits heute ist ein Durchfahren zwischen Edisonstraße und Tillystraße nur für VAG-Busse frei, die Lösung mit der Beschilderung birgt jedoch die Gefahr der Missachtung durch Kraftfahrer und Kraftfahrerinnen.

Um im Fall von Veranstaltungen die Belastungen zu minimieren, soll eine Schrankenanlage errichtet werden. Diese soll zur Unterstützung der Beschilderung nur Fahrzeugen der VAG sowie der Feuerwehr die Durchfahrt ermöglichen. Die Schranke für den Bus plant, baut und betreibt die VAG.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 36.000 Euro und die jährlichen Folgekosten betragen ca. 240 Euro. Die Finanzierung erfolgt aus der Baumaßnahme KIA Metropolhalle und ist mit StK abgestimmt, da die Busschranke eine Auflage aus der Baugenehmigung ist.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

<b><u>Gesamtkosten</u></b>	36.000 €	<b><u>Folgekosten</u></b>	240 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:  
 Finanzierung aus der Hochbaumaßnahme KIA Metropolhalle.

### 2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

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

- Ja  
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

### 3. Diversity-Relevanz:

- Nein  
 Ja

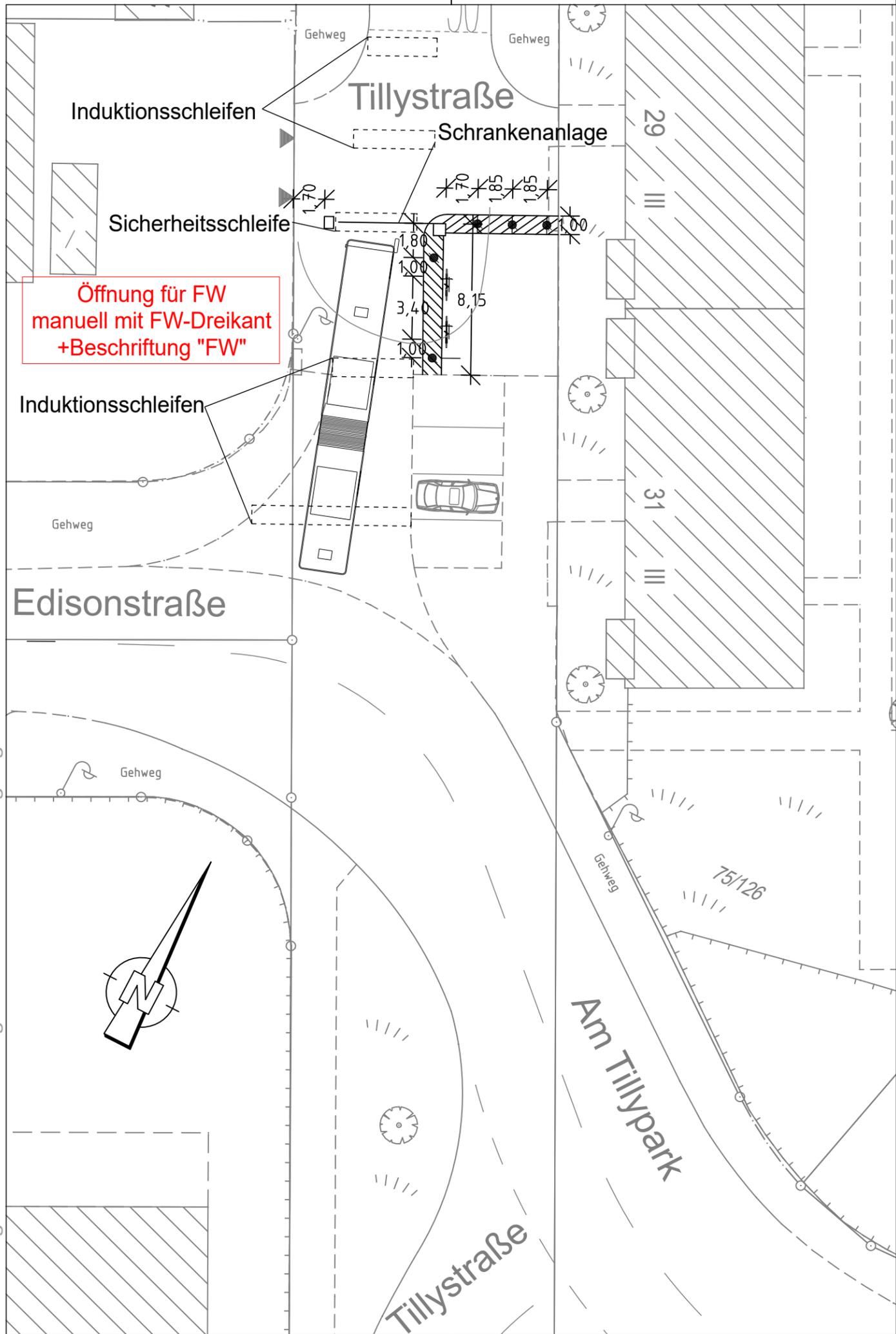
Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

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

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Tillystraße vom 03.09.2021,  
Vpl-Nr. 2.2386.2.1



# Zeichenerklärung

## Planung

- Pfosten
- Schrankenanlage
- Fahrradständer

## Bestand

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

## VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 03.09.21	
BEARBEITUNG		Meier (31075)	gez. Jülich AMTSLEITER	
		Bräuning-Fürbach/Wenzel		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 250	2.2386.2.1
			Tillystraße Schrankenanlage VAG Verkehrskonzept Sporthalle Am Tillypark	

---

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
<b>Verkehrsausschuss</b>	12.05.2022	öffentlich	Bericht

---

**Betreff:**

**Bewohnerparkausweis für inhabergeführte Läden in der Altstadt  
hier: Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE vom 28.02.2022**

**Anlagen:**

Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE vom 28.02.2022

---

**Bericht:**

Die Kriterien für das Ausstellen eines Bewohnerparkausweises sind in allen derzeit 45 Bewohnerparkgebieten Nürnbergs identisch. Berechtigt sind diejenigen, die in einem Bewohnerparkgebiet mit Haupt- oder Nebenwohnung gemeldet sind und weder über eine Garage noch über einen Stellplatz verfügen. Das Fahrzeug, auf welches der Bewohnerparkausweis ausgestellt wird, muss auf den Namen des Antragstellers zugelassen sein oder ständig von diesem genutzt werden. Rechtsgrundlage hierfür ist die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). In dieser heißt es zu § 45: „Bewohnerparkausweise werden auf Antrag ausgegeben. Einen Anspruch auf Erteilung hat, wer in dem Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt.“ Eine Ausstellung von Bewohnerparkausweisen für Gewerbetreibende ist nicht vorgesehen, darauf besteht kein Anspruch.

Auch wenn die vergangenen zwei Jahre für zahlreiche Gewerbetreibende finanziell schwierig waren, können finanziell ohnehin wenig wirksame Erleichterungen für diese nicht im Rahmen der Ausstellung von Bewohnerparkausweisen erfolgen. In der Altstadt ist der öffentliche Raum sehr begrenzt und die Konkurrenz um die öffentlichen Stellplätze bereits jetzt hoch. Den Bewohnerinnen und Bewohnern der Altstadt, denen mit der kürzlich abgeschlossenen Parkraumumstellung die Parkplatzsuche erleichtert wurde, wäre es nicht zu vermitteln, wenn diese Parkplätze nun von Geschäftsinhaberinnen und -inhabern belegt wären. Zum Liefern und Laden dürfen diese kurz halten und auch die Fußgängerzonen zu den freigegebenen Lieferzeiten befahren. Somit sind sie im Rahmen dessen, was für den erfolgreichen Geschäftsbetrieb notwendig ist, bereits bevorrechtigt. Die eindeutige Differenzierung zwischen inhabergeführten Läden und Ketten ist darüber hinaus problematisch und nicht immer eindeutig möglich, beispielsweise, wenn selbstständige Geschäftsinhabende mehr als einen Laden besitzen oder bei Franchisemodellen. Ausnahmeregelungen für Geschäfte würden zudem Begehrlichkeiten auch bei ansässigen inhabergeführten Dienstleistern oder Gastronomen wecken.

Für Härtefälle kann beim Servicebetrieb Öffentlicher Raum eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 StVO beantragt werden, die z.B. das Parken in Bewohnerparkregelungen gestattet. Hierauf besteht aber kein Rechtsanspruch. Aufgrund der restriktiven Prüfung solcher Anträge kommt dies für einen größeren Berechtigtenkreis nicht infrage und wird von städtischer Seite nicht aktiv unterstützt. Zur Anfahrt an den Arbeitsplatz mit dem privaten Pkw bestehen auch für Inhaber von Geschäften aufgrund der hervorragenden Erreichbarkeit der Altstadt mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Rad und Fuß) zahlreiche Alternativen. Darüber hinaus können in den zahlreichen Parkhäusern in der Altstadt Dauerstellplätze gemietet werden.

Aus den genannten rechtlichen Gründen kann inhabergeführten Einzelhandelsgeschäften auch zukünftig kein Bewohnerparkausweis ausgestellt werden.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

**Gesamtkosten**

€

**Folgekosten**

€ pro Jahr

- dauerhaft     nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

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

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

- Ja

- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein
- Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

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





RWA

An den  
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg  
Herrn Marcus König  
Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER		
28. FEB. 2022		
	1	3 Zur Stellungnahme
IV	Zur Kts.	4 Antwort vor Absendung vorliegen
	2	5 Antwort zur Unterschrift vorliegen
	z. V. V.	

*Handwritten signature and initials*

28.02.2022

Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE

### Bewohnerparkausweis für inhabergeführte Läden in der Altstadt

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wir stellen den Antrag, der Stadtrat möge beschließen:

**Inhabergeführte Einzelhandelsgeschäfte in der Altstadt erhalten einen Bewohnerparkausweis.**

**Begründung:**

Die Corona-Pandemie hat zu finanziellen Einbußen beim gesamten Einzelhandel geführt. Eine Förderung der inhabergeführten Läden in der Nürnberger Altstadt mit einem Bewohnerparkausweis entlastet die Inhaber:innen finanziell und erleichtert den Geschäftsbetrieb.

So wird einem zunehmenden Leerstand entgegengewirkt, was die Attraktivität der Nürnberger Innenstadt für Bürger:innen und Tourist:innen erhöht.

Mit freundlichen Grüßen

*Özlem Demir*

Özlem Demir

*K. Kath Gomez*

Kathrin Flach Gomez

*Titus Schüller*

Titus Schüller

Stadtratsgruppe DIE LINKE

Titus Schüller, *Stadtrat*  
Özlem Demir, *Stadträtin*  
Kathrin Flach Gomez, *Stadträtin*

Rathausplatz 2 | Zi. 113  
90403 Nürnberg  
0911 231 74441

stadtrat@die-linke-nuernberg.de  
www.die-linke-nuernberg.de

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	12.05.2022	öffentlich	Bericht

**Betreff:**

**Nachtabstaltung Ampel**

**hier: Antrag der CSU- Stadtratsfraktion vom 17.01.2022**

**Anlagen:**

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.01.2022

Sachverhaltdarstellung

Schreiben der Polizei vom 07.04.2022

**Bericht:**

Lichtsignalanlagen dienen nicht nur der Sicherung eines guten Verkehrsablaufs, sondern insbesondere auch der Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Die Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen erfolgt seit vielen Jahren nach einem bewährten Konzept in Kooperation zwischen Stadt Nürnberg, Polizei und VAG.

Zur Zeit werden mehr als ein Drittel aller in der Baulast der Stadt Nürnberg befindlichen Lichtsignalanlagen nachts abgeschaltet.

In der Sachverhaltdarstellung wird über die Vorgehensweise im Umgang mit der nächtlichen Abschaltung an signalisierten Knotenpunkten berichtet.

**1. Finanzielle Auswirkungen:**

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

**3. Diversity-Relevanz:**

- Nein
- Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

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



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister  
Marcus König  
Rathausplatz 2  
90403 Nürnberg



AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
18. JAN. 2022		
/.....Nr. ....		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2 X	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

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

17.01.2022  
Antragsteller: Müller

**Nachtabstaltung von Ampeln**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wohl ein jeder Bürger, der mit dem Auto unterwegs ist, kennt die Situation: es ist mitten in der Nacht, um einen herum sind so gut wie keine anderen Autos und trotzdem muss man immer wieder an Ampeln anhalten, weil diese auf Rot umspringen.

Um diese Situation zu verhindern werden einige Ampeln in Nürnberg zur Nachtzeit bereits abgeschaltet. Aus allen Bereichen der Stadt erreichen uns aber immer wieder Beschwerden der Bürger über Ampeln, die in der Nacht weiter in Betrieb sind, ohne dass es dafür einen erkennbaren Grund geben würde.

Aus Gesprächen mit der Polizei konnten wir erfahren, dass diese die Ampelanlagen nach ihrer Wichtigkeit einstuft, um im Falle eines Ausfalls der Ampelanlage darüber entscheiden zu können, ob Polizeibeamte zur Regelung des Verkehrs eingesetzt werden müssten. Wir sehen in dieser Klassifizierung einen guten Anhaltspunkt, welche Ampeln nachts abgeschaltet werden könnten.

Oftmals wird vorgebracht, dass die Ampeln nachts für die Einhaltung der Geschwindigkeiten sorgen würden. Dies würde jedoch voraussetzen, dass die Ampeln so geschaltet wären, dass bei angepasster Geschwindigkeit ein ungehinderter Verkehrsfluss möglich wäre. Wenn dies der Fall wäre, würde es sicher auch keine Beschwerden aus der Bürgerschaft geben.

Es sind aber genau die Ampelanlagen, die nicht im Verkehrsfluss geschaltet sind, die den Autofahrer zum ständigen Bremsen und Anfahren zwingen und so nachts einen vermeidbaren negativen Effekt auf Kraftstoffverbrauch, Schadstoffausstoß und Lärmentwicklung haben.

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

**Antrag:**

- Die Verwaltung prüft an Hand der Klassifizierung der Ampelanlagen der Polizei, aber auch darüber hinaus, welche Anlagen in Nürnberg zur Nachtzeit (und teilweise auch schon früher) abgeschaltet werden können.

- Die Verwaltung prüft, ob für die Verkehrssicherheit notwendige Ampeln durch eine veränderte Schaltung zur Nachtzeit so programmiert werden können, dass ein ungehinderter und damit umweltfreundlicherer Verkehrsfluss möglich wäre.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Krieglstein  
Fraktionsvorsitzender

## Nachtabstaltung von Ampeln

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.01.2022

### Sachverhaltsdarstellung:

Bei der Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen (kurz LSA) sind verschiedene Aspekte und Regularien zu berücksichtigen. Dies gilt in Nürnberg ebenso wie in allen anderen deutschen Großstädten:

In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ist zur Nachtabstaltung von LSA folgendes geregelt: "Lichtzeichenanlagen sollen in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden; ist die Verkehrsbelastung nachts schwächer, so empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Lichtzeichenprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten lässt. Nächtliches Abschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, dass auch ohne Lichtzeichen ein sicherer Verkehr möglich ist." (VwV-StVO § 37, Erläuterungen)

Aufgrund der vorgenannten Vorgaben wird in Nürnberg gemeinsam mit der Polizei und der VAG intensiv geprüft, ob und in welcher Zeit ein Ausschalten von LSA nachts zu verantworten ist.

Die Verwaltung folgt den Vorgaben, indem

- nachts bei allen eingeschalteten LSA grundsätzlich Signalprogramme mit kürzeren Umlaufzeiten geschaltet werden;
- bei allen neuen LSA und bei allen LSA-Sanierungen die bisherige Nachtabstaltung überprüft oder die Möglichkeit einer Nachtabstaltung geprüft wird;
- verkehrsabhängige Steuerungsverfahren eingesetzt oder durch koordinierte Signalregelungen kompensiert werden;
- der Beginn der Abschaltungen zeitlich gestaffelt in Abhängigkeit vom Nachlassen des Verkehrs ist, insbesondere des Fußgängerverkehrs, zwischen 19:00 und 01:00 Uhr. So liegt z.B. die Nachtabstaltung im Bereich von Bus- oder Straßenbahnhaltstellen immer erst nach Betriebsschluss der VAG. Die Wiedereinschaltung ist einheitlich werktags 5:30 Uhr, samstags 6:30 Uhr und sonntags 7:30 Uhr;
- während Baustellenzeiten, Umleitungen etc. die Nachtabstaltung befristet wieder aufgehoben wird;
- bei Auftreten von Unfällen während der Abschaltzeit oder bei Beschwerden die Nachtabstaltung aufgehoben wird.

Insgesamt ist zu beobachten, dass je mehr LSA nachts abgeschaltet werden, die Geschwindigkeit der Kfz zunimmt und damit das Risiko für zu Fuß Gehende und Radfahrende steigt. So ist es Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern ohne Lichtsignalanlage an Hauptverkehrsstraßen häufig nicht oder schwer möglich, die Fahrbahn gefahrlos zu queren. Insbesondere trifft dies auf mobilitätseingeschränkte Fußgängerinnen und Fußgänger zu, die z. B. aufgrund ihres Alters oder ihrer körperlichen Verfassung nicht sehr schnell gehen können oder die auf die Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte angewiesen sind.

Gemeinsam mit Polizei und VAG wurden interne Kriterien aufgestellt, nach denen die Nachtabstaltung sorgsam geprüft wird. Diese Kriterien werden regelmäßig überprüft. Soweit die folgenden Aspekte nicht zutreffen, kann eine LSA nachts abgeschaltet werden. Dies trifft auf derzeit 36% aller LSA, d.h. 192 Anlagen zu:

Eine Nachtabstaltung kann erfolgen, sofern nicht

- die Verkehrssicherheit bezogen auf das Verkehrsunfallgeschehen (vermehrt auftretende Einbiege- bzw. Kreuzen-Unfälle oder Unfälle mit Geschwindigkeitsüberschreitung) nicht gewährleistet ist.

- Komplexe Knotenpunkte, an den die Vorfahrtsverhältnisse oder die Verkehrsführung schwer für Fahrzeugführer fassbar sind; vorliegen.
- LSA an Knotenpunkten mit mehr als vier Knotenpunktzufahrten vorhanden.
- LSA an Knotenpunkten, bei denen in der Nebenrichtung mehr als zwei Fahrstreifen für eine Fahrtrichtung bzw. mehr als drei Fahrstreifen vorhanden.
- LSA an Knotenpunkten, an denen mehr als ein Fahrstreifen für Linksabbieger genutzt wird;
- ausreichende Sichtweiten bestehen;
- Streckenabschnitte, die mit mehr als 60 km/h befahren werden dürfen, vorliegen.
- LSA an Knotenpunkten mit Straßenbahn vorliegen, die aus einer wartepflichtigen Knotenpunktzufahrt kommen bzw. abbiegen. Außerhalb der Betriebszeiten der Straßenbahn ist eine Nachtabschaltung möglich.

LSA mit verkehrsabhängigen Steuerungen, die ohne Anforderung ein Dauergrün für die Kfz-Haupttrichtung schalten, bleiben von einer Nachtabschaltung ausgenommen.

Nach aktuellen Unfalluntersuchungen besteht durch das Abschalten von Lichtsignalanlagen grundsätzlich eine deutlich erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit, insbesondere beim Einbiegen und Kreuzen. Die hieraus resultierenden volkswirtschaftlichen Verluste können deutlich höher sein als die bewertbaren Einsparungen beim Energieverbrauch und bei den Warte- und Reisezeiten sowie der evtl. Nutzen im Hinblick auf die Nachtruhe und Umweltverbesserungen. Die Zunahme an Lärmbelästigung, Betriebskosten, Fahrzeiten, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffbelastung wird wesentlich stärker von der individuellen Fahrweise als von Ampelphasen beeinflusst.

Im Antrag wird Bezug genommen auf die Verkehrsregelungsliste. Die dortige Klassifizierung könnte einen guten Anhaltspunkt geben, welche Ampeln nachts abgeschaltet werden können.

Die Verkehrsregelungsliste (u.a. auch bekannt als Sondermaßnahmenliste, Notfallliste, Ersatzmaßnahmenliste) dient der Verkehrslenkung im Bereich eines signalisierten Knotens, bei geplanten und ungeplanten Ausfällen (v.a. durch Wartung oder Schadensfälle). Sie regelt die mobil auszuführenden Maßnahmen (z.B. Aufstellung von Baken zur Absperrung von Fahrspuren, mobil aufgestellten Verkehrszeichen oder Gelbmarkierungen), die Stellung einer mobilen LSA und die Verkehrsregelung durch die Polizei. Sie regelt damit alle baustellenbedingten und baustellenähnlichen Zustände durch Anordnung vorübergehend wirksamer – nicht dauerhafter – Maßnahmen. Ein Gradmesser für die Nachtabschaltungen im normalen Betrieb kann daraus nicht abgeleitet werden, weil die Intention dieser Liste eine ganz andere ist.

Grundsätzlich steht bei der sorgsam fachlichen Entscheidung, ob eine LSA eine Nachtabschaltung erhalten soll, die Verkehrssicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmer an oberster Stelle. Das praktizierte Abstimmungsverfahren hat sich aus verkehrsplanerischer Sicht bewährt und soll auch zukünftig Maßgabe für die jeweiligen Einzelfallentscheidungen, die im Einvernehmen zwischen der Straßenverkehrsbehörde, dem Verkehrsplanungsamt, der Polizei und der VAG getroffen werden.

Die Frage einer nächtlichen „grünen Welle“ stellt sich identisch wie die einer „grünen Welle tagsüber. Jeder „grüne Welle“ „bricht“ an „Brechpunkten“, die so gesetzt werden, dass möglichst viele Fahrzeuge im Pulk bei Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeiten passieren können.- gerade nachts zeigt sich eine Tendenz, wegen der geringeren Verkehrsdichte schneller zu fahren, was zu Aufstauungen an den (noch nicht) grünen LSA führt, die sich dann selbst beim geringeren nächtlichen Verkehr fortsetzen. Auch in Bezug auf die Frage ist also eine pauschale Lösung nicht möglich, im Einzelfall mag es Nachsteuerungsbedarf geben.

Jedermann steht es unbenommen, im Lichte der og. Sachlage weitere LSA zur nächtlichen Abschaltung vorzuschlagen. Die Verwaltung wird dann auch über den benannten Prozess (Sanierung und Umbau von LSA) hinaus im Rahmen der personellen Möglichkeiten prüfen, wo weitere Abschaltungen möglich sind.



mobilitätseingeschränkte Fußgängerinnen und Fußgänger zu, die z. B. aufgrund ihres Alters oder ihrer körperlichen Verfassung nicht sehr schnell gehen können und auf die Unterstützung eines Rollators angewiesen sind.

Durch das Abschalten von LSA an Hauptverkehrsstraßen würde die vorgeschriebene Geschwindigkeit vermutlich nicht eingehalten, zudem wären möglicherweise bei Dunkelheit einige Verkehrsteilnehmer überfordert und es könnte dadurch zu einer Erhöhung der Unfallzahlen, bzw. zu mehr Unfallschäden kommen.

Beispielhaft ist ein Verkehrsunfall vom 03.03.2022 zu erwähnen, der sich gegen 23.30 Uhr an der **ausgefallenen LSA 822** (Sigmund-/Leyher Straße) ereignet hat:

Der Unfallverursacher befuhr die Leyher Straße in allgemein östlicher Fahrtrichtung. Zeitgleich befuhr der Geschädigte die Sigmundstraße in allgemein südwestlicher Fahrtrichtung. Da die LSA an der Kreuzung Leyher-/Sigmundstraße außer Betrieb war, galt die Verkehrszeichenregelung. Der Verursacher missachtete das für ihn gültige Z. 205. Der Geschädigte war bei Z. 306 vorfahrtsberechtigt. Im Kreuzungsbereich kam es zum Zusammenstoß, beide Fahrzeuge waren nicht mehr fahrbereit. Beide beteiligten Personen wurden glücklicherweise nur leicht verletzt. Es entstand jedoch Gesamtschaden in Höhe von ca. 16.500 Euro.

Der Schutz der „Verkehrssicherheit“ und die damit einhergehende Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer muss aus Sicht der Polizei oberste Priorität haben!

Nach Prüfung all dieser Kriterien könnte eine LSA nachts abgeschaltet werden, um dem Umweltgedanken gerecht zu werden.

Dies ist bereits bei ca. einem Drittel aller „Ampeln“ im Stadtgebiet Nürnberg der Fall.

Weitere Nachtabschaltungen von LSA können aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht generell festgelegt werden, sondern sollten weiterhin im Einzelfall in unserem bewährten abgestimmten Verfahren im Rahmen der Verkehrsbesprechung diskutiert und entschieden werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
Hummel  
EPHK