

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
20.04.2023

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Tagesordnung -öffentlich-	3
Vorlagendokumente	
TOP Ö 1 Projekt "Radständer für St. Johannis" - Rückblick auf die E-Partizipation und Ausblick	
Sitzungsvorlage Vpl/011/2023	4
Übersichtsplan neues Projektgebiet "Gibitzenhof und Steinbühl" Vpl/011/2023	8
TOP Ö 2 Runder Tisch Radverkehr	
Bericht Vpl/013/2023	9
TOP Ö 3 Hinweisschilder Fahrradstraße	
Bericht Vpl/014/2023	12
Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE vom 14.09.2022 Vpl/014/2023	16
TOP Ö 4 Unterbindung des Durchgangsverkehrs Sandreuthstraße/Hintere Marktstraße, Ausweitung des Angebots der Buslinie 68	
Bericht Vpl/012/2023	18
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 25.07.2022 Vpl/012/2023	22

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 20.04.2023, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- | | |
|--|---------------------------|
| 1. Projekt "Radständer für St. Johannis" - Rückblick auf die E-Partizipation und Ausblick | Beschluss
Vpl/011/2023 |
| Ulrich, Daniel | |
| 2. Runder Tisch Radverkehr
hier: mündlicher Bericht | Bericht
Vpl/013/2023 |
| Ulrich, Daniel | |
| 3. Hinweisschilder Fahrradstraße
hier: Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE vom 14.09.2022 | Bericht
Vpl/014/2023 |
| Ulrich, Daniel | |
| 4. Unterbindung des Durchgangsverkehrs Sandreuthstraße/Hintere Marktstraße, Auweitung des Angebots der Buslinie 68
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 25.07.2022 | Bericht
Vpl/012/2023 |
| 5. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.03.2023, öffentlicher Teil | |

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.04.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Projekt "Radständer für St. Johannis" - Rückblick auf die E-Partizipation und Ausblick

Anlagen:

Übersichtsplan neues Projektgebiet "Gibitzenhof und Steinbühl"

Sachverhalt (kurz):

Im Rahmen des Projektes „Radständer für die Stadtteile“ werden systematisch Abstellanlagen in den Stadtteilen errichtet. Vor allem in den dicht bebauten Wohngebieten innerhalb des Rings mit häufig fehlenden privaten Abstellmöglichkeiten soll die Zugänglichkeit zum Fahrrad durch kurze Wege zur nächstgelegenen Abstellanlage verbessert werden und so der „Fahrtantrittswiderstand“ reduziert werden. Eine flächendeckend präsente Infrastruktur leistet auch einen Beitrag zu mehr Sichtbarkeit für das Fahrrad und trägt so zur Förderung des Radverkehrs in Nürnberg bei. Ein positiver Nebeneffekt ist die Ordnung des Fahrradparkens in den Quartieren, wodurch Behinderungen von Fußgängerinnen und Fußgängern durch auf den Gehwegen wild abgestellte Fahrräder reduziert werden.

Bei der Suche nach geeigneten Standorten für die Abstellanlagen werden die Bürgerinnen und Bürger sowie Bürgervereine, Gewerbetreibende und andere Akteure aus den Stadtteilen im Rahmen einer Online-Beteiligung befragt. Deren Ortskenntnisse helfen, die neuen Abstellanlagen bedarfsgerecht und alltagstauglich zu planen.

Im Jahr 2013 wurde das Projekt erstmals durchgeführt und war ein großer Erfolg. 2016 erhielt das Projekt „Radständer für die Nordstadt“ den Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Infrastruktur. Mittlerweile wurde das Projekt in sechs Gebieten umgesetzt. Neben den Gebieten ‚Südstadt‘ und ‚Nordstadt‘, waren dies das Gebiet ‚Rennweg, Wöhrd und Veilhof‘, ‚Glockenhof und Bleiweiß‘, die ‚Altstadt‘ und zuletzt ‚Gostenhof und Rosenau‘.

Rückblick „Radständer für St. Johannis“:

Mit Beschluss des Verkehrsausschusses am 24.09.2020 wurde die Verwaltung beauftragt, ein Projekt in St. Johannis durchzuführen. Die Verwaltung hat der Bürgerschaft im Rahmen einer Online-Beteiligung 76 Standorte vorgestellt. Zwischen 01. und 31. Juli 2022 konnten Interessierte die vorgeschlagenen Standorte bewerten und kommentieren oder eigene Standorte vorschlagen. Die Resonanz war wieder sehr positiv. Zu den Standortvorschlägen von der Verwaltung kamen von den Teilnehmenden noch einmal fast 200 neue Standortvorschläge. Mit rund 500 positiven Bewertungen fanden die Standortvorschläge eine große Resonanz bei den Teilnehmenden an der Online-Beteiligung. Zudem wurden rund 50 Kommentare zu Standorten eingetragen, die sehr konstruktiv waren. Insgesamt wurde die Aufstellung von Radständern in St. Johannis sehr begrüßt.

Im Anschluss an die Online-Beteiligung wurden die neuen 200 Standortvorschläge verwaltungsintern analysiert. Es zeigte sich, dass sich 65 dieser Vorschläge mit den Verwaltungsvorschlägen deckten und 35 Doppelnennungen waren. Die übrigen rund 100 Standorte werden nun von der Verwaltung auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Im Anschluss werden sie nach und nach aufgebaut.

Ausblick „Radständer für Gibitzenhof und Steinbühl“:

Mit der Fortführung des Projektes wird dem Mobilitätsbeschluss Rechnung getragen, der vorsieht, dass pro Jahr rd. 1.000 Radabstellanlagen im öffentlichen Raum geschaffen werden sollen. Die Verwaltung schlägt vor, das Radständerprojekt nun im Gebiet ‚Gibitzenhof und Steinbühl‘ durchzuführen. Das Gebiet zeichnet sich durch eine sehr hohe Nutzungsdichte aus und ist geprägt von großen Gewerbeflächen und Wohnungsbau. So befinden sich größere Wohnungsbestände im Besitz des kommunalen Wohnungsbauunternehmens wbg Nürnberg sowie der Baugenossenschaft Selbsthilfe Nürnberg und der Baugenossenschaft der Eisenbahner. Im Süden reicht das Projektgebiet geringfügig über den Ring hinaus, da hier noch Wohnbebauung vorhanden ist, die einer typisch verdichteten Bebauung mit Mehrgeschosswohnung entspricht, wie sie auch in den Gebieten innerhalb des Rings zu finden 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

<u>Gesamtkosten</u>	€	<u>Folgekosten</u>	€ 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:

Das Projekt fördert den Radverkehr. Radverkehrsanlagen können gebührenfrei genutzt werden und ermöglichen so auch einkommensschwachen Haushalten Teilhabe an umweltfreundlicher Mobilität.

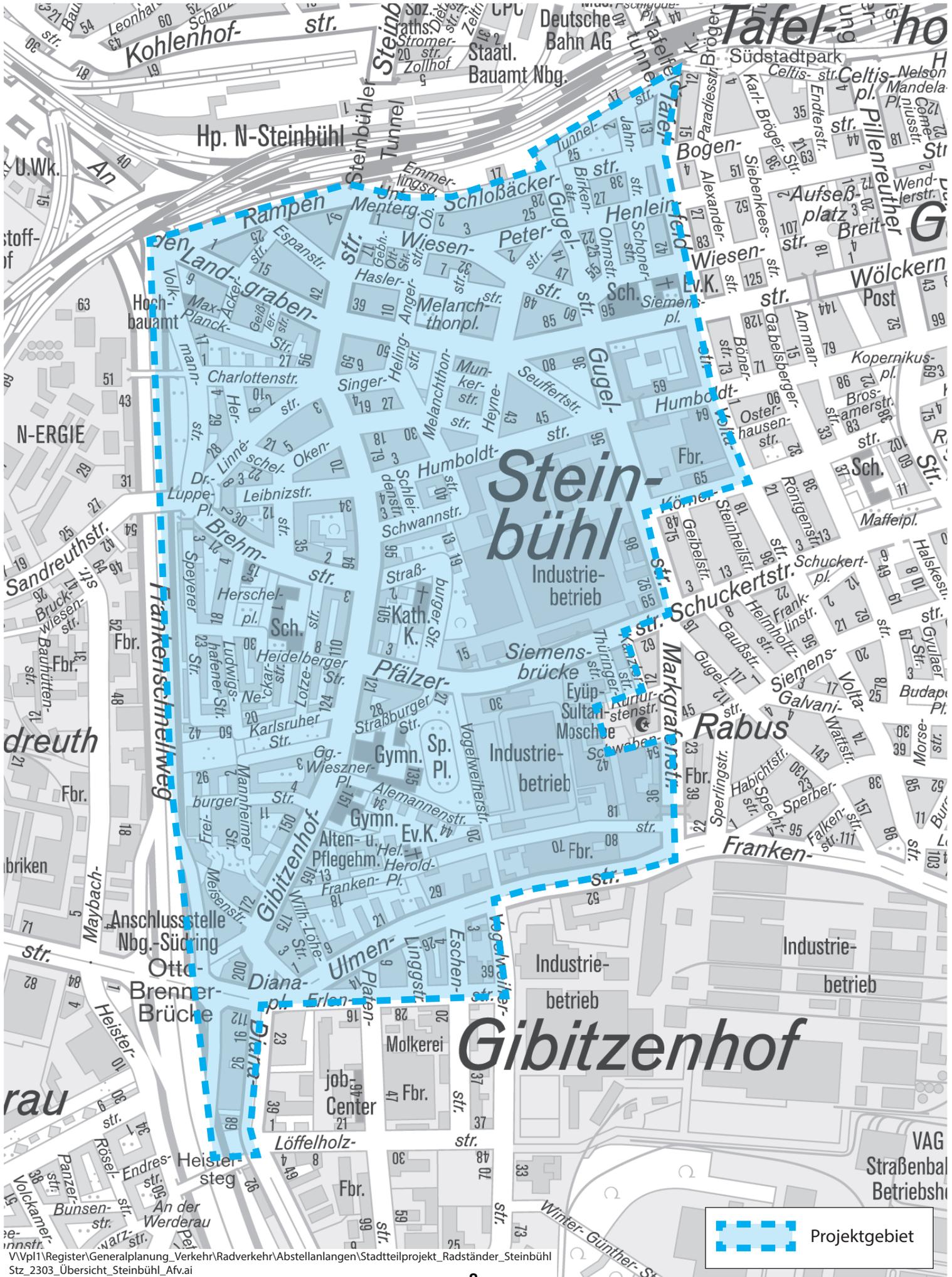
4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, als nächstes das Projekt "Radständer für die Stadtteile" im Gebiet 'Gibitzenhof und Steinbühl' durchzuführen.

Projektgebiet: Radständer für den Stadtteil Steinbühl





Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.04.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:
Runder Tisch Radverkehr
hier: mündlicher Bericht

Bericht:

Am 21. März 2023 fand die 25. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr statt.

Gesondert eingeladen war der Behindertenrat, der für die Belange von Menschen mit Behinderung sensibilisieren und eine dauerhafte Teilnahme am RTR erreichen wollte.

Weiter stand auf der Tagesordnung das Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2023, welches im AfV am 16.02.2023 beschlossen wurde, sowie das Reporting zum Mobilitätsbeschluss, welches dem AfV am 23.03.2023 präsentiert wurde.

Über die Ergebnisse der Sitzung wird mündlich berichtet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

Gesamtkosten

€ **Folgekosten** € pro Jahr

- dauerhaft nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv € davon Sachkosten € pro Jahr

davon konsumtiv € davon Personalkosten € pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.04.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Hinweisschilder Fahrradstraße
hier: Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE vom 14.09.2022**

Anlagen:

Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE vom 14.09.2022

Bericht:

In Ihrem Antrag vom 14.09.2022 schlägt „Die Linke“ vor, analog zu Berlin an den kreuzenden Einfahrtstraßen zu Fahrradstraßen großformatige Hinweisschilder mit den Regeln in einer Fahrradstraße anzubringen.

Die Vor- und Nachteile solcher Hinweisschilder werden auch bei Fachtagungen intensiv diskutiert. Bisher wurden in Nürnberg die Bürgerinnen und Bürger mittels Pressemitteilungen, Internetbeiträgen und Social Media über die Fahrradstraßen informiert. Darüber hinaus wurden mit Umsetzung der Fahrradstraßen im jeweiligen Gebiet die Menschen vor Ort mit Flyern über die geltenden Regeln aufgeklärt. Eine sichtbare Plakatierung, wie vorgeschlagen, ist sehr kosten- und platzintensiv. Hinweisschilder oder Banner wie in Berlin oder auch in Magdeburg lassen sich immer nur dort aufstellen, wo ausreichend Platz vorhanden ist und keine Sichtbeziehungen auf die Kreuzung oder andere Verkehrsteilnehmenden eingeschränkt werden. Dies ist in den dicht bebauten Innenstadtbereichen selten der Fall. Darüber hinaus haben temporäre Hinweise oftmals den Nachteil, dass sie fälschlicherweise nur auf die eine Situation bezogen werden, dabei gelten die Regeln auch in Fahrradstraßen, in denen z.B. kein Platz für ein solches Banner gefunden werden kann. Das Beispiel aus Magdeburg verdeutlicht gleichzeitig auch andere damit verbundene Schwierigkeiten, das Banner in Magdeburg musste aufgrund von Vandalismus und Diebstahl zwischenzeitlich entfernt und erneuert werden.

Eine Lösung analog Berlin ist aus Sicht der Verwaltung für Nürnberg ungeeignet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

dauerhaft nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

- Ja

- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es sind keine Diversity-Belange bekannt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)



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

MK

AFV

14.09.2022

Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE

Hinweisschilder für Fahrradstraßen

OBERBÜRGERMEISTER		
14. SEP. 2022		
/.....Nr.		
<input checked="" type="checkbox"/>	1 Zur Info.	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

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Juni 2018 wurde im Verkehrsausschuss die 1. Ausbaustufe für Fahrradstraßen beschlossen, die insgesamt 12 Fahrradstraßen im Nürnberger Stadtgebiet vorsah und im Oktober 2019 wurde im Rennweg die erste Fahrradstraße Nürnbergs eröffnet. Im Oktober 2021 beschloss der Verkehrsausschuss weitere 13 Straßenzüge zu Fahrradstraßen umzugestalten. Im Bericht des Ausschusses wird auf die Öffentlichkeitsarbeit verwiesen: " So wurden alle Anwohnenden mit einem Flyer über die Änderungen und die Regeln in einer Fahrradstraße sowie in den angrenzenden Straßen informiert. ... Darüber hinaus wurde in Pressemitteilungen ...und über die social media Kanäle der Stadt auf die neuen Fahrradstraßen hingewiesen."

Trotz der Öffentlichkeitsarbeit geraten Radfahrende auf Fahrradstraßen häufig in Gefahrensituationen, da einigen Autofahrer:innen die Verkehrsregeln auch nach dreijähriger Praxis offensichtlich nicht bekannt sind:



Sie scheinen nicht zu wissen, dass Straßen, die mit diesem Verkehrsschild gekennzeichnet sind, ausschließlich von Radfahrenden und Fußgänger:innen (auf den Gehwegen) benutzt werden dürfen.



Lediglich wenn obiges Zusatzschild bzw. das Schild "Anlieger frei" angebracht ist, ist es Motorrädern und PKWs gestattet, in die Straße einzufahren, wobei die Fahrzeuglenker:innen beachten müssen, dass Radfahrende Vorrang haben sowie nebeneinander fahren können, und dass sie sich dem Tempo des Radverkehrs anpassen müssen bei einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30.

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

Die am häufigsten missachtete Regel ist jedoch, dass in Nürnberg für Fahrradstraßen die "rechts vor links"-Regelung aufgehoben ist (1), dass also manche von rechts einfahrenden Fahrzeuglenker:innen die Vorfahrt der Radfahrenden missachten.

An den kreuzenden Einfahrtsstraßen passieren bundesweit die häufigsten Gefahrensituationen für Radfahrende auf Fahrradstraßen. Im Jahr 2022 gab es bundesweit mehrere schwerverletzte Radfahrende auf Fahrradstraßen (u.a. Berlin-Pankow, Lörrach und Dortmund) verursacht von Autofahrer:innen. Eine genaue Statistik ist nicht möglich, da in die Unfallstatistik der Kommunen lediglich gemeldete Unfälle mit Schwerverletzten und Todesopfern eingehen.

Im Masterplan nachhaltige Mobilität, den der Ferienausschuss des Stadtrats am 27.01.2021 verabschiedete, hat sich die Stadt Nürnberg die "Vision Zero" als oberstes Ziel gesetzt, was bedeutet, dass sich alle Maßnahmen daran orientieren, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null zu reduzieren. Deshalb beantragen wir:

Die Stadt Nürnberg beschließt, an den kreuzenden Einfahrtstraßen zu Fahrradstraßen großformatige Hinweisschilder mit den Regeln für eine Fahrradstraße anzubringen.

Die Stadt Berlin hat gute Erfahrungen mit diesen Bannern gemacht:



1 Stadt Nürnberg Verkehrsplanungsamt und Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V., AGFK: "FAHRRADSTRASSEN IN NÜRNBERG"

Mit freundlichen Grüßen

Özlem Demir

Özlem Demir

K. Flach 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	20.04.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Unterbindung des Durchgangsverkehrs Sandreuthstraße/Hintere Marktstraße, Auweitung des Angebots der Buslinie 68
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 25.07.2022**

Anlagen:

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 25.07.2022

Bericht:

Mit Antrag vom 25.07.2022 bat die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen um Prüfung, ob Maßnahmen für eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Verkehrsachse Sandreuthstraße/ Hintere Marktstraße beispielsweise durch eine Busschleuse in der Hinteren Marktstraße zwischen der Hausnummer 7 und der Abzweigung zur Müllverbrennungsanlage westlich der Eisenbahnüberführung möglich wäre. Außerdem bat die Stadtratsfraktion um Prüfung, ob eine Taktverdichtung der Buslinie 68 zwischen Dianaplatz und Gustav-Adolf-Straße möglichst im 20-Minutentakt und eine Ausweitung des Angebots in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende möglich wäre.

Der Straßenzug Hintere Marktstraße / Sandreuthstraße hat neben der Erschließungsfunktion für die angrenzenden Stadtteile auch eine stadtteilverbindende Funktion. Über die Hintere Marktstraße wird die Buslinie 68 geführt, die für die ÖPNV-Erschließung des Gebietes und der Jakob-Muth-Schule von Bedeutung ist. In der Hinteren Marktstraße wurden westlich der Bahnunterführung im Oktober 2022 rd. 4.000 Kfz/24h im Rahmen einer automatischen Zählung erfasst. Es gilt bereits die Tempo 30-Regelung und regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen des Zweckverbands Kommunale Verkehrsüberwachung zeigen eine eher unterdurchschnittliche Beanstandungsquote.

Die Unterbrechung des Straßenzuges ist verkehrlich nicht zielführend, da sie gravierende negative Auswirkungen für die ÖPNV-Erschließung hätte. Zudem ergäben sich Nachteile für die Anliegerinnen und Anlieger der angrenzenden Quartiere, die je nach Ziel und Ausgangspunkt der Fahrt zum Teil sehr weite Umwege fahren müssten. Die Unterbrechung mit einer Schranke für Linienbusse funktioniert nur, wenn äußerst geringe Kfz-Verkehrsmengen auf andere Routen verlagert werden sollen. Aufgrund zu erwartender fehlender Akzeptanz wäre mit häufigem Vandalismus und Zerstörungen der Schranke zu rechnen. Eine reine Beschilderungslösung wird erfahrungsgemäß ebenfalls regelmäßig ignoriert, weil sie nicht dauerhaft kontrolliert werden kann.

Die Machbarkeitsstudie für den „Grünen Weg zum Faberwald“ schlägt eine Umgestaltung des Kreuzungsbereichs mit der Hinteren Marktstraße vor, um eine weitere geschwindigkeitsreduzierende Wirkung und mehr Achtsamkeit zu erzielen. Bei der Umsetzung des Konzeptes für den „Grünen Weg zum Faberwald“ sowie der Radschnellverbindung Richtung Eibach/Reichelsdorf werden die Vorschläge der Machbarkeitsstudie im Detail geprüft.

Die Taktverdichtung der Buslinie 68 zwischen Gustav-Adolf-Straße und Dianaplatz möglichst im 20-Minuten-Takt und eine Ausweitung des Angebots in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende wurde von der VAG geprüft.

Eine Taktverdichtung auf der Linie 68 fällt in den Gesamtbezug des Maßnahmenpakets 2030 und sollte somit im Kontext anderer Maßnahmen betrachtet werden. Die Erweiterung des Angebots sollte also sorgfältig geplant werden, um eine stabile und nachhaltige Lösung für die ÖPNV-Fahrgäste zu gewährleisten.

Gerade weil die Linienführung der Linie 68 und Verknüpfungen mit anderen Linien mit dem Straßenbahnlückenschluss Minervastraße in naher Zukunft vollständig neu zu überdenken sind, sollte hier eine umfassendere Lösung angestrebt werden. Dabei sollte nicht nur die geforderte Verbesserung des Angebots zwischen Schweinau und Gustav-Adolf-Straße, sondern auch die Erweiterung des Fahrtenangebots in der Schwachverkehrszeit im Bereich Gartenstadt, Falkenheim und Kettlersiedlung mitbetrachtet werden.

Die Umstrukturierung der Linie 68 wird als Thema in der aktuell anlaufenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans behandelt.

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)
-
-
-

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
 Marcus König
 Rathaus
 90403 Nürnberg

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
 90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091
 Fax: (0911) 231-2930
 gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
 U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 25.07.2022

AFV

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

(Handwritten signature in blue ink to the left of the stamp)

Schweinau: Verkehrslärm reduzieren, Linie 68 besser takten

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Verkehrslärm ist ein Hauptgrund für Beschwerden über die Lebensqualität in unserer Stadt. In Schweinau beispielsweise nutzen Autofahrende eine Abkürzung über Sandreuthstraße-Hintere Marktstraße-Hans-Schmitt-Straße/Kreuzsteinstraße- Holbeinstraße, was Anwohner*innen stört. Seitdem auf dieser Strecke eine Baustelle den Durchgangsverkehr verhindert, hat sich der Verkehrslärm drastisch verringert.

Eine der beschlossenen Radvorrangrouten führt von Schweinau nach St. Peter über die beschriebene Achse. Die Maßnahmen für die Straßenumgestaltungen für diese Route könnten gleichzeitig auch für eine Verkehrsberuhigung genutzt werden. Davon würden neben den Anwohner*innen auch die Nutzer*innen der Radvorrangroute stark profitieren. Da diese Achse auch durch die Buslinie 68 genutzt wird und eine einfache Sperrung durch Pfosten an dieser Stelle nicht möglich ist, schlagen wir Folgendes vor: Eine Busschleuse in der Hinteren Marktstraße zwischen Hausnummer 7 und der Abzweigung zur Müllverbrennungsanlage westlich der Eisenbahnüberführung, die nur von VAG-Bussen und Radfahrenden durchfahren werden darf. Damit könnte das Wohngebiet effektiv vom Kfz-Durchgangsverkehr und dem Industriegebiet entlang der Sandreuthstraße entkoppelt werden – wie beispielsweise schon im Wenzel-Jaksch-Weg in Röthenbach erfolgreich umgesetzt.

Ein weiteres Ärgernis im Viertel ist, dass die Buslinie 68 am Samstag nur alle 40 Minuten fährt und das auch nur östlich der U-Bahn-Haltestelle Schweinau. Die weiteren Haltestellen bis zur Gustav-Adolf-Straße werden – trotz ihrer Nähe zu Bau-, Garten- und Supermärkten – nicht bedient, was insbesondere samstags unbefriedigend ist. Täglich in den Abendstunden sowie sonntags verkehrt in Schweinau leider gar kein Bus.

Im Interesse der beschlossenen Verkehrswende und der laufenden Nachverdichtung in Schweinau wünschen wir uns hier eine deutliche Verbesserung.

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

Die Verwaltung

- plant Maßnahmen für eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der beschriebenen Achse, beispielsweise durch eine Busschleuse (unter Berücksichtigung der Planungen für die Radvorrangroute Schweinau-St. Peter sowie des querenden Grünen Weges und Radschnellwegs Plärrer-Eibach-Schwabach/Katzwang).
- prüft eine Taktverdichtung der Buslinie 68 zwischen Dianaplatz und Gustav-Adolf-Straße mit dem Ziel, ein tägliches Busangebot zu schaffen, möglichst im 20-Minutentakt.

Mit freundlichen Grüßen



Alexander Kahl
Stadtrat



Marc Schüller
stellv. Fraktionsvorsitzender