Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
20.07.2023

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Tagesordnung -öffentlich- 4

Vorlagendokumente

TOP Ö 1 Mündliche Berichte über den aktuellen Stand der Planungen der DB in und um Nürnberg sowie über den barrierefreien Ausbauzustand der Haltestellen von S- und Regionalbahnen

Berichtvorlage Vpl/029/2023 7

TOP Ö 2 Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg - Bauernfeindstraße - Bertolt-Brecht-Schule / Messe Ost - Klinikum Süd

Sitzungsvorlage Vpl/031/2023 10

Entscheidungsvorlage Vpl/031/2023 14

Varianten (Anlage 1) Vpl/031/2023 20

Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 1) Vpl/031/2023 21

Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 2) Vpl/031/2023 22

Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 3) Vpl/031/2023 23

Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 4) Vpl/031/2023 24

TOP Ö 3 Evaluation der probeweise eingeführten Fußgängerzonen in der Altstadt

Sitzungsvorlage Vpl/032/2023 25

Entscheidungsvorlage Vpl/032/2023 28

TOP Ö 4 Landgrabenstraße zwischen Christuskirche und Aufseßplatz – Stabilisierung des Betriebs der neuen Straßenbahnlinien 10 und 11

Sitzungsvorlage Vpl/035/2023 31

Straßenplan Nr. 2.2365.2.2 Vpl/035/2023 35

Übersichtsplan der Maßnahme VORAB Vpl/035/2023 36

Übersichtsplan der Maßnahme ENDGÜLTIG Vpl/035/2023 37

TOP Ö 7 Maximilianstraße im Bereich Adam-Klein-Straße - Verbesserungen für den Radverkehr

Sitzungsvorlage Vpl/015/2023 38

Sitzungsvorlage mit Beratungsfolge Vpl/015/2023 42

Straßenplan Nr. 2.2426.2.1 Vpl/015/2023 46

TOP Ö 8 Laufamholzstraße / Kreuzung Waldstraße, Markierung eines Radstreifens auf der Nordseite, Signaltechnische Strategie

Berichtvorlage Vpl/039/2023 47

Signallageplan Stand Oktober 2022 mit Abbiegehilfssignal H1 Vpl/039/2023 51

TOP Ö 9 Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer im Bienweg

Sitzungsvorlage Vpl/034/2023 52

Übersichtsplan Vpl/034/2023 56

Beschluss vom 12.05.2022 Vpl/034/2023 57

TOP Ö 10 Verbesserungen für Straßenbahn, Rad- und Fußverkehr in der Allersberger Straße zwischen der Annastraße / Forsthofstraße und der Haltestelle Wodanstraße

Sitzungsvorlage Vpl/030/2023 58

Straßenplan Vpl-Nr. 2.2370.2.1 Vpl/030/2023 62

TOP Ö 11 Evaluation der Verkehrsberuhigung Wilderstraße

Sitzungsvorlage Vpl/036/2023 63

Entscheidungsvorlage Vpl/036/2023 67

TOP Ö 13 Tillystraße - Schrankenanlage VAG - Planänderung

Sitzungsvorlage Vpl/033/2023 68
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2387.2.1 Vpl/033/2023 72
TOP Ö 14 Regensburger Straße/ Valznerweiher Straße, Schrankenanlage in der Busspur
Sitzungsvorlage Vpl/037/2023 73
Straßenplan Nr. 2.2460.2.1 vom 04.11.2022 Vpl/037/2023 77
* TOP Ö 15 Runder Tisch Radverkehr
Berichtvorlage Vpl/041/2023 78

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 20.07.2023, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Mündliche Berichte über den aktuellen Stand der Planungen der DB in und um Nürnberg sowie über den barrierefreien Ausbauzustand der Haltestellen von S- und Regionalbahnen** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/029/2023
2.	**Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg - Bauernfeindstraße - Bertolt-Brecht-Schule / Messe Ost - Klinikum Süd** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/031/2023
3.	**Evaluation der probeweise eingeführten Fußgängerzonen in der Altstadt** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/032/2023
4.	**Landgrabenstraße zwischen Christuskirche und Aufseßplatz – Stabilisierung des Betriebs der neuen Straßenbahnlinien 10 und 11** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/035/2023
5.	**Finkenbrunn - Radvorrangroute 15 - Synergien bei der Deckensanierung nutzen** **hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 19.06.2023** Ulrich, Daniel (Beilagen werden nachgereicht)	Beschluss Vpl/016/2023

6.	**Gehwegsanierung auf der Westseite und Ertüchtigung des Thumenberger Wegs (zw. Erlenstegenstr. - Ewaldstr.) für die Radvorrangroute Nr.4** Ulrich, Daniel	**Abgesetzt**
7.	**Maximilianstraße im Bereich Adam-Klein-Straße - Verbesserungen für den Radverkehr** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/015/2023
8.	**Laufamholzstraße / Kreuzung Waldstraße, Markierung eines Radstreifens auf der Nordseite, Signaltechnische Strategie** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/039/2023
9.	**Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer im Bienweg hier: Evaluation der Unterbrechung des Bienweges für den Kfz-Verkehr nach Beschluss vom 12.05.2022** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/034/2023
10.	**Verbesserungen für Straßenbahn, Rad- und Fußverkehr in der Allersberger Straße zwischen der Annastraße / Forsthofstraße und der Haltestelle Wodanstraße** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/030/2023
11.	**Evaluation der Verkehrsberuhigung Wilderstraße** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/036/2023
12.	**Fürther Straße, Aufnahme von Planungsarbeiten für neue Radverkehrsanlagen zwischen Roonstraße und Maximilianstraße (Beilagen werden nachgereicht)** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/038/2023
13.	**Tillystraße - Schrankenanlage VAG - Planänderung** Ulrich, Daniel	Beschluss-Auflage Vpl/033/2023
14.	**Regensburger Straße/ Valznerweiher Straße, Schrankenanlage in der Busspur** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/037/2023

15. Runder Tisch Radverkehr Bericht
hier: mündlicher Bericht Vpl/041/2023

Ulrich, Daniel

16. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 22.06.2023 öffentlicher Teil

Berichtsvorlage
Vpl/029/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

Mündliche Berichte über den aktuellen Stand der Planungen der DB in und um Nürnberg sowie über den barrierefreien Ausbauzustand der Haltestellen von S- und Regionalbahnen

Bericht:

Herr Josel als Konzernbevollmächtigter der DB AG für Bayern wird mündlich zum Thema Bahnstandort Nürnberg über aktuelle Projekte und Planungen Bericht erstatten.

Weiterhin wird Herr Kölbl (Leiter Vertrieb Mobility Regionalbereich Süd) der DB Station & Service AG mündlich einen aktuellen Sachstandsbericht bezüglich der Barrierefreiheit bei den S- und Regionalbahnhöfen in Nürnberg und Umgebung abgeben.

Im Verkehrsausschuss vom 16.02.2023 wurde über den Ausbauzustand der Barrierefreiheit der Nürnberger Bus-, Straßenbahn und U-Bahnhaltestellen berichtet. In diesem Zusammenhang kam die Nachfrage nach dem Ausbauzustand in Bezug auf die Barrierefreiheit bei den S- und Regionalbahnhöfen in Nürnberg und Umgebung auf.

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:

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

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorlage
Vpl/031/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg - Bauernfeindstraße - Bertolt-Brecht-Schule / Messe Ost - Klinikum Süd

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Varianten (Anlage 1)
Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 1)
Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 2)
Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 3)
Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 4)

Sachverhalt (kurz):

Nach Vorliegen der Ergebnisse der Nutzen-/Kosten-Untersuchung (NKU) sowie der Potentialuntersuchungen alternativer Trassen wurde 2019 im Stadtrat der Grundsatzbeschluss zur Planung einer Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg (UTN) über Bauernfeindstraße und weiter über Messe zum Klinikum Süd gefasst (StR-Beschluss vom 10.04.2019, TOP 8.2).

Die Bewertung der alternativen Trassen erfolgt in dieser Vorlage abschließend zur Kenntnis.

Im Juli 2022 trat die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung 2016+ in Kraft. Diese stellt eine verbesserte Grundlage für den Nachweis der Förderwürdigkeit gegenüber Bund und Land dar. Auf Basis der Beschlusslage wurde die NKU aus 2019 vom Gutachterbüro fortgeschrieben.

Das Gesamtvorhaben einer Verlängerung von der Haltestelle Tristanstraße über UTN und Messe bis zum Klinikum Süd konnte in Abstimmung mit den Fördermittelgebern in der Fortschreibung der NKU (Standardisierte Bewertung 2016+) jetzt positiv bewertet werden.

Um das Gesamtvorhaben bis Klinikum Süd als Maßnahme des GVFG-Bundesförderprogramms umsetzen zu können, ist auf Basis der neuen Ergebnisse der NKU ein Beschluss des Stadtrats zur Umsetzung des Planungsvorhabens „Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg - Bauernfeindstraße - Bertolt-Brecht-Schule / Messe Ost - Klinikum Süd“ erforderlich.

Auf die ausführliche Entscheidungsvorlage wird verwiesen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☒ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
GVFG-Förderung wird beantragt.

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:

Der Ausbau eines barrierefreien und guten ÖPNV-Angebots betrifft Kinder, Jugendliche, ältere Menschen sowie sensorisch und körperlich eingeschränkte Bevölkerungsgruppen in besonderem Maße.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beauftragt vor dem Hintergrund der positiven Ergebnisse der Nutzen-/Kosten-Untersuchung die Verwaltung:

1. Die Entwurfsplanung für die Verlängerung der Straßenbahn von Bauernfeindstraße entlang der messenahen Trassierung bis zur Großen Straße/Bertolt-Brecht-Schule und weiter bis zum Klinikum Süd zu erstellen. Die Entwurfsplanung ist vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens dem Stadtrat zum Beschluss vorzulegen.

2. Für die Gesamtmaßnahme der Straßenbahnverlängerung bis Klinikum Süd einen Rahmenantrag zu stellen und damit die Aufnahme in die Förderprogramme von Bund und Land zu beantragen.

3. Für den ersten Bauabschnitt bis Bauernfeindstraße zeitnah einen Zuschussantrag zu stellen.

Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg - Bauernfeindstraße - Bertolt-Brecht-Schule / Messe Ost - Klinikum Süd

Entscheidungsvorlage

Anlass

Nach Vorliegen der ersten Ergebnisse der Nutzen-/Kosten-Untersuchung (NKU) sowie der Potentialuntersuchungen alternativer Trassen wurde 2019 im Stadtrat der Grundsatzbeschluss zur Planung einer Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg über Bauernfeindstraße und weiter über Messe zum Klinikum Süd gefasst.

Im Juli 2022 trat die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung 2016+ in Kraft. Diese stellt die neue Basis für den Nachweis der Förderwürdigkeit gegenüber Bund und Land dar. Auf Basis der Beschlusslage wurde die NKU aus dem Jahr 2019 vom Gutachterbüro fortgeschrieben. Das Gesamtvorhaben der Verlängerung der Straßenbahn von der Haltestelle Tristanstraße über UTN und Messe bis zum Klinikum Süd wurde in der Fortschreibung der NKU (Standardisierte Bewertung 2016+) jetzt positiv bewertet.

Um das Gesamtvorhaben bis Klinikum Süd als Maßnahme des GVFG-Bundesförderprogramms umsetzen zu können, ist auf Basis der neuen Ergebnisse der fortgeschriebenen NKU ein Beschluss des Stadtrats zur Umsetzung des Planungsvorhabens „Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg - Bauernfeindstraße - Bertolt-Brecht-Schule / Messe Ost - Klinikum Süd“ erforderlich.

Aktuelle Beschlusslage

Der Grundsatzbeschluss zur Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße bis Bauernfeindstraße und weiter über Messe zum Klinikum Süd erfolgte in der Stadtratssitzung am 10.04.2019 (TOP 8.2 „Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg - Bauernfeindstraße und Messe Ost“). Auf Basis der Ergebnisse der Nutzen-/Kosten-Untersuchung sowie der Potentialuntersuchungen alternativer Trassen sollte in Abstimmung mit der NürnbergMesse GmbH die Planung für die sogenannte messenahe Variante konkretisiert werden.

Das Projekt besteht aus drei Planungsabschnitten (PA):

- PA 1 Tristanstraße bis Bauernfeindstraße,
- PA 2 Bauernfeindstraße bis Messe Ost/Bertolt-Brecht-Schule,
- PA 3 Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule bis Klinikum Süd.

Der Beschluss des konkreten Linienverlaufs der Trasse der Straßenbahn im Brunecker Areal („Liniengenehmigung“ für den ersten Planungsabschnitt) erfolgte in der Stadtratssitzung am 04.03.2020 (TOP 2 „Städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der Technischen Universität Nürnberg (TUN)“). Ferner wurde die Verwaltung beauftragt, die Fortführung der Linie bis Bertolt-Brecht-Schule und weiter bis Klinikum Süd (PA 2 und 3) planerisch auszuarbeiten.

Am 22.09.2022 hat der Verkehrsausschuss die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Planungsabschnitt (bis Bauernfeindstraße) beschlossen (TOP 4 „Erschließung des neuen Stadtteils Lichtenreuth mit der Straßenbahn“)

Zum Juli 2022 trat die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung 2016+ in Kraft.
Diese stellt die neue Basis für den Nachweis der Förderwürdigkeit gegenüber Bund und Land dar.
Auf Basis der Beschlusslage wurde die NKU aus 2019 (StR-Beschluss am 10.04.2019) vom Gutachterbüro PTV Transport Consult GmbH 2023 fortgeschrieben.

Ergebnisse der Fortschreibung der Nutzen-/Kosten-Untersuchung (NKU)

Die Ergebnisse der neuen NKU-Fortschreibung liegen jetzt vor und können dem Stadtrat vorgestellt werden. Die Ergebnisse der neuen NKU auf Basis der standardisierten Bewertung 2016+ wurden bereits am 03.05.2023 den Zuwendungsgebern von Bund und Land (Staatsministerium und Regierung von Mittelfranken) vorgestellt, so dass auch Aussagen der Zuwendungsgeber präsentiert werden können.

Planungs-abschnitt	Verlängerung von Tristanstraße bis	Investitions-kosten *)	Unterhaltungs-kosten *)	Fahrgast-gewinne	Nutzen-Kosten-Verhältnis
		[Mio.€]	[T€/a]	[Fg/Tag]	[-]
1	**Bauernfeindstraße**	38,6	*259*	*1.473*	**2,86**
2	**Messe „messenah"**	64,0	*467*	*1.927*	**1,07**
2	**Messe „messefern"**	69,8	*488*	*1.905*	**0,87**
3	**Klinikum Süd**	92,7	*709*	*3.109*	**1,08**

*) Preisstand 2021
mit Planungskosten 10%
mit Zuschlägen (entsprechend Planungstiefe 20-30%)

Das Bewertungsergebnis wird grundsätzlich inflationsbereinigt. Dennoch können Kostensteigerungen, die über die allgemeine Inflation hinausgehen, das Bewertungsergebnis noch belasten. Diese sind in der Kostenschätzung mit plus 20% bzw. plus 30% berücksichtigt.

Die Staatsregierung sowie das Bundesverkehrsministerium halten eine tiefergehende Betrachtung der Verlängerungsabschnitte (Messe - Klinikum Süd) für sinnvoll und unterstützen die Stadt Nürnberg bei dem Projekt.
Vertiefende Planungen zur Verlängerung bis zum Klinikum Süd können weiter fortgeführt werden. Die abschließende Förderfähigkeit kann allerdings erst nach Verfeinerung der Trassenplanung und Investitionskosten beurteilt werden.

Sachstände der Planungsabschnitte (PA)
(Varianten siehe Anlage 1)

Aufgrund der Länge der Strecke und der zeitlichen Abhängigkeit mit der Entwicklung der UTN wurde die Strecke in drei Planungsabschnitte aufgeteilt.

PA 1 Tristanstraße bis Bauernfeindstraße

Die Planungen wurden am 22.09.2022 vom AfV beschlossen. Das Planfeststellungsverfahren wird aktuell eingeleitet.
Die Planung wurde im Hinblick auf die Planung der Technischen Hochschule eng mit den staatlichen Institutionen abgestimmt. Das Bewertungsergebnis der Nutzen-/Kosten-Untersuchung (NKU) ist stabil. Eine 75%ige Förderung aus Mitteln des GVFG-

Bundesprogramms erscheint demnach realistisch. Die Kostenrisiken werden durch die Verwaltung im Benehmen mit der Bewilligungsbehörde, der Reg. v. Mfr., derzeit noch geklärt. In Folge kann der Zuwendungsantrag gestellt werden. Dieser erste Planungsabschnitt mit einer Wendeanlage in Höhe Bauernfeindstraße wird auch als erster Bauabschnitt realisiert. Baubeginn ist im Jahr 2025 vorgesehen.

PA 2 Bauernfeindstraße bis Messe-Ost / Bertolt-Brecht-Schule

Die Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt Nürnberg und der NürnbergMesse GmbH führten in 2020 zu dem Ergebnis, dass eine südlich der NürnbergMesse führende Straßenbahntrasse weiter untersucht werden soll, sofern diese förderfähig ist.
In Folge wurden die südliche Trassenvariante über Neuselsbrunn (messefern) und die Variante über den Haltepunkt „Messe“ (messenah) in der Fortschreibung der NKU (Standardisierte Bewertung 2016+) erneut sensitiv bewertet.

Variante "messenah"
Die Trasse quert signalgesichert die Münchener Straße in Höhe der südlichen Uni-Erschließung (Dr.-Luise-Herzberg-Straße). Die Straßenhöhen sind auf diese Querung bereits vorbereitet. Die signaltechnische Abwicklung ist möglich unter der Voraussetzung, dass mit einem redundanten Anforderungssystem Bahnen nur frei bekommen, wenn sie grün anfordern. Die Wendeschleife auf der Westseite der Münchener Straße bleibt als Brechpunkt erhalten, damit der 5min-Takt außerhalb von Veranstaltungszeiten nicht immer bis zur Messe gefahren werden muss.

Für weiterfahrende Züge ist eine Haltestelle östlich der Münchener Straße in Höhe der stadteinwärtigen Bushaltestelle der Linie 53 vorgesehen. Die Gleise verlaufen dann entlang der Otto-Bärnreuther-Straße südlich der Messe bis Kreuzung Große Straße / Karl-Schönleben-Straße.
Dort ist eine Haltestelle mit Wendeschleife geplant, die auch bei der Verlängerung zum Klinikum-Süd sinnvoll ist. Zwischen U-Bahnhof Messe und Haltestelle Große Straße (BBS) ist eine weitere Haltestelle vorgesehen, die den Osteingang der Messe erschließt. Die geplante Haltestelle an der Großen Straße erschließt die Bertolt-Brecht-Schule und Langwasser-T und liegt im Umgebungsbereich des Max-Morlock-Stadions in etwa gleicher fußläufiger Entfernung wie die S-Bahnstation.

Im Rahmen der weiteren Planung werden ggf. Varianten für die Querung der Münchener Straße untersucht. So ist z.B. vorstellbar, dass die Schleife Bauernfeindstraße durchfahren wird und die Querung weiter südlich erfolgt. Für die Planfeststellungsunterlagen ist eine Untersuchung von verschiedenen Varianten erforderlich.

Bewertung: Die Trasse ist baulich und verkehrstechnisch möglich. In einer qualifizierten Skizze wurden die Belange der Messe - speziell die Binnenverkehre – nach Gesprächen mit der Messe berücksichtigt. Der Flächeneingriff in das Messegelände entlang der Trasse ist vertretbar bzw. minimiert. Ein größerer Platzbedarf entsteht durch die Wendeschleife. Dort können die Parkplatzflächen angepasst oder eine zweite Ebene für die Messeparkplätze realisiert werden.

Die hohe Wirtschaftlichkeit der Trasse entsteht u.a. durch die zusätzliche Erschließung der nahen Wohngebiete und der großen Schule mit auch älteren Schülerinnen und Schülern.

Variante "messefern"
Die Trasse beginnt an der Wendeschleife Bauernfeindstraße und quert die Bauernfeindstraße direkt an der vorhandenen LSA parallel zur Münchener Straße Die Schleife bleibt analog zur messenahen Trasse als Brechpunkt erhalten. Eine zur U-Bahn günstig gelegene Haltestelle - zumindest in stadtauswärtiger Richtung - ist südlich der Bauernfeindstraße vorgesehen. Die Strecke verläuft in westlicher Seitenlage parallel zur Münchener Straße; um die U-Bahn zu queren, muss eine Brücke gebaut werden. An der Einmündung Karl-Schönleben-Straße wird die Münchener Straße innerhalb der vorhandenen Lichtsignalanlage gequert. Die Haltestelle "Neuselsbrunn" liegt in Mittellage. Die Trasse verläuft in Mittellage in der Karl-Schönleben-Straße und quert kurz vor der Endhaltestelle an der Großen Straße (deckungsgleich mit "messenah") die nördliche Fahrbahn der Karl-Schönleben-Straße signalgeregelt. Die Brücke über die Otto-Bärnreuther-Straße muss entweder angepasst oder neu gebaut werden. Der Eingriff in das Verkehrssystem „Straße“ ist dadurch deutlich höher und führt auch zu Kapazitätseinschränkungen.

Bewertung: Die Trasse ist baulich möglich. Ein erhöhter Aufwand entsteht für die Brücke über die U-Bahn (Variante: Verlauf auf der bestehenden Brücke und Neubau R/G-Brücke) und für die Ertüchtigung bzw. des Neubaus der Brücke über die Otto-Bärnreuther-Straße.

Für die Nutzen-Kosten-Analyse wurde fiktiv eine reine Straßenbahnbrücke angesetzt.

Der etwas höhere Nutzen aufgrund der besseren Erschließung von Neuselsbrunn wirkt sich nicht ausreichend auf die Wirtschaftlichkeit aus.

Fazit
Die Trassenvariante „messenah“ weist ein deutlich günstigeres Nutzen-/Kosten-Verhältnis auf als die Variante „messefern“ und kann zum jetzigen Zeitpunkt die Förderfähigkeit erreichen. Die Variante über den Stadtteil Neuselsbrunn bis zur Großen Straße / BBS (messefern) erreicht die Förderfähigkeit dagegen nicht (NKV <1,0).

Das Bewertungsergebnis der ersten Potentialuntersuchung und damit die Basis des Grundsatzbeschlusses des Stadtrats vom 10.04.2019 wurde bestätigt. Der Zuwendungsgeber empfiehlt der Stadt, vertiefende Planungen für die messenahe Variante aufzunehmen.

PA 3 Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule bis Klinikum Süd
Das Gesamtvorhaben einer Verlängerung von Tristanstraße über UTN und Messe bis zum Klinikum Süd konnte in der jetzigen Fortschreibung der NKU (Standardisierte Bewertung 2016+) erstmals positiv bewertet werden.

Die Verlängerung erlaubt unter anderem eine optimale Erschließung des fußläufigen Umfelds an der Großen Straße (Bertolt-Brecht-Schule / Messe Ost sowie des Umfelds des Max-Morlock-Stadions). Im Falle der Weiterentwicklung des Stadionbereichs könnten sich zusätzliche Synergieeffekte ergeben. Auch die Schaffung einer direkten fußläufigen Anbindung des Gewerbegebiets Poststraße zur Gleiwitzer Straße ist möglich. Die Erreichbarkeit des Umfelds Langwasser Bad und Klinikum Süd wird ebenfalls deutlich verbessert. Auch die Staatsregierung hält eine tiefergehende Betrachtung der Verlängerungsabschnitte (Messe - Klinikum Süd) für sinnvoll und unterstützt die Verwaltung im weiteren Verfahren.

Fazit: Es sollen vertiefende Planungen für eine Verlängerung bis Klinikum Süd aufgenommen werden.

Weitere geprüfte Varianten der Straßenbahnverlängerung

Im Umfeld von Messe/Stadion wurden verschiedene Varianten der Straßenbahnverlängerung untersucht, die hier nochmals dargestellt werden:

1.) Straßenbahnverlängerung vom Dokuzentrum über die Große Straße bis Messe Ost und ggf. Klinikum Süd“ (Skizze, siehe Anlage)

Die Straßenbahnstrecke würde im Bereich der vorhandenen Haltestelle Dokuzentrum abzweigen und entlang des Volksfestplatzes zur Großen Straße führen. Die Straßenbahnverlängerung von der Haltestelle Tristanstraße aus würde dauerhaft an der Haltestelle Bauernfeindstraße enden.

Für die vom externen Gutachterbüro geprüfte Variante „Straßenbahnverlängerung vom Doku-Zentrum über die Große Straße bis Messe Ost und ggf. Klinikum Süd“ hat sich gegenüber der Beschlusslage vom 10.04.2019 kein neuer Sachstand ergeben. Die Trasse via Große Straße erreicht gegenüber der Erschließungsvariante ab Tristanstraße ein deutlich schlechteres Ergebnis und ist volkswirtschaftlich nicht sinnvoll. Die nicht vorhandenen Wohn- oder Gewerbegebiete bei diesem Abschnitt sind ein entscheidender Nachteil dieser Variante und führen zu einem deutlich geringeren Fahrgastgewinn und Nutzen. Messe- und Veranstaltungsverkehre sind bei der Verkehrsprognose bereits berücksichtigt. Aus Sicht des externen Gutachters wird auch nach dem aktualisierten Verfahren der Standardisierten Bewertung 2016+ kein besseres Ergebnis erwartet, das für eine Förderwürdigkeit erforderlich wäre, zumal die damalige Berechnung noch den geringeren Preisstand von 2018 aufweist und keine Planungskosten (10%) enthält. Eine Förderfähigkeit nach dem GVFG wird nicht erreicht.

2.) Straßenbahnverlängerung nördlich der NürnbergMesse GmbH am Fuße des Silberbucks (Skizze, siehe Anlage)

Als zusätzliche Variante zur Verlängerung der Straßenbahn vom Brunecker Areal kommend, bis zur Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule (PA 2), wurde unter anderem von der NürnbergMesse GmbH eine Führung nördlich der Messe, am Fuße des Silberbucks, angeregt. Sowohl eine eingleisige Ringbahn um das gesamte Messeareal als auch eine direkte zweigleisige Erschließung mit nördlicher Umfahrung der Messe wurden diskutiert und geprüft. Eine solche Trasse läge im Bereich der von der NürnbergMesse GmbH bisher geplanten Nordumfahrung, würde aber weiter in den Silberbuck hineinreichen. Die Straßenbahntrasse würde auf der Westseite der Großen Straße fortgeführt. Allerdings fehlen Flächen für die Anlage der erforderlichen Kurvenradien einer Straßenbahn bei der Ausfahrt aus der Nordumfahrung in Richtung Süden auf die Westseite der Großen Straße. Fahrspuren der Großen Straße sowie zahlreiche Parkplätze müssten entfallen.

Die Westseite der Großen Straße ist durch die Andienung der Messe geprägt. Eine innere Erschließung führt durch einen Tunnel am CCN Ost. In weiteren Abschnitten sind noch Reste der denkmalgeschützten Tribünen an der Großen Straße vorhanden. Auch hier wäre ein Eingriff erforderlich. Die Anpassung und Absicherung der verkehrlichen Anlagen wäre –auch wegen der zu überwindenden Höhendifferenz- mit einem extrem erhöhten Aufwand verbunden. Angesichts der hohen Schadstoffbelastung des Silberbucks und des baulichen Aufwands für erforderliche Stützbauwerke an der Kriegsschuttdeponie ist mit deutlich erhöhten Kosten zu rechnen, denen im gesamten Abschnitt kein verkehrlicher Nutzen gegenüberstünde. Aufgrund des geringeren verkehrlichen Nutzens bei gleichzeitig höheren Kosten sowie erheblichen Eingriffen in das Umfeld gegenüber der positiv

bewerteten und baulich geprüften „messenahen“ Variante kann eine nördliche Umfahrung kein förderfähiges NKU-Ergebnis bringen und soll deshalb nicht weiterverfolgt werden.

Weiteres Verfahren

Derzeit führt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Maßnahme „Straßenbahnneubaustrecke Südbahnhof/Brunecker Straße bis Messe/Große Straße“ bereits als Vorhaben im GVFG-Bundesprogramm. Die Förderung beträgt 75% der förderfähigen Kosten.

Für den ersten Planungsabschnitt (Tristanstr. – Bauernfeindstraße) werden aufgrund des Beschlusses des AfV vom 22.9.2022 daher bereits die Unterlagen für das notwendige Planfeststellungsverfahren erarbeitet. Die Einreichung ist noch für 2023 vorgesehen.

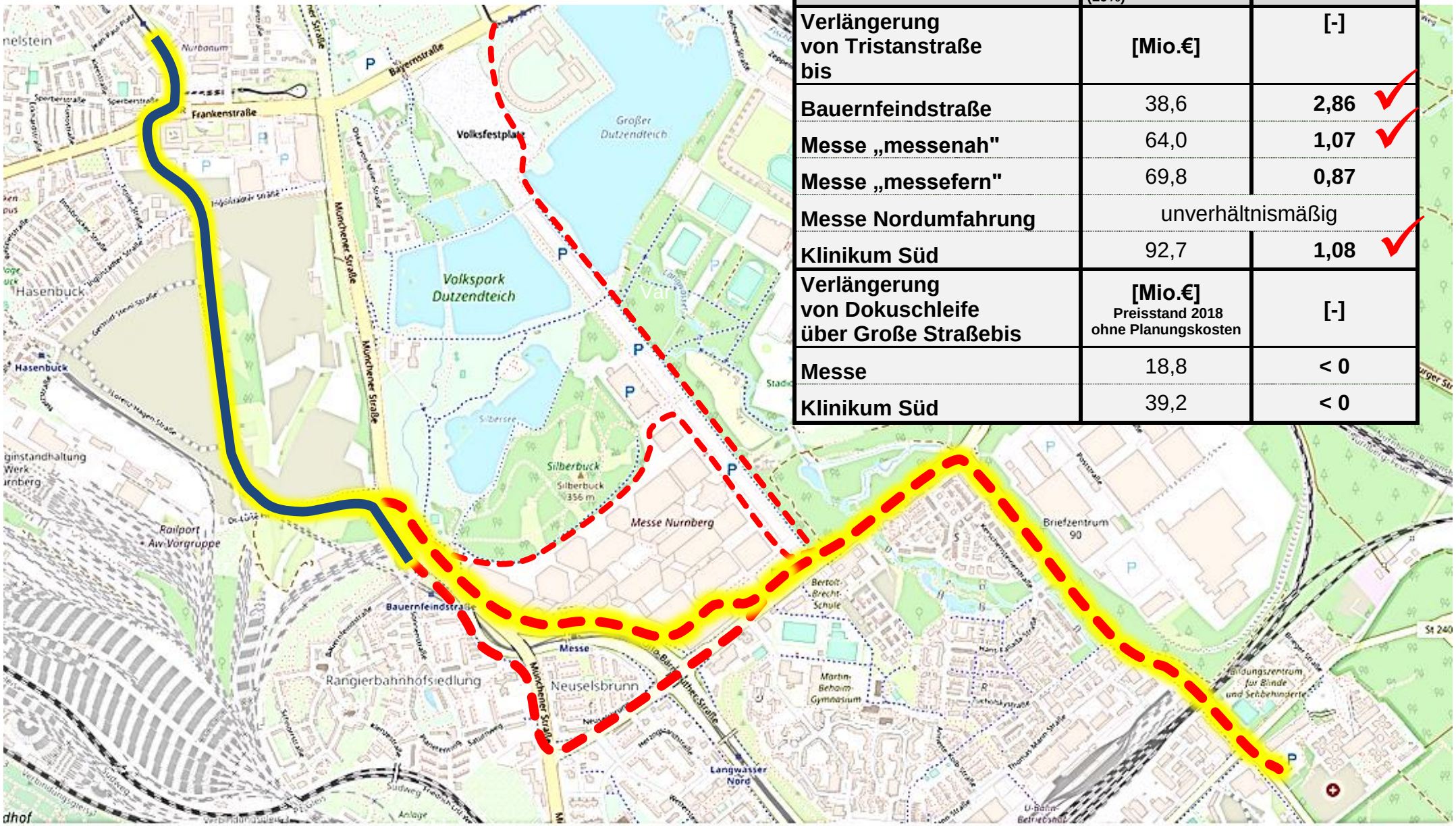
Um die Aufnahme des **Gesamtvorhabens** bis Klinikum Süd in das Bundesförderprogramm zu erreichen, wird zeitnah ein Rahmenantrag auf Basis der NKU und der vorliegenden Planungen gestellt. Die Verwaltung empfiehlt, die Maßnahme auf Basis der messenahen Planungsvariante bis zum Klinikum Süd auszuweiten.

Hierzu ist der Beschluss des Stadtrats zur Umsetzung des Planungsvorhabens „Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg - Bauernfeindstraße - Bertolt-Brecht-Schule / Messe Ost - Klinikum Süd“ erforderlich.

Anlage 1
Varianten – Straßenbahnverlängerung Messe / BBS / Klinikum-Süd

Ö 2

Variante	Investitions-kosten Preisstand 2021 inkl Planungskosten (10%)	Nutzen-Kosten-Verhältnis
Verlängerung von Tristanstraße bis	**[Mio.€]**	**[-]**
Bauernfeindstraße	38,6	**2,86** ✓
Messe „messenah"	64,0	**1,07** ✓
Messe „messefern"	69,8	**0,87**
Messe Nordumfahrung	unverhältnismäßig	
Klinikum Süd	92,7	**1,08** ✓
Verlängerung von Dokuschleife über Große Straßebis	**[Mio.€]** Preisstand 2018 ohne Planungskosten	**[-]**
Messe	18,8	**< 0**
Klinikum Süd	39,2	**< 0**



Quelle: OpenStreetMap-Daten; Lizenz: ODbL:
Bearbeitung: Stadt Nürnberg – Vpl



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SÖR
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RASt Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestand

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

Anlage 2 - Teil 1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
XX . Tel. 49XX

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoAbteilung GeoAbteilungBearbeiterTelDezTelefon1
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Planunterlage als genehmigtes Amtsgeschäft

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM 07.11.2022
BEARBEITUNG	Wunder (4921)	
	Klapuch	AMTSLEITER
ÄNDERUNGEN		Lageplan 1
DATUM / BEARBEITUNG / OBJEKT		M = 1 : 1000 / 2.2179.2.11
		Nürnberg Messe Erschliessung mit Tram
		Variante 2
Straßenbahn-Messe-001 VPL1000_01.PLT vom 16.02.23		



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SÖR
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestand

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

Anlage 2 - Teil 2

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
XX . Tel. 49XX

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoAbteilung GeoAbteilung@Bayerischer-TreuDoc-Telefon1
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Grenzen ohne Eigentumsnachweis nicht geeignet

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM 07.11.2022
BEARBEITUNG	Wunder (4921)	
	Klapuch	AMTSLEITER
ÄNDERUNGEN		**Lageplan 2**
DATUM / BEARBEITUNG / OBJEKT		M = 1 : 1000 / 2.2179.2.12
		Nürnberg Messe Erschliessung mit Tram
		Variante 2
Straßenbahn-Messe-001 VPL1000_02.PLT vom 16.02.23		



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Sachkräfte
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SDR
- Fahrradständer
- Bindeelastsystem gemäß RASt Nbg bzw. SDR-Regelplan/DIN32984

Bestand

- bestr. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schaltkasten
- Lichtsäule
- Eingang Einfahrt
- Steigungspfeil Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Überflurhydrant
- Brunnen

Anlage 2 - Teil 3

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM 01.03.2023
BEARBEITUNG	Wunder (4921)	
	Klapuch	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

Lageplan 1

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 1000	2.2179.2.15A
			Nürnberg Messe Erschliessung mit Tram	
			Abschnitt Messe - Klinikum Süd	

Straßenbahn-Messe-Klinikum-001 VPL1000_05A.PLT vom 08.05.23

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Genehmigung und Katalog-Nr.: Nr. 2019-4-1 Geobasis-BayernAtlas
Darstellung der Plankarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
XX . Tel. 49XX



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- ggf. Baum — (Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Sachkräfte)
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAS Wartehalle
- Stützmauer
- neue Mastfstandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen-/furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SDR
- Fahrradbügel
- Bindestrichsystem gemäß RASt Nbg. bzw. SDR-Regelplan/DIN18196

Bestand

- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Sportanlage
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schachtarten
- Lichtmaste
- Eingang Einfahrt
- Steigungsgefälle
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Überturbofahrtart
- Brunnen

Anlage 2 - Teil 4

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM 21.02.2023
BEARBEITUNG	Wunder (4921)	
	Klapuch	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

Lageplan 2

M = 1 : 1000 | 2.2179.2.16

Nürnberg Messe Erschliessung mit Tram

Messefern

Straßenbahn-Messe-Klinikum-001 VPL1000_04 PLT vom 28.02.23

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Vermessungsamt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
M = 1 : 1000

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Stadt Nürnberg, Vervielfältigung und Weitergabe verboten
Geodatenkataster, Rasterartiges Vermessungsnetzausgleichung
Genehmigung der Regierung von Mittelfranken (Az. 2.2-2622.1-NÜ-2-2)

©GEONET

Beschlussvorlage
Vpl/032/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Evaluation der probeweise eingeführten Fußgängerzonen in der Altstadt

Anlagen:
Entscheidungsvorlage

Sachverhalt (kurz):

In den Jahren 2020 bis 2022 wurden am Weinmarkt, in der Burgstraße, der Brunnengasse / Färberstraße sowie der Königstraße und deren Umfeld neue Fußgängerzonen und veränderte Verkehrsregelungen eingeführt. Sie wurden zunächst temporär eingerichtet. Die gewonnenen Erfahrungen werden in dieser Vorlage evaluiert.

Auf Basis der Erkenntnisse empfiehlt die Verwaltung, die Fußgängerzonen dauerhaft beizubehalten und zeitnah finanzielle Mittel für die Umgestaltung bereitzustellen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Keine direkten finanziellen Auswirkungen, jedoch erfordert der langfristige Umbau der betroffenen Straßenzüge entsprechende Mittel.

(→ *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:

Fußgängerinnen und Fußgänger als schwächste Verkehrsteilnehmende profitieren von der Verstetigung der neuen Fußgängerzonen in der Altstadt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **Stpl**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, die neuen Fußgängerzonen am Weinmarkt, in der Burgstraße, der Brunnengasse/Färberstraße sowie der Königstraße dauerhaft beizubehalten.

Die Verwaltung wird beauftragt, Planungen für einen entsprechenden dauerhaften Umbau für den Weinmarkt, die Brunnengasse/Färberstraße sowie die Königstraße einschließlich Königstormauer und Theatergasse zu erarbeiten und entsprechende Finanzmittel für den Haushalt in den nächsten Jahren anzumelden.

Evaluation der probeweise eingeführten Fußgängerzonen in der Altstadt

Entscheidungsvorlage

Anlass

Die Altstadt bildet das „Herz“ Nürnbergs und wird sowohl von Nürnbergerinnen und Nürnbergern als auch von Arbeitnehmenden und Besucherinnen und Besuchern stark frequentiert. Gleichzeitig ist der öffentliche Raum dort so begrenzt wie nirgends sonst in der Stadt. Um insbesondere den zahlreichen Zufußgehenden in der Altstadt mehr Raum zuzugestehen, die Verkehrsberuhigung weiter voranzutreiben, Möglichkeiten für mehr Grün und Aufenthaltsqualität zu schaffen sowie die Innenstadt zu beleben, wurden in den letzten Jahren in mehreren Bereichen der Altstadt neue Fußgängerzonen sowie geänderte Verkehrsregelungen eingeführt:

- am Weinmarkt,
- im Beriech Sebalder Platz bis Bergstraße
- im südlichen Teilstück der Burgstraße,
- in der Brunnengasse und einem Teilstück der Färberstraße sowie
- in der südlichen Königstraße, der Johannesgasse, der Theatergasse und der Königstormauer.

Diese Regelungen wurden jeweils auf Probe eingeführt, um sie vor einer dauerhaften Einführung evaluieren zu können. Nachdem erste Erfahrungen gewonnen wurden, soll nun über die Dauerhaftigkeit der Fußgängerzonen entschieden werden.

Fußgängerzone am Weinmarkt

Nach drei öffentlichen Planungswerkstätten und einer Informationsveranstaltung wurde im März 2020 probeweise eine Fußgängerzone am Weinmarkt sowie im östlichen Teilabschnitt der Irrerstraße eingeführt. Die Gastronomen konnten durch diese Verkehrsberuhigungs-maßnahme in den Sommermonaten umfangreich Außenbestuhlung auf den ehemaligen Parkplätzen sowie der ehemaligen Fahrbahn platzieren, sodass neue Aufenthaltsqualität am Platz generiert wurde. Sehr positiv ist hervorzuheben, dass die Gastronomie sich für eine hochwertige Möblierung im Außenbereich entschieden hat, die den öffentlichen Raum aufwertet. Komplettiert wurde die Maßnahme durch teils mit Weinstöcken bepflanzte Holzelemente, die im Herbst 2020 aufgestellt wurden und das Verweilen am Platz auch ohne Konsum in der anliegenden Gastronomie ermöglichen.

Eine Folge der Fußgänergzone Weinmarkt war eine mehrfach geänderte Verkehrsregelung im System Burgstraße-Bergstraße, zuletzt mit einer Öffnung der Bergstraße als „verkehrsberuhigter Bereich“.

Über die Beibehaltung bzw. Anpassung der Regelungen sollte nach einem ausreichenden Zeitraum und einer entsprechenden Evaluation entschieden werden. Aufgrund der Pandemie und der damit einhergehenden Beschränkungen konnten Zählungen sinnvoll erst ab Sommer 2022 durchgeführt werden.

Die Anzahl an durchfahrenden Kfz am Weinmarkt ist von 1.552 Kfz/16h im Jahr 2018 auf 185 Kfz/16h im Jahr 2022 zurückgegangen (Lieferverkehr darf die Fußgängerzone von 5 – 20 Uhr legal befahren). Zwischenzeitlich wurde dem Rat über die Verkehrsüberwachung am Weinmarkt berichtet (AfV 10.06.2021). Die Anzahl, der die Fußgängerzone befahrenden oder dort parkenden Fahrzeuge, ist nach der Anfangsphase und durch Nachsteuerungen in Form

von aufgestellten Radständern und mobilen Bäumen deutlich zurückgegangen. Der Verwaltung sind keine aktuellen Beschwerden über diese neue Fußgängerzone bekannt. Der Platz hat sich als Fußgängerzone etabliert, etwaige Bedenken zu Beginn konnten ausgeräumt werden. Daher erscheint eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung nicht notwendig.

Es wird aufgrund der positiven Erfahrungen empfohlen, die Fußgängerzone am Weinmarkt dauerhaft beizubehalten, die Holzplattformen sowie die gepflanzten Weinstöcke in den dauerhaften Unterhalt zu übernehmen und perspektivisch eine Gestaltung mit Umbau des Platzes zu erarbeiten.

Fußgängerzone in einem Teilstück der Burgstraße

Die Burgstraße ist bereits nach einem beschlossenen Gestaltungsplan ausgebaut. Im Frühjahr 2022 wurde im Bereich zwischen der Oberen Krämersgasse und der Theresienstraße (einschließlich Stöpselgasse) eine Fußgängerzonenregelung eingeführt und dessen Charakter mithilfe von Pflanzgefäßen und Bänken unterstrichen.

Die Burgstraße wird als Hauptachse zur Burg von zahlreichen Fußgängerinnen und Fußgängern frequentiert. Ihnen steht nun deutlich mehr Fläche zur Verfügung, die direkte Sichtachsen auf prägende Gebäude der Stadt bietet. Durch die Einführung der Fußgängerzone wurde der baulich bereits vorgesehene Charakter auch verkehrsrechtlich umgesetzt.

Die Regelung sollte verstetigt werden. Bauliche Anpassungen sind nicht erforderlich.

verkehrsberuhigter Bereich Bergstraße

In der Bergstraße / Albrecht-Dürer Platz wurden bisher nur automatische Zählungen des Gesamtverkehrs veranlasst, eine konkrete Zählung der Durchgangsverkehre wird erst im Herbst 2023 vorgelegt werden können. Wenn auch die Gesamtverkehrsmenge geringer ist, so ist eine abschließende Aussage seriös erst im Herbst möglich. Die Beschwerdelage (keine aktuellen Beschwerden) und die Gesamtzählungen erlauben allerdings die Vermutung, dass das System wirksam ist, insofern ist auch die Basis der veränderten Fußgängerzonen in der nördlichen Altstadt erwartbar gegeben.

Fußgängerzone in der Brunnengasse und in einem Teilstück der Färberstraße

Während der östliche Bereich der Brunnengasse bereits in die Fußgängerzone der Altstadt integriert war, kam dem westlichen Bereich bislang vor allem für die Anlieferung der Geschäfte in der Breiten Gasse und Karolinenstraße Bedeutung zu. Allerdings wird sie, auch durch zunehmende gastronomische Ansiedlungen im Bereich der Krebsgasse, immer mehr durch Zufußgehende frequentiert. Die Färberstraße war bereits nördlich der Brunnengasse Fußgängerzone. Daher wurde beschlossen, in der Brunnengasse und der Färberstraße nördlich der Frauengasse im Frühjahr 2022 eine Fußgängerzonenregelung einzuführen. Aufgrund einer baustellenbedingten, temporären Sperrung der Frauengasse begann die Regelung zeitweise nördlich der Dr.-Kurt-Schumacher-Straße mit einer provisorischen Beschilderung, so dass die Akzeptanz darunter gelitten hat. Mittels zusätzlichen Markierungen und festen Beschilderungen soll dies optimiert werden.

Der Fußgängerüberweg an der Breiten Gasse / Färberstraße war vormals oft Ursache von Konflikten zwischen dem Kfz- und dem Fußverkehr. In der Brunnengasse besteht Potential für

eine weitere Aufwertung und ein Gewinn an Aufenthaltsqualität sowie für neue Ladengeschäfte oder Dienstleister. Daher wird empfohlen, die neue Fußgängerzone Brunnengasse / Färberstraße dauerhaft beizubehalten und perspektivisch mithilfe entsprechender baulicher Gestaltung als solche zu verdeutlichen und aufzuwerten.

Fußgängerzone in der südlichen Königstraße

Durch die Einführung der Fußgängerzone in der südlichen Königstraße entstand eine fast durchgängige, geschützte Möglichkeit, zu Fuß vom Hauptbahnhof zur Kaiserburg zu gelangen. Da damit die Königstraße nicht mehr als Erschließungsoption für die umliegenden Straßenzüge zur Verfügung steht, wurden auch die Theatergasse, die Johannesgasse und die Königstormauer in die Fußgängerzone einbezogen. Die Einbahnregelung in der Klaragasse wurde Richtung Osten gedreht und der Bauhof für den allgemeinen Kfz-Verkehr geöffnet, um die Erschließung des Areals von beiden Seiten zu gewährleisten.

In der Klaragasse wird derzeit mit dem Projekt „Grüne Klara“ ein Verkehrsberuhigungsprojekt unter Beteiligung der Anliegenden bis Oktober 2023 erprobt. Im Anschluss daran wird dem Stadtrat darüber berichtet, ob eine dauerhafte Verkehrsberuhigung der Klaragasse infrage kommt. Die Verbindungsfunktion der Klaragasse für den allgemeinen Kfz-Verkehr ist nicht zwangsläufig erforderlich.

Die zahlreichen Zufußgehenden, die tagtäglich in der südlichen Königstraße unterwegs sind, können seit Einführung der Fußgängerzone die komplette Straßenbreite zwischen den Gebäudekanten nutzen. Durch Möblierung mithilfe von Bäumen und Sitzgelegenheiten wurden der Charakter der Fußgängerzone unterstrichen, neue Möglichkeiten zum Verweilen wurden bereitgestellt. Auch wenn diese immer besser in Anspruch genommen werden, ist für eine dauerhafte Akzeptanz ein Umbau der südlichen Königstraße zur Fußgängerzone auch baulich notwendig. Es wird empfohlen, die Fußgängerzone in der Königstraße dauerhaft beizubehalten, eine Planung für den Umbau der Straße einschließlich der Theatergasse und der Königstormauer zu erarbeiten und diese zum Beschluß vorzulegen.

Fazit

Die seit 2020 neu eingeführten Fußgängerzonen in der Altstadt haben sich allesamt bewährt. Sie tragen zu einer lebenswerten Innenstadt bei und bieten für diejenigen, die dort zu Fuß unterwegs sind, einen großen Mehrwert. Europas wohl größte zusammenhängende Fußgängerzone ist damit noch ein wenig größer geworden, eine Tatsache, die von vielen Städten mit großem Interesse verfolgt wird.

Daher sollten die Probephasen nun abgeschlossen und die Fußgängerzonen dauerhaft beibehalten werden. Teils ist ein niveaugleicher Ausbau der Fußgängerzone noch notwendig. Dafür sollen als nächster Schritt entsprechende Gestaltungspläne erarbeitet und deren Umsetzung angestrebt werden.

Beschlussvorlage
Vpl/035/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Landgrabenstraße zwischen Christuskirche und Aufseßplatz – Stabilisierung des Betriebs der neuen Straßenbahnlinien 10 und 11

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2365.2.2
Übersichtsplan der Maßnahme VORAB
Übersichtsplan der Maßnahme ENDGÜLTIG

Sachverhalt (kurz):

Am 07.04.2022 wurde eine teilweise Abmarkierung der Straßenbahngleise im Zulauf zur Kreuzung Landgrabenstraße / Tafelfeldstraße im Verkehrsausschuss beschlossen. Im Rahmen der Einführung der neuen Straßenbahnlinien 10 und 11 (ab Dezember 2023) ist nach vertiefter Analyse der betrieblichen Belange und der verkehrstechnischen Rahmenbedingungen eine Ausweitung des abmarkierten Bereichs im betroffenen Abschnitt erforderlich, um für die Straßenbahn einen bevorrechtigten und stabilen Betriebszustand zu gewährleisten. Dieser Teil der Landgrabenstraße weist eine hohe Heterogenität der Nutzungsansprüche auf und wird zudem zukünftig von vier Straßenbahn-Linien gemeinsam befahren. Das entspricht einer Straßenbahn alle 2-3 Minuten pro Richtung. Verzögerungen führen zu Pulkbildungen von Zügen und neben den Fahrzeitstreuungen auch zu Wartezeiten bei der Anfahrbarkeit von Haltestellen, die nur einen Zug aufnehmen können.

Durch den vorgelegten Straßenplan wird der Betrieb beschleunigt und stabilisiert. Hierfür ist eine Realisierung vor der Einführung der beiden neuen Straßenbahnlinien erforderlich. Die mobilen Bäume sollen möglichst gemeinsam mit der Maßnahme aufgestellt werden, sind aber optional. Sie dienen analog zur Wölckernstraße der Aufwertung im Straßenraum unter Berücksichtiung der schwierigen Spartenlage. Die Sperrflächen sollen zukünftig von der Christuskirche bis zur Haltestelle Aufseßplatz einen durchgehenden Korridor für den ÖPNV schaffen.

Die bereits beschlossenen Sperrflächen zwischen Christuskirche und Tafelfeldstraße und zwischen Heynestraße und Gugelstraße soll ebenfalls noch in diesem Jahr umgesetzt werden. Der Bereich zwischen der Gabelsbergerstraße und der Haltestelle Aufseßplatz kann erst nach Abschluss der Baumaßnahme des ehem. Kaufhofes realisiert werden. Nach Beschluss der Pläne werden die Markierungen verkehrsrechtlich angeordnet und über Pauschalansätze finanziert und ausgeführt.

Diese vorbereitenden Maßnahmen für die Aufnahme des fahrplanmäßigen Betriebs im Dezember 2023 sind bzw. werden Bestandteil umfassender Optimierungsmaßnahmen, die im Zuge einer großen Gleisbaumaßnahme nach Fertigstellung des laufenden Projekts "Bayreuther Straße / Stadtparkschleife" umgesetzt werden sollen. Dazu gehört die Neuanlage einer barrierefreien Haltestelle am Melanchthonplatz für die Erschließung des westlichen Bereichs der Landgrabenstraße, speziell für die neue Linie Gibitzenhof - Hauptbahnhof, die am Knoten Gibitzenhofstraße / Landgrabenstraße (Haltestelle Landgrabenstraße) nicht halten kann. Die recht nahe an der Haltestelle Christuskirche liegende und kaum barrierefrei ausbaubare Haltestelle Heynestraße wird aufgelassen. Im Zuge der Komplettsanierung des Gleisdreiecks

Gibitzenhofstraße / Landgrabenstraße soll hier die kurvige Gleislage begradigt werden. Ein Straßenplan inklusive Verbesserung im gesamten Straßenraum ist in Arbeit.

Am Aufseßplatz entsteht ein Kapazitätsengpass durch die Befahrung von vielen Züge in und aus drei Fahrtrichtungen. Zur Zeit wird ein Plan mit einer Kapazitätserhöhung der Haltestelle Aufseßplatz erarbeitet, der unter Berücksichtigung des Bauvorhabens ehem. Kaufhof umgesetzt werden soll.

In der Anlage werden Übersichten über die vorzuziehenden und nachgeordneten Maßnahmen dargestellt. Sie werten die Landgrabenstraße bezüglich Stadtbild, Leichtigkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende auf. Schwerpunktmäßig wird die Abwicklung des Straßenbahnbetriebs erheblich verbessert.

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:
Pauschalansätze für Markierungen.

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:

Eine Förderung des ÖPNV ermöglicht es allen Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Leben teilzunehmen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **VAG**

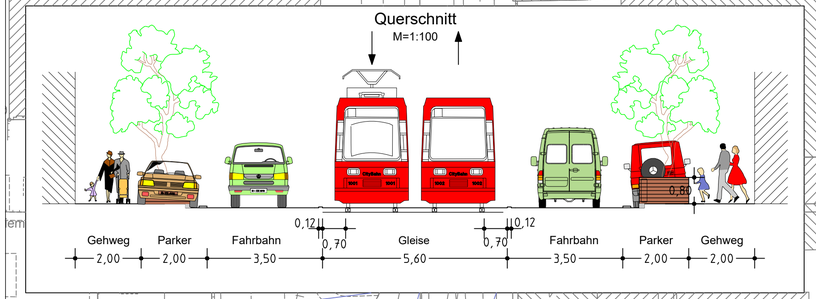
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl-Nr. 2.2365.2.2 zur Verbesserung des Straßenbahnbetriebs in der Landgrabenstraße.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser M., Tel. 78302

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Datum der Luftbildbefliegung: 2021
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Landgrabenstraße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	32	15
Fahrrad	0	22
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	0	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	13	

Zeichenerklärung:

Planung

- Parkscheinautomat maximal 2 Stunden werktags von 8 - 18 Uhr (Liefern frei)
- VAG - Fahrleitung
- Mobile Bäume (optional)

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 24.04.2023
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

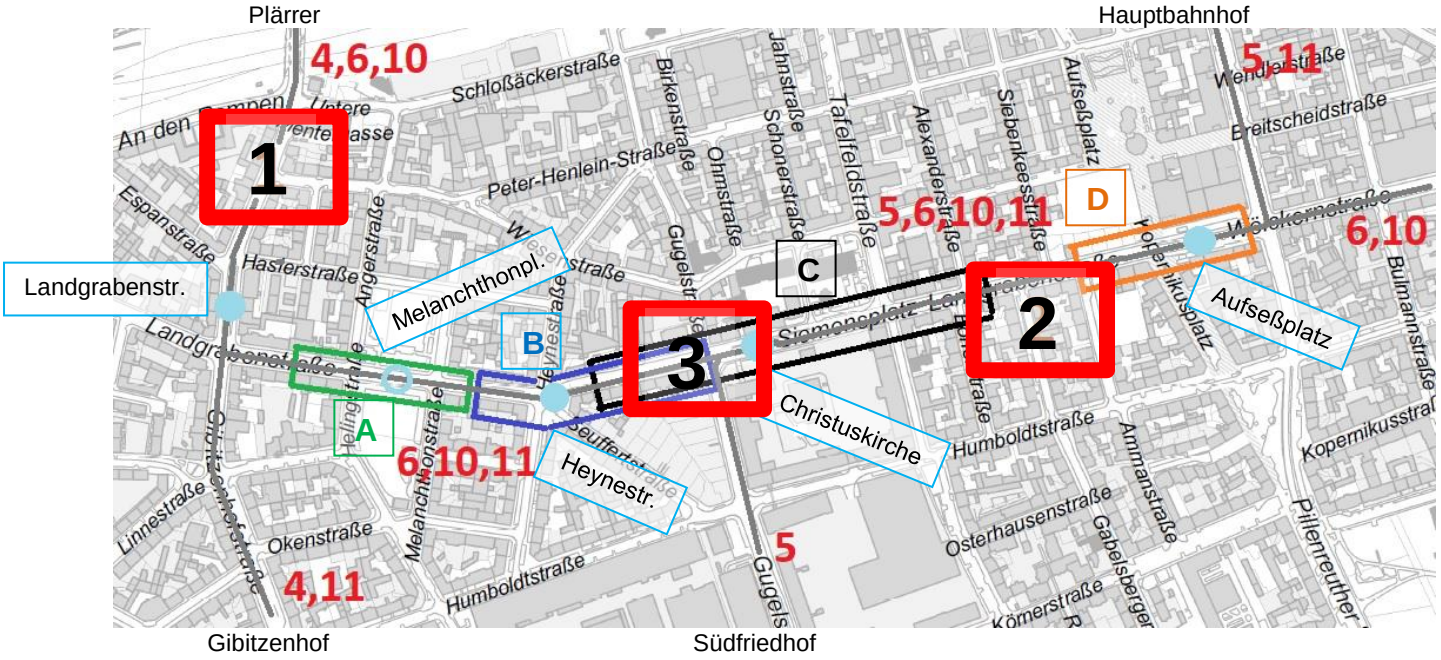
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2365.2.2

Landgrabenstraße
zw. Tafelfeldstraße und Ammanstraße
Mobile Bäume
Sicherung Fahrweg Straßenbahn

Landgrabenstraße_008 V500_1.PLT vom 13.06.23

CARD/1

Vorab-Maßnahmen zur Stabilisierung des Straßenbahnbetriebs in der Landgrabenstraße



Durch die beiden neuen Linien 10 und 11 wird das Zugangebot in der Landgrabenstraße erheblich verdichtet. Eine Stabilisierung des Betriebs ist unerlässlich.

Alle Linien fahren tagsüber im 10min-Takt. ➔ Im Steinbühler Tunnel und in der Gibitzenhofstraße bleibt die Anzahl der Züge gleich, da die Linie 4 statt alle 5min nur alle 10min fahren wird.

Die beschlossenen oder in Planung befindlichen Umbauten werden frühestens nach Realisierung der Stadtparkschleife umgesetzt.

<u>Hier sind alle Vorab-Maßnahmen dargestellt.</u>

1 = Gleisbaumaßnahme April-Mai 2023, Teilweise Bordstein statt Markierung im Zulauf zum Steinbühler Tunnel. Verbesserung des Betriebs durch geringfügige Veränderung der Gleislage. ✓.

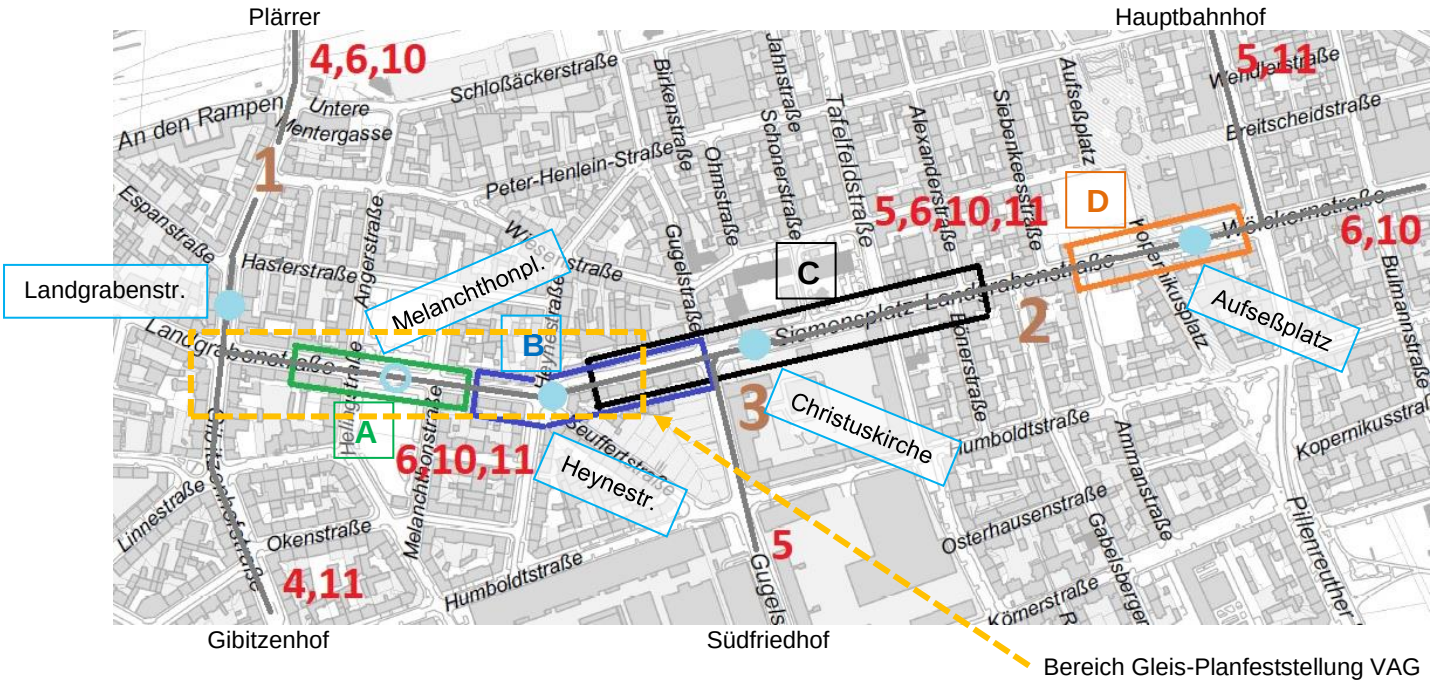
2 = Abmarkierung im westlichen Zulauf zur Haltestelle Aufseßplatz

3 = Abmarkierungen aus dem beschlossenen Plan Nr. 2.2348.2.1 mit AfV vom 07.04.2022

Hier zur Information die geplanten endgültigen Maßnahmen:

A = Planung der neuen Haltestelle Melanchthonplatz
B = Planung Auflassung Haltestelle Heynestraße
C = Planung Haltestelle Christuskirche
D = Planung Haltestelle Aufseßplatz

Alle Maßnahmen zur Stabilisierung des Straßenbahnbetriebs in der Landgrabenstraße



Durch die beiden neuen Linien 10 und 11 wird das Zugangebot in der Landgrabenstraße erheblich verdichtet. Eine Stabilisierung des Betriebs ist unerlässlich.

Alle Linien fahren tagsüber im 10min-Takt. ➔ Im Steinbühler Tunnel und in der Gibitzenhofstraße bleibt die Anzahl der Züge gleich, da die Linie 4 statt alle 5min nur alle 10min fahren wird.

Vpl hat hierfür Pläne erstellt:

A = Planung der neuen Haltestelle Melanchthonplatz
Verbesserung des Einzugsbereiches der Linie 11, die an der Gibitzenhofstr./Landgrabenstr. nicht halten kann. Entlastung Haltestelle Landgrabenstraße, Plan Nr. 2.2438.2.2. Abstimmung mit TAB+VAG+Behindertenrat erfolgreich abgeschlossen, Kosteninstruktion läuft.

B = Planung Auflassung Haltestelle Heynestraße, Begradigung Gleistrasse, Abmarkierungen, Begrünung und Gesamtverbesserung Straßenraum, Plan Nr. 2.2438.2.1, Fachinstruktion läuft.

C = Planung Haltestelle Christuskirche mit 2 zuführenden Abmarkierungen des Gleises, Verbreiterung der Haltestelleninseln, Plan Nr. 2.2348.2.1 mit AfV vom 07.04.2022.

D = Planung Haltestelle Aufseßplatz mit Bordsteinen am zuführenden Gleis, Plan Nr. 2.2365.2.1; Abstimmung mit TAB+VAG+Behindertenrat erfolgreich abgeschlossen. Fachinstruktion läuft.

Zeitplan: Realisierung im Rahmen der großen Gleisbaumaßnahme „Gleisdreieck Gibitzenhofstraße / Landgrabenstraße mit Begradigung in Höhe Heynestraße“ nach Fertigstellung Stadtparkschleife 2025.

Hier zur Information die vor Dezember 2023 notwendigen Maßnahmen:

1 = Gleisbaumaßnahme April-Mai 2023, Teilweise Bordstein statt Markierung im Zulauf zum Steinbühler Tunnel. Verbesserung des Betriebs durch geringfügige Veränderung der Gleislage. ✓.

2 = Abmarkierung im westlichen Bereich der Haltestelle Aufseßplatz

3 = Markierungen der Maßnahme **C**

Beschlussvorlage
Vpl/015/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Maximilianstraße im Bereich Adam-Klein-Straße - Verbesserungen für den Radverkehr

Anlagen:

Straßenplan Nr. 2.2426.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Fahrbahndecke der Maximilianstraße muss saniert werden. Begleitend zu dieser Maßnahme soll die Verkehrsinfrastruktur den aktuellen Erfordernissen angepasst werden. Die Rechtsabbiegespur in die Adam-Klein-Straße wird in Hinblick auf die Sackgassensituation in der Adam-Klein-Straße in stadteinwärtiger Richtung nicht mehr benötigt, da die Kfz-Menge deutlich zurückgegangen ist.

Der Radverkehr kann durch diesen Umstand von einer breiteren Infrastruktur und einer geradlinigeren Führung profitieren. Auch das indirekte Linksabbiegen in beide Richtungen der Adam-Klein-Straße wird durch neue Radaufstelltaschen mit eigener Signalisierung deutlich erleichtert.

Auch für den Fußverkehr verbessert sich die Situation, die Lichtsignalanlage kann mit einem Blindenleitsystem ausgestattet werden, eine Querungsstrecke verkürzt sich und der von der Jansenbrücke kommende Gehweg wird verbreitert.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen 680.000 Euro. Davon sind 300.000 Euro Straßenbaukosten, 380.000 Euro entfallen auf die Sanierung und Anpassung der Lichtsignalanlage. Aufgrund der bisher nicht installierten ÖPNV-Beschleunigung an der LSA, kann mit einer Zuwendung gem. Bay. GVFG zur LSA-Sanierung gerechnet werden. Eine Teilfinanzierung der Maßnahme aus dem Radwegeetat ist vorgesehen.

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	680.000 €	**Folgekosten**	1.500 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	680.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Die Maßnahme muss aus dem KAG-Topf finanziert werden. (Dringender Handlungsbedarf) - Teilfinanzierung aus Radwegetopf vorgesehen - Zudem kann mit Zuschüssen für die LSA wg. ÖPNV-Beschleunigung.

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:

Bessere Querung für sehbehinderte Menschen durch Einrichtung eines Blindenleitsystems im Kreuzungsbereich. Mehr Platz für Rad- und Fußverkehr.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Maximilianstraße gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2426.2.1 vom 04.05.2022 mit letzter Änderung vom 25.11.2022.

Beschlussvorlage
Vpl/015/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Maximilianstraße im Bereich Adam-Klein-Straße - Verbesserungen für den Radverkehr

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2425.2.1

Bisherige Beratung(en)	Datum	TOP	
Verkehrsausschuss	25.05.2023	5	Vertagt
			Ja 13 Nein 3
Verkehrsausschuss	20.07.2023	3	

Sachverhalt (kurz):

Die Fahrbahndecke der Maximilianstraße muss saniert werden. Begleitend zu dieser Maßnahme soll die Verkehrsinfrastruktur den aktuellen Erfordernissen angepasst werden. Die Rechtsabbiegespur in die Adam-Klein-Straße wird in Hinblick auf die Sackgassensituation in der Adam-Klein-Straße in stadteinwärtiger Richtung nicht mehr benötigt, da die Kfz-Menge deutlich zurückgegangen ist.

Der Radverkehr kann durch diesen Umstand von einer breiteren Infrastruktur und einer geradlinigeren Führung profitieren. Auch das indirekte Linksabbiegen in beide Richtungen der Adam-Klein-Straße wird durch neue Radaufstelltaschen mit eigener Signalisierung deutlich erleichtert.

Auch für den Fußverkehr verbessert sich die Situation, die Lichtsignalanlage kann mit einem Blindenleitsystem ausgestattet werden, eine Querungsstrecke verkürzt sich und der von der Jansenbrücke kommende Gehweg wird verbreitert.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen 680.000 Euro. Davon sind 300.000 Euro Straßenbaukosten, 380.000 Euro entfallen auf die Sanierung und Anpassung der Lichtsignalanlage. Aufgrund der bisher nicht installierten ÖPNV-Beschleunigung an der LSA, kann mit einer Zuwendung gem. Bay. GVFG zur LSA-Sanierung gerechnet werden. Eine Teilfinanzierung der Maßnahme aus dem Radwegetopf ist vorgesehen.

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	680.000 €	**Folgekosten**	1.500 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	680.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Die Maßnahme muss aus dem KAG-Topf finanziert werden. (Dringender Handlungsbedarf) - Teilfinanzierung aus Radwegetopf vorgesehen - Zudem kann mit Zuschüssen für die LSA wg. ÖPNV-Beschleunigung.

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:

Bessere Querung für sehbehinderte Menschen durch Einrichtung eines Blindenleitsystems im Kreuzungsbereich. Mehr Platz für Rad- und Fußverkehr.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

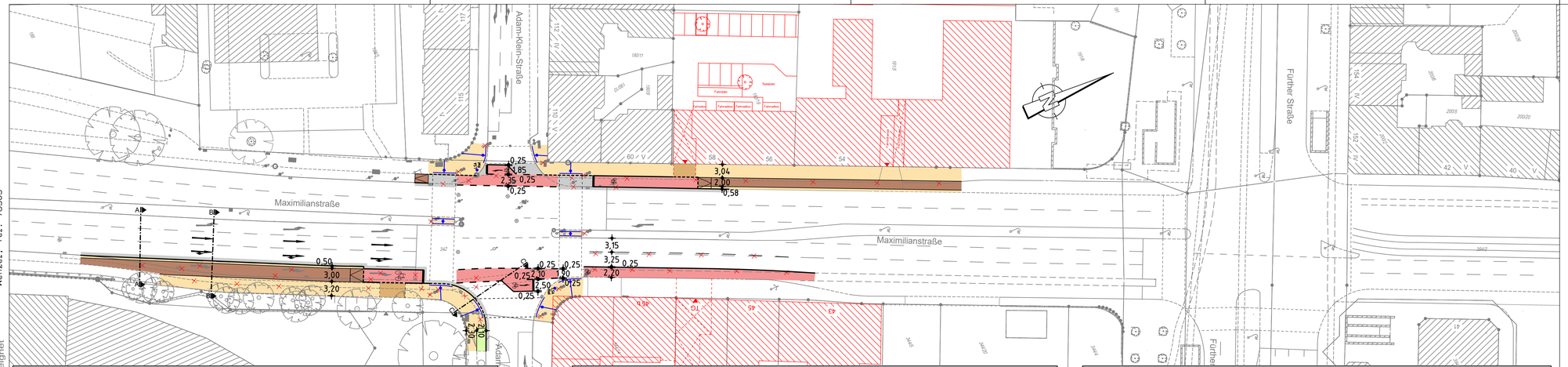
☐

Beschlussvorschlag:

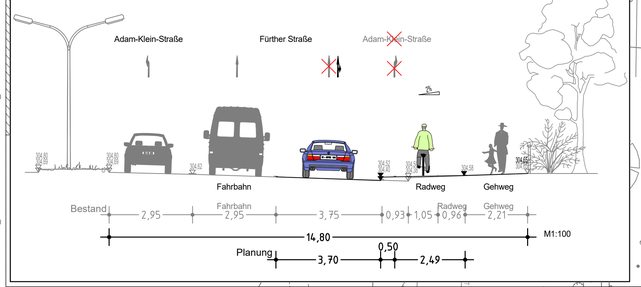
Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Maximilianstraße gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2426.2.1 vom 04.05.2022 mit letzter Änderung vom 25.11.2022.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Kenzel, Tel. 79303

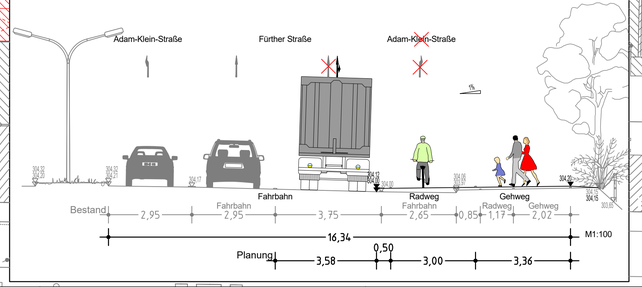
Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Karterung: *GeoAbteilung* Herr Schütz Tel.: 8456
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



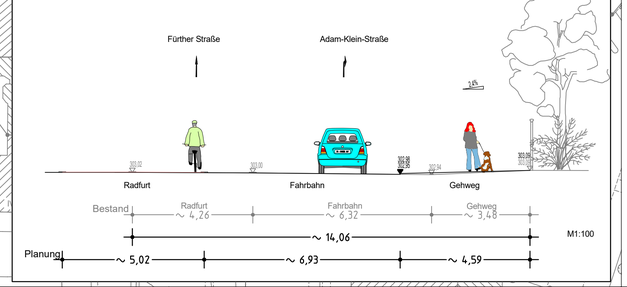
Maximilianstraße
Querschnitt A-A



Maximilianstraße
Querschnitt B-B



Maximilianstraße
Querschnitt C-C



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschütze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SÖR
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 04.05.2022
BEARBEITUNG	Stock(23771)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN — Lageplan

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2426.2.1
05.09.22	Wenzel	B-Pläne		
25.11.22	Wenzel	Instruktionserg.		

Maximilianstraße
Ecke Adam -Klein-Straße

Maximilianstraße_005 V500_1.PLT vom 25.11.22

CARD/1

Berichtsvorlage
Vpl/039/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

Laufamholzstraße / Kreuzung Waldstraße, Markierung eines Radstreifens auf der Nordseite, Signaltechnische Strategie

Anlagen:
Signallageplan Stand Oktober 2022 mit Abbiegehilfssignal H1

Bericht:

Im Verkehrsausschuss am 22.06.2023 wurde der Straßenplan Laufamholzstraße mit Verbesserungen für den stadteinwärtigen Radverkehr vom Verkehrsausschuss beschlossen. Der Beschlusstext wurde wie folgt ergänzt:

"Die Verwaltung zeigt bis zum nächsten Verkehrsausschuss auf, wie der Linksabbiegestrom in die Waldstraße optimiert wird."

Die Verwaltung nimmt dazu wie folgt Stellung:

1. Es geht schwerpunktmäßig um den Signalplan Nr. 3 (S3), der Montag bis Freitag nachmittags geschaltet wird. Er hat eine Umlaufzeit von 100 Sekunden.

2. In diesem Signalplan besteht heute ein kurzer Versatz zwischen dem stadteinwärtigen und stadtauswärtigen Grünende der Hauptrichtung, so dass im Knoten wartenden Linksabbieger und 1-2 Fahrzeuge in der Linksabbiegespur nach Abbruch des Gegenverkehrs sicher abfließen können.

3. Die Zählungen wurden vor Ort nochmals überprüft. Die Ankunft von Linksabbiegern ist im Durchschnitt leicht abwickelbar, schwankt aber zahlenmäßig stark. Auch die zeitliche Verteilung der Ankunft der Fahrzeuge am Knoten ist schwer einschätzbar. Die Idee, für bei rot wartende Linksabbieger einen "Vorlauf" gegenüber dem stadteinwärtigen Kfz-Strom zu schalten wurde wegen dieser Streuungen und wegen der sehr restriktiven Handhabe in der Richtlinie bzw. nach Analyse der örtlichen Situation mit drei zu querenden Verkehrsströmen (Kfz., Rad, Fuß) verworfen.

4. Nach Realisierung des Umbaus und Austausch des Steuergeräts wird die Steuerungsstrategie zugunsten der Linksabbieger zur Waldstraße geändert. Es wird im S3 (und evtl. ganztags) ein fester Nachlauf geschaltet. Dazu wird das vorhandene Gelbblinken durch einen für einige Sekunden zu zeigenden Grünpfeil nach links ergänzt.

5. Zusätzlich werden im Knoten wartende Fahrzeuge mit einer Schleife detektiert, so dass der Nachlauf gegebenenfalls verlängert werden kann.

6. Abhängig vom Realisierungszeitpunkt wird angestrebt, die Bus-Verkehrsabhängigkeit gleichzeitig in Betrieb zu nehmen. Ausschließlich für den nachmittags alle 20 Minuten ankommenden Bus der Linie 40 werden dann die durch den stadtauswärtigen Nachlauf auftretenden Fahrzeitverluste wieder kompensiert.

7. Durch die geplante neue Steuerungsstrategie werden Rückstaus auf die linke Geradeausspur die seltene Ausnahme sein.

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:

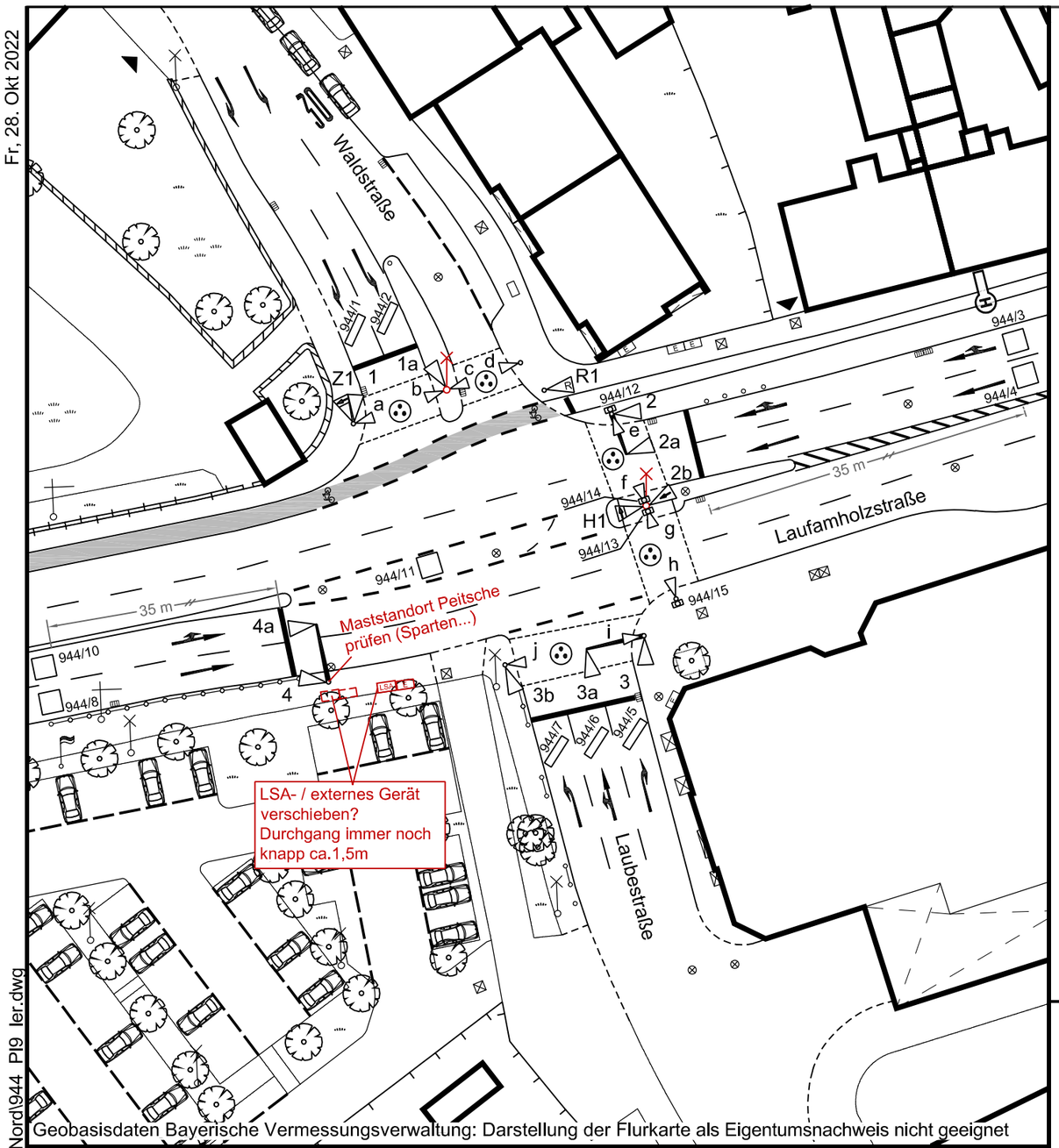
☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐

Fr, 28. Okt 2022



Geobasisdaten Bayerische Vermessungsverwaltung: Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Plangrundlage: Geo: LSA_944_UTM vom 30.06.2022
Vpl/P: Laufamholzstraße_2_2350_2_1_24_10_22
Vpl/VT: LSA 944 B_05-2017 UTM-Luftbild: 54008050/54758050.tif (2022)

0 10m
M = 1 : 500

Ausstattung der Signalgeber

LSA-Nr.: 944 Plan Nr.: 9 Kostenschätzung

1,1a	2+2a	2b	3+3a 3b	4+4a	R1	a-j	H1 (H-Signal Ø 300)	Z1 (Z-Signal Ø 200)
					Ø 110			

Hinweis, Fragen:
= Beleuchtungsmast versetzen
LSA E = Geräte versetzen? noch prüfen

Signalverriegelungs- und Zwischenzeitmatrix

Ö 8

räumende Verkehrsströme \ einfahrende Verkehrsströme

	Signalgruppen	1	2	3	4	R1	ab	cd	ef	gh	ij	H1o	H1u	Z1	14	15	16	17	18	19	20
1	1		x	x	x	x	x														
2	2	x		x					x				x	x							
3	3	x	x		x	x		x		x	x			x							
4	4	x		x						x											
5	R1	x		x																	
6	ab	x												x							
7	cd			x									x								
8	ef		x																		
9	gh			x	x																
10	ij			x																	
11	H1o																				
12	H1u		x					x													
13	Z1		x	x			x														
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					

Kostenschätzung

Bemerkungen:

t_z vom:
Bake-Funk, VS-PLUS

= Blindenausstattung, Halbkugel bei Vib. e, h

Det. 1 - 8, 10-11: IV
Det. 12 - 15: Fußg.
SG 1 - 4: Gelb = 3s; Rotgelb = 1s
SG R1: Gelb = 2s; Rotgelb = 1s
SG Z1: Gelb = 3s

Sig. 3+3a; 4+4a: Peitsche = 5,50m
Reservekabel zu Mast: 1a, 2b, d vorsehen

RLS: alle Sperrsignale
AusBlinken SG: 1, 3
Nachblinken SG:
Änderungen:

a.		
b.		
c.		
d.		
e.		

Verkehrsplanungsamt Nürnberg
Verkehrstechnik

NÜRNBERG

LSA Laufamholzstraße
944 Waldstraße

Gerätetyp	sX	Abteilungsltg.	gez. Schröder
FEUDU	Ost	Bearbeitung:	gez. Müller
VSR	IG21	Zeichnung:	Lerch / gez. Fischer
In Betrieb:		Außer Betrieb:	

Plan Nr. 9 Kostenschätzung

Nürnberg, 26.10.2022
gez. Jülich
Amtsleitung

V:\Vpl3\Techniker\AutoCad\LSA-Lagepläne-Nord\944_Pl9_ler.dwg

Beschlussvorlage
Vpl/034/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer im Bienweg
hier: Evaluation der Unterbrechung des Bienweges für den Kfz-Verkehr nach Beschluss vom 12.05.2022

Anlagen:
Übersichtsplan
Beschluss vom 12.05.2022

Sachverhalt (kurz):

Die SPD-Stadtratsfraktion hat mit Antrag vom 16.04.2019 Maßnahmen gefordert, mit denen die Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende im Bienweg zwischen Lemgoer Straße und Bielefelder Straße verbessert werden soll. Schon zuvor hatten sich Bewohnerinnen und Bewohner an die Verwaltung gewandt und auf die schwierige Situation für den Fußgänger- und Radverkehr hingewiesen.

Da es im Bienweg zwischen der Lemgoer Straße und der Bielefelder Straße keine Gehwege gibt, durch die Kurve die Sicht auf den Straßenverlauf einschränkt ist, hier viele Zufußgehende und Radfahrende unterwegs sind und in diesem Abschnitt der Großteil der erfassten Kfz reine Durchfahrer ohne Quelle und Ziel im Gebiet waren, ist der Verkehrsausschuss dem Vorschlag der Verwaltung gefolgt, die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr im Bienweg zwischen der Lemgoer Straße und der Stichstraße Bienweg 64 - 82 zu unterbrechen. Die Durchfahrt für den Radverkehr und die Rettungskräfte ist weiterhin gewährleistet. Gemäß Beschluss wurde die Verwaltung beauftragt, die Situation nach Ausführung zu überprüfen und nach einem Jahr dem Verkehrsausschuss zu berichten.

Die Verwaltung hat im Mai 2023 erneut Verkehrszählungen im Delsenbachweg und im westlichen Teil des Bienweges durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass die Abhängung des Bienweges durch seine bereits vor dem Eingriff geringe verkehrliche Bedeutung nicht zu einer Zunahme des Verkehrs im Delsenbachweg geführt hat. Lediglich der geringe Ziel- und Quellverkehr, der vormals den unterbrochenen Abschnitt des Bienweges genutzt hat, muss nun über den Delsenbachweg zu- und abfahren. Die vorher für Radfahrende und Zufußgehende und hier insbesondere für Kinder sehr unübersichtliche Situation wurde durch die Maßnahme beseitigt und für den Fuß- und Radverkehr eine sichere und komfortable Wegeverbindung geschaffen. Aus Sicht der Verwaltung hat sich deshalb die Unterbrechung des Bienweges bewährt. Es wird vorgeschlagen, nun die Umwidmung der Straße zu einem beschränkt öffentlichen Weg zu veranlassen.

Die Verwaltung hat auch die Verkehrsmenge im Delsenbachweg überprüft, da evaluiert werden sollte wie sich die Sperrung auf den Delsenbachweg auswirkt. Die wenigen Fahrten des Anliegerverkehrs des Gebietes, der durch die Sperrstelle im Bienweg nun anders fahren muss, kann der Delsenbachweg problemlos aufnehmen. Allerdings hat auch diese Durchgangsverkehrszählung wieder einen nicht zu vernachlässigenden Anteil an reinem Durchgangsverkehr im Delsenbachweg ergeben, der bereits bei der Zählung im Oktober 2020 festgestellt wurde. Je nach Fahrtrichtung und Uhrzeit haben zwischen 40% und 70% der

Fahrten weder Quelle noch Ziel im Gebiet. Insgesamt wurden rd. 1.900 Kfz/24h im Delsenbachweg südlich der Bielefelder Straße ermittelt.

Allerdings gilt im Delsenbachweg Tempo 30, es gibt auf beiden Seiten Gehwege und der ZV-KVÜ führt regelmäßig Geschwindigkeitsmessungen durch, die eine eher unterdurchschnittliche Beanstandungsquote zeigen. Die Gesamtverkehrsmenge von rd. 1.900 Kfz/24h ist mit dem bestehenden Ausbauzustand der Straße gut abwickelbar. Der Delsenbachweg hat auch eine Erschließungsfunktion für den integrativen und inklusiven Kindergarten im Delsenbachweg.

Da Eingriffe in das Verkehrssystem immer auch Auswirkungen auf die Erreichbarkeit aller Anliegerinnen und Anlieger des Gebietes haben, empfiehlt die Verwaltung die Situation zunächst weiter zu beobachten und die Normalisierung nach Corona sowie das Ende der Baustelle am Nordwestring zwischen Bielefelder Straße und Schnieglinger Straße abzuwarten und dann ggf. Maßnahmen zur Reduzierung des Druchgangsverkehrs auch im Delsenbachweg zu prüfen.

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:

Aufgrund der Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr kommt die Maßnahme diesen schwächeren Verkehrsteilnehmenden zugute.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

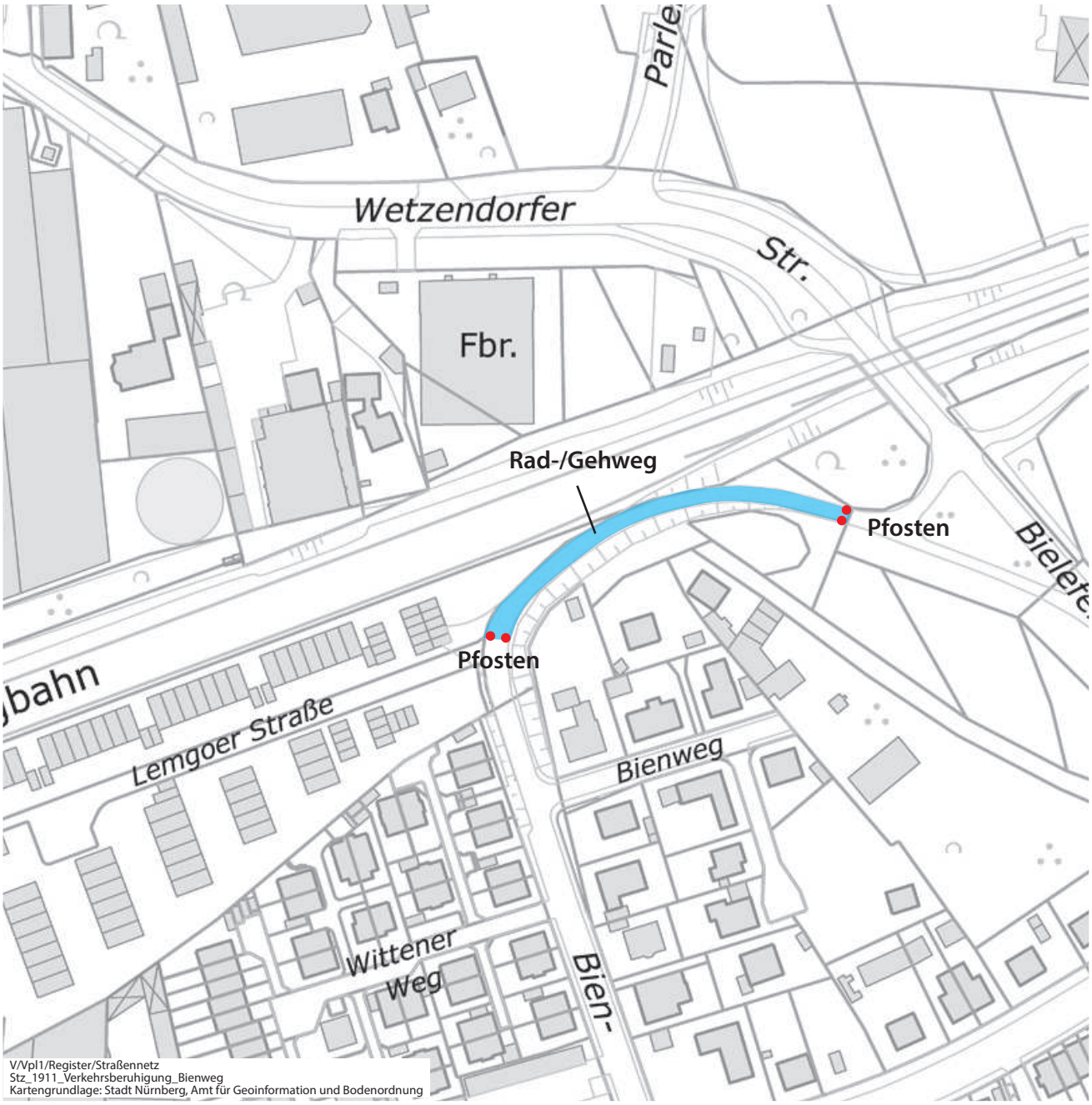
Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss beschließt, den Bienweg im Abschnitt zwischen Lemgoer Straße und der Stichstraße Bienweg 64 - 82 gem. beiliegendem Lageplan für den Kfz-Verkehr dauerhaft zu unterbrechen. Die Durchfahrt für den Radvekehr und für Rettungsdienste wird weiterhin gewährleistet.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Umwidmung der Straße zu einem beschränkt öffentlichen Weg zu veranlassen.

Verkehrsberuhigung Bienweg

Ö 9



V/Vpl1/Register/Straßennetz
Stz_1911_Verkehrsberuhigung_Bienweg
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Stadt Nürnberg Beschlussbuchauszug

Sitzung des Verkehrsausschusses am 12.05.2022

Die Behandlung des Tagesordnungspunktes war öffentlich.
Alle Mitglieder waren ordnungsgemäß geladen, Beschlussfähigkeit war gegeben.

---

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

Beschluss:

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.

Beschlussergänzung:

Die Verwaltung wird beauftragt, nach einem halben Jahr nach Ausführung die Situation zu evaluieren und spätestens nach einem Jahr über den aktuellen Stand der Umsetzung im Verkehrsausschuss zu berichten.

Einstimmig beschlossen

Die Richtigkeit der Beschlussabschrift aus der Niederschrift wird hiermit bestätigt.

Stadt Nürnberg, 12.05.2022

Andreas Krieglstein
Stadtrat

Daniel P[illegible]ch
Referent

Gabriele Braunersreuther
Schriftführung

Beschlussvorlage
Vpl/030/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Verbesserungen für Straßenbahn, Rad- und Fußverkehr in der Allersberger Straße zwischen der Annastraße / Forsthofstraße und der Haltestelle Wodanstraße

Anlagen:
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2370.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Signalanlage Allersberger Straße / Annastraße / Forsthofstraße ist dringend sanierungsbedürftig. Die Querungssituation für zu Fuß Gehende und Radfahrende ist umständlich und entspricht nicht den aktuellen Sicherheitsstandards. Es entstehen für viele Nutzende Umwege, die Mittelinsel neben den Straßenbahngleisen ist sehr schmal. Der vorhandene stadteinwärtige Radweg endet auf absehbare Zeit in stadteinwärtiger Richtung stumpf an der Forsthofstraße. Radfahrende müssen sich im Kreuzungsbereich bei schlechten Sichtverhältnissen auf die Fahrbahn einordnen. Eine sichere Querung der Allersberger Straße in Bezug zur Radvorrangroute Annastraße ist nicht möglich.

Mit dem vorgelegten Straßenplan würde die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende durch breitere Querungsinseln und signalisierte Nebenrichtungen verbessert. Radfahrende könnte über eine getrennte Radfurt auf die Radvorrangroute Annastraße gelangen. Durch die signalisierte Radfurt über die Forsthofstraße und der baulichen Anpassung des Bordsteinverlaufs sowie der besseren Sicht durch den Wegfall der angrenzenden Kfz-Stellplätze ist das sichere Einfädeln des Radverkehrs in die Allersberger Straße gewährleistet und das Konfliktpotential wird minimiert.

Es werden 22 Fahrradabstellplätze mit Bügeln vorgeschlagen.

Die Allersberger Straße ist eine der Nürnberger Hauptachsen für den Straßenbahnverkehr. Neben der Sanierung der LSA soll deshalb in Hinblick auf die Neubaustrecke Brunecker Straße der Gleisbereich weitestgehend abmarkiert werden. Um Störungsquellen für den Straßenbahnbetrieb zu minimieren würden die wenigen Linksabbieger zur Siegfriedstraße zukünftig signalisiert über die Forsthofstraße geführt. Im Zuge einer voraussichtlich im Jahr 2025 geplanten Gleissanierung wird die Markierung durch ein Rasengleis ersetzt.

Mit der Gesamtmaßnahme würden dauerhaft 727 qm Stadtboden entsiegelt.

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	1.380.000 €	**Folgekosten**	5.900 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	1.380.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☒ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Finanzierung: Lichtsignalanlage Allersberger Straße/Annastraße aus dem LSA-Ansatz / Migrationskonzept bzw. MIP-Nr. P5414200000U „Bau von öffentlichen Radwegen“.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Durch die Verbreiterung der Fußgängerschutzinseln, die ergänzte Signalisierung und das neue Blindenleitsystem verbessert sich die Situation für mobilitätseingeschränkte Personen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

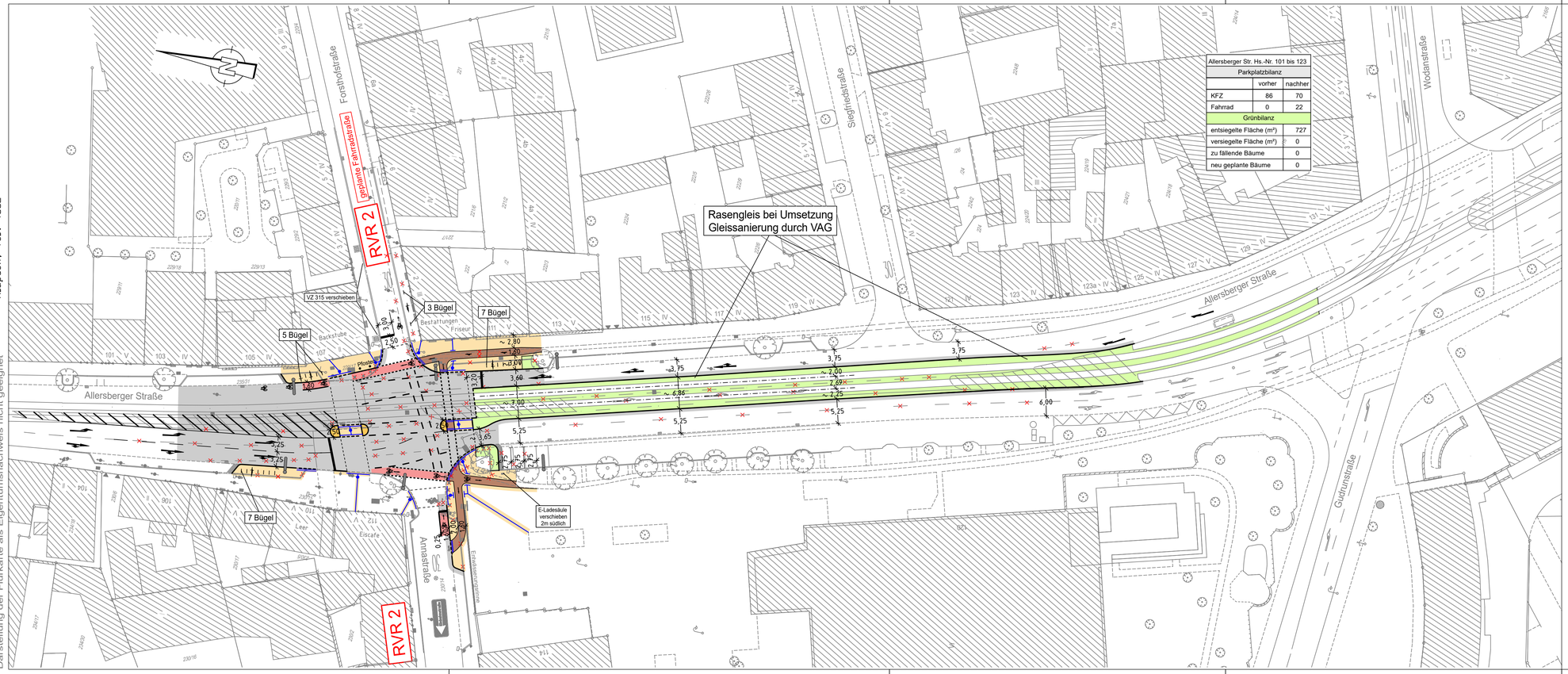
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Umbau der Allersberger Straße zwischen Forsthofstraße / Annastraße und Haltestelle Wodanstraße gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2370.2.1 vom 20.03.2021 mit letzter Änderung vom 28.04.2023.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/t:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Klapuch, Tel. 4932

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1
Tel.: 231-4424
Herr Volt

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet


Allersberger Straße
Forsthofstraße
Siegfriedstraße
Wodanstraße
Gudrunstraße
Annastraße
geplante Fahrradstraße
RVR 2
RVR 2
VZ 315 verschieben
3 Bügel
7 Bügel
5 Bügel
7 Bügel
Rasengleis bei Umsetzung
Gleissanierung durch VAG
E-Ladesäule
verschieben
2m südlich
Bestattungen
Friseur
Backstube
Pforte
Leer
Escafe
Einfahrtsmarkierung
~ 2,80
1,20
~ 3,00
3,60
~ 7,00
3,75
~ 6,80
3,75
~ 2,00
~ 2,25
~ 7,25
3,75
5,25
5,25
6,00
3,65
2,50
1,20
2,50
2,50
2,50

Beschlussvorlage
Vpl/036/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Evaluation der Verkehrsberuhigung Wilderstraße

Anlagen:
Entscheidungsvorlage

Sachverhalt (kurz):

Im Oktober 2022 wurde gemäß Beschluss des AfV vom 12.05.2022 in der Wilderstraße das Parken neu geordnet, um Fußgängerinnen und Fußgängern mehr Platz zuzugestehen. Vormals war das halbseitige Parken auf Gehwegen in der Wilderstraße zulässig. Durch die halb auf dem Gehweg, halb auf der Straße parkenden Fahrzeuge hatten Zufußgehende in der Wilderstraße nicht ausreichend Platz.

Die Parkplätze wurden vollständig auf die Fahrbahn verlegt und das Parken auf dem Gehweg verboten. Damit möglichst viele Stellplätze erhalten bleiben konnten, wurde eine Einbahnregelung in Richtung Osten eingeführt. Der Radverkehr ist in Gegenrichtung zugelassen.

Die Maßnahmen wurden zur Probe beschlossen und werden in dieser Vorlage evaluiert. Die Verwaltung empfiehlt, die Regelung dauerhaft beizuhalten.

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:

Ausreichend breite Gehwege sind für die Sicherheit der Zufußgehenden besonders wichtig.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, die zum Zwecke der Verkehrsberuhigung und der Freihaltung der Gehwege umgesetzten Änderungen der Parkanordnung und der Verkehrsführung in der Wilderstraße dauerhaft beizubehalten.

Evaluation der Verkehrsberuhigung Wilderstraße

Entscheidungsvorlage

Anlass
Aufgrund von Bürgerbeschwerden über zugeparkte Gehwege in der Wilderstraße und eines Antrags von Stadträten der ödp, der Linken Liste und von Die Guten wurde die Verkehrssituation in der Wilderstraße genauer überprüft. In der Straße selbst gibt es eine Kindertagesstätte sowie den zweiten Zugang zum Seniorenheim in der Grolandstraße. Wegen der halb auf dem Gehsteig parkenden Kfz blieb nicht ausreichend Platz für Zufußgehende, insbesondere mit Kinderwagen oder Gehhilfen, übrig. Daher mussten viele Familien und Ältere auf der Straße laufen. Es wurde eine Planung zur Verbesserung der Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger erarbeitet und nach Beschluss im AfV (12.05.2022) im Herbst 2022 umgesetzt. Die Maßnahme sollte nach einer sechsmonatigen Probephase evaluiert werden.

Parkanordnung
Durch die halbseitig auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge blieb je nach Größe der 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 es auf die Fahrbahn verlegt. Dadurch entfielen 40 Parkplätze, 27 Parkplätze konnten erhalten bleiben, von denen ein Teil für Bewohnerinnen und Bewohner mit Bewohnerparkausweis reserviert ist.

Einbahnregelung
Damit möglichst viele Kfz-Stellplätze beibehalten bleiben konnten, wurde eine Einbahnregelung in Richtung Osten eingeführt, in der der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen ist. Auch wenn dies Richtung Norden/Nordring das unsignalisierte Linksabbiegen in die Rollnerstraße erfordert, wird so Abkürzungsverkehr, der die Lichtsignalanlage an der Grolandstraße umgehen möchte, verhindert. Beschwerden über Mehrverkehr in den angrenzenden Straßenzügen sind nicht eingegangen. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass die Verkehrsmenge vor der Änderung der Verkehrsführung mit rd. 1.250 Kfz/24h bereits relativ gering und vorwiegend der Ziel- und Quellverkehr der Wilderstraße und des angerenzenden Wohngebietes war.

Evaluation
Den Anliegerinnen und Anliegern wurde bei einer Informationsveranstaltung im April 2022 vor Ort die Planung vorgestellt, bevor sie dem AfV zum Beschluss vorgelegt wurde.Über die anstehende Umsetzung der Maßnahme wurden die Anwohnenden im Herbst 2022 per Postwurfsendung informiert. Trotz einiger Rückfragen zu Beginn und Befürchtungen über die Verschlechterung der Parksituation sind der Verwaltung inzwischen keine Beschwerden mehr bekannt. Auch die Einbahnregelung hat sich etabliert. Weitere Zählungen zum Verkehrsaufkommen sowie dazu, wie viele Fahrzeuge die Einbahnregelung missachten, sind für Juli 2023 vorgesehen. Über das Ergebnis wird in der Sitzung mündlich berichtet.

Fazit
Von Anfang an sprachen sich einige Anwohnerinnen und Anwohner klar für die vorgeschlagene Lösung aus. Auch wenn anfangs vereinzelt Beschwerden über die entfallenen Parkplätze bei der Verwaltung vorgebracht wurden, sind in den letzten Monaten keinerlei Beschwerden mehr eingegangen. Die Regelung hat sich etabliert und bietet für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden einen großen Mehrwert. Daher wird empfohlen, die Maßnahme ohne Anpassungen dauerhaft beizubehalten.

Beschlussvorlage
Vpl/033/2023

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss-Auflage

Betreff:

Tillystraße - Schrankenanlage VAG - Planänderung

Anlagen:
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2387.2.1

Sachverhalt (kurz):

Der Straßenplan für die Schrankenanlage Tillystraße wurde am 12.05.2022 vom Verkehrsausschuss beschlossen.

Im Rahmen der Detailplanung wurde seitens der VAG ein Fahrversuch vor Ort durchgeführt. Für Gelenkbusse haben sich hierbei Probleme ergeben, die nicht absehbar waren. Um den Busbetrieb reibungslos zu gestalten, ist der Plan zu ändern. Statt der vorhandenen vier Senkrechtparker verbleiben zwei Längsparker, um die Fahrgasse und Anfahrbarkeit der Detektorschleifen besser zu gewährleisten. Es ist vorgesehen, die beiden Parker baulich herzustellen.

Die Planänderung wird hiermit zum Beschluss vorgelegt. Eventuelle Mehrkosten über die bisher bekannten 36.000 Euro hinaus müssten noch finanziert werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☒ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**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:
Finanzierung aus der Hochbaumaßnahme KIA Metropolhalle.
Eventuelle Mehrkosten noch zu klären.

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 und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

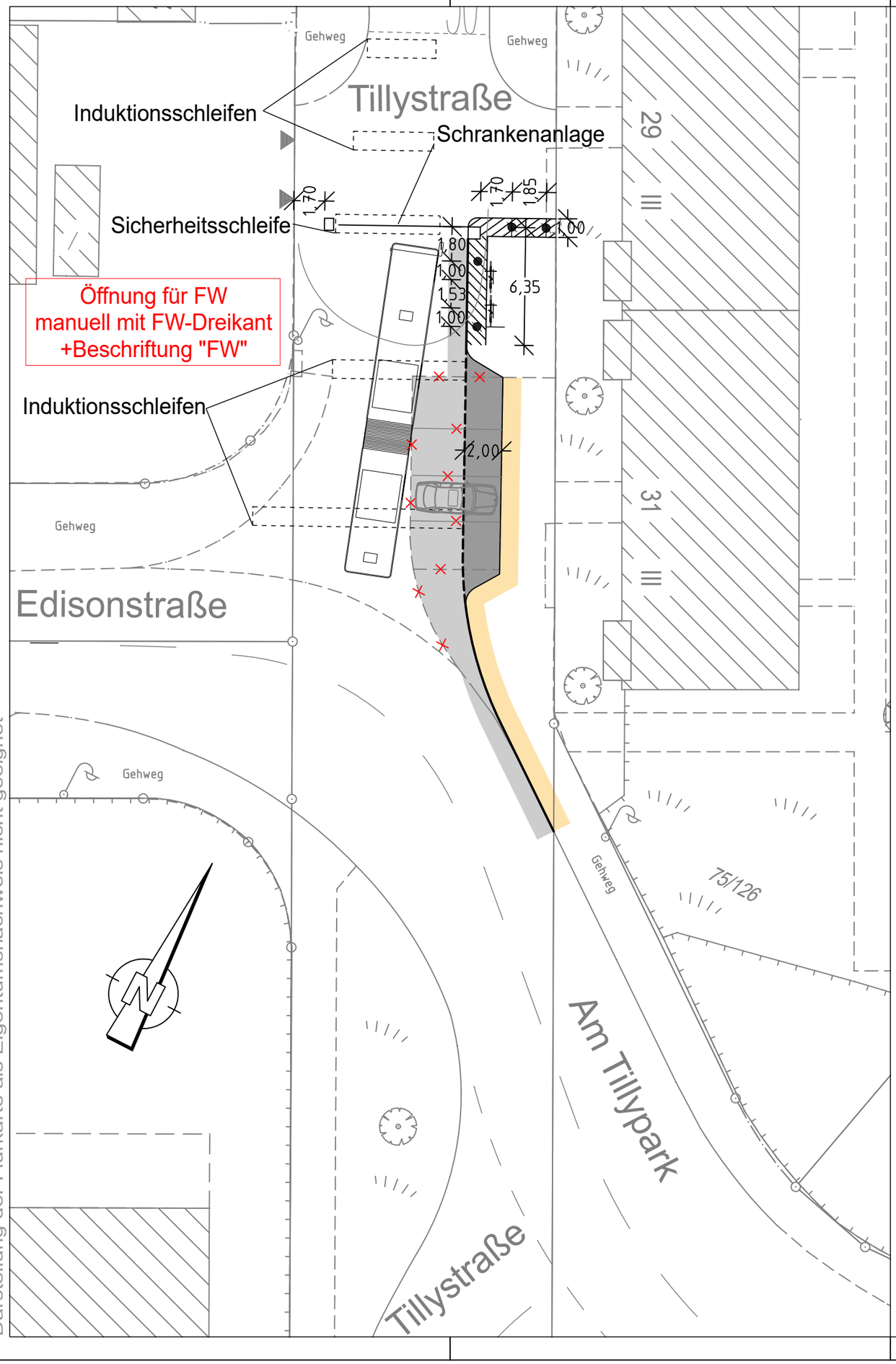
☒ **SÖR**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den geänderten Straßenplan Tillystraße vom 03.09.2021, Vpl-Nr. 2.2387.2.1 mit letzter Änderung vom 01.06.2023.



Zeichenerklärung

Planung

- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Parkstandsfläche
- Schrankenanlage
- Fahrradständer
- Pfosten

Bestand

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

A.f.V. 12.05.2022

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 03.09.21
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach/Wenzel	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 250	2.2387.2.1
01.06.23	Klapuch	Anfahrt Haltestelle		

Tillystraße

Schrankenanlage VAG

Verkehrskonzept Sporthalle Am Tillypark

Tillystraße V250_2.PLT vom 15.06.23

CARD/1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser, Tel. 78302

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Beschlussvorlage
Vpl/037/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Regensburger Straße/ Valznerweiher Straße, Schrankenanlage in der Busspur

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2460.2.1 vom 04.11.2022

Sachverhalt (kurz):

Im Zulauf auf den Knoten Regensburger Straße / Valznerweiherstraße stadteinwärts fahren die VAG-Busse der Linie 44 über eine Busspur eine diagonale Abkürzung am signalisierten Knotenpunkt vorbei.

Die Busspur darf bisher gemäß ihrer Beschilderung auch von Taxen befahren werden. Zum berechtigten Kreis der Verkehrsteilnehmerinnen und - teilnehmer gehören nach der Straßenverkehrsordnung aufgrund der Beschilderung derzeit auch Fahrzeuge des Schüler- und Behindertenverkehr, die nach dem Personenbeförderungsrecht mit dem Schulbus-Schild gekennzeichnet sind.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung für die Neubebauung im Bereich Hans-Kalb-Straße / Regensburger Straße wurden Bedenken bezüglich einer Mehrung heute schon auftretender illegaler Durchfahrten - vorwiegend von Personenkraftwagen - durch die Busspur geäußert. Der Bürgerverein Zabo äußerte den Wunsch nach einer Schrankenanlage.

Um die nach wie vor hohe Verkehrsbelastung im Ortskern von Zerzabelshof tendenziell zu reduzieren, hat die Verwaltung einen Plan für eine Schranke erstellt, die durch Kontaktschleifen in der Fahrbahn von Bussen und nicht von Personenkraftwagen angefordert werden kann.

Das Vorhaben ist mit der VAG abgestimmt.

Die geschätzten Gesamtkosten von 48.000 Euro setzen sich wie folgt zusammen:

- Schranke inclusive Tiefbau 30.000 Euro
- N-ERGIE Stromanschluss 5.000 Euro
- VAG Steuerungstechnik 13.000 Euro

Diese Kosten wurden bereits ins Budget der VAG eingestellt. Die Finanzierung, Realisierung und den Unterhalt der Maßnahme übernimmt die VAG.

Mit Einbau der Schranke dürfen aufgrund des Anforderungssystems nur noch die Linienbusse der VAG die Busspur benutzen. Die Beschilderung wird entsprechend angepasst.

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	48.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	48.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☒ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Die Maßnahme wird aus dem Budget der VAG / Geschäftsbereich Fahrweg finanziert.

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 und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

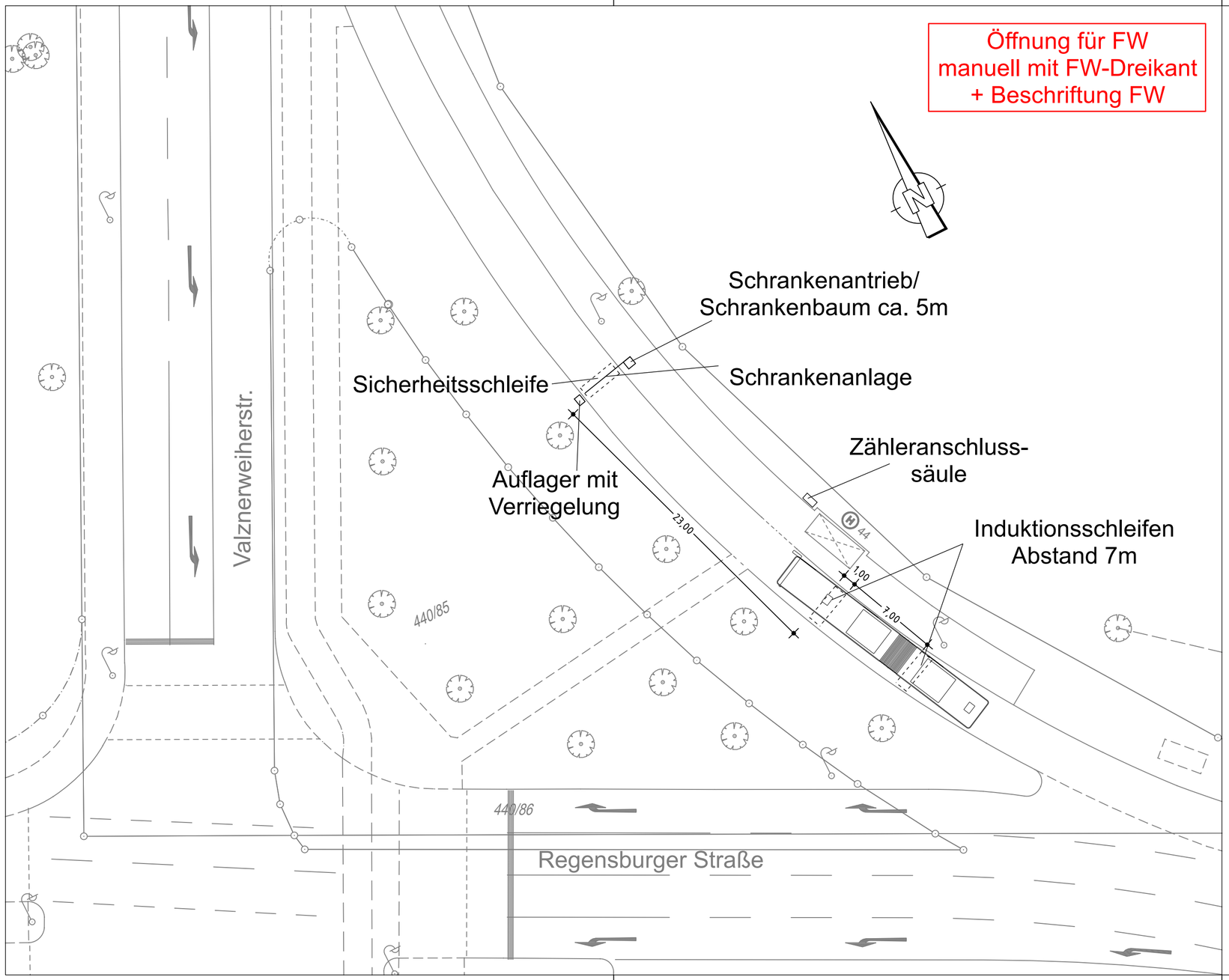
☒ **VAG**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Errichtung einer Schrankenanlage gemäß Straßenplan Regensburger Straße, Plan Nr. 2.2460.2.1 vom 04.11.2022.



Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser M., Tel. 78302

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SÖR
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 04.11.2022
BEARBEITUNG	Erfurth (4937)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 250	2.2460.2.1
			Regensburger Straße Valznerweiherstraße Schrankenanlage	

Regensburger Straße - Bus V250_1.PLT vom 12.06.23

CARD/1

Berichtsvorlage
Vpl/041/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:
Runder Tisch Radverkehr
hier: mündlicher Bericht

Bericht:

Am 27. Juni 2023 fand die 26. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr (RTR) statt. Auf der Tagesordnung standen Beiträge der Verbände VCD und ADFC.

Der VCD brachte das Thema Vision Zero vor dem Hintergrund der Radverkehrsunfälle ein.

Der ADFC befasste sich im Rahmen von Abstandsmessungen mit der Problematik des geringen Abstands von Autofahrenden zum Radverkehr sowie dem Befahren von Schutzstreifen und präsentierte seine Ergebnisse dazu.

Eingeladen war auch die Fahrradgruppe der Polizei, die sich vorstellte und aus ihrer Arbeit berichtete.

Am Ende hat sich der Moderator Burkhard Horn, der den RTR seit Ende 2017 begleitete, verabschiedet.

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 und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐