Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
20.07.2023

Inhaltsverzeichnis

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 4
TOP Ö 2 Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg - Bauernfeindstraße - Bertolt-Brecht-Schule / Messe Ost - Klinikum Süd
Sitzungsvorlage Vpl/031/2023 7
Entscheidungsvorlage Vpl/031/2023 11
Varianten (Anlage 1) Vpl/031/2023 17
Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 1) Vpl/031/2023 18
Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 2) Vpl/031/2023 19
Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 3) Vpl/031/2023 20
Trassenplan Vorzugsvariante (Anlage 2 - Teil 4) Vpl/031/2023 21
TOP Ö 3 Evaluation der probeweise eingeführten Fußgängerzonen in der Altstadt
Sitzungsvorlage Vpl/032/2023 22
Entscheidungsvorlage Vpl/032/2023 25
TOP Ö 4 Landgrabenstraße zwischen Christuskirche und Aufseßplatz – Stabilisierung des Betriebs der neuen Straßenbahnlinien 10 und 11
Sitzungsvorlage Vpl/035/2023 28
Straßenplan Nr. 2.2365.2.2 Vpl/035/2023 32
Übersichtsplan der Maßnahme VORAB Vpl/035/2023 33
Übersichtsplan der Maßnahme ENDGÜLTIG Vpl/035/2023 34
* TOP Ö 5 Finkenbrunn - Radvorrangroute 15 - Synergien bei der Deckensanierung nutzen
Sitzungsvorlage Vpl/016/2023 35
Entscheidungsvorlage Vpl/016/2023 39
Finkenbrunn 2.2435.2.1 vom 29.06.23 Vpl/016/2023 42
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.06.2023 Vpl/016/2023 43
TOP Ö 7 Maximilianstraße im Bereich Adam-Klein-Straße - Verbesserungen für den Radverkehr
Sitzungsvorlage Vpl/015/2023 45
Sitzungsvorlage mit Beratungsfolge Vpl/015/2023 49
Straßenplan Nr. 2.2426.2.1 Vpl/015/2023 53
TOP Ö 8 Laufamholzstraße / Kreuzung Waldstraße, Markierung eines Radstreifens auf der Nordseite, Signaltechnische Strategie
Berichtvorlage Vpl/039/2023 54
Signallageplan Stand Oktober 2022 mit Abbiegehilfssignal H1 Vpl/039/2023 58
TOP Ö 9 Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer im Bienweg
Sitzungsvorlage Vpl/034/2023 59
Übersichtsplan Vpl/034/2023 63
Beschluss vom 12.05.2022 Vpl/034/2023 64
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 65
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2370.2.1 Vpl/030/2023 69

TOP Ö 11 Evaluation der Verkehrsberuhigung Wilderstraße
Sitzungsvorlage Vpl/036/2023 70
Entscheidungsvorlage Vpl/036/2023 74
* TOP Ö 12 Fürther Straße, Aufnahme von Planungsarbeiten für neue Radverkehrsanlagen zwischen Roonstraße und Maximilianstraße
Sitzungsvorlage Vpl/038/2023 75
Antrag_Planungsauftrag_SPD Vpl/038/2023 79
Entscheidungsvorlage Vpl/038/2023 81
Vorabzug Plan Fürther Straße Nr. 1 Vpl/038/2023 84
Vorabzug Plan Fürther Straße Nr. 2 Vpl/038/2023 85
Vorabzug Plan Fürther Straße Nr. 3 Vpl/038/2023 86
TOP Ö 13 Tillystraße - Schrankenanlage VAG - Planänderung
Sitzungsvorlage Vpl/033/2023 87
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2387.2.1 Vpl/033/2023 91
TOP Ö 14 Regensburger Straße/ Valznerweiher Straße, Schrankenanlage in der Busspur
Sitzungsvorlage Vpl/037/2023 92
Straßenplan Nr. 2.2460.2.1 vom 04.11.2022 Vpl/037/2023 96
* TOP Ö 15 Runder Tisch Radverkehr
Berichtvorlage Vpl/041/2023 97

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.

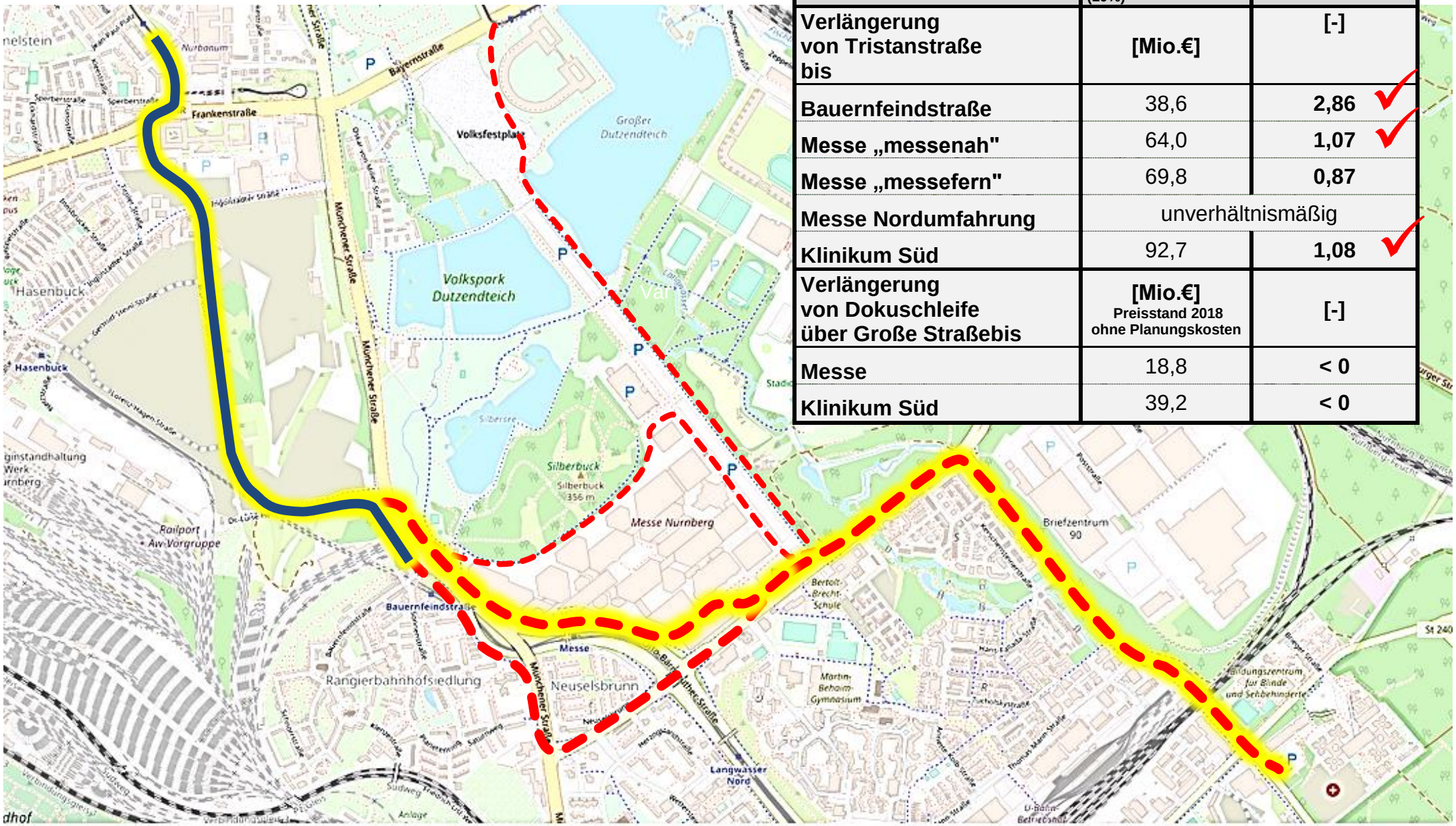
Um die Aufnahme des **Gesamtvorhabens** bis Klinikum Süd in das Bundesförderprogramm zu erreichen, wird zeitnah ein Rahmenantrag auf Basis der NKU und der vorliegenden Planungen gestellt. Die Verwaltung empfiehlt, die Maßnahme auf Basis der messenahen Planungsvariante bis zum Klinikum Süd auszuweiten.

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**

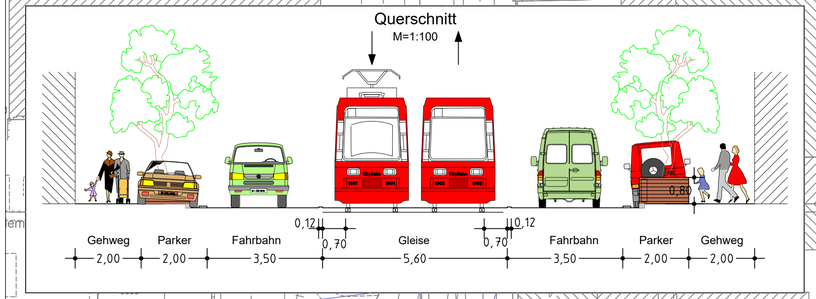
☐

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

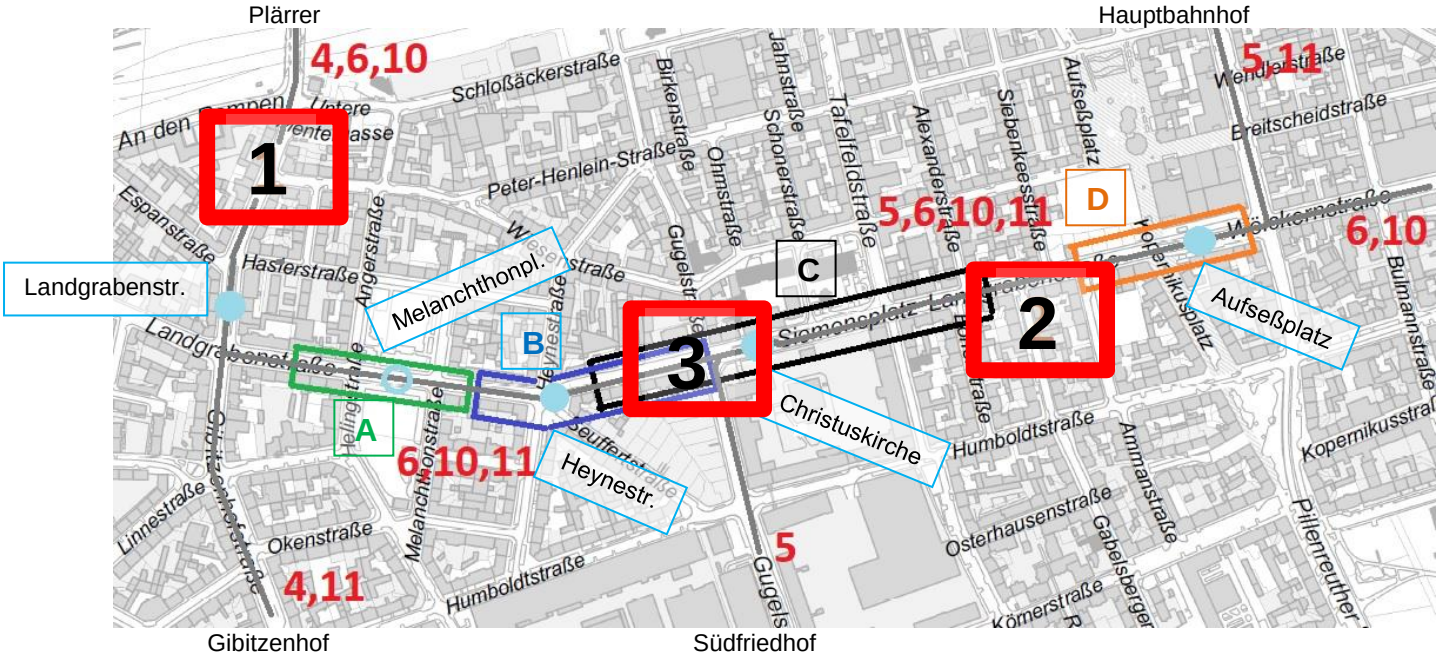
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2365.2.2

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. ✓.

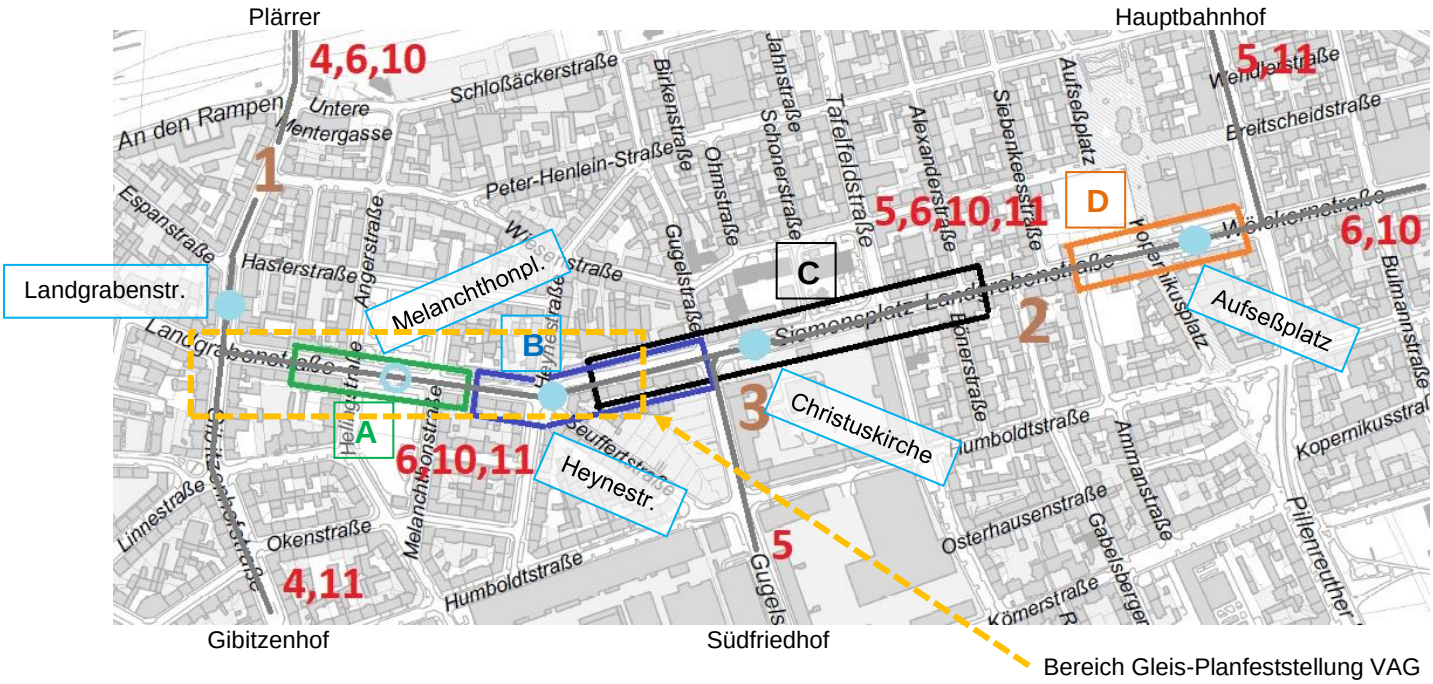
2 = Abmarkierung im westlichen Zulauf zur Haltestelle Aufseßplatz

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/016/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	25.05.2023	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Finkenbrunn - Radvorrangroute 15 - Synergien bei der Deckensanierung nutzen
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 19.06.2023
- Tischvorlage -

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Finkenbrunn 2.2435.2.1 vom 29.06.23
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.06.2023

Sachverhalt (kurz):

Im Rahmen einer nötigen Deckensanierung beabsichtigt die Verwaltung, eine Radroutenlücke in der Straße Finkenbrunn zu schließen.

Die Straße ist Bestandteil der Radvorrangroute Nr. 15.

Der Abschnitt reicht von den signalisierten Fußgängerquerungen am Ludwigskanal bis zur Kreuzung Finkenbrunn / Julius-Loßmann-Straße / Minervastraße. An dieser Kreuzung laufen zur Zeit die Planfeststellungsplanungen für die Straßenbahn-Neubaustrecke (Beschluß vom 22.09.2022). Deshalb soll die vorgelegte Planung zunächst ca. 50 m vor dem Knoten enden.

Die Maßnahme soll zeitnah noch im Jahr 2023 umgesetzt werden.

Mit der nach weiteren Abstimmungen modifizierten und hier zum Beschluss vorgelegten Planung können saldiert etwa 65 m² Stadt entsiegelt 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	560.000 €	**Folgekosten**	2.700 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	480.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	80.000 €	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

- ☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- ☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
- ☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Förderung des Umweltverbundes und Verbesserung der Verkehrssicherheit.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Finkenbrunn, Vpl-Nr. 2.2435.2.1 mit letzter Änderung vom 29.06.2023, und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung im Rahmen der Deckenbaumaßnahme Finkenbrunn zu klären und die Umsetzung zu ermöglichen.

Finkenbrunn - Radvorrangroute 15 – Synergien bei der Deckensanierung nutzen

Entscheidungsvorlage

1. Bestand

Im Bestand fehlen zwischen den vom Hafen kommenden Rad-/Gehwegen und der LSA Finkenbrunn / Julius-Loßmannstraße getrennte Radwege. Als Provisorium wurden die Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Die Straße ist zudem Fahrweg für die wichtige tangentiale Buslinie 67 von Fürth zur Frankenstraße, die zu den Hauptverkehrszeiten alle 10 Minuten je Richtung fährt.

2. Vorgelegte Planung

Die Planung sieht vor, beidseitig eine Busspur einzurichten. Im Bereich zwischen Regenbogenstraße und Minervastraße soll diese als kombinierte Bus-Radspur ausgeführt werden. Die Aufleitung des Radverkehrs auf die „Umweltspur“ erfolgt vom gemeinsamen Geh-/Radweg hinter der Signalanlage im Bereich der Roteinfärbung. In Nürnberg wird zum ersten Mal eine kombinierte Bus-Radspur in einem längeren Abschnitt eingesetzt. Dies ist mit dem 10 min-Takt der Buslinie vereinbar. Darüber hinaus bietet die unterbrochene Linie zur weiteren Fahrspur dem Bus die Möglichkeit, im langen Abschnitt zwischen Regenbogenstraße und Buchenschlag auch Radler zu überholen, wenn die Verkehrsmenge gering ist. Die Spurbreite der Umweltspur ist aufgrund des zur Verfügung stehenden Raums so zu bemessen, dass ein Überholen von Radfahrenden auf dieser nicht möglich ist. Eine getrennte Radwegeführung ist aufgrund von schützenswertem Baumbestand und der Bealnge der anwohnenden Fußgänger nicht realisierbar.

Die Maßnahme fördert sowohl den ÖPNV als auch den Radverkehr nachhaltig. Die VAG hat die Maßnahme im Rahmen des Instruktionsverfahrens befürwortet. Es treten im Bestand immer wieder Verlustzeiten auf, die sich zukünftig mit Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnlinie noch negativer hinsichtlich Anschluss-Sicherheit auswirken würden als heute. Wenn kein Stau auftritt, können Busse wie bisher stadteinwärts zügig fahren und ggf. Radfahrende überholen. Wenn kurzzeitige Verkehrsspitzen auftreten, zum Beispiel durch Mehrverkehr aufgrund von Störungen im städtischen oder stadtumgebenden Netz, und ein Rückstau entsteht, kommen Busse besser als heute voran, selbst wenn sie hinter einem Radfahrer langsam fahren müssten.

Für den MIV definiert sich die Leistungsfähigkeit am Knoten zur Minervastraße, die im Zuge der Planfeststellung zur Straßenbahn und insbesodnere im Zuge der anstehenden Umplanung des „Mauslochs“ mindestens stabil gehalten werden wird.

3. Baustellenzustände

In der Vorlage wird nicht im Detail auf die zahlreichen baustellenbedingten Einschränkungen eingegangen, die schon vorhanden bzw. in den nächsten Jahren zu erwarten sind: Kanalbau SUN in der Minervastraße, Ausweichverkehr Hafenbrücken in den verschiedenen Bauphasen, Ausweichverkehr während Sanierung Rangierbahnhofbrücke, Bauphase Straßenbahn-Lückenschluss Gibitzenhof – Finkenbrunn. All diese Baumaßnahmen werden den Verkehr im „Finkenbrunn“ über Jahre beeinflussen, der „Endzustand“ wird erst nach dieser Zeit eintreten.

Die Verwaltung hat die Konsequenzen im Planungsprozess gemeinsam mit den betroffenen Fachstellen durchdacht, wichtig ist immer die Knotenpunktleistung des schwächsten Knotens, nicht die Spurzahl.

Die Anordnungen von Baustellensitautionen obliegt allein SÖR.

Kanalbau SUN in der Minervastraße. Die Maßnahme läuft. Eine eventuell auftretende Verringerung der aus Richtung Finkenbrunn kommenden Verkehrsmenge (kann nicht viel sein, wir behalten ja die Fahrstreifen am Knoten Julius-Loßmann-Str. bei) würde die Baustelle eher entlasten als belasten. Umgekehrt gibt es keine spürbare Verlagerung von der Baustelle auf Finkenbrunn, weil die Maßnahme keine für die Leistung maßgebenden Örtlichkeiten berührt.

Ausweichverkehr Hafenbrücken in den verschiedenen Bauphasen. Es gibt eine Hilfsbrücke und die Straße Finkenbrunn bleibt offen. Durch die Einengung wird der Verkehr am Finkenbrunn eher geringer als stärker, Mehrbelastungen gibt es evtl. in anderen Relationen, die nichts mit der jetzt zum Beschluss vorgelegten Maßnahme zu tun haben.

Ausweichverkehr während Sanierung Rangierbahnhofbrücke. Durch die Maßnahme entsteht eine Drossel oder sogar eine Sperre. Damit wird auch die Kfz.-Menge in der Straße Finkenbrunn geringer. Kein Problem mit der Planung.

Bauphase Straßenbahn-Lückenschluss Gibitzenhof – Finkenbrunn. Durch die Maßnahme entsteht tendenziell eine Drossel. Damit wird auch die Kfz-Menge in der Straße Finkenbrunn geringer. Kein Problem mit der Busspur.

Fazit: Die vorgelegte Planung beeinflusst andere Maßnahmen nicht negativ und umgekehrt.

Die Umsetzung erfolgt in passender Reihung und Verantwortung von SÖR.

4. Endzustand nach Realisierung der Straßenbahnverbindung Minervastraße

Im Endzustand reicht die Bus-/ Radspur bis zum Knoten Julius-Loßmann-Straße. Die Kreuzung wurde im Verkehrsausschuss am 22.09.2022 einstimmig beschlossen (Straßenbahnneubaustrecke). Dort wird weiterhin ein zweistreifiger Aufstellbereich für den Kraftfahrzeugverkehr beibehalten. Dafür wird die Linksabbiegespur von Finkenbrunn zur Minervastraße mit für das Verkehrsaufkommen ausreichendem Stauraum verkürzt. Die stadtauswärtige Fahrbahn wird ebenfalls an den Straßenplan Minervastraße angepasst.

Hier dient die Busspur normalerweise nicht der Vorbeifahrt an einem Stau sondern der besseren Linienführung ohne Ein- und Ausfädeln in den fließenden Kraftfahrzeugverkehr. Die Lösung hat auf andere Verkehrsteilnehmende keine negativen Auswirkungen.

Des Weiteren ist es zu einem späteren Zeitpunkt möglich, die beiden Busbuchten der Haltestelle Am Ludwigskanal barrierefrei an den Rand der Busspur zu verlegen.

Die vorgelegte Planung noch 2023 soll vorab im Rahmen einer dringend erforderlichen Deckenerneuerung realisiert werden. Zunächst wird nun eine Mindestlänge der stadteinwärtigen Bus-/Radspur vorgelegt, nach kompletter Inbetriebnahme mit Umbau des Knotens Julius-Loßmann-Straße / Minervastraße und der Straßenbahn wird die Verkehrssituation erneut analysiert.

5. Antrag Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen hat mit Schreiben vom 19.06.2023 einen Antrag zu Finkenbrunn gestellt:

a. Die Verwaltung soll eine „Umweltspur“ im Abschnitt bzw. im Rahmen der geplanten Deckensanierung einrichten
b. Die Verwaltung soll über die Gestaltung der Radvorrangroute im Zuge Finkenbrunn und Julius-Loßmann-Straße bis zur DB-Brücke „Mausloch“ berichten.

Zu a) wird der modifizierte Plan mit verkürzter stadteinwärtiger Busspur heute zum Beschluss vorgelegt. Die Funktionalität für Bus ist gegeben, für den Radverkehr ist sie unverändert.

Zu b) wird die Führung des Radverkehrs mit Umbau des Knotens bis dorthin über die „Umweltspur“ erfolgen. Signaltechnisch werden Bus- und Radverkehr berücksichtigt. Der kurze Abschnitt für den Radverkehr zwischen Knoten und dem „Mausloch“ ist nicht im beschlossenen Straßenplan für die Straßenbahn-Neubaustrecke enthalten. Die Straßenbahnmaßnahme ist formal nicht Auslöser für eine Radwegplanung. Der Radweg ist daher nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Die Wegeverbindung wird bis zur Umsetzung der Maßnahme unter Beachtung des Baumbestands noch erarbeitet. Schon heute ist absehbar, dass es eine Kompromisslösung werden muss.

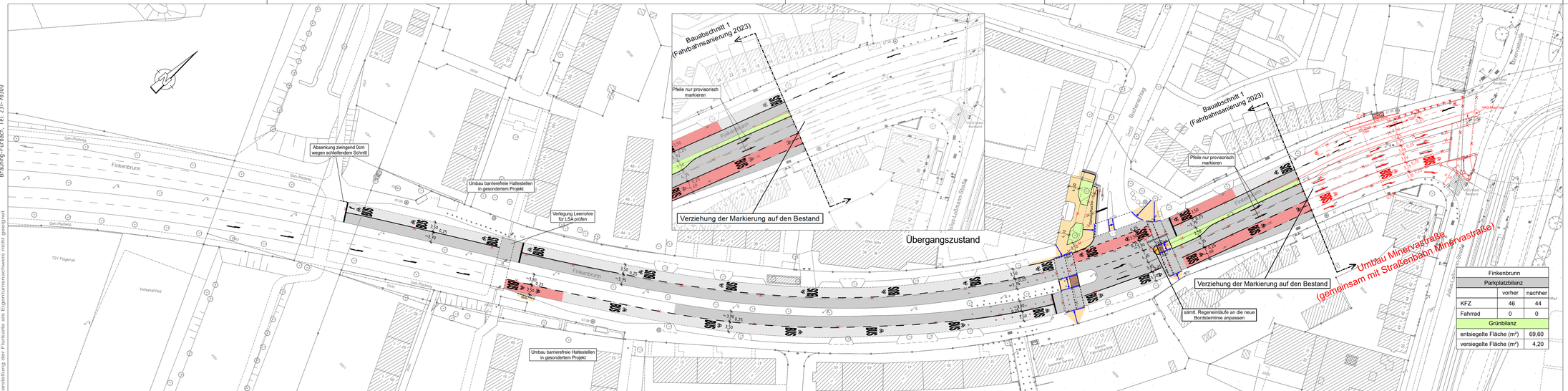
6. Kosten und Umsetzung

Es ist vorgesehen, die Maßnahme im Zuge der Deckensanierung noch im Jahr 2023 zu realisieren. Sie ist mit der Maßnahme „Hafenbrücken“ kompatibel.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 560.000 Euro.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bräuning-Fürbach, Tel.: 231-78390

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Datei Nürnberg_Nr_8412
Genehmigung und Kontrolle: Siehe Vermerk
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet


Bauabschnitt 1
(Fahrbahnsanierung 2023)
Pfeile nur provisorisch markieren
Verziehung der Markierung auf den Bestand
Übergangszustand
Absenkung zwingend 0cm wegen schleifendem Schnitt
Umbau barrierefreie Haltestellen in gesondertem Projekt
Verlegung Leerrohre für LSA prüfen
Finkenbrunn
Geh-/Radweg
Umbau Minervastraße
(gemeinsam mit Straßenbahn Minervastraße)
sämt. Regeneinläufe an die neue Bordsteinlinie anpassen
Rhenaniastraße
Rhenaniastraße
Rhenaniastraße

AN/114/2023

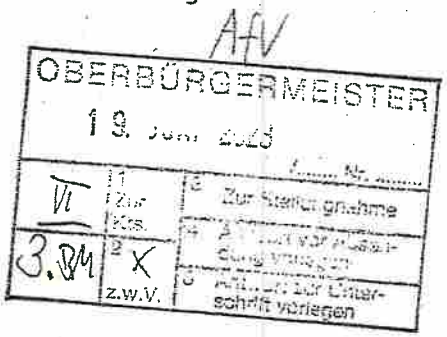
Kopie Ö 5



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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 19. Juni 2023

Radvorrangrouten: Synergien bei der Deckensanierung an der Straße Finkenbrunn nutzen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

SÖR beabsichtigt im Laufe des Jahres 2023 eine Deckensanierung der Straße Finkenbrunn zwischen Julius-Loßmann-Straße und Altem Kanal. Dort verläuft auch die wichtige Radvorrangroute 15, die Eibach mit der Innenstadt verbindet.

Da es in diesem Bereich bislang jedoch keine Radinfrastruktur gibt, hat die Verwaltung nun im Rahmen der Deckensanierung die Schaffung einer Umweltspur, also eine kombinierte Rad- und Busspur, in diesem Bereich vorgeschlagen. Dies bietet sich auch insofern an, da eine separate Radwegführung an der Straße Finkenbrunn ohne Verlust der dortigen wertvollen Bäume nicht möglich ist. Da diese Thematik als TOP 2 im Verkehrsausschuss am 25. Mai 2023 abgesetzt wurde, konnte dieser Sachverhalt bislang jedoch nicht behandelt werden.

Angesichts der angespannten Haushaltslage der Stadt und der beschlossenen schrittweisen Umsetzung der Radvorrangrouten, ist die Nutzung solcher Synergieeffekte durch Umgestaltung bei ohnehin durchgeführten Bauarbeiten jedoch dringend geboten. Hierdurch können erhebliche Kosten gespart sowie Behinderungen für die Verkehrsteilnehmenden reduziert werden. Um diese positiven Effekte nutzen zu können, sollte eine Behandlung dieses Vorschlages schnellstmöglich erfolgen.

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

Die Verwaltung

- schafft eine Umweltspur im genannten Abschnitt im Rahmen der geplanten Deckensanierung im Jahr 2023 und

- berichtet über die geplante Weiterführung der Radvorrangroute 15 (östlich der geplanten Strecke. Dies betrifft die Strecke 50 Meter vor der Kreuzung Julius-Loßmann-Straße sowie die Strecke nordöstlich Richtung Mausloch und Rangierbahnhofbrücke) sowie über den angedachten Zeithorizont.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Kahl
Stadtrat

Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

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**

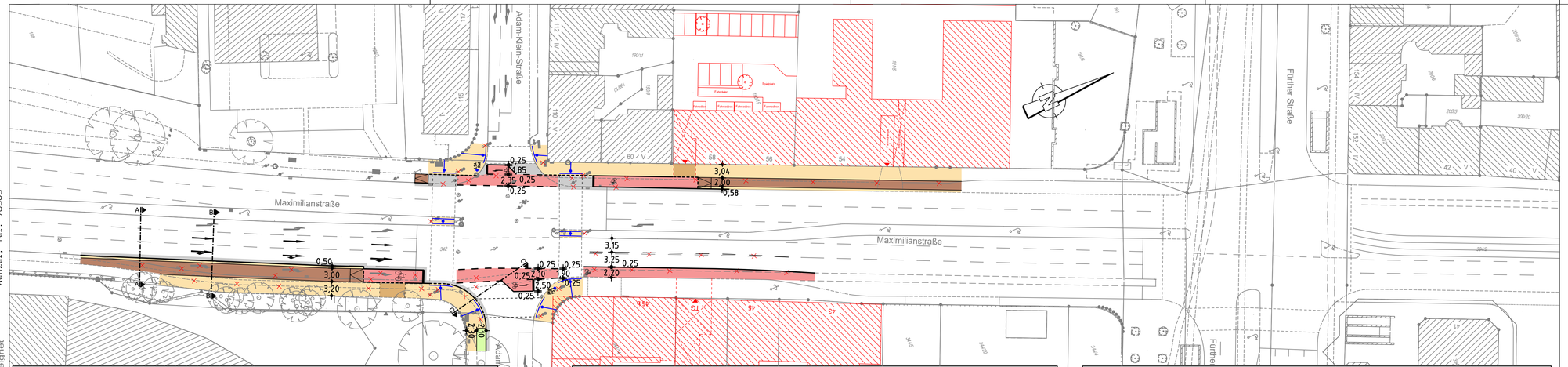
☐

Beschlussvorschlag:

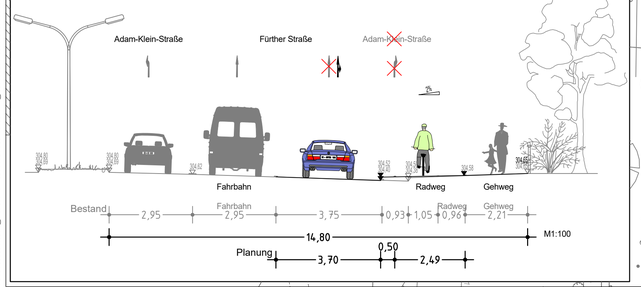
Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Maximilianstraße gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2426.2.1 vom 04.05.2022 mit letzter Änderung vom 25.11.2022.

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

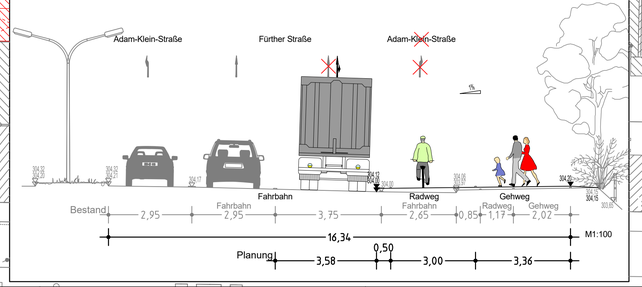
Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Karterung: *GeoAbteilung* Herr Schütz Tel.: 8456
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



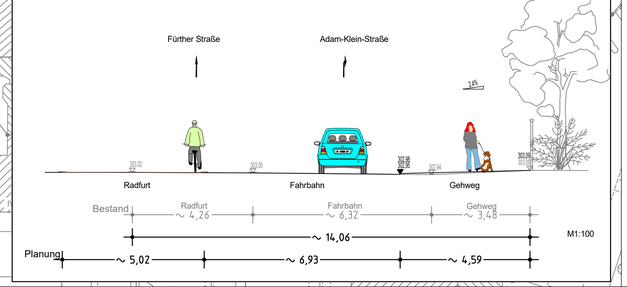
Maximilianstraße
Querschnitt A-A



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

NÜRNBERG

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:

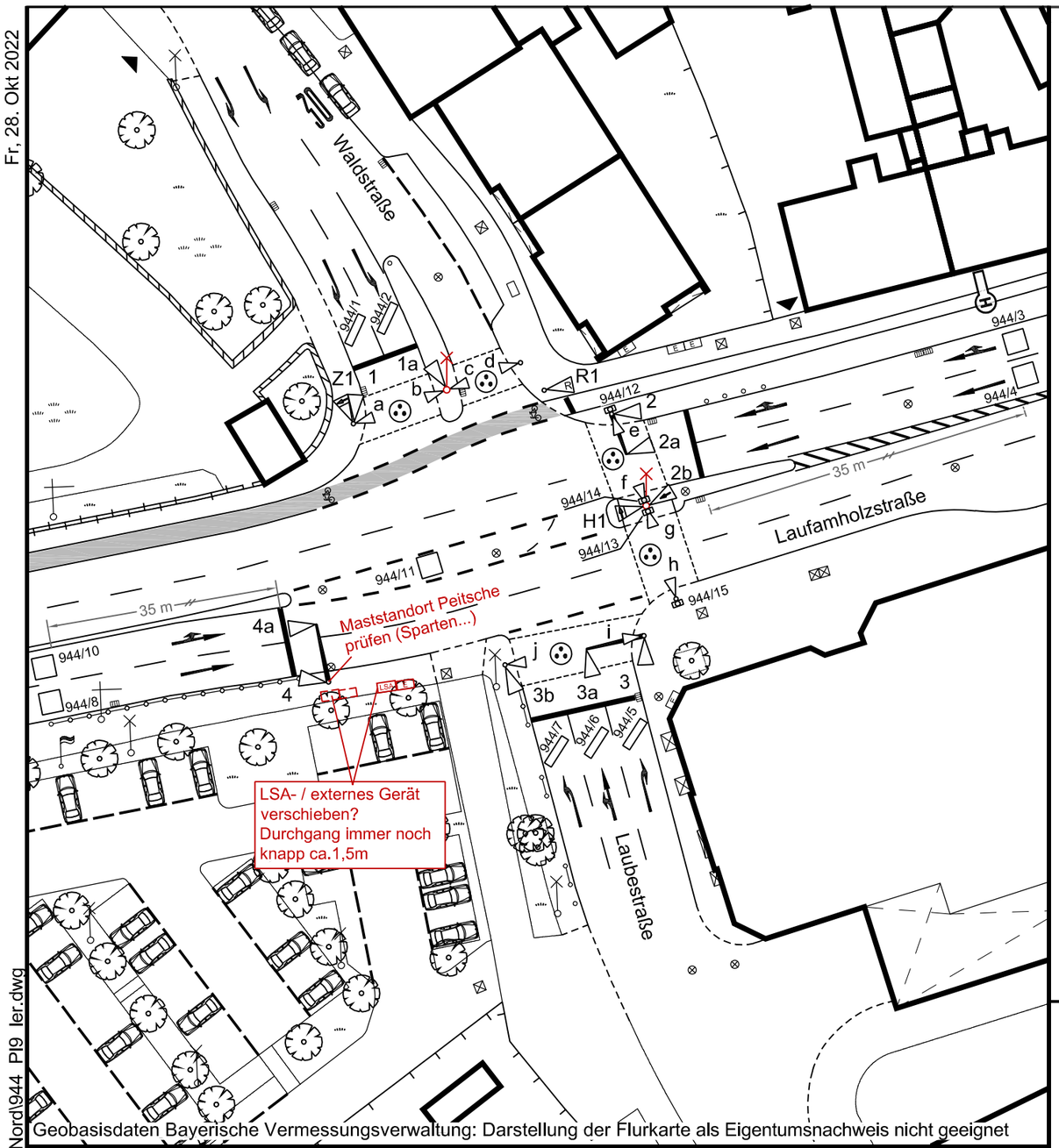
☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐

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

räumende Verkehrsströme \ einfahrende Verkehrsströme

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

Ö 8

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**

☐

☐

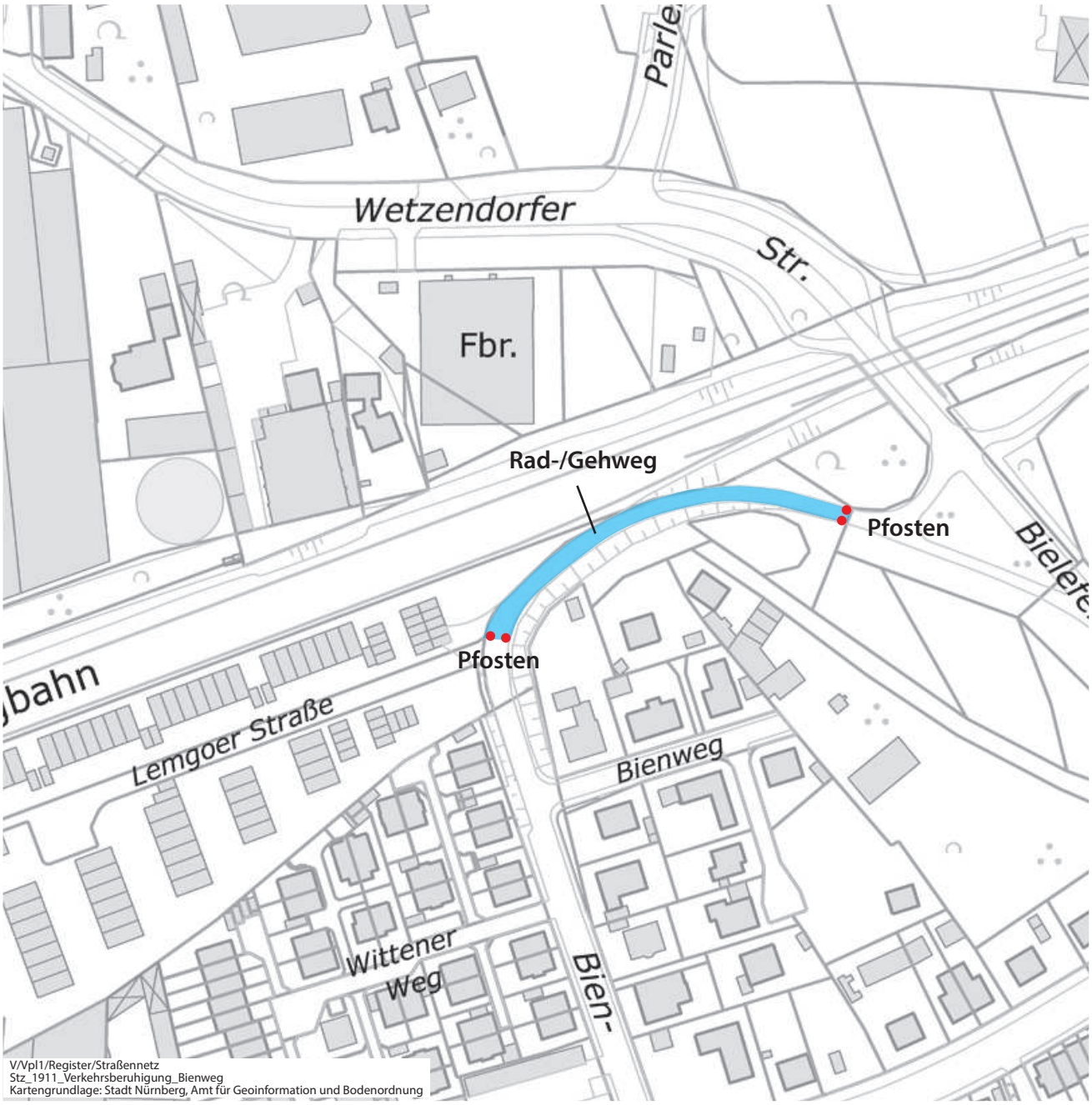
Beschlussvorschlag:

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**

☐

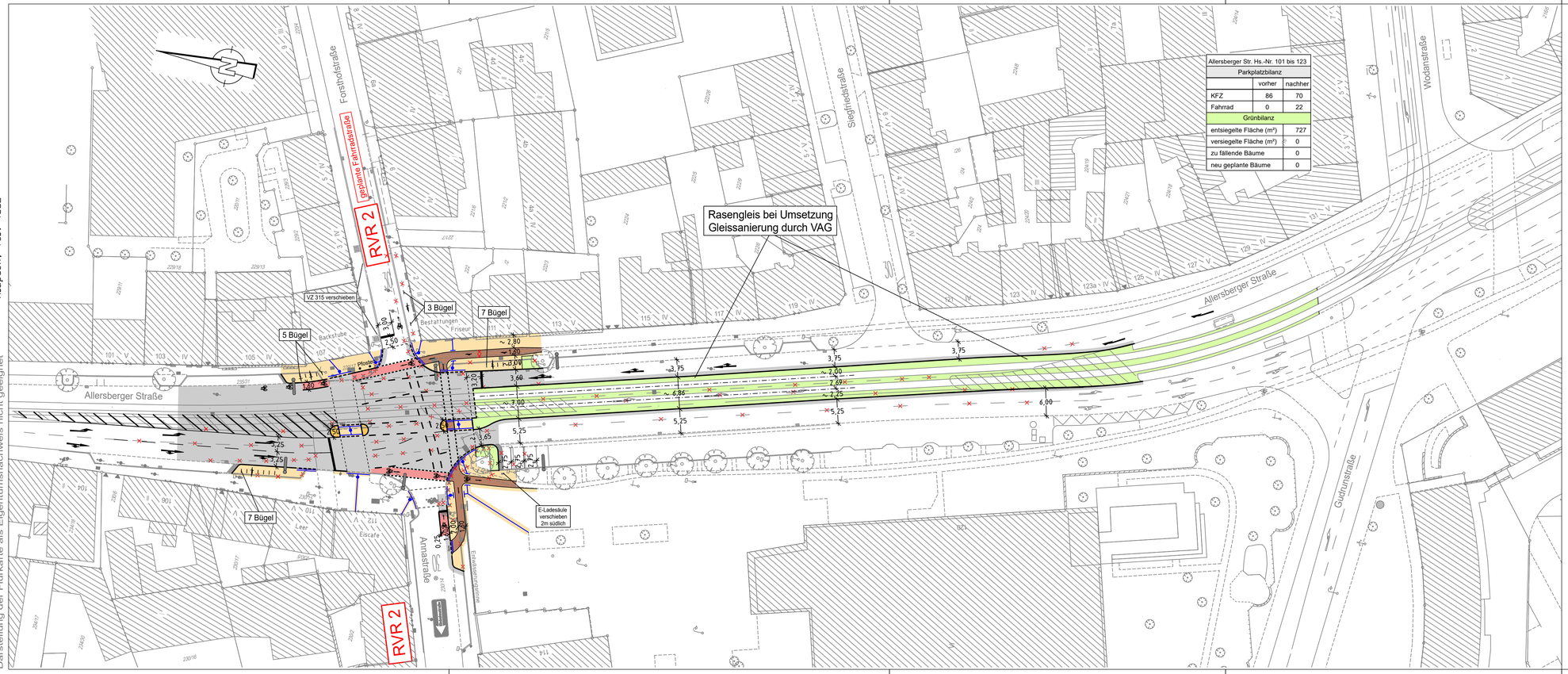
Beschlussvorschlag:

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/038/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.07.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Fürther Straße, Aufnahme von Planungsarbeiten für neue Radverkehrsanlagen zwischen Roonstraße und Maximilianstraße
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 13.07.2023
- Tischvorlage -

Anlagen:
Antrag_Planungsauftrag_SPD
Entscheidungsvorlage
Vorabzug Plan Fürther Straße Nr. 1
Vorabzug Plan Fürther Straße Nr. 2
Vorabzug Plan Fürther Straße Nr. 3

Sachverhalt (kurz):

Die Fürther Straße zwischen Plärrer und der Ringstraße B4R wurde im Rahmen der Wiederherstellung nach dem U-Bahn-Bau Anfang der 1980er Jahre neu ausgebaut. Dabei wurde der Querschnitt abschnittsweise als so genannte „Überbreite Fahrbahn“ ausgeführt. Der Duktus ist über 40 Jahre später nicht mehr sachgerecht und verdient eine Überarbeitung. Der Kraftfahrzeugverkehr kann auf den „überbreiten Fahrbahnen“ aufgrund der gestiegenen Fahrzeugbreiten meist nicht mehr geordnet fahren und die stark von Fußgängerinnen und Fußgängern genutzten Seitenbereiche mit ihrer urbanen Lebendigkeit sind für die zusätzliche Abwicklung des zwischenzeitlich stark gestiegenen Radverkehrs nicht mehr geeignet. Abhilfe ist dringend notwendig.

In den letzten Jahren sind vermehrt Unfälle mit der Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern und Kraftfahrenden aufgetreten. Dadurch sind die schon lange bekannten Missstände wieder vermehrt an die Öffentlichkeit gelangt. Zudem ist die Fürther Straße Teil einer Radvorrangroute.

Der Kraftfahrzeugverkehr soll nun auf einem ausreichend breiten Fahrstreifen für die Geradeausrichtung verstetigt werden. Grundsätzlich soll der Radverkehr auf eigenen Radwegen oder Radstreifen abgewickelt werden. Damit werden die Gehwege entlastet und die Sicherheit erhöht.

Die vorliegende skizzenhafte Konzeption der Verwaltung soll zu einem trassierten Plan ausgearbeitet werden. Die beiliegenden Unterlagen sind konzeptionelle Vorabzüge im Skizzenstadium. Auf die Entscheidungsvorlage wird verwiesen.

Die Verwaltung begehrt auf Antrag der SPD-Stadtratsfraktion einen Beschluss, um die Planungsarbeiten wirtschaftlich weiterführen zu können.

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:

Entlastung der Gehwege vom Radverkehr schützt die schwächsten Verkehrsteilnehmer = Fußgängerinnen und Fußgänger.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, einen Plan für Radwege, Fußwege und Fahrbahnen für die Fürther Straße vorzulegen.

Gegenstand der Planung ist die Entschärfung der Problemlagen zwischen Roonstraße und Maximilianstraße. Grundsätzlich sollten dabei auch die Wirkungen auf die Straße in ihrer gesamten Länge mitgedacht werden.

Als Bestandteil des Radschnellwegs zwischen Nürnberg und Fürth soll die Planung einen breiten, sicheren und durchgängigen Radstreifen mit den entsprechenden Maßen aus dem Mobilitätsbeschluss enthalten.

Zur Entlastung des Kreuzungsbereichs mit der Maximilianstraße soll geprüft werden, ob die Radverbindung nach Norden nicht früher erfolgen kann.

Die Einspurigkeit der Fürther Straße in beide Richtungen soll dabei entsprechend der Skizzenplanung dieser Vorlage überprüft werden. Zu belegen ist, dass die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten für den MIV (Maximilianstraße!) nicht signifikant verschlechtert wird.

Der Plan ist dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorzulegen. Dabei ist die Abwägung von Vor- und Nachteilen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmer insbesondere auch durch Berechnungen der Leistungsfähigkeit der kritischen Knoten darzustellen.

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

Ö 12

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 13. Juli 2023
Antragsteller: Dr. Ahmed, Yilmaz

Planungsauftrag Fürther Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

es erreichen uns zunehmend Beschwerden über die Verkehrssituation auf der Fürther Straße, insbesondere zwischen Plärrer und Maximilianstraße. Hier überlagern sich mehrere Problemfelder. Einerseits führt die unübersichtliche Verkehrsführung der PKW durch die Verschwenke und der 1,5 Fahrspuren, die von vielen Verkehrsteilnehmenden wie zwei Spuren genutzt werden, immer wieder zu gefährlichen Situationen und zahlreichen schweren Unfällen in der Vergangenheit. Andererseits ist die Situation auf den Gehsteigen von Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen geprägt. Schließlich leidet auch die Außengastronomie darunter, dass Freischankflächen von Radwegen durchschnitten werden, die zusätzlich auch noch als solche zu eng bemessen sind.

Auf vielen Ebenen kann die Situation nicht mehr länger so bleiben, wie sie gerade ist. Das hat auch der ansässige Bürgerverein immer wieder deutlich gemacht - zuletzt auf der Podiumsdiskussion der Initiative „Nürnberg autofrei“.

Unser Ziel muss ein sicherer, breiter und durchgängiger Radstreifen zwischen Plärrer und Maximilianstraße auf der Fürther Straße sein, welcher im Sinne der Routenbildung bis zur Stadtgrenze fortgesetzt werden sollte. Ideen, Skizzen und Initiativen gab es in den vergangenen Jahrzehnten wiederholt. Damit wäre auch endlich mehr Platz für Gastronomien und deren Freischankflächen. Zusammen mit dem Mehrwert für die Aufenthaltsqualität der Fußgänger führt das zu mehr Lebensqualität entlang der Fürther Straße. Stets wurde hierbei auf den Ausbau des Frankenschnellwegs verwiesen. Erst nach dem kreuzungsfreien Ausbau sowie der eine Jahrzehnt dauernden Baustellenverkehre hätte der Radweg Fürther Straße realisiert werden sollen. Denn damit einher geht auch die Reduzierung auf jeweils eine Fahrspur pro Richtung.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Problemlagen, dem großen Willen des ansässigen Bürgervereins sowie des kritischen Zeitrahmens des Mobilitätsbeschlusses, ist die SPD-Stadtratsfraktion zu dem Schluss gekommen, dass wir bei diesem Projekt nicht noch über ein Jahrzehnt zuwarten können.

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD

Daher stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im Verkehrsausschuss folgenden

Antrag:

1. Die Stadtverwaltung legt dem Verkehrsausschuss schnellstmöglich eine Beschlussvorlage für einen Planungsauftrag für die Fürther Straße vor. Gegenstand eines solchen Auftrags ist die Entschärfung der aufgezeigten Problemlagen zwischen Roonstraße und Maximilianstraße. Grundsätzlich sollten dabei auch die Wirkungen auf die Straße in ihrer gesamten Länge mitgedacht werden.

2. Nicht zuletzt da die Fürther Straße wichtiger Bestandteil des Radschnellwegs zwischen Nürnberg und Fürth ist, soll die Planung für die Fürther Straße einen breiten, sicheren und durchgängigen Radstreifen mit den entsprechenden Maßen aus dem Mobilitätsbeschluss enthalten. Zur Entlastung des Kreuzungsbereichs mit der Maximilianstraße soll geprüft werden, ob die Radverbindung nach Norden nicht schon früher, beispielsweise über die Mannertstraße, erfolgen kann. Die Einspurigkeit der Fürther Straße in beide Richtungen darf dabei mitgedacht werden und stellt kein Tabu dar. Wichtig ist jedoch, dass die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten nicht signifikant verschlechtert wird.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Kayser	Dr. Nasser Ahmed	Yasemin Yilmaz
Fraktionsvorsitzende	Stadtrat	Stadträtin

Entscheidungsvorlage

Fürther Straße, neue Radverkehrsanlagen zw. Plärrer und Maximilianstraße

Ausgangssituation
Die Fürther Straße zwischen Plärrer und der Ringstraße B4R (Maximilianstraße) wurde im Rahmen der Wiederherstellung nach dem in offener Bauweise durchgeführten U-Bahn-Bau neu ausgebaut. Nach den Eröffnungen der U1 bis Bärenschanze 1980 und Eberhardshof 1981 wurde über den Straßenquerschnitt leidenschaftlich diskutiert. Den Ideen einer Sperrung standen Widerstände der ansässigen Geschäftsleute gegenüber. Daraufhin wurde ein Kompromissplan entworfen, der schließlich auch umgesetzt wurde. Er sah in weiten Abschnitten breite Gehwege mit einem durch Belagswechsel (in Pfeilform für die Fahrtrichtung) abgegrenzten Radweg vor. Die Fahrbahn sollte nicht durchgehend vierstreifig sein. Vielmehr wurde der Querschnitt abschnittsweise als so genannte „überbreite Fahrbahn“ ausgeführt.

Der Kompromiss ist über 40 Jahre später nicht mehr sachgerecht und bedarf einer Überarbeitung. Der Kraftfahrzeugverkehr kann auf den „überbreiten Fahrbahnen“ aufgrund der gestiegenen Fahrzeugbreiten meist nicht mehr geordnet fahren und die stark von Fußgängerinnen und Fußgängern genutzten Seitenbereiche mit ihrer urbanen Lebendigkeit sind für die zusätzliche Abwicklung des zwischenzeitlich stark gestiegenen Radverkehrs nicht mehr geeignet. Die Radwege sind zu schmal und werden aufgrund der Trennwirkung der Straße in beiden Richtungen befahren, was zu häufigen Konflikten mit Zufußgehenden, aber auch ein- und ausfahrenden Fahrzeugen an Straßen- und Grundstückszufahrten führt. Die Nutzung durch Außenbestuhlung und Geschäftsauslagen, aber auch durch die Andienung der anliegenden Grundstücke, hat sich intensiviert. Der Druck auf die Seitenbereiche hat zugenommen und Abhilfe ist dringend notwendig. Die Verwaltung musste bereits reagieren und hat in Teilbereichen die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben.

In den letzten Jahren sind leider nvermehrt Unfälle mit der Beteiligung von Zufußgehenden und Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern aufgetreten. Dadurch sind die bekannten Missstände wieder vermehrt an die Öffentlichkeit gelangt. Zudem ist die Fürther Straße Teil einer Radvorrangroute – bisher ohne durchgehende Radverkehrsanlagen. Die Verwaltung untersucht die Situation seit einiger Zeit und hat ein Konzept entwickelt, das in eine Planung münden könnte. Aufgrund des Umfangs der nötigen Planungen wird hiermit ein Beschluss begehrt, der die Grundsätze des Konzepts bejaht und die Planungsarbeiten effektiv werden lassen soll.

Zielsetzung
Der Kraftfahrzeugverkehr soll verstetigt werden. Der Wechsel zwischen echter und unechter Vierstreifigkeit ist nicht verkehrssicher. Die Kraftfahrenden müssen der Straßenführung zu viel Aufmerksamkeit widmen. Dies lenkt von anderen potentiellen Gefahren, wie z.B. querenden Fußgängerinnen und Fußgängern innerhalb und außerhalb von Lichtsignalanlagen ab.

Der Radverkehr muss auf die Fahrbahn verlegt werden. Dies schließt illegales Fahren in Gegenrichtung auf den Gehwegen nicht aus, vermindert aber deutlich Behinderungen und Gefährdungen durch die erhebliche Reduzierung des Radverkehrs auf den Gehwegen, da dieser zukünftig viel flüssiger auf der Fahrbahn vorankommen kann.

Planungskonzept
Grundsätzlich soll der Radverkehr auf eigenen Radwegen oder Radstreifen abgewickelt werden. Im Einzelnen ist angedacht:

1. Abschnitt Südliche Fürther Straße zwischen Am Plärrer und Roonstraße:
   Anlage eines stadtauswärtigen Radstreifens und Anlage eines südseitigen Zweirichtungsradwegs im Zuge der Neukonzeption des N-ergie-Geländes. Realisierung im Rahmen Plärrerumbau und Festlegung der Grundstücksgrenze und Anlage neuer Grundstückszufahrten südseitig. Fertigstellung bis 2028.

2. Abschnitt Roonstraße bis Maximilianstraße:
   Anlage von Radstreifen in beiden Richtungen auf der Fahrbahn. Teilumbau, aber möglichst bestandsnahe Lösung zur Kostenminimierung. Zwangspunkte für die Querschnittswahl sind die vorhandenen Bäume und die teilweise gegenüberliegenden U-Bahn-Bauwerke, deren Verlegung zu aufwändig und kostenintensiv ist.
   Eine grundsätzliche Änderung im Straßenraum wird verworfen, weil die Bäume in den sehr breiten Mittelinseln seit ihrer Pflanzung vor 40 Jahren eine stattliche Größe erreicht haben.
   Bautermin abhängig vom weiteren Verfahren sowie der Beschlusslage, Finanzierung und Kapazitäten in der Ausführung ab 2026. Der im Gesamtsystem leistungsbestimmende Knoten Maximilianstraße wird aus Kostengründen unangetastet bleiben.

Auswirkungen
Zukünftig wird der Kraftfahrzeugverkehr einstreifig geführt. Leistungseinbußen, die zu Überlastungsstaus führen, sind -auch wegen der Effekte aus einheitlicher Verkehrsführung- nicht zu erwarten. An den Lichtsignalanlagen sollen Abbiegespuren bzw. Stauräume soweit möglich erhalten bleiben. Die Lichtsignalanlagen werden gegebenenfalls angepasst. Insgesamt kann so die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden. Im Bereich der Willstraße ist zur Vermeidung von Behinderungen (auch der Buslinie 34) ein Umbau und die Implementierung einer Busbeschleunigung im Rahmen der Planung Willstraße vorgesehen. Die genaue Festlegung der Umbaubereiche soll im Rahmen der Plantrassierung vorgenommen werden.

Für Linksabbieger sind nach Möglichkeit eigene Fahrstreifen vorgesehen. Wo dies nicht möglich ist, wird der Geradeausverkehr hinter den Gegenverkehr abwartenden Abbiegern warten müssen, wie dies an vielen zweistreifigen Straßen der Fall ist. Dies ist nach Auffassung der Verwaltung angesichts des erheblichen Gewinns für die schwachen Verkehrsteilnehmenden vertretbar.

Die Grünbilanz soll durch zusätzliche Baumpflanzungen verbessert werden. Dies erfordert eine aufwändige Spartenuntersuchung und ggf. Probebohrungen. In Höhe der U-Bahnhöfe ist die Spartendichte immens.

Im Zuge der Umplanung werden einige, jedoch nicht alle Parkplätze entfallen müssen. Bei der Planung wird insbesondere der Wirtschaftsverkehr beachtet.

Der Knoten Maximilianstraße / Fürther Straße wird aus Kostengründen nicht berührt. Er ist Bestandteil des Projekts „Maximilianstraße“.

Zu klären ist, was mit den „alten“ Radwegen geschieht. Ein Ausbau und Ersatz der Pflastersteine ist sehr aufwendig. Es wird geprüft ob die teilweise vorhandenen Markierungen entfernt werden können.

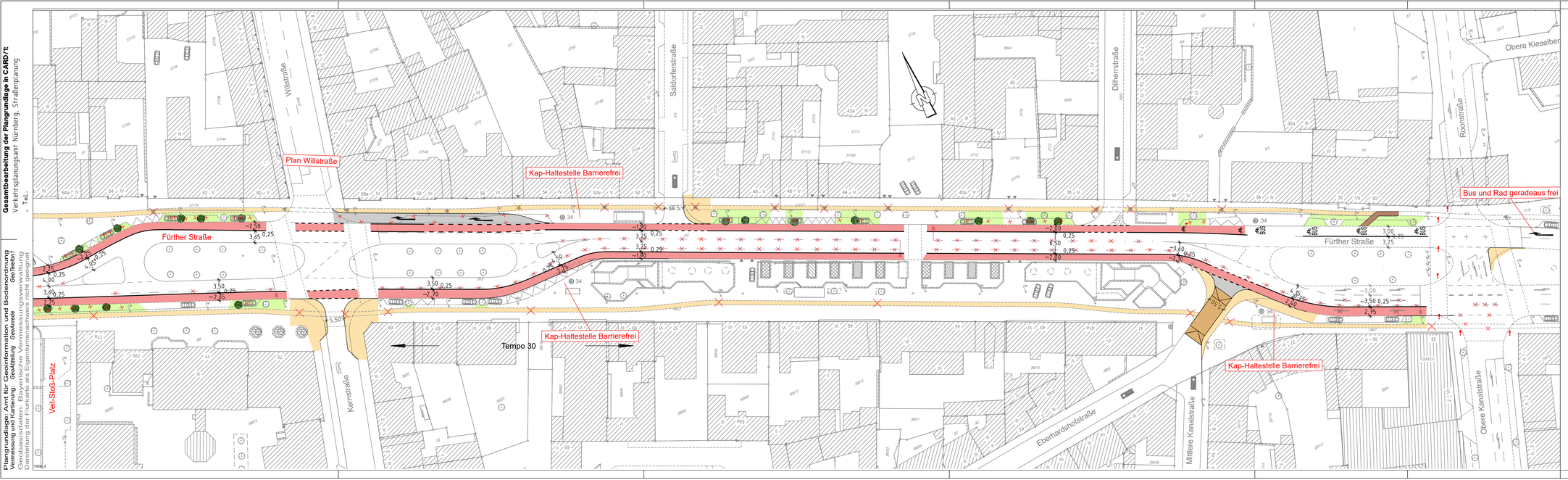
Weitere Vorhaben im Bereich Fürther Straße
Der am 09.12.2021 vom Verkehrsausschuss beschlossene Straßenplan Willstraße wird im Einmündungsbereich an die Fürther Straße angeschlossen. Es wird angestrebt, diesen dann auch umzusetzen.

Die Radwege sollen zukünftig über die Ringstraße hinaus bis nach Eberhardshof führen. Kurz vor der U-Bahn-Rampe ist eine Querung zu dem neuen Zweirichtungsradweg nach Fürth vorgesehen. Der stadtauswärtige Einrichtungsradweg bleibt erhalten. Der südseitige Zweirichtungsweg wird in einem beschlossenen Teilabschnitt im Zuge der Maßnahme „The Q“ realisiert. Eine Weiterführung nach Fürth ist vorgesehen. Dazu müssen die vorhandenen Fragmente verbreitert und miteinander verbunden werden. Eine positive Untersuchung zur Machbarkeit liegt vor. Der bauliche Aufwand ist jedoch höher als im Bereich zwischen Plärrer und Maximilianstraße.

Zur Verknüpfung mit unserer Nachbarstadt wurden bereits erste Gespräche mit der Fürther Stadtverwaltung geführt.

Fazit
Nach über 40 Jahren bedingen die geänderten Verkehrsverhältnisse und die jüngsten Grundsatzbeschlüsse des Stadtrats eine Überarbeitung der Verkehrsführung in der Fürther Straße mit neuen Radverkehrsanlagen. Die vorliegende Konzeption der Verwaltung soll zu einem trassierten Plan ausgearbeitet werden. Die Auswirkungen auf den Fußgängerverkehr und die Verkehrssicherheit sind positiv, die Nachteile für den Kraftfahrzeugverkehr sind gering und punktuell, gleichzeitig tritt eine Verbesserung durch die eindeutig einstreifige Führung mit Abbiegespuren auf.

Die Verwaltung begehrt einen Beschluss, um die Planungsarbeiten wirtschaftlich weiterführen zu können.



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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Katierung: *GeoAbteilung GeoAnrede*
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet
Geotreffort
Die Verwendung von Vermessungsvermerken ist nicht gestattet

VORABZUG

(verkehrstechnische Prüfung noch nicht erfolgt,
Planzeichnung noch nicht fertiggestellt)

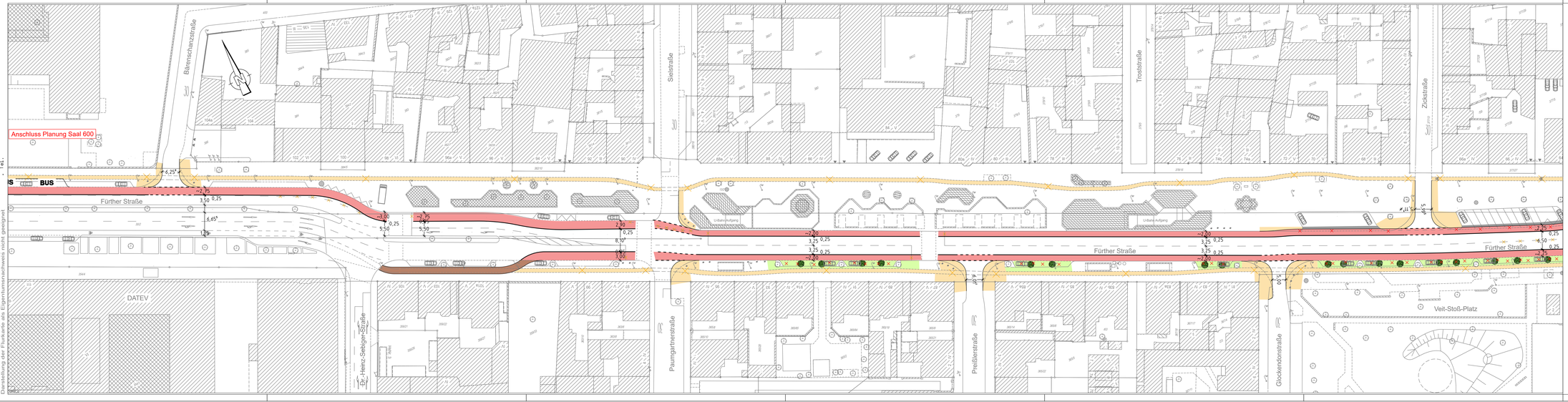
VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM
BEARBEITUNG		AMTSLEITER
ÄNDERUNGEN		Skizze
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

M = 1 : 500

Fürther Straße
Radstreifen
zw. Veit-Stoß-Platz und Roonstraße

Fürther Straße_TEST Robin V500_3.PLT vom 13.07.23



Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
i. Vertr.

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Genehmigung und Katalog: Stadtarchiv, Geodaten
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet
Gebietsvermessungsverband Gebietsref

VORABZUG

(verkehrstechnische Prüfung noch nicht erfolgt, Planzeichnung noch nicht fertiggestellt)

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM
BEARBEITUNG		AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN — **Skizze**

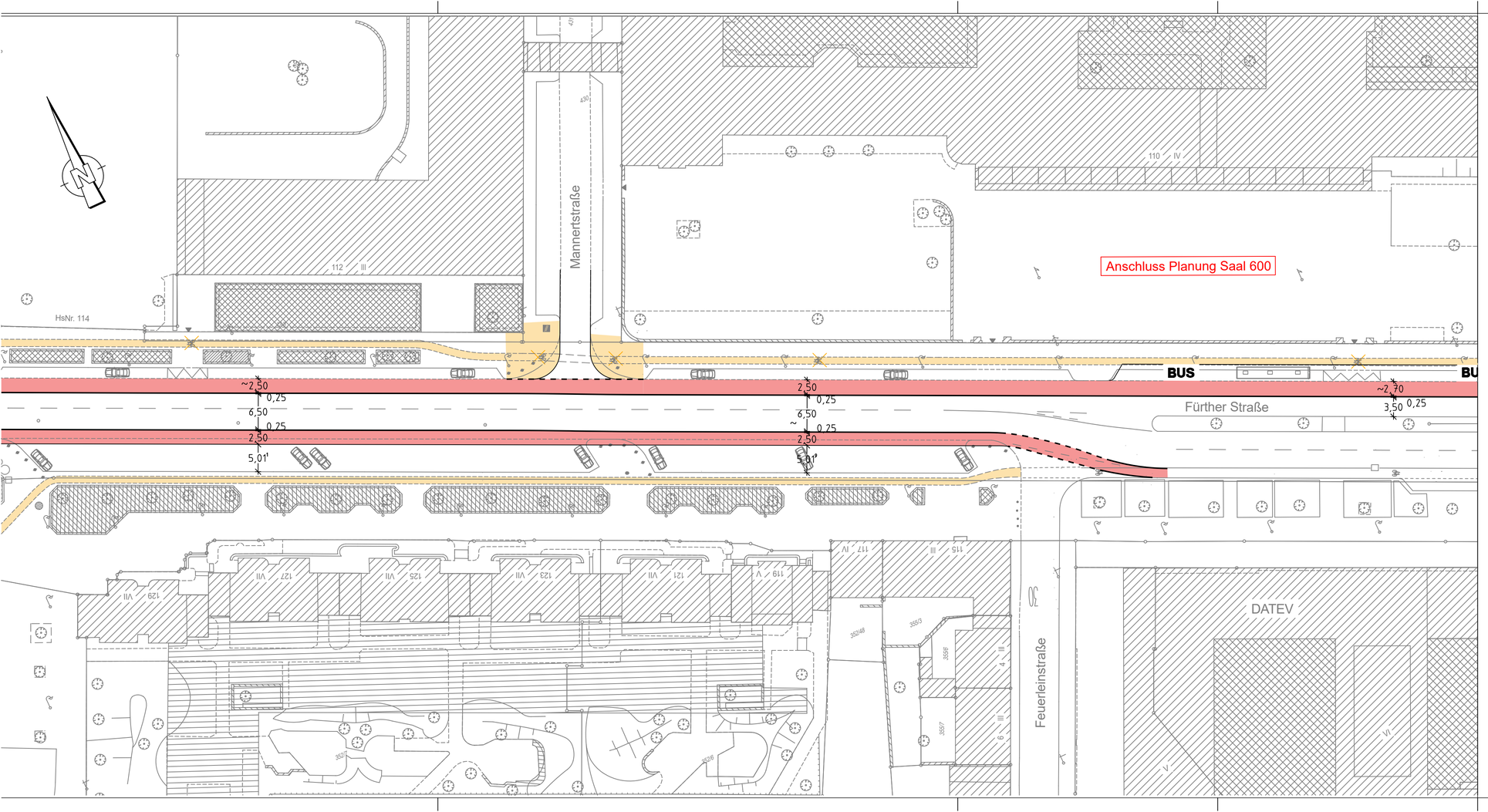
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

M = 1 : 500

Fürther Straße
zw. DATEV und Veit-Stoß-Platz

Fürther Straße_TEST Robin V500_2.PLT vom 13.07.23

GEWOFAG



VORABZUG

(verkehrstechnische Prüfung noch nicht erfolgt, Planzeichnung noch nicht fertiggestellt)

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM
BEARBEITUNG		AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN — Skizze

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

M = 1 : 500

Fürther Straße

zw. Maximilianstraße und DATEV

Fürther Straße_TEST Robin V500_1.PLT vom 13.07.23

CARD/1

Beschlussvorlage
Vpl/033/2023

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)

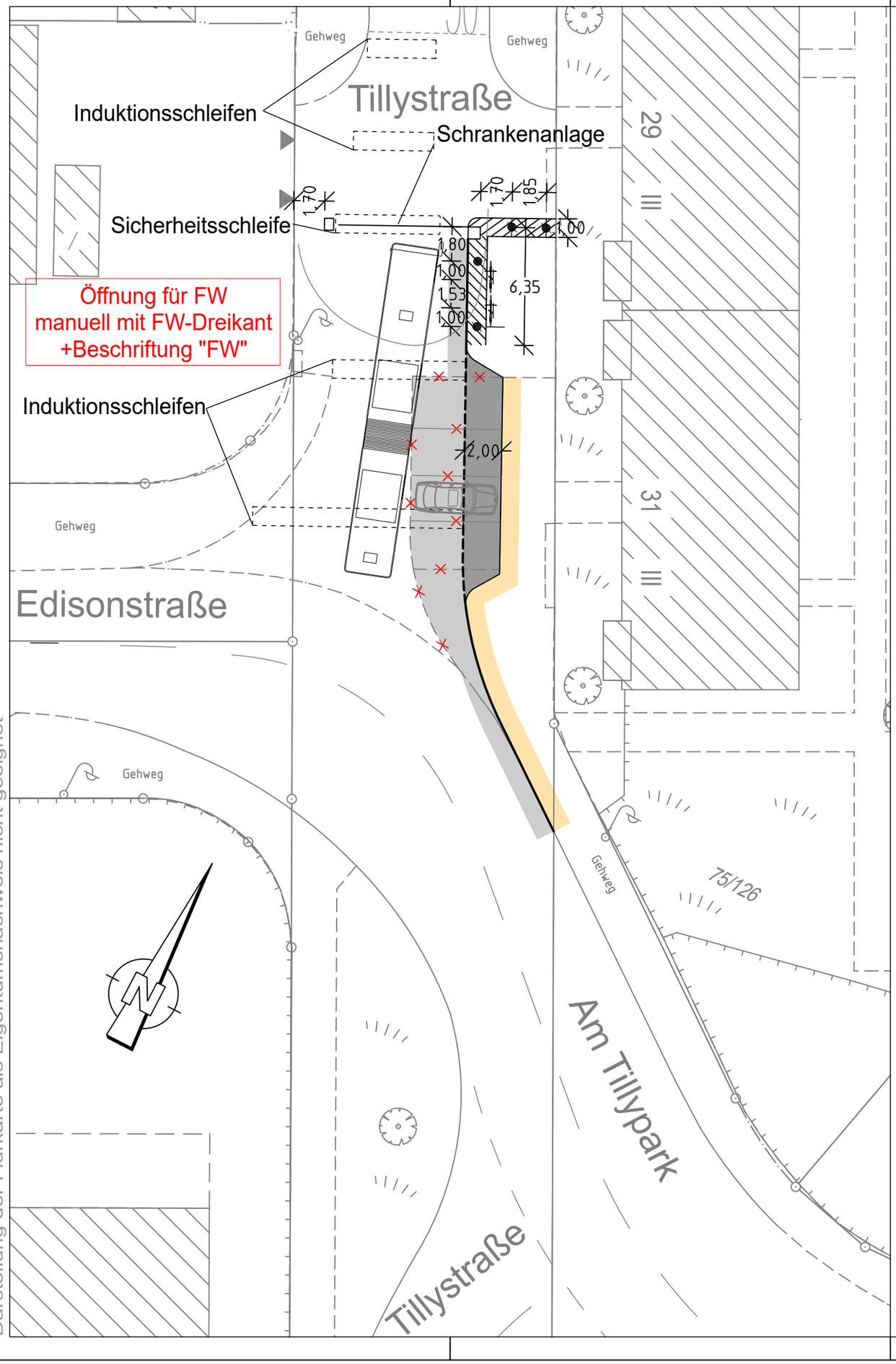
☒ **SÖR**

☐

☐

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)

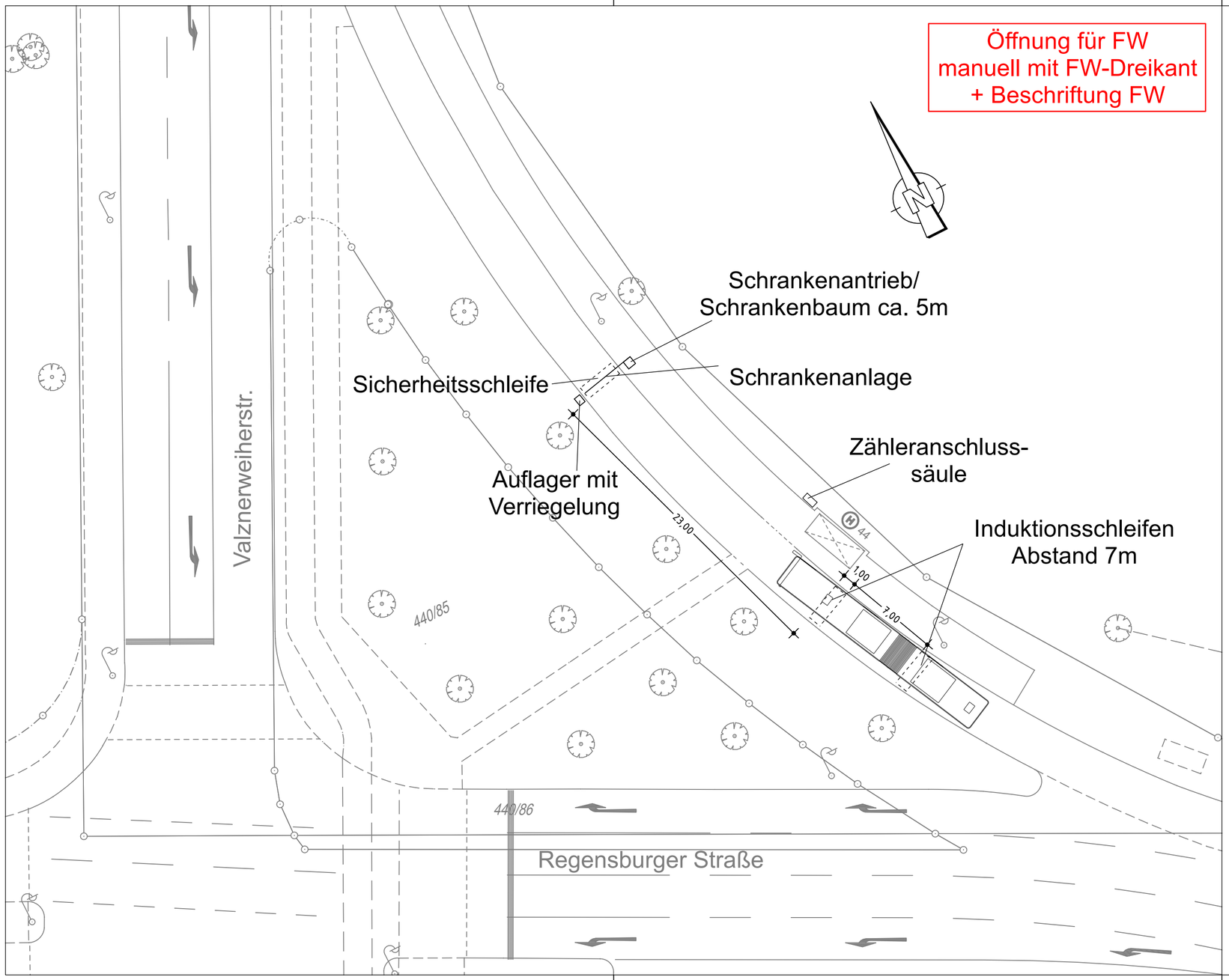
☒ **VAG**

☐

☐

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)

☐

☐

☐