

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
21.09.2023

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Tagesordnung -öffentlich-	4
Vorlagendokumente	
TOP Ö 1 Finkenbrunn - Radvorrangroute 15 - Synergien bei der Deckensanierung nutzen	
Sitzungsvorlage Vpl/016/2023	6
Entscheidungsvorlage Vpl/016/2023	10
Finkenbrunn 2.2435.2.1 vom 29.06.23 Vpl/016/2023	13
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.06.2023 Vpl/016/2023	14
TOP Ö 2 Weitere Planung für die StUB;	
Berichtvorlage Vpl/046/2023	16
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/046/2023	20
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.01.2023 Vpl/046/2023	27
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.01.2020 Vpl/046/2023	29
Gesamtübersicht Linienverlauf in Nürnberg Vpl/046/2023	30
Stadumlandbahn Querprofil Station 100 + 277,00 Vpl/046/2023	31
Stadumlandbahn Querprofil Station 100 + 520,00 Vpl/046/2023	32
Stadumlandbahn Querprofil Station 101 + 400,00 Vpl/046/2023	33
Stadumlandbahn Querprofil Station 102 + 295,00 Vpl/046/2023	34
TOP Ö 3 Der Rufbus des 21. Jahrhunderts: On-Demand-Verkehr in kommunaler Hand	
Berichtvorlage Vpl/047/2023	35
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.04.2021 Vpl/047/2023	39
Schreiben der VAG vom 10.08.2023 Vpl/047/2023	41
TOP Ö 4 Strauchstraße und Harsdörfferplatz;	
Sitzungsvorlage Vpl/051/2023	46
Straßenplan Nr. 2.2420.2.1 Vpl/051/2023	50
Fotos - Bestand Vpl/051/2023	51
TOP Ö 5 Sperberstraße zwischen Pillenreuther Straße und Frankenstraße;	
Sitzungsvorlage Vpl/049/2023	53
Straßenplan Nr. 2.2403.2.1 Vpl/049/2023	57
TOP Ö 6 Fahrradstraßen 2. Stufe - Schönweißstraße zw. Gudrunstraße und Pillenreuther Straße	
Sitzungsvorlage Vpl/050/2023	58
Straßenplan Nr. 2.2401.2.1 Vpl/050/2023	62
TOP Ö 7 Kleestraße zwischen Gudrunstraße und Sperberstraße	
Sitzungsvorlage Vpl/042/2023	63
Straßenplan Nr. 2.2402.2.1 Vpl/042/2023	67
TOP Ö 8 Radvorrangroute durch Kornburg und Worzeldorf, Radwegenetz Nürnberg-Süd und Sicher Radfahren rund um Südfriedhof und Kettelersiedlung	
Berichtvorlage Vpl/044/2023	68
Sachverhaltsdarstellung Vpl/044/2023	72
Antrag der SPD-Stadtratsfraktions vom 31.01.2023 Vpl/044/2023	75
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.04.2022 Vpl/044/2023	77
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 Die Grünen vom 20.04.2022 Vpl/044/2023	79
Antrag der CSU_Stadtratsfraktion vom 04.04.2022	81
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 Die Grünen 20.04.2022	83
Antrag_der_SPD_Stadtratsfraktions_vom_31.01.2023	85

TOP Ö 9 Löbleinstraße (zwischen Maxfeldstraße und Goethestraße) - Straßenumgestaltung im Zuge der Sanierungsmaßnahme	
Sitzungsvorlage Vpl/052/2023	87
Straßenplan Löbleinstraße 2.1815.2.3 Vpl/052/2023	92
Straßenplan Meuschelstraße 2.2431.2.1 Vpl/052/2023	93
TOP Ö 10 Optimierung der Radinfrastruktur am Ortsausgang von Neunhof in Richtung Kalchreuth	
Sitzungsvorlage Vpl/045/2023	94
Straßenplan Obere Dorfstraße Nr. 2.2484.2.1 Vpl/045/2023	98
TOP Ö 11 Marthweg, Bereich Klosterweg, Querungshilfe für zu Fuß Gehende	
Sitzungsvorlage Vpl/048/2023	99
Straßenplan Nr. 2.2454.2.1 Vpl/048/2023	103
TOP Ö 12 Wallensteinstraße - Umbau Bushaltestellen und Vergrößerung der Baumscheiben	
Sitzungsvorlage Vpl/043/2023	104
Straßenplan 2.2458.2.1 Vpl/043/2023	108

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 21.09.2023, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

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

Ulrich, Daniel

Beschluss
Vpl/016/2023

- 2. Weitere Planung für die StUB; Ressourcenschonender Umgang mit landwirtschaftlichen Flächen im Stadtgebiet bei der Umsetzung von Verkehrsverbindungen zwischen Nürnberg und Erlangen**
Bericht des Zweckverbands StUB zur Planung
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.01.2023
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.01.2020

Ulrich, Daniel

Bericht
Vpl/046/2023

- 3. Der Rufbus des 21. Jahrhunderts: On-Demand-Verkehr in kommunaler Hand**
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.04.2021

Ulrich, Daniel

Bericht
Vpl/047/2023

- 4. Strauchstraße und Harsdörfferplatz;
Dringend erforderliche Grundsanie rung und Umbau zur Fahrradstraße der 2.Stufe**

Ulrich, Daniel

Beschluss
Vpl/051/2023

- 5. Sperberstraße zwischen Pillenreuther Straße und Frankenstraße;
Umbau zur Fahrradstraße der 2.Stufe und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 3**

Ulrich, Daniel

Beschluss
Vpl/049/2023

- | | | |
|-----|---|---------------------------|
| 6. | Fahrradstraßen 2. Stufe - Schönweißstraße zw. Gudrunstraße und Pillenreuther Straße | Beschluss
Vpl/050/2023 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 7. | Kleestraße zwischen Gudrunstraße und Sperberstraße
Umbau zu Fahrradstraße der 2.Stufe und Ertüchtigung für die
Radvorrangroute Nr. 14 | Beschluss
Vpl/042/2023 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 8. | Radvorrangroute durch Kornburg und Worzeldorf, Radwegenetz
Nürnberg-Süd und Sicher Radfahren rund um Südfriedhof und
Kettelersiedlung
hier: - Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 31.01.2022
- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.04.2022
- Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom
20.04.2022 | Bericht
Vpl/044/2023 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 9. | Löbleinstraße (zwischen Maxfeldstraße und Goethestraße) -
Straßenumgestaltung im Zuge der Sanierungsmaßnahme
Meuschelstraße (zwischen Rollnerstraße und Löbleinstraße)
Radstreifen entgegen der Einbahnstraße und
Straßenumgestaltung der Nordseite im Zuge der
Sanierungsmaßnahme | Beschluss
Vpl/052/2023 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 10. | Optimierung der Radinfrastruktur am Ortsausgang von Neunhof in
Richtung Kalchreuth | Beschluss
Vpl/045/2023 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 11. | Marthweg, Bereich Klosterweg, Querungshilfe für zu Fuß Gehende | Beschluss
Vpl/048/2023 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 12. | Wallensteinstraße - Umbau Bushaltestellen und Vergrößerung der
Baumscheiben | Beschluss
Vpl/043/2023 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 13. | Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 22.06.2023,
öffentlicher Teil | |
| 14. | Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 20.07.2023,
öffentlicher Teil | |

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	25.05.2023	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

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

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

<u>Gesamtkosten</u>	560.000 €	<u>Folgekosten</u>	2.700 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> 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 tangentielle 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 Radwegführung 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 insbesondere 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 Baustellensituationen 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 Hafibrücken 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 (Straßenbahnneubau-strecke). 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.

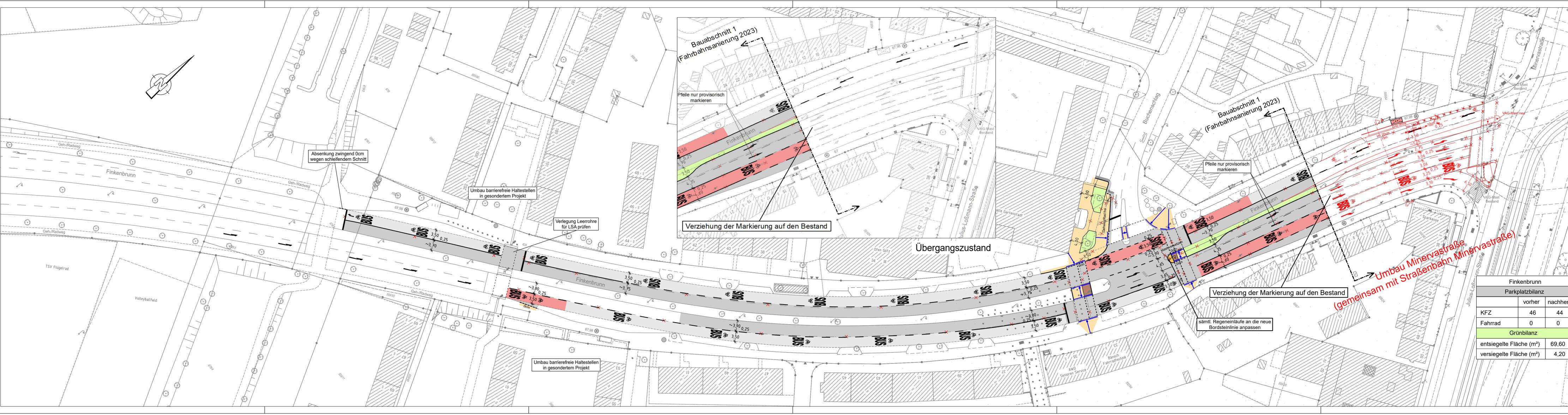
6. Kosten und Umsetzung

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. 231-78300

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
 Vermessung und Kartierung: Geo1 Dagmar Nohmager, Tel. 8452
 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
- ⊙ Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- ⊙ erf. Abbruch
- ⊙ VAG Warfhalle
- ⊙ Stützmauer
- ⊙ neue Maststandorte

Bestandsaufnahme

- ⊙ Katasterpunkt
- ⊙ Grenzstein
- ⊙ Absteckpunkt
- ⊙ Vermessungspunkt
- ⊙ Schieber
- ⊙ Unterflurhydrant
- ⊙ Oberflurhydrant
- ⊙ Pegel
- ⊙ Bohrtisch
- ⊙ Kabelschacht
- ⊙ Telefonzelle
- ⊙ Uhr
- ⊙ Schalkasten
- ⊙ Fahrkartenautomat
- ⊙ Briefkasten
- ⊙ Automat
- ⊙ Kabelkasten
- ⊙ Mast
- ⊙ Fahnenmast
- ⊙ Lampe
- ⊙ Gassäule
- ⊙ Schied. Wegweiser
- ⊙ Luftsäule
- ⊙ Brunnen
- ⊙ Ampel
- ⊙ Lichtschacht
- ⊙ Haltestelle
- ⊙ Schilderzelle, Leuchtschild
- ⊙ Gully
- ⊙ Kanalschacht
- ⊙ ACO - Rinne
- ⊙ Eingang
- ⊙ Entlastung
- ⊙ Stiegschwellen
- ⊙ Fließrichtung
- ⊙ Zaun
- ⊙ Mauer
- ⊙ Stützmauer
- ⊙ best. Gebäude
- ⊙ Baun
- ⊙ Wiese
- ⊙ Wald
- ⊙ Garteland
- ⊙ Unland
- ⊙ Friedhof

- ⊙ Fahrbahnfläche
- ⊙ Gehwegfläche
- ⊙ Bordsteinradweg rot eingefärbt
- ⊙ Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ⊙ ÖPNV-Spur
- ⊙ Parkstandsfläche
- ⊙ sonstige Pflasterfl.
- ⊙ Grünfläche
- ⊙ Fahrradständer
- ⊙ Bündelsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984
- ⊙ LSA
- ⊙ VAG-Mast

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

ABTEILUNGSLEITUNG: gez. Wunder

BEARBEITUNG: Meier (31075)
Bräuning-Fürbach

NÜRNBERG, AM 15.09.2022

gez. Jülich
AMTSLEITER

Lageplan

M = 1 : 500

2.2435.2.1

Finkenbrunn		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	46	44
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	69,60	
versiegelte Fläche (m²)	4,20	

ÄNDERUNGEN			
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	
24.11.22	Br-Fürbach	BLS Bestand	Finkenbrunn Radvorrangroute 15 Umweltspur
19.12.22	Br-Fürbach	Instruktionserg.	
20.02.23	Wenzel	Instruktionserg.	
24.03.23	Br-Fürbach	reduzierte Variante	
20.06.23	Br-Fürbach	Park-/Grünbilanz	

Finkenbrunn Kreuzung Minervastraße V5001_BA1_Markierung.PLT vom 29.06.23

BAUREFERA	
20 JUNI 2023 Nr. A40/23	
1. Zur...	3. Zur...
2. Zur...	4. Zur...
z.w.V.	5. Termin:

Handwritten: *zum Antrag*

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

Handwritten: *AFV*

OBERBÜRGERMEISTER	
19. Juni 2023	
1. Zur...	2. Zur...
3. Zur...	4. Zur...
z.w.V.	5. Termin:

Handwritten: *3. BM*

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.

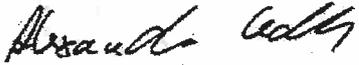
Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

Die Verwaltung

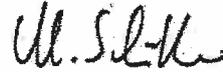
- schafft eine Umweltspur im genannten Abschnitt im Rahmen der geplanten Deckensanierung im Jahr 2023 und

- 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

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

Weitere Planung für die StUB; Ressourcenschonender Umgang mit landwirtschaftlichen Flächen im Stadtgebiet bei der Umsetzung von Verkehrsverbindungen zwischen Nürnberg und Erlangen

Bericht des Zweckverbands StUB zur Planung

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.01.2023

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.01.2020

Anlagen:

Ausführlicher Sachverhalt

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.01.2023

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.01.2020

Gesamtübersicht Linienvverlauf in Nürnberg

Stadumlandbahn Querprofil Station 100 + 277,00

Stadumlandbahn Querprofil Station 100 + 520,00

Stadumlandbahn Querprofil Station 101 + 400,00

Stadumlandbahn Querprofil Station 102 + 295,00

Bericht:

Die Verwaltung plant zur Zeit den Nürnberger Abschnitt der Stadt-Umland-Bahn (StUB) für den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn und die Radschnellverbindung (RSV) Nürnberg – Erlangen.

Es liegen zwei Anträge zu planerischen Themen vor, die jetzt – mit fortschreitendem Planungsstand – beantwortet werden können.

Die CSU beantragt mit Schreiben vom 27.01.2020, dass die Planungen und insbesondere der Flächenverbrauch thematisiert werden. Die SPD beantragt am 16.01.2023 einen Sachstandsbericht und die Prüfung einer Realisierung der StUB als ersten Bauabschnitt bis zur Stadtgrenze.

Die Verwaltung, zuständig für die Planung des Nürnberger Abschnittes für den ZV Stadt-Umland-Bahn, erläutert anhand von Querschnitten entlang der geplanten Trasse, welche Flächen für den Bau der StUB benötigt werden.

Die Planung ist darauf ausgelegt, möglichst wenig zusätzliche private Flächen in Anspruch zu nehmen. Um die Streckengeschwindigkeit von 70 km/h zu erreichen und den Fahrkomfort in der StUB zu gewährleisten, ist es nicht an allen Stellen möglich die StUB direkt neben der B4 zu führen. Auch an Bauwerken und vor Bahnsteigen wird etwas mehr Patz beansprucht. Nachdem das Staatliche Bauamt als Baulastträger einen Eingriff in den Bereich der B4 (z.B. Spurreduzierung) auf der freien Strecke abgelehnt hat, sind auf dieser Basis keine weiteren Einsparungen möglich. Eine Studie, die vom Zweckverband in Auftrag gegeben wurde, kommt zudem zu dem Ergebnis, dass die Parallel-Lage der Stadt-Umland-Bahn am vorteilhaftesten ist.

Der Zweckverband erläutert in der Sitzung das Ergebnis der Querschnittsstudie, den Stand der Planungen im Gesamtraum, den aktuellen Zeitplan und das Vorgehen bezüglich der Planfeststellung in denkbaren Teilabschnitten auf dem Stadtgebiet Nürnberg.

Auf die ausführlichen Sachverhaltsdarstellung 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:

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)
 ZV StUB

**Weitere Planung für die StUB; Ressourcenschonender Umgang mit landwirtschaftlichen Flächen im Stadtgebiet bei der Umsetzung von Verkehrsverbindungen zwischen Nürnberg und Erlangen
Bericht des Zweckverbands StUB zur Planung**

Ausführliche Sachverhaltsdarstellung

Die Verwaltung plant zur Zeit den Nürnberger Abschnitt der Stadt-Umland-Bahn (StUB) für den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn und die Radschnellverbindung (RSV) Nürnberg – Erlangen.

Es liegen zwei Anträge zu planerischen Themen vor, die jetzt – mit fortschreitendem Planungsstand – beantwortet werden können.

Die CSU beantragt mit Schreiben vom 27.01.2020, dass die Planungen und insbesondere der Flächenverbrauch thematisiert werden. Die SPD beantragt am 16.01.2023 einen Sachstandsbericht und die Prüfung einer Realisierung der StUB als ersten Bauabschnitt bis zur Stadtgrenze.

1. Stand und Beschreibung der Planung

Stadt-Umland-Bahn

Die Stadt-Umland-Bahn bindet an der derzeitigen Endhaltestelle Am Wegfeld an das Streckennetz der Stadt Nürnberg an. Nach der Querung der Johann-Sperl-Straße folgt die Trasse in enger Bündelung auf der östlichen Seite dem Verlauf der B4. Die Querungen des Georg-Ziegler-Wegs und des Wirtschaftsweg vor Boxdorf wird mit Brücken realisiert, die östlich neben der B4 errichtet werden. In Boxdorf wechselt die Trasse der Stadt-Umland-Bahn auf die westliche Seite der B4, kreuzt die Alfred-Rohrmüller-Straße und folgt der B4 weiter auf der Westseite. Nach der Querung der Würzburger Straße wird für die Querung der Gründlach ein eigenständiges Brückenbauwerk neben der B4 errichtet. Ungefähr 300 m nach der Gründlachquerung verläßt die Trasse der Stadt-Umland-Bahn die B4 und schwenkt in Richtung Reutles ab. Nach der Querung der Reutleser Straße endet der Abschnitt Nürnberg an der Haltestelle Reutles östlich der Reutleser Wegs. Im Bereich der Haltestelle wird derzeit eine Wendeanlage geplant. Diese Wendeanlage ermöglicht einen abschnittswiseen Betrieb in Nürnberg vor der Fertigstellung der Gesamtstrecke. Nach der Fertigstellung der Gesamtstrecke wird die Wendeanlage benötigt um bei Unfällen auf der Strecke zumindest Teilbereiche der Strecke in Betrieb zu halten. Ebenso können hier Verstärkungszüge bis zu Ihrem Einsatz warten oder defekte Bahnen zeitweise abgestellt werden. Insgesamt gibt es auf dem Abschnitt Nürnberg vier Haltestellen, die in Buch, Boxdorf (zwei) und Reutles geplant werden. Die Trassenbreite innerhalb des Sicherheitsraums (Schotterkante) beträgt in der Regel 7,65 m. Teile der Voruntersuchung im Abschnitt Nürnberg werden derzeit in der Planungshase Entwurfsplanung weiterbearbeitet. Dabei werden insbesondere fahrdynamische Gesichtspunkte untersucht. Ebenso sind die notwendigen Abstände, die sich aus der Kurvenfahrt und der Neigung der Fahrzeuge ergeben, in die Linienführung beider Gleise einzuarbeiten. Für den Bereich zwischen Boxdorf und dem Verschwenk nach Reutles werden noch Trassenvarianten untersucht, die es ermöglichen, die Entwässerung der B4 vollkommen unangetastet zu lassen. Das Einsparpotential aus diesen Änderungen muss noch ermittelt werden.

Radschnellverbindung

Die Planung sieht vor, die Radschnellverbindung in einem ersten Abschnitt vom Nürnberger Maxtor über Fahrradstraßen in Nebenstraßen bis zum Nordring zu führen. Im weiteren Verlauf sind Radfahrstreifen im Kleinreuther Weg, sowie eine weitere Fahrradstraße im

Bereich der Lohestraße angedacht. Daran anschließend führt die Radschnellverbindung entlang der Südseite der Marienbergstraße bis zur Erlanger Straße, wo sie auf die Westseite der B4 geführt wird. Dieser folgt sie parallel bis Boxdorf und ab dem Seitenwechsel der StUB der Straßenbahn bis zur Stadtgrenze in Reutles. Ab der Stadtgrenze übernimmt die Stadt Erlangen die Planung der Radschnellverbindung auf deren Stadtgebiet.

Bei der Bearbeitung der Radschnellverbindung wird auch das angrenzende Radwegenetz der Stadt Nürnberg mitbetrachtet und wo möglich, Verknüpfungspunkte erarbeitet.

2. Flächenverbrauch für StUB und Radschnellweg

Stadt-Umland-Bahn

Bei der Planung der Stadt-Umland-Bahn wurde darauf geachtet, möglichst wenig landwirtschaftliche Fläche in Anspruch zu nehmen. Das wird durch eine enge Bündelung der Trasse mit der vorhandene Bundesstraße 4 (B4) erreicht. Soweit es technisch möglich und sinnvoll ist, folgt die Stadt-Umland-Bahn dem Verlauf der B4 mit wenig Abstand. Um die Streckengeschwindigkeit von 70 km/h zu erreichen und den Fahrkomfort in der StUB zu gewährleisten, ist es nicht an allen Stellen möglich die StUB direkt neben der B4 zu führen. Nur in den Bereichen, in denen es technisch oder für den Fahrkomfort der Reisenden erforderlich ist, wird der Abstand zur B4 auf das dazu notwendige Maß vergrößert. Beispiele dafür wären im Zulauf auf ein Brückenbauwerk oder vor den Bahnsteigen. Hier ist es zwingend notwendig mehr Abstand zur B4 herzustellen um z.B. die Brückenkappen bzw. Bahnsteige herstellen zu können. Außerdem muss darauf geachtet werden, dass der Komfort der Fahrgäste durch Pendelbewegungen des Zuges nicht zu sehr eingeschränkt wird (S-Kurven).

Durch die enge Bündelung der Trasse mit der B4 wird es in weiten Bereichen notwendig die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen der B4 zu erneuern und dem heutigen Stand der Technik anzupassen. Die dadurch entstehenden, erheblichen Kosten werden zu Gunsten der knappen Bodenressourcen von dem Projekt getragen.

Zur Zeit wird der Bereich Reutles konkret geplant. Es ist vorgesehen, dort eine Verknüpfung aller Verkehrsträger zu realisieren. Busse der VAG wenden zukünftig dort und nicht mehr in Großgründlach. Auch an eine mögliche Durchbindung von Buslinien bzw.

Schienenersatzverkehr wird gedacht. Diesbezüglich findet zur Zeit eine Abstimmung mit der Stadt Erlangen statt. Eine Fläche für P+R wird vorgesehen - die Abmessungen ermöglichen sowohl einen Parkplatz als auch ein Parkhaus. Radabstellplätze und Carsharing sind vorgesehen bzw. möglich. Die Straßenbahn erhält eine von beiden Richtungen anfahrbare Wendeanlage. Damit ist eine Vorab-Realisierung des Abschnitts Am Wegfeld – Reutles technisch machbar. Die Planung und die Auswirkungen auf Verfahren und Finanzierung werden zur Zeit abgestimmt und zu gegebener Zeit wird das Ergebnis mit dem Plan im Verkehrsausschuss vorgelegt.

Querschnittsstudie

Über die beschriebenen Maßnahmen hinausgehende Einsparungen von Flächen sind insbesondere deshalb nicht möglich, weil von Seiten des staatlichen Bauamts Nordbayern (StBAN) als Baulastträger zwischen Buch-Nord und Stadtgrenze Eingriffe in den Bereich der B4 (z.B. Spurreduzierung) auf der freien Strecke von Anfang an nicht gewünscht wurden. Um sicher zu stellen, dass für die Trasse die bestmögliche, aber finanziell vertretbare Lösung gefunden wurde, hat der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn ungeachtet der Vorbehalte des StBAN eine Studie in Auftrag gegeben, die untersucht hat, ob es möglich ist, die Stadt-Umland-Bahn zusammen mit der B4 im Bereich der vorhandenen Straße herzustellen.

Als Ergebnis wurde festgestellt, dass die Nachteile dieser Variante zu erheblich wären.

Als Nachteile sind folgende Punkte zu nennen:

a.) Alle Brückenbauwerke der B4 müssten neu gebaut werden, weil die vorhandenen Brücken in der Mitte der Trasse nicht tragfähig wären. Die alte B4 wurde in den 70er Jahren um zwei weitere Fahrspuren ergänzt. Dadurch wurden die neuen Brückenbauwerke mit dem notwendigen Abstand seitlich neben den bereits vorhandenen errichtet. Die Räume zwischen den Brücken wurden durch einfache Platten abgedeckt, die wie auch die Kappen der Brücken nicht für die Lasten aus dem Verkehr geeignet sind. Die Zusammenlegung der Fahrbahnen der B4 ist deshalb nur dann möglich, wenn die beiden jeweils nebeneinander liegenden Brücken durch ein tragfähiges Bauwerk ersetzt werden.

b.) Die beiden östlichen Fahrbahnen der B4 müssten an die westliche Richtungsfahrbahn heran gelegt werden, was einen vollständigen Neubau der Fahrtrichtung Erlangen erfordern würde. In den Bereichen mit Bauwerken müsste natürlich auch die Fahrbahn Richtung Nürnberg vollständig erneuert werden.

c.) Die Verringerung des Abstands zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen erfordert gemäß den geltenden Vorschriften eine Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 70 bzw. 100 km/h auf 50 km/h. Das wird den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern schwer zu vermitteln sein.

d.) Die betrachteten Varianten, die einen Umbau der B4 erfordern, wären zwischen 20 und 30% teurer als die Variante der Voruntersuchung.

Im Ergebnis kommt die Studie zu der Einschätzung, dass die in der Voruntersuchung vorgesehene seitlich der B4 angeordnete Lage weiter verfolgt werden sollte.

Untersuchte Querschnitte der Studie:
 (blau dargestellt ist die Lage der Trasse gemäß Voruntersuchung)

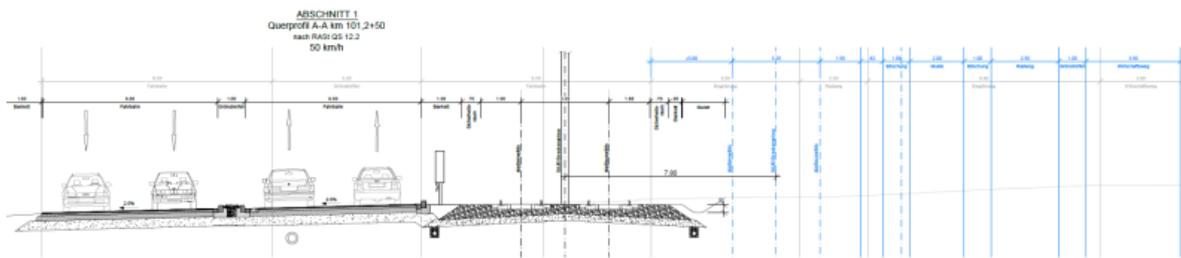


Abbildung 10 der Studie: Querschnitt nach 12.2 nach RASi06
 Quelle: Planung von Emch+Berger Nürnberg - Querschnittsoptimierung

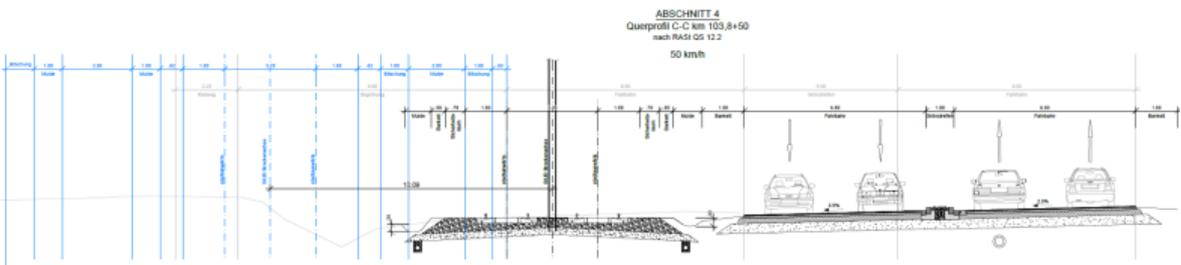


Abbildung 11 der Studie Querschnitt nach 12.2 nach RASi06
 Quelle: Planung von Emch+Berger Nürnberg - Querschnittsoptimierung

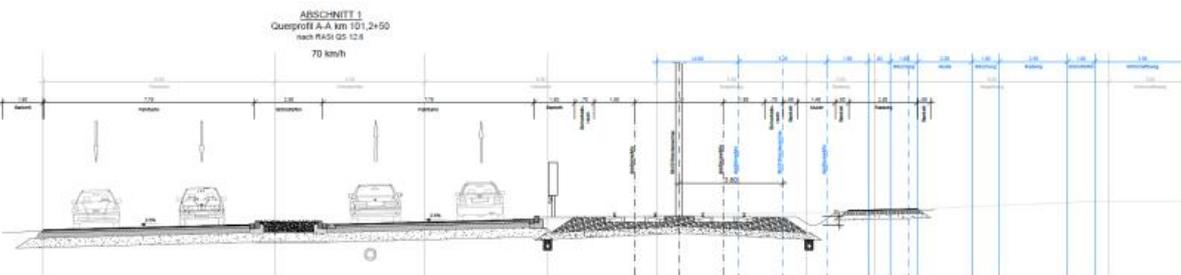


Abbildung 12 der Studie: Querschnitt nach RAL RQ21/ 12.6 nach RASi06
 Quelle: Planung vom Emch+Berger Nürnberg – Querschnittsoptimierung

Aus der inzwischen weiter geführten Planung wäre als weiterer Nachteil noch zu ergänzen, dass die Entwässerung der B4 in weiten Teilen mit einer zwischen den Richtungsfahrbahnen verlegten Längsleitung erfolgt. Diese Leitung müsste dann durch andere Entwässerungseinrichtungen ersetzt werden, die gemäß dem Wasserhaushaltsgesetz dem neuesten Stand entsprechen müssen. Dieser sieht für Straßenabwasser neben Absetz- und Rückhaltebecken auch Reinigungsanlagen vor. Das würde zusätzlich erhebliche Mehrkosten verursachen.

Radschnellverbindung

Durch die Radschnellverbindung Nürnberg - Erlangen soll dem Radverkehr ein zügiges und sicheres Vorankommen über weitere Strecken ermöglicht werden. Darüber hinaus soll im Sinne der Verkehrswende zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr hin zum Radverkehr motiviert werden. Dabei spielt vor allem die Attraktivität der Verbindung eine essentielle Rolle. Gerade die zukünftig zur Verfügung stehende Breite des Radweges und die weitestgehende Trennung zum Fußverkehr sind wichtige Merkmale, um einerseits problemloses Überholen und Begegnen zu ermöglichen und andererseits dem Sicherheitsbedürfnis der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden.

Die Ausbauarbeiten für den ersten Abschnitt der Radschnellverbindung zwischen dem Maxtor und dem Nordring beginnen bereits im Herbst 2023.

Die weiteren Abschnitte befinden sich derzeit im Planungsprozess innerhalb der Verwaltung. Die Radwegebreiten orientieren sich an den im Jahr 2021 erschienen Hinweisen für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (HRSV) der FGSV. In der Regel bedeutet das die Einrichtung von 4,00 m breiten Zweirichtungsradwegen und 3,00 m breiten Einrichtungsradwegen bzw. Radfahrstreifen.

Auch bei der Planung der RSV wird darauf geachtet, möglichst wenig zusätzliche private Flächen in Anspruch zu nehmen. So wird die Trasse zukünftig im Bereich des jetzt bestehenden Geh- und Radweges geplant. Dieser muss angepasst werden, da der Bestand die Anforderungen an eine Radschnellverbindung nicht erfüllt. Die versiegelten Flächen des vorhandenen Weges werden aber somit nicht zusätzlich zu der neuen Planung existieren, sondern eine breitere Verbindung an gleicher Stelle errichtet.

Die gemeinsame Planung beider Projekte stellt insbesondere in der Bearbeitung der jeweiligen Fachdisziplinen wichtige Synergieeffekte her, wodurch im jetzige Planungsprozess und gerade auch im späteren Betrieb ein hohes Potential der Verknüpfung zwischen den beiden Verkehrsmitteln des Umweltverbundes geschaffen wird.

Für die beiden Projekte wird der Grunderwerb im Planfeststellungsverfahren geregelt.

2. Erster Abschnitt in Nürnberg als eigenständige Maßnahme

Die Frage, ob der Nürnberger Abschnitt als Vor- bzw. eigenständige Maßnahme bereits vorab realisierbar wäre, muss differenziert betrachtet werden. Hier muss zwischen Planfeststellungsrecht und Förderrecht unterschieden werden.

Planfeststellungsrechtlich sieht der Zweckverband aktuell fünf Planfeststellungsabschnitte für das L-Netz vor, dessen erster der Abschnitt von Am Wegfeld bis zur P+R-Anlage Reutles sein wird. Faktisch entspricht dieser Abschnitt also dem Verlauf der StUB auf Nürnberger Stadtgebiet. Dieser Abschnitt soll auch zeitlich als erster Abschnitt in das Verfahren gegeben werden und wäre dann auch baulich als erster Abschnitt umsetzbar. Da an der P+R-Anlage auch eine Wendeschleife vorgesehen ist, wäre er auch verkehrlich separat betreibbar.

In den Unterlagen des ersten Planfeststellungsabschnitts muss auch eine Darstellung des Gesamtvorhabens enthalten sein, so dass in jedem Fall auch die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens (Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach) zusammen mit dem ersten Planfeststellungsabschnitt geprüft wird.

Förderrechtlich ist für das zu bauende Vorhaben eine Nutzen-Kosten-Rechnung nach Standardisierter Bewertung mit einem Ergebnis größer 1 notwendig (vgl. §3 Nr. 1c GVFG). Die Methodik dieser Bewertung wurde vom Bund zum 1.7. 2022 neu gefasst. Auch wenn sich dadurch erhebliche Erleichterungen für derartige Projekte ergeben haben, ist auch nach neuer Methodik nicht zu erwarten, dass der Abschnitt Am Wegfeld – Reutles für sich

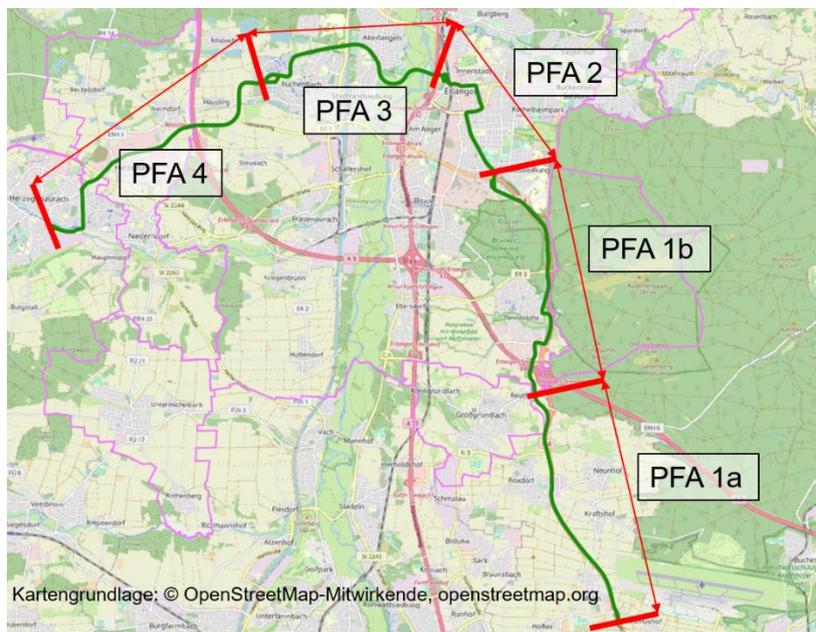
genommen das erforderliche Ergebnis erreichen würde, da die zusätzlich von der Straßenbahn erschlossene Bevölkerung deutlich kleiner als in den folgenden Streckenabschnitten auf Erlanger und Herzogenauracher Gebiet ist. Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn lässt aktuell jedoch untersuchen, ob der Abschnitt Am Wegfeld – Erlangen Bahnhof über den Faktor 1 käme, so dass auf diesen drei ersten Planfeststellungsabschnitten ggf. ein Bau unabhängig von Entscheidungen für den dahinterliegenden Teil der Strecke möglich wäre.

3. Aktueller Zeitplan

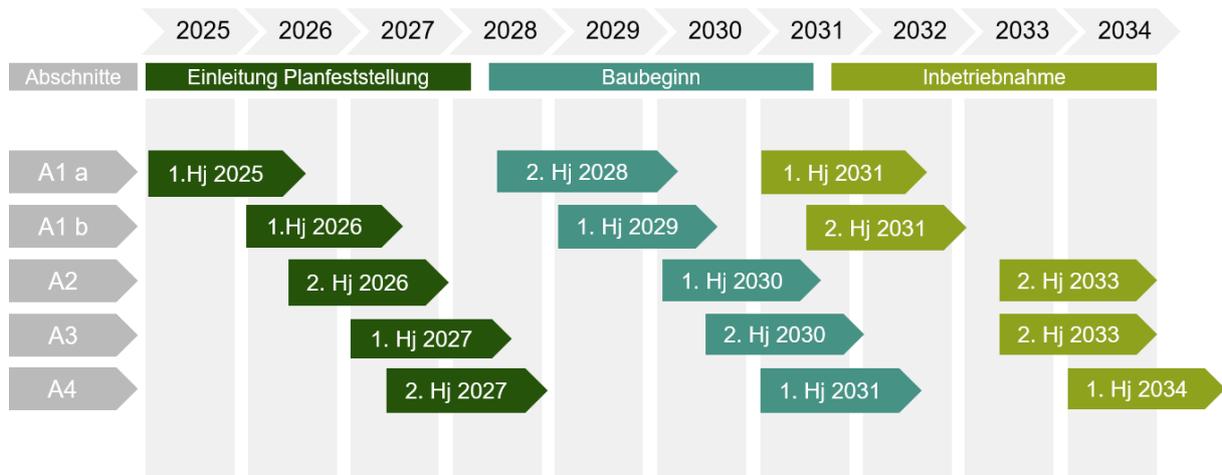
Es ist vorgesehen die Gesamtstrecke der StUB in fünf Planfeststellungsabschnitte zu unterteilen. Jeder dieser Abschnitte stellt auch einen Bauabschnitt dar. Sowohl die Einleitung der Planfeststellung als auch der Baubeginn starten mit dem ersten Abschnitt (PFA 1a), der sich von der Haltestelle „Am Wegfeld“ bis nach Reutles erstreckt. Alle weiteren Abschnitte werden dann sukzessive jeweils als Verlängerung des vorhergehenden Abschnittes planfestgestellt und gebaut. Jeder Abschnitt endet mit einer Wendeschleife, so dass jeder Bauabschnitt nach Fertigstellung auch in Betrieb genommen werden kann.

Die Reihenfolge mit dem Beginn ab Nürnberg ergibt sich aus dem Umstand, dass für einen Betrieb auch die notwendigen Abstellanlagen und Werkstattkapazitäten mit Anschluss an die neue Straßenbahntrasse vorhanden sein müssen. Dies ist nur durch die Nutzung der vorhandenen Anlagen in Nürnberg möglich.

Die Unterteilung in fünf Planfeststellungsabschnitte ist den begrenzten Personalressourcen bei der Regierung von Mittelfranken, den Planern und dem Zweckverband geschuldet.



Mit diesen Erläuterungen ergibt sich folgender Zeitplan:



Dargestellt sind jeweils die Zeitpunkte der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, der Baubeginn und die Inbetriebnahme. Aufgrund von Unwägbarkeiten (Dauer des Verfahrens, Klagen etc.) sind die Termine noch mit einer Unschärfe versehen, die sich in der Angabe eines Halbjahreszeitraums in der Darstellung ausdrückt.

Aus Nürnberger Perspektive ergibt sich somit eine mögliche Inbetriebnahme des ersten Abschnitts bis Reutles frühestens im ersten Halbjahr 2031 und eine Gesamtinbetriebnahme im ersten Halbjahr 2034.

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER	
16. JAN 2023	
1. Zustimmung	2. Zustimmung
3. Zustimmung	4. Zustimmung
5. Zustimmung	6. Zustimmung

Handwritten: VI, I/II, X

Handwritten: Kopie: Ruf

Nürnberg, 16. Januar 2023
Antragsteller: Brehm

Weitere Planungen für die Stadt-Umland-Bahn

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Stadt-Umland-Bahn ist eine der wichtigsten ÖPNV-Infrastrukturprojekte der Metropolregion. Zukünftig wird sie Nürnberg mit Erlangen und Herzogenaurach verbinden und damit auch die Hochschulstandorte. Außerdem entsteht damit für Berufspendler*innen sowie für Kultur- und Freizeitverkehre eine neue attraktive Verbindung, die zum Umsteigen einlädt.

Die Stadt Nürnberg hat sich ausgehend vom heutigen Endpunkt Am Wegfeld für eine Führung entlang der Bundesstraße 4 entschieden und ist dabei, die Trassenplanung in diesem Korridor zu konkretisieren. Die Planungen in Erlangen und Herzogenaurach führen dagegen durch die Stadtzentren und betreffen zahlreiche sensible Bereiche mit hohem Prüfungs- und Abstimmungsbedarf. Es ist daher zu befürchten, dass sich die Realisierung der gesamten Maßnahme weiter nach hinten schieben könnte.

Vor diesem Hintergrund stellt die SPD folgenden

Antrag:

Die Verwaltung

- berichtet über den aktuellen Sachstand und Zeitplan.
- prüft, ob es möglich wäre, in einem ersten Bauabschnitt die Trasse in Nürnberg bis zur Stadtgrenze als Vor- bzw. eigenständige Maßnahme bereits vorab zu realisieren. Dabei werden Vor- und Nachteile erläutert, insbesondere die Auswirkungen auf das Bussystem im Nürnberger Norden und die rechtlichen Hürden bezüglich der Fördermittel.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender



Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
28. JAN 2020		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
VII	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	X	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Mn

Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 58
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

27.01.2020
Schuh

Ressourcenschonender Umgang mit landwirtschaftlichen Flächen im Stadtgebiet bei der Umsetzung von Verkehrsverbindungen zwischen Nürnberg und Erlangen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

sowohl Staatsregierung als auch die Stadt Nürnberg pochen bei Neuplanungen immer wieder auf einen schonenden Umgang mit dem Faktor Boden. Durch z. B. Ausgleichsmaßnahmen und den Bedarf von Grund und Boden wird immer mehr freie Fläche der Bewirtschaftung durch Landwirte entzogen.

Zwar wird von der Stadtspitze behauptet, die benötigten Flächen verlaufen auf bereits der Stadt gehörenden Flächen, nur kann das keiner nachvollziehen.

Daher fordern wir die Planungen für die Stadtumlandbahn sowie die Radwege von und nach Erlangen aufeinander abzustimmen. Durch Sicherheitseinrichtungen sollte es möglich sein, die Abstände möglichst gering zu halten und die Strecken eng nebeneinander verlaufen zu lassen, um die Inanspruchnahme von Nutzflächen zu minimieren.

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

Antrag:

Die Stadt Nürnberg stellt in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Zweckverband die Planungen vor und geht vorab bei den Planungen auf den Landverbrauch ein.

Sie erläutert weiterhin die Abgrenzungen von Radschnellwegen zum existierenden „normalen Radweg“ sowie zur Stadtumlandbahn, die möglichst gebündelt geführt werden sollen.

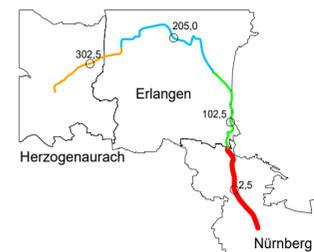
Es wird dargestellt, ob weitere private Flächeninanspruchnahmen auf Nürnberger Seite notwendig sind.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Fraktionsvorsitzender



LEGENDE	
StUB	
RSV	



3			
2			
1			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Entwurfsplanung

Auftraggeber:	Unterlage / Blatt-Nr.:
StUB	Maßstab = 1 : 10000
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG - ERLANGEN - HERZOGENAUACH	ZV Geschäftsleitung: ZV techn. Leitung:
	Erlangen, den

Verkehrsanlagen Übersichtsplan StUB und RSV zwischen Am Wegfeld und Reutles

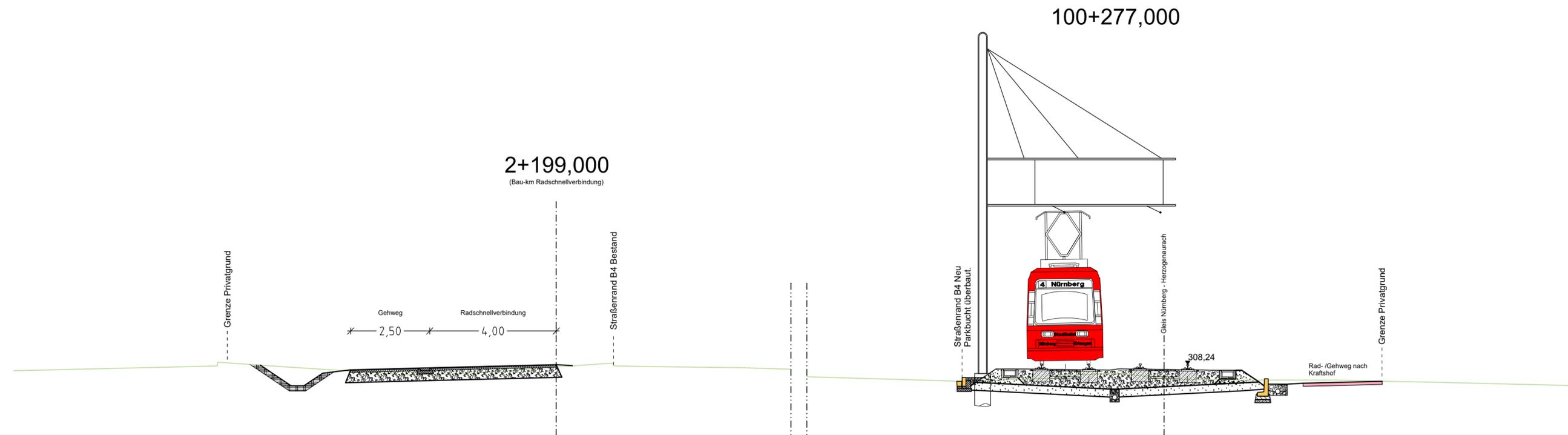
Plannummer: Info Index:

VERKEHRSPANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

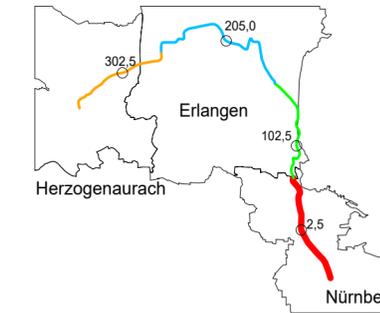


Plannr Nbg intern:	Skizze	NÜRNBERG, AM 21.08.2023
ABTEILUNGSLEITUNG	Wie (4935)	
BEARBEITUNG	Klapuch	AMTSLEITER

M = 1:100
 NHN 306,00



STATION 100+277,000



3			
2			
1			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Entwurfsplanung

Auftraggeber:  StUB <small>ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH</small>	Unterlage / Blatt-Nr.: Maßstab = 1 : 100
	ZV Geschäftsleitung: ZV techn. Leitung:
Erlangen, den	

Stadtumlandbahn Querprofil Bündelung Johann-Sperl-Straße

Plancodierung:

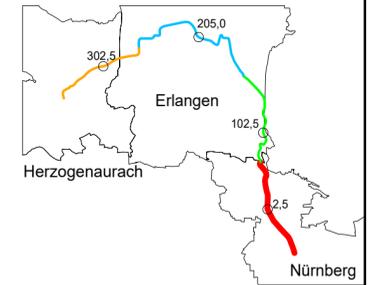
VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG



Plannr Nbg intern:	Skizze	NÜRNBERG, AM 28.06.2023
ABTEILUNGSLEITUNG		
BEARBEITUNG	Wie (4935)	AMTSLEITER

StUB01-OST-Stadtumlandbahn_DK-500_QP_100277.plt vom 17.08.23

STATION 100+520,000



3			
2			
1			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Entwurfsplanung

Auftraggeber:	Unterlage / Blatt-Nr.:
 StUB ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH	Maßstab = 1 : 100
	ZV Geschäftsleitung: ZV techn. Leitung:
	Erlangen, den

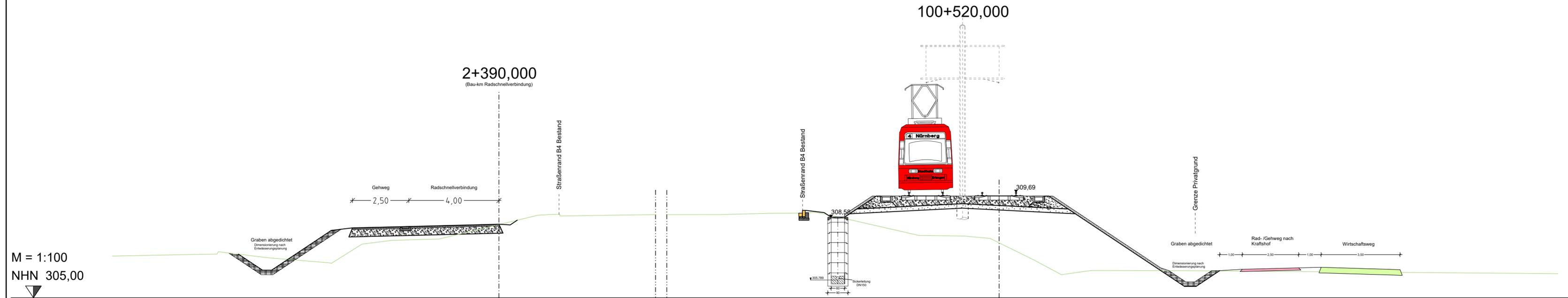
Stadtumlandbahn Querprofil Bündelung vor Georg-Ziegler-Weg

Plancodierung:

**VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG**

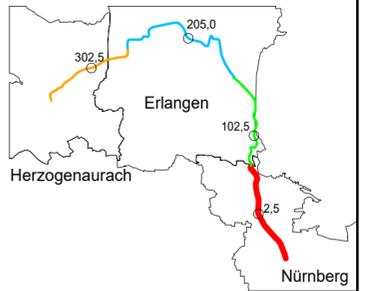


Plannr Nbg intern:	Skizze	NÜRNBERG, AM 02.08.2023
ABTEILUNGSLEITUNG		
BEARBEITUNG	Wie (4935)	
		AMTSLEITER
StUB01-OST-Stadtumlandbahn_DK-500_QP_100520.plt vom 17.08.23		



M = 1:100
NHN 305,00

STATION 101+400,000



3			
2			
1			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Entwurfsplanung

Auftraggeber:  StUB <small>ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH</small>	Unterlage / Blatt-Nr.: Maßstab = 1 : 100
	ZV Geschäftsleitung: ZV techn. Leitung: Erlangen, den

Stadtumlandbahn Querprofil Bahnsteig ER-N / Baststraße

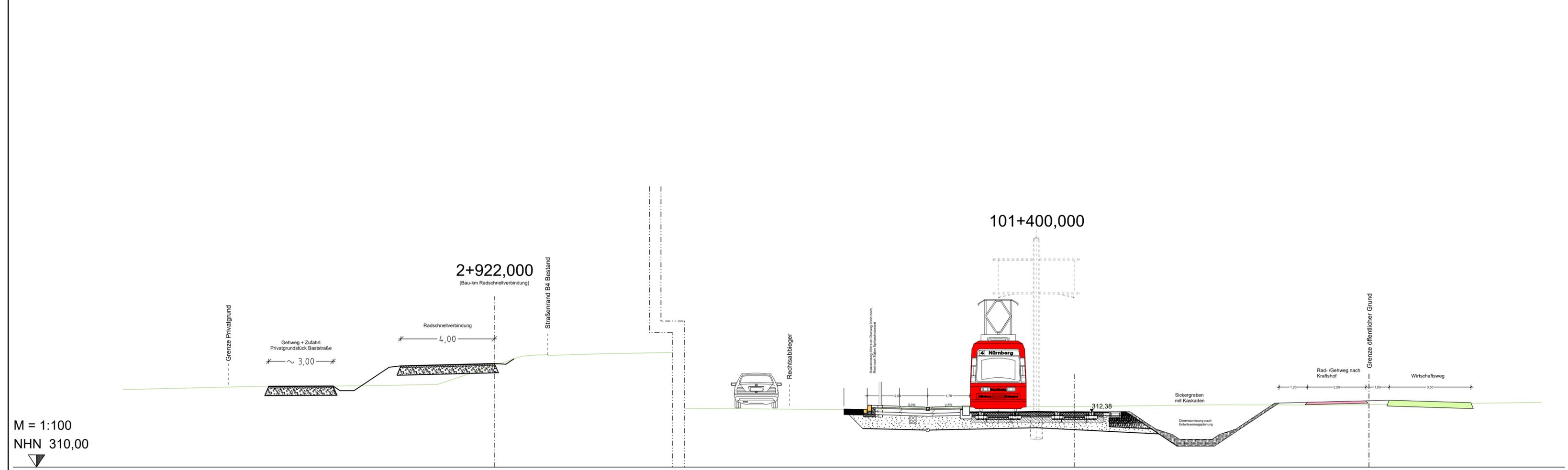
Plancodierung:

**VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG**



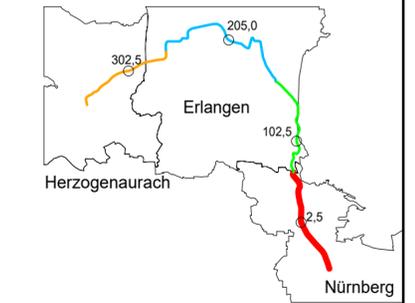
Plannr Nbg intern:	Skizze	NÜRNBERG, AM 11.08.2022
ABTEILUNGSLEITUNG		
BEARBEITUNG	Wie (4935)	AMTSLEITER

StUB01-OST-Stadtumlandbahn_DK-500 QP_101400.plt vom 17.08.23



M = 1:100
NHN 310,00
▼

STATION 102+295,000



3			
2			
1			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Entwurfsplanung

Auftraggeber:	Unterlage / Blatt-Nr.:
 StUB <small>ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH</small>	Maßstab = 1 : 100
	ZV Geschäftsleitung: ZV techn. Leitung:
	Erlangen, den

**Stadumlandbahn
Querprofil
Bündelung vor der Feldwegbrücke**

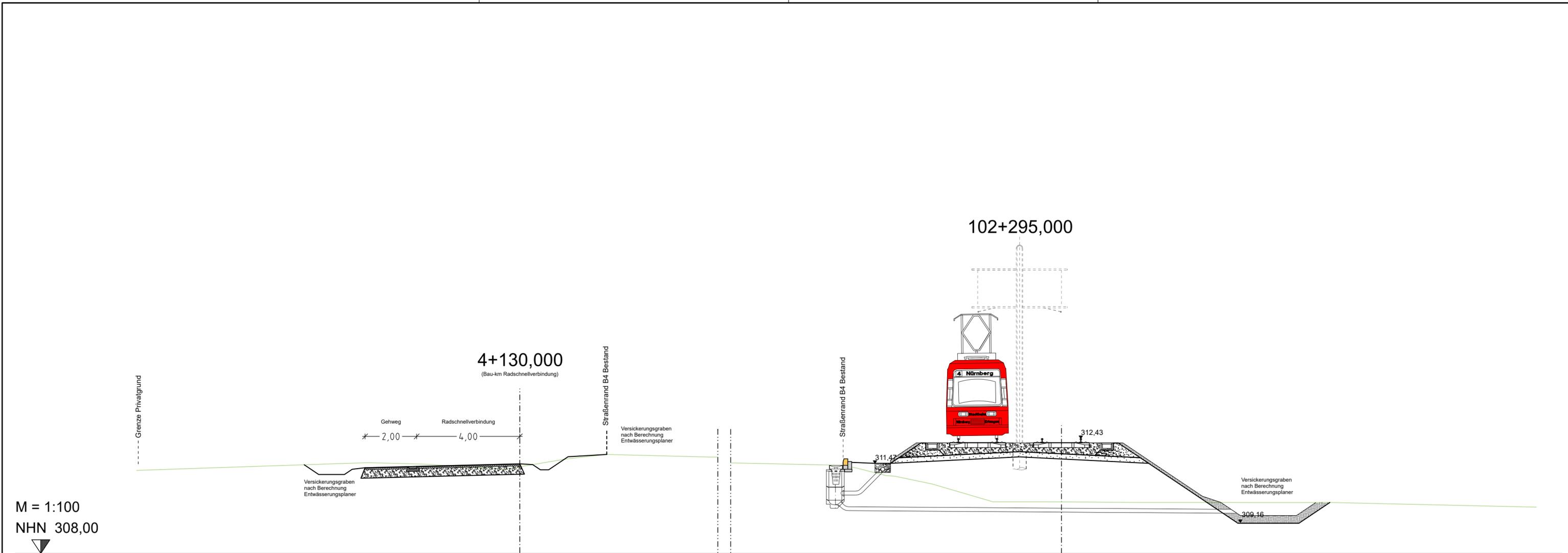
Plancodierung:

**VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG**



Plannr Nbg intern:	Skizze	NÜRNBERG, AM 03.08.2023
ABTEILUNGSLEITUNG		
BEARBEITUNG	Wie (4935)	
		AMTSLEITER

StUB01-OST-Stadumlandbahn_DK-500 QP_102295.plt vom 17.08.23



M = 1:100
NHN 308,00

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Der Rufbus des 21. Jahrhunderts: On-Demand-Verkehr in kommunaler Hand
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.04.2021**

Anlagen:

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.04.2021
Schreiben der VAG vom 10.08.2023

Bericht:

Mit Antrag vom 21.04.2021 bat die SPD-Stadtratsfraktion die VAG (Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg), ein Konzept für ein kommunales On-Demand-System zu entwickeln und über die vorhandenen Möglichkeiten im Verkehrsausschuss zu berichten. Außerdem soll die Möglichkeit eines Probebetriebs geprüft werden.

Das Thema On-Demand-Verkehre im Nürnberger Stadtgebiet wurde sehr detailliert durch die VAG geprüft und bearbeitet. Verschiedene Szenarien für Angebote von Bedarfsverkehren wurden mit zwei Anbietern entsprechender Software für Teile der Stadt und für verschiedene Verkehrszeiten untersucht und bewertet. Zur Erläuterung der untersuchten Konzeptentwürfe wird auf das Schreiben der VAG vom 10.08.2023 in der Anlage verwiesen. Hierin sind das Vorgehen, die Untersuchungen und eine Einschätzung der VAG beschrieben.

Die Ergebnisse zeigen, dass ein On-Demand-System in Nürnberg kein bestehendes ÖPNV-Angebot ersetzen könnte. Der Bedarfsverkehr würde vielmehr ein zusätzliches Angebot darstellen. Aus diesem Grund standen und stehen für die VAG hierfür keine Ausgabenpositionen als Kompensation zur Verfügung. Mehrere Versuche der VAG, Fördergelder für die Erprobung eines On-Demand-Systems zu erhalten, z.B. über das vom BMVI aufgelegte Programm "Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV" mit einer 80%-Förderung, waren bislang nicht erfolgreich.

Zuletzt hat die VAG im Rahmen eines weiteren Förderaufrufs des BMVI zur Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ im Juli 2023 einen neuen Antrag für Fördergelder für die Errichtung eines On-Demand-Systems eingereicht. Um eine höhere Aussicht auf Erfolg zu gewährleisten, wurden weitere Teilprojekte, wie zum Beispiel das VAG-Rad, in den Antrag mit aufgenommen. Eine Entscheidung des BMVI über den gestellten Förderantrag der VAG wird für Anfang des 4. Quartals 2023 in Aussicht gestellt. Für weitere Informationen zum aktuell eingereichten Antrag wird ebenfalls auf das aktualisierte Schreiben der VAG vom 10.08.2023 im Anhang verwiesen.

Die Verwaltung unterstützt –vorbehaltlich der Kostenfrage- grundsätzlich den Vorschlag der VAG, ein On-Demand-System zur Schließung der Angebotslücken in den Nachtstunden unter der Woche einzusetzen. Fragen des konkreten Einsatzgebietes und der Betriebszeiten des Bedarfsverkehrs werden zwischen der Verwaltung und der VAG abgestimmt, sobald ein positiver Förderbescheid vorliegt. Das abgestimmte Konzept wird dem AfV zum Beschluss vorgelegt. Für einen dauerhaften Betrieb müsste allerdings die Finanzierung gesichert sein, da Fördergelder nur für einen befristeten Probebetrieb bereitgestellt werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

- dauerhaft nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

- Ja

- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Bereitstellung eines stabilen 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)
 VAG

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AFV

OBEBÜRGERMEISTER		
21. APR. 2021		
/.....Nr.		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
VII	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorliegen
	X	5 Antwort zur Unter- schrift vorliegen

309/VAG

Nürnberg, 21. April 2021

Antragsteller: Yilmaz/Ahmed
Kopie: Ruf, 3. BA

Der Rufbus des 21. Jahrhunderts: On-Demand-Verkehr in kommunaler Hand

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im März 2021 beschloss der Bundesrat eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, die nun auch klare Regeln für innovative Bedarfsverkehre formuliert. Die Kommunen und der ÖPNV werden in ihrer Rolle hierbei bestätigt und gestärkt. Aus Sicht der SPD-Stadtratsfraktion ist dies auch das Signal für Nürnberg und die VAG, sich Gedanken bezüglich eines attraktiven On-Demand-Verkehrs zu machen.

Ein bisher sehr prominentes Beispiel eines Pionierprojektes in diesem Bereich ist der Berliner BerlKönig. Es bewies eindrücklich, dass Digitalisierung und Algorithmen gerade im Bereich der Verkehrssteuerung und -planung besonders spannende Anwendungsmöglichkeiten bieten. Die Evaluation nach einem 6-monatigen Testbetrieb, der nur in bestimmten Teilen Berlins von der BVG betrieben wurde, zeigte, dass das Angebot schnell angenommen wurde und Zukunftspotenzial hat.¹

Für Nürnberg sehen wir jedoch nicht die Kooperation mit einem Automobilhersteller als das Modell der Wahl, sondern die Nutzung der Ressourcen, die unsere ÖPNV-Landschaft schon aufweist. Wir sprechen uns daher für eine Kooperation zwischen VAG und Taxi-Anbietern aus.

Insbesondere für diese Anwendungsfälle scheint ein solches Angebot auch für unsere Stadt von knapp 500 000 Einwohnern interessant:

- Der ÖPNV in Nürnberg ist bereits gut ausgebaut und wir sind uns bewusst, dass uns die Verkehrswende nur mit einem solchen starken System gelingen kann. Dennoch gibt es immer wieder blanke Stellen, die bisher aus Kostengründen bzw. aufgrund sehr schlechter Nutzen-Kosten-Berechnungen nicht bedient werden konnten. Ein solches Beispiel ist Kleingründlach, das bisher nicht erschlossen ist.

¹ https://www.berlkoenig.de/wp-content/uploads/2019/07/BerKoenig_Imagebroschuere.pdf

- 2 -

- Zudem weisen Stadtrandlagen und andere Gebiete nicht-verdichteter ÖPNV-Angebote immer wieder schwierige Lücken in Takt und kleinräumiger Zielerreichung auf. Gerade Senior*innen, die in diesen Gebieten wohnen, könnten von einem Sammelbusangebot profitieren. So werden wir beispielsweise immer wieder auf das schwierige Erreichen des Schweinauer Bucks hingewiesen, der einen hohen Naherholungswert hat, jedoch mit üblichen Linienbussen nicht erschlossen werden kann.
- Angebote jenseits des üblichen Takts und Servicezeitraums wären eine wichtige Ergänzung für Arbeitnehmer*innen und (irgendwann wieder) Nachtschwärmer*innen. Auch hier könnten wir uns den Einsatz des On-Demand-Systems vorstellen.

Um zu klären, ob On-Demand-Verkehre in Nürnberg und für den Anbieter VAG derzeit möglich sind, stellt die SPD-Stadtratsfraktion im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

- Die VAG wird aufgefordert ein Konzept für ein kommunales bedarfsgesteuertes Ridepooling in Absprachen mit weiteren Anbietern des öffentlichen Nahverkehrs (z.B. Taxi-Unternehmen) zu entwickeln. Über eine mögliche Umsetzbarkeit, sowie Ausgestaltung und Kosten wird im Verkehrsausschuss berichtet.
- Es wird die Möglichkeit eines Probetriebs samt Evaluation überprüft.

Mit freundlichen Grüßen



Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender



Yasemin Yilmaz
Stadträtin



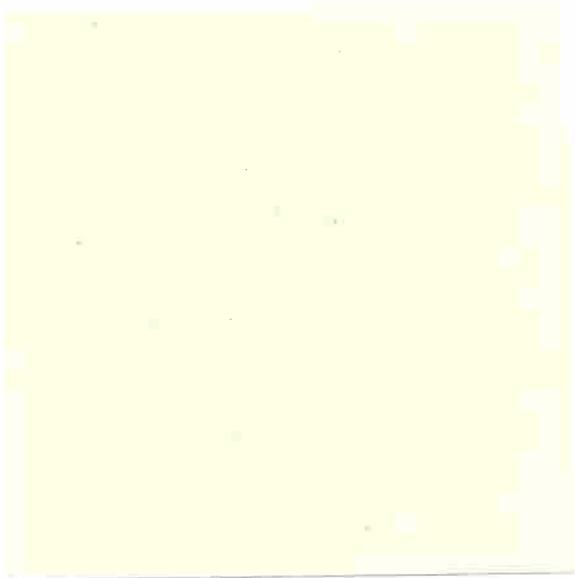
Nasser Ahmed
Stadtrat



VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Straße 30

90402 Nürnberg



VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5
90429 Nürnberg
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg
Telefon: 0911 283-0
Telefax: 0911 283-4800

Frederik Nöth
Referent Technik und Innovation
VT-TI
Telefon: 283-4506
Telefax: 283-4641
frederik.noeth@vag.de

Nürnberg, 10. August 2023

Linienbedarfsverkehr

hier: Antrag der SPD-Fraktion vom 21.04.2021 zu „Der Rufbus des 21. Jahrhunderts: On-Demand-Verkehr in kommunaler Hand“

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem oben genannten Antrag hat die SPD-Fraktion einen Bericht zu den Möglichkeiten einer Einführung und den Kosten eines Linienbedarfsverkehrs („on-demand-Angebot“) angefragt. Basierend auf unserer ersten, inzwischen zeitlich überholten Stellungnahme vom 11.10.2021, senden wir Ihnen gerne unsere aktualisierte Stellungnahme.

Die VAG beobachtet die nationalen und relevanten internationalen Entwicklungen zum Bedarfsverkehr seit mehreren Jahren. Ein solcher Linienbedarfsverkehr eignet sich gut zur Bedienung von nachfrageschwachen Räumen und Zeiten, wie bspw. zur Schließung von Angebotslücken in der Nacht oder dünner besiedelten Stadtteilen/Regionen. Pionier in Deutschland ist die Duisburger Verkehrsgesellschaft DVG, die Ende September 2017 unter dem Namen „myBus“ den ersten Pilotversuch mit einem flexiblen, d.h. ohne Bindung an Haltestellen und Linienwege, mittels App buchbaren Bedarfsverkehr mit (potenziell) geteilten Fahrten begannen. Ziel war es, mit einem nachfrageorientierten Angebot in Schwachverkehrszeiten und in Randgebieten eine attraktive, wirtschaftliche sowie emissionsarme Alternative zum Einsatz großer Linienbusse zu entwickeln.

Erfahrungen in anderen Kommunen

In der Folge sind viele weitere Projekte gestartet worden, die in der großen Mehrzahl befristete Förderprojekte waren und in der Vergangenheit meist unter der sog. Experimentierklausel des PBefG genehmigt wurden. Seit Mitte 2021 sind diese Verkehre genehmigungsrechtlich im Personenbeförderungsgesetz im §44 PBefG Linienbedarfsverkehr verankert, bedürfen also keiner Ausnahmege-
nehmigung mehr. Gemeinsam ist den Angeboten:

- Bedienung mit kleinen Fahrzeugen (Größenordnung 3 bis 8 Sitzplätze)
- Buchung über App (sehr selten auch Telefon), immer spontan, teilweise mit längerem Vorlauf bzw. festen Buchungszeiten wie *jeden Donnerstag um 22 Uhr* möglich.
- flexible Fahrwege und -zeiten (kein klassischer Linienverkehr, keine Bindung an feste bauliche Haltestellen, kein fester Takt)

- geteilte Fahrten, d. h. ähnliche Fahrwünsche werden vom Hintergrundsystem gebündelt („ge-poolt“) und der Fahrweg kann für den einzelnen Fahrgast umwegig sein (u.a. als Differenzierung zum Taxi).

Die Erfahrungen mit den bisherigen Umsetzungen von Linienbedarfsverkehren waren meist ähnlich:

- die Resonanz in der Öffentlichkeit war durchweg positiv
- der Zugang und die Nutzung waren und sind durch moderne und nutzerfreundliche Lösungen mit App und tlw. Telefon einfach und attraktiv
- die Nutzungszahlen sind im Vergleich zum liniengebundenen ÖPNV gering
- räumlich kleine Bedienegebiete oder zeitlich eingeschränkte Angebote konnten nur sehr geringe Nachfrage gewinnen, was u.a. in Duisburg zu mehrfachen Ausweitungen des räumlichen und zeitlichen Angebots führte
- die Bündelungswirkung, also das Teilen von Fahrten mit anderen Reisenden auf dem kompletten Fahrweg oder auf Teilstrecken, war zu Beginn überwiegend gering und fast immer unter 2, so dass die Mehrzahl der Fahrten exklusiv für eine Buchung stattfanden (in städtischen Zentren höher, in der Region und am Stadtrand niedriger, auch steigend über den Zeitverlauf der Angebote)
- für eine hinreichende Attraktivität und um bei Bedarf kurze Wartezeiten realisieren zu können, bedarf es einer angemessenen Flottengröße, was hohe Kosten und zum Start i.d.R. eine geringe Auslastung verursacht
- die Kostendeckung liegt bisher in (größeren) Städten weit unter der des klassischen ÖPNV
- nach Auslauf der Förderung wurden einige Angebote eingestellt, was allerdings bis Mitte 2021 tlw. auch an dem fehlenden Rechtsrahmen lag

Untersuchungen für Nürnberg

Die VAG nahm diese Umsetzungen und die Erfahrungen daraus in den Jahren 2019 / 2020 zum Anlass, mit zwei renommierten Anbietern entsprechender Software, zahlreiche Szenarien für entsprechende Angebote von Bedarfsverkehren in Teilen oder der ganzen Stadt und zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten zu untersuchen und zu bewerten. Die Rahmenbedingungen hinsichtlich Flottengröße, Einsatzgebiet und -zeiten und daraus folgend typische Serviceparameter wie mittlere Wartezeit zwischen Buchungsanfrage und Fahrtstart bzw. maximale Umweglänge und -zeit bei der Bündelung von Fahrten wurden für die Szenarien über einen großen Bereich variiert. Die potenzielle Nachfrage an Fahrgästen wurde auf Basis von ca. 1,5 Mio. täglichen Wegen im Stadtgebiet Nürnberg abgeschätzt. Dazu wurden vorab alle Rad- und Fußwege sowie sehr kurze Wege aus der Basis entfernt, die nicht verlagert werden sollen. Die verbleibenden ca. 1 Mio. Wege wurden dann räumlich und zeitlich für jedes Szenario eingegrenzt und verschiedene mögliche Marktanteile apriori gesetzt und zwischen 1% und 3% variiert. Die so berechnete Nachfrage wurde mittels Analogieschlüssen zu vergleichbaren Umsetzungen gutachterlich verifiziert.

Insgesamt wurde eine hohe zweistellige Anzahl Szenarien mit unterschiedlichen Parameterkonstellationen berechnet. Wesentliche Kennwerte für drei Szenarien sind in der Anlage aufgeführt. Die Szenarien sind:

- Nachtverkehr in der zeitlichen Bedienungslücke zwischen 0 und 5 Uhr im gesamten Stadtgebiet
- Nachtverkehr zu Zeiten eines reduzierten Angebots zwischen 21 und 5 Uhr im gesamten Stadtgebiet
- sowie tagsüber in einem Teilgebiet zwischen Sandreuth und Eibach.

Als Ergebnis kann festgehalten werden:

- für die Bedienung eines Stadtteils bzw. Gebiet am Stadtrand sind 4 Kleinbusse ausreichend
- für den Einsatz als Nachtverkehr sind zum Start 15 Kleinbusse ausreichend

- je Kleinbus und Stunde kann mit 2 bis 8 Fahrgästen gerechnet werden (je nach Szenario)
- abhängig von den Serviceparametern, den Betriebszeiten und dem räumlichen Bedienegebiet und damit der Anzahl der eingesetzten Kleinbusse entstehen jährliche Betriebskosten ab ca. 1,2 Mio. € für Fahrzeuge, Software und Personal (Preisstand 2020)
- ein attraktives erweitertes Bedarfsangebot für Nürnberg verursacht jährliche Kosten im mittleren siebenstelligen Bereich
- ein auf 10 Kleinbusse reduzierter Nachtverkehr, der die betrieblich und verkehrlich gerade noch vertretbare Untergrenze darstellt, führt bei reduziertem Service- und Qualitätsniveau zu Betriebskosten von ca. 890 T€ p.a. (Preisstand 2020)

Die mit dem neuen Angebot realisierbaren Einnahmen wurden auf Basis einer im PBefG geforderten „Tarifintegration“ unter Anwendung des VGN-Tarifs mit einem Zuschlag abgeschätzt. Als Tarif wurde „2 * A“ angenommen. Ein „A“ als Grundtarif und ein „A“ als Komfortzuschlag. Damit würden Abonnenten je Fahrt einen Zuschlag von derzeit 3,00 € (online-Preis), Gelegenheitskunden einen Fahrpreis von derzeit 6,00 € (online-Preis). Der Komfortzuschlag ist aus Sicht VAG gerechtfertigt durch einen garantierten Sitzplatz, ggf. kürzere Fahrzeiten und ein dichtes (virtuelles) Haltestellen-netz. Im Mittel der Szenarien könnte unter den getroffenen Annahmen eine Kostendeckung von ca. 20% bei einer großen Schwankungsbreite erreicht werden. Die Unsicherheiten in der Einnahmeabschätzung sind deutlich größer als bei den Kosten.

Einschätzung und Empfehlung der VAG

Perspektivisch kann ein Linienbedarfsverkehr große Chancen entfalten und neben der Schließung von Angebotslücken auch zum Ersatz von im klassischen Linienverkehr bedienten, aber nur sehr schwach nachgefragten Relationen dienen. Insofern hat die VAG ein strategisches Interesse, im Rahmen ihrer Ausrichtung hin zu einem umfassenden Mobilitätsdienstleister, Erfahrungen mit flexiblen Bedienformen wie dem Linienbedarfsverkehr zu sammeln. Zusammen mit dem autonomen Fahren werden sich hier vsl. ab Mitte der 2020er-Jahre neue Chancen und Märkte auftun, u.a. mit Angeboten für „Tür-zu-Tür-Verkehre“. Gleichzeitig könnte perspektivisch Risiken einer Marktbesetzung durch Dritte mit möglichen Angriffen auf die Geschäftsmodelle der VAG begegnet werden.

Aus Sicht der VAG ist zum Einstieg in Nürnberg ein Linienbedarfsverkehr als ÖPNV-Angebot in der Nacht besonders geeignet. Zum einen könnte so die im Großstadtvergleich fast einmalige und unattraktive nächtliche Bedienungslücke unter der Woche geschlossen werden. Zum anderen könnte mit diesem „flexiblen“ Angebot den unterschiedlichen und regelmäßig schwankenden Verkehrsbedürfnissen von Nachtschwärmern und Schichtbeschäftigten ein passgenauer und kostenoptimierter Service geboten werden. Ein durchgängiges nächtliches ÖV-Angebot ist weiterhin ein Baustein, um ggf. komplett auf den eigenen PKW zu verzichten und trägt mit kurzen Zu- und Abgangswegen zur Steigerung der subjektiven Sicherheit bei. Diese Bausteine leisten in Summe einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zum Gelingen der Verkehrswende und unterstützen die Ziele des Mobilitätsbeschlusses.

Fazit

Alle Berechnungen und die Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass sich ein nachfragegesteuerter Bedarfsverkehr mit den üblichen Einnahmen gegenwärtig nicht positiv betriebswirtschaftlich darstellen lässt. Im Februar 2020 wurden z.B. für eine Fortführung des BerlKönig in Berlin eine jährliche Unterstützung von bis zu 43 Mio. € durch den Senat als erforderlich genannt. Die Stadtwerke Münster rechnen für ihr Erprobungsprojekt „Loopmünster“, das in mehreren Stadtteilen mit ca. 55.000 EW am Stadtrand mit 10 Kleinbussen im September 2020 gestartet ist, mit Gesamtkosten von ca. 8 Mio. € in 3 Jahren, die mit 5 Mio. € vom Land NRW gefördert werden. Soweit Daten veröffentlicht werden, ist derzeit ein Kostendeckungsgrad zwischen 10% und 25%, abhängig von den Serviceparametern und den Fahrpreisen, zu erreichen. Eine (deutlich) höhere Kostendeckung bzw.

ein (betriebswirtschaftlich) positiver Nutzen ist erst mit Einführung hochautomatisierter bzw. autonomer Fahrzeuge ohne Fahrpersonal zu erwarten.

Von Seiten der VAG stehen zunächst keine wesentlichen Ausgabenpositionen als Kompensation zur Verfügung, da der Bedarfsverkehr erstmal ein zusätzliches Angebot darstellt. Eine „fiktive Kompensationsmöglichkeit“ entsteht für den Fall einer möglicherweise ansonsten notwendigen Ausweitung des Nightlinernetzes auf weitere Betriebstage. Ein Ersatz bestehender Busangebote würde eine größere Fahrzeugflotte und damit wiederum höhere Kosten erfordern und wäre aufgrund der geringen Kapazitäten nur auf wenigen schwach nachgefragten Buslinien bzw. Teillinien möglich. Mehrere frühere Anträge und Versuche der VAG, Fördergelder für die Erprobung eines Bedarfsverkehrs beim Bund bzw. Freistaat einzuwerben, waren bisher leider nicht erfolgreich. Aktuell ist noch ein Förderantrag beim BMDV für eine 80% Förderung im Rahmen des 3. Aufrufs der Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ offen, für den der 14.07.2023 Abgabetermin war. Eine Entscheidung des BMDV ist bis Anfang des 4. Quartals 2023 in Aussicht gestellt.

Die von der VAG präferierte Umsetzung eines Pilotprojektes zur Schließung der Angebotslücke im Nachtverkehr wäre ohne Förderung durch das BMDV derzeit nur bei einer entsprechenden Mittelbereitstellung durch die Stadt Nürnberg möglich. Abhängig von der Höhe der bereitgestellten finanziellen Mittel kann eine detaillierte Konzeption von VAG und Verwaltung erarbeitet und mit relevanten Beteiligten abgestimmt und anschließend ein Probetrieb umgesetzt werden.

Für Rückfragen und die weitere Abstimmung stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

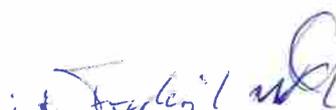
VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



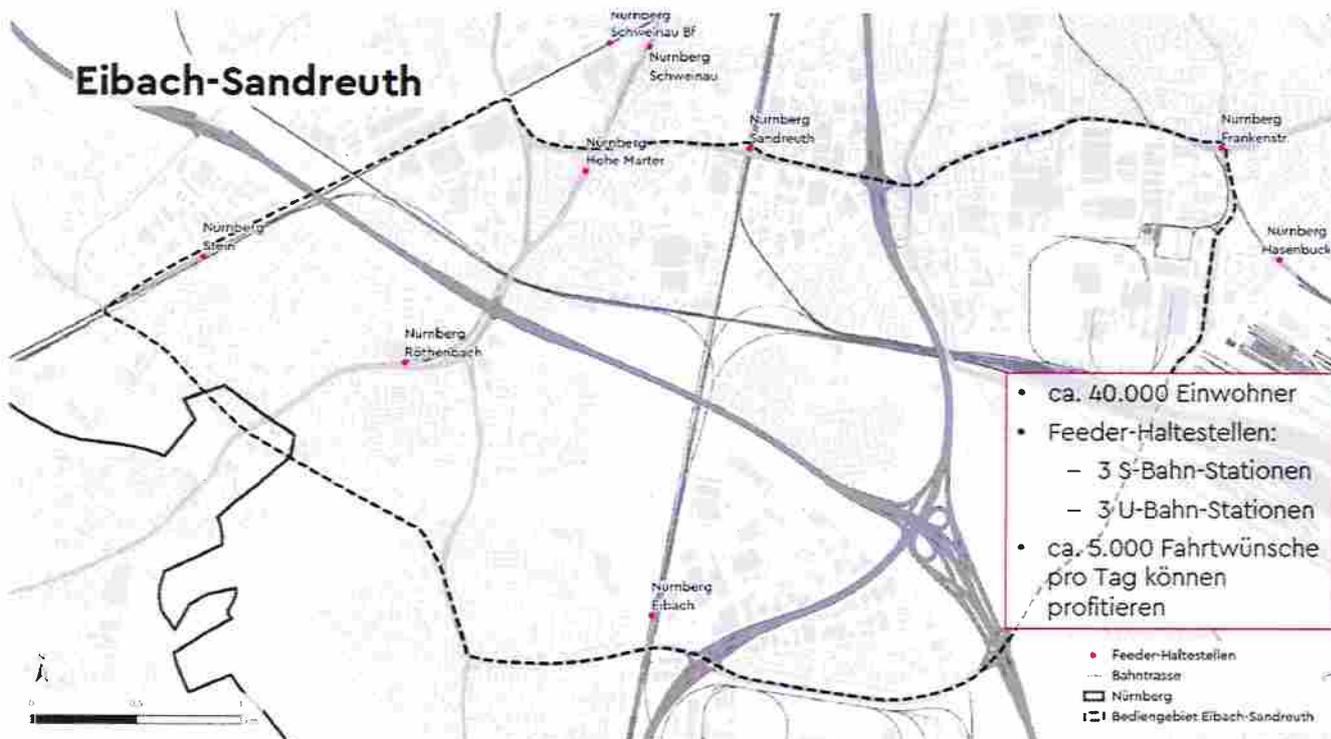
John Borchers

i. A.



Frederik Nöth

Anlage untersuchtes Bediengebiet Eibach – Sandreuth



Anlage Vergleich ausgewählte Szenarien (Datenbasis und Preisstand 2020)

Vergleich ausgewählte Szenarien	Nachtverkehr gesamte Stadt (0 bis 5 Uhr)	Nachtverkehr gesamte Stadt (21 bis 5 Uhr)	Eibach - Sandreuth (5 bis 23 Uhr)
Annahmen Szenario (fest vorgegeben für Rechenlauf)	Szenario 17	Szenario 9	Szenario 7
Marktanteil an der möglichen Mobilitätsnachfrage (*)	2,0%	2,0%	1,0%
max. Wartezeit von Buchung bis Einsteigen [min]	0:20	0:20	0:05
max. relative Umwegigkeit	50%	50%	30%
max. absolute Umwegigkeit [min]	0:10	0:10	0:10
(*) Basis ca. 1,5 Mio. tägliche Wege im Stadtgebiet Nürnberg, die räumlich und zeitlich für jedes Szenario eingegrenzt wurden, u.a. Ausschluss von Rad- und Fußwegen			
Nachfragedaten			
beförderte Kunden pro Jahr (gerundet)	29.000	122.000	67.000
durchschnittliche Fahrweite [km]	5,4	5,8	2,3
durchschnittliche Fahrtdauer [min]	10,7	11,8	5,5
Pooling-Quote nach Dauer exkl. Leer-km	1,3	1,5	1,4
Kundenqualität			
Ø Wartezeit pro Passagier [min]	10,7	12,0	1,3
Ø Beförderungsgeschwindigkeit [km/h]	30	29	25
Betriebsdaten			
Flottengröße (ohne Reserve)	10	22	4
mittlere Anzahl Fahrzeuge im Betrieb	5	12	3
Fahrzeug-Kilometer pro Jahr (gerundet, inkl. Leerfahrten)	230.000	880.000	270.000
finanzielle Daten (gerundet in T€)			
Gesamtkosten pro Jahr (*)	890 T€	3.020 T€	1.150 T€
Gesamterlöse pro Jahr (Tarif "2*A" = Tarifstufe A + Kamfortzuschk)	130 T€	510 T€	280 T€
Operativer Ergebnis pro Jahr			
Notwendige Erlöse/Fahrt für Kostendeckung (gerundet, in €)	-760 T€	-2.510 T€	-870 T€
	26 €	22 €	15 €
(*) Kosten für Personal, Leasing Kleinbusse, Antriebsenergie, Software; ohne Kosten für Reparaturen, Schäden, Abstellung			

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Strauchstraße und Harsdörfferplatz;
Dringend erforderliche Grundsanie rung und Umbau zur Fahrradstraße der 2.Stufe**

Anlagen:

Straßenplan Nr. 2.2420.2.1
Fotos - Bestand

Sachverhalt (kurz):

Die Strauchstraße und der Harsdörfferplatz sind Bestandteil des beschlossenen Fahrradstraßenpakets der 2. Stufe. Die Strauchstraße und der Harsdörfferplatz befinden sich derzeit in einem sehr stark sanierungsbedürftigen Zustand. Der durchgängig beschädigte Pflasterbelag wurde stellenweise mit Asphalt „notgeflickt“. Die Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit sind dadurch stark beeinträchtigt. Zudem kann die derzeitige ungeordnete Parksituation im Ernstfall die Feuerwehr behindern, da bei hohen parkenden Fahrzeugen der Schwenkraum nicht freigehalten ist. Für den Fußverkehr bestehen teilweise beengte Verhältnisse.

Beide Straßen sollen im Zuge der dringend erforderlichen Grundsanie rung an den Fahrradstraßenstandard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche.

Die Anwohnenden und der ganze Stadtteil Glockenhof profitieren von dieser Maßnahme, da zehn neue Bäume gepflanzt und bestehende Grünflächen vergrößert werden können. Die entsiegelte Fläche beträgt 394 m².

Die Grünanlage Harsdörfferplatz und der Spielplatz am Ritterplatz werden durch die Maßnahme aufgewertet und der Zugang wird erleichtert. Unsicherheiten hinsichtlich der Parksituation werden beseitigt und das Parken wird klar geregelt. Dadurch verbessern sich die Sichtverhältnisse für den fließenden Verkehr (Verkehrssicherheit) und der Arbeitsraum für die Feuerwehr wird gesichert.

Die Zahl der öffentlichen Kfz-Stellplätze verringert sich aufgrund der Neuordnung des ruhenden Verkehrs, der Entsiegelung und der Stärkung des Fußverkehrs von 89 auf 27. Es werden 32 neu Fahrradstellplätze angelegt. Die vorgelegte Straßengestaltung sorgt für eine Verkehrsberuhigung und kann durch ihre Ausgestaltung die Lebensqualität im Quartiers erheblich steigern. Die Verbindungsfunktion für Radfahrende wird durch den neuen Querschnitt und den Austausch des Belags deutlich optimiert.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme liegen bei ca. 1,79 Mio. Euro. Davon entfallen ca. 1,58 Mio. Euro auf den Straßenbau, ca. 3.000 Euro auf die Markierung, ca. 72.000 Euro für das Straßenbegleitgrün und ca.135.000 Euro für den Umbau der Straßenbeleuchtung an. Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 3.000 Euro.

Die Maßnahme ist im BIC-Verfahren enthalten (Nr.71). Die Finanzierung ist zunächst zu ca. 35% aus dem Radwegbudget und zu ca. 65% aus KAG-Mitteln vorgesehen. Somit ist für den KAG-Anteil die Maßnahme grundsätzlich über die Straßenbaupauschale nach Art. 13h

BayFAG finanzierbar. Allerdings weist die beurteilende Fachdienststelle SÖR darauf hin, dass die vom Freistaat Bayern zugewiesene Pauschale nach jetzigem Kenntnisstand nicht für alle dem Grunde nach beitragsfähigen Maßnahmen ausreichen wird.

Wenn die Finanzierung gesichert ist, kann die Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich im Laufe der kommenden drei Jahre erfolgen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	1.790.000 €	<u>Folgekosten</u>	3.000 € pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	1.790.000 €	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 aus dem Radwegetopf (ca. 35%) und KAG-Mitteln (ca. 65%).

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:

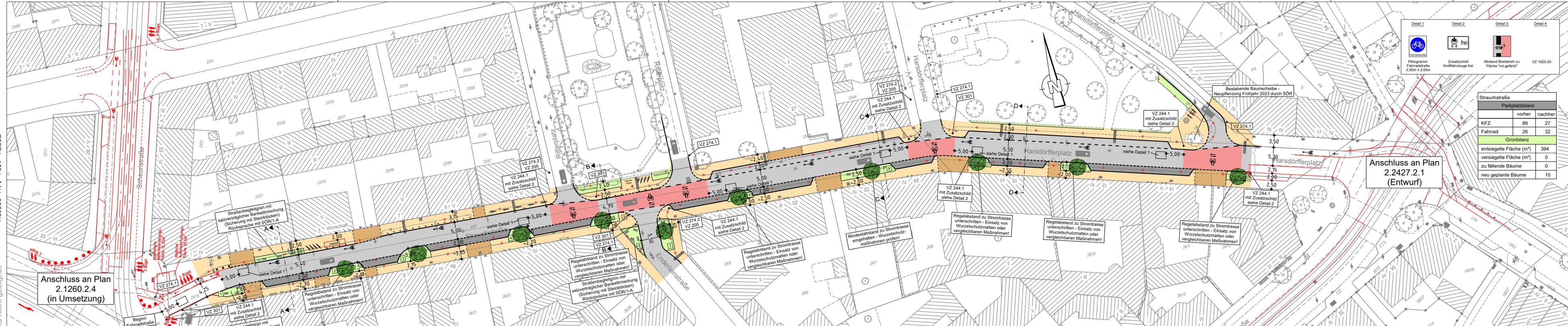
Bessere Erschließung des Quartiers für zu Fußgehende und Radfahrende.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Umbau von Strauchstraße und Harsdörfferplatz gemäß Straßenplan Vpl-Nr. 2.2420.2.1 vom 27.06.2022 mit letzter Änderung vom 27.07.2023.



Detail 1: Piktogramm Fahrradstraße 2,00m x 3,00m
Detail 2: Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei
Detail 3: Abstand Breitestrich zu Fläche "rot gefärbt"
Detail 4: VZ 1020-30

Strauchstraße

Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	89	27
Fahrrad	26	32
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	394	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fallende Bäume	0	
neu geplante Bäume	10	

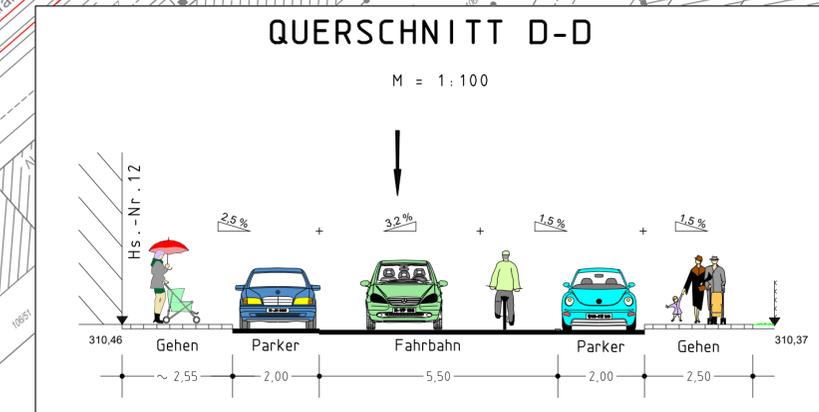
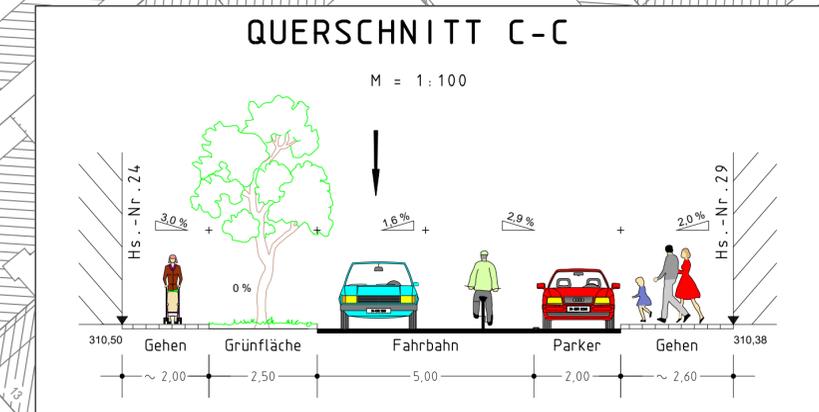
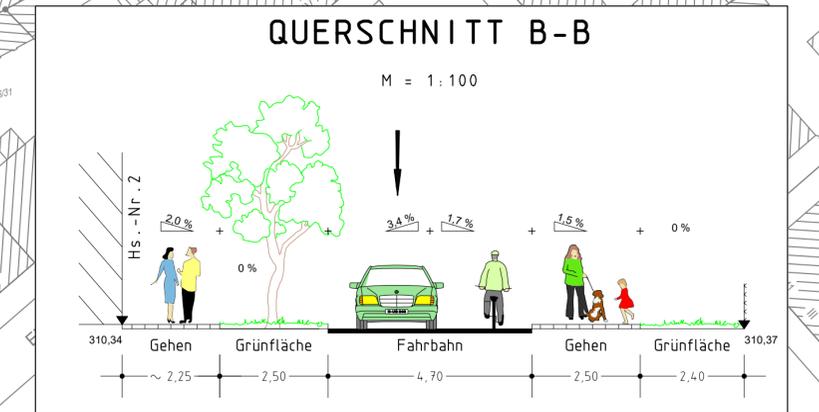
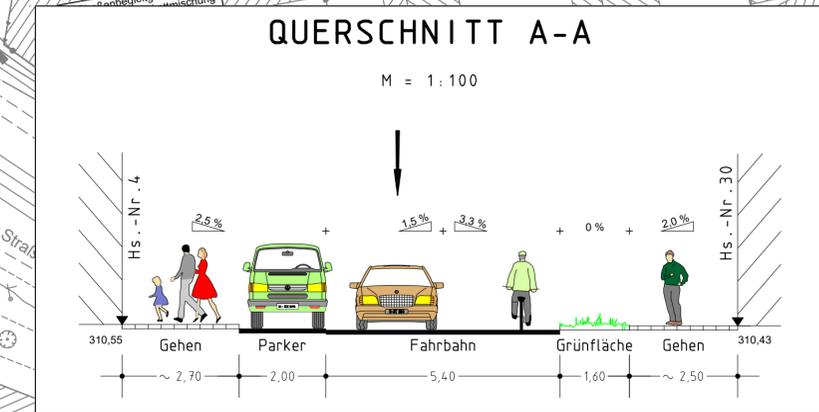
Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte

Bestand

- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schallkasten
- Litfaßsaule
- Eingang
- Einfahrt
- Stegungsprofil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 27.06.2022
BEARBEITUNG	Stock (23771) Reiser M.	gez. Jülich AMTSLEITER
ÄNDERUNGEN		Lageplan
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
17.11.22	Reiser/Biallas	Instruktionserg.
27.07.23	Biallas	Instruktionserg.
		M = 1:500
		2.2420.2.1
		Fahrradstraßen 2.Stufe
		Strauchstraße Harsdörferplatz
Fahrradstraßen 2.Stufe 020 V500.1.PLT vom 28.07.23		





Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Sperberstraße zwischen Pillenreuther Straße und Frankenstraße;
Umbau zur Fahrradstraße der 2.Stufe und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 3**

Anlagen:

Straßenplan Nr. 2.2403.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Sperberstraße zwischen der Pillenreuther Straße und der Frankenstraße ist Bestandteil der Radvorrangroute Nr. 3 und des beschlossenen Fahrradstraßenpakets der 2. Stufe. Große Teile der Fahrbahndecke und Gehwege befinden sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Der Straßenabschnitt soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßenstandard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Bestandteil der Planung sind auch flankierende Maßnahmen, die der Aufwertung des Straßenzugs zu Gute kommen. Durch die bauliche Anpassung der Parksituation profitiert der Fußverkehr durch den eindeutig abgegrenzten Gehweg. Für Kfz-Fahrende werden Unsicherheiten bzgl. der Parkordnung beseitigt und klar geregelt. Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge verändert sich von 196 auf 167. Neu hinzu kommen 22 Fahrradstellplätze. Die partiell sanierungsbedürftige Fahrbahn wird im Rahmen der Maßnahme erneuert.

Um die Baukosten im Rahmen zu halten, wurden an einigen Stellen Sperrflächen anstelle von baulich ausgeführten Gehwegnasen eingeplant.

Hinsichtlich der Grünbilanz kann die gesamte Umgebung von dieser Planung profitieren. Es werden vier neue Baumstandorte geschaffen und Bestandsbäume durch die Baumscheibenerweiterungen einen größeren Lebensraum erhalten. Insgesamt werden 783 m² entsiegelt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 980.000 Euro. Davon entfallen ca. 913.000 Euro auf den Straßenbau, ca. 58.000 Euro auf das Straßenbegleitgrün und ca. 9.000 Euro auf die Verkehrssicherung. Die jährlichen Folgekosten betragen ca.14.000 Euro. Die Maßnahme ist im BIC-Verfahren enthalten (Nr.71).

Die Finanzierung ist zu 100% aus dem Radwegetopf vorgesehen. Ein Objektplan befindet sich derzeit in Aufstellung. Eine Umsetzung durch SÖR könnte im Laufe des kommenden Jahres erfolgen, wenn für die Maßnahme noch eine Objektplanbewilligung in 2023 mit den in 2023 verfügbaren Radwegemitteln der MIP-Pauschale (ohne MIP Einzelveranschlagung) erfolgen kann.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	980.000 €	<u>Folgekosten</u>	14.000 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	980.000 €	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 aus dem Radwegtopf.

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:

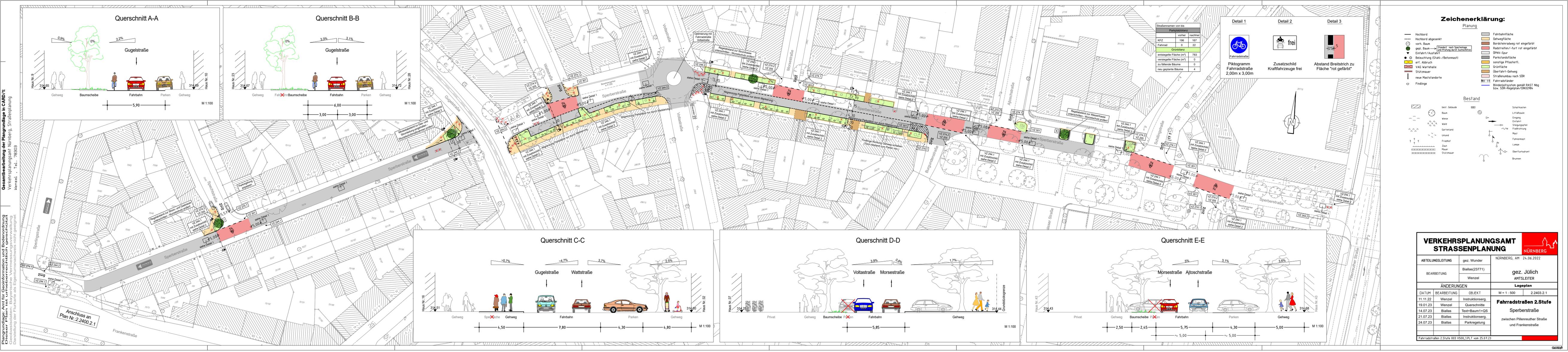
Gerade schwache Verkehrsteilnehmende profitieren von der Maßnahme. Die Flächen für den Fußverkehr werden partiell vergrößert. Der Radverkehr profitiert unmittelbar von der Fahrradstraße.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

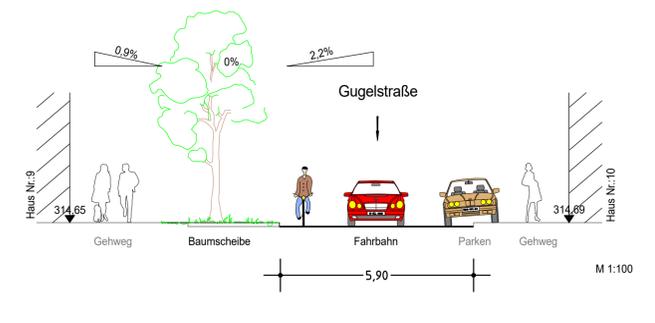
- RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
 SÖR
 VB

Beschlussvorschlag:

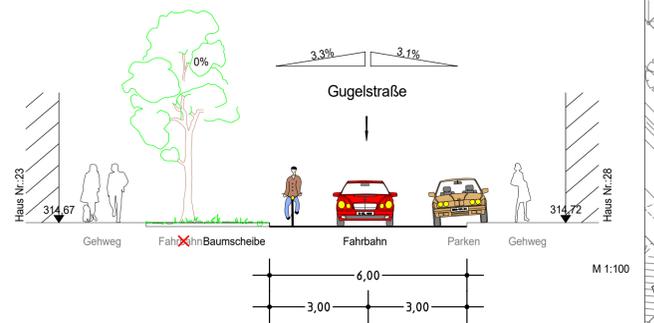
Der Verkehrsausschuss beschließt Umbau der Sperberstraße zwischen Pillenreuther Straße und Frankenstraße gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2403.2.1 vom 24.06.2022 mit letzter Änderung vom 24.07.2023 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu sichern.



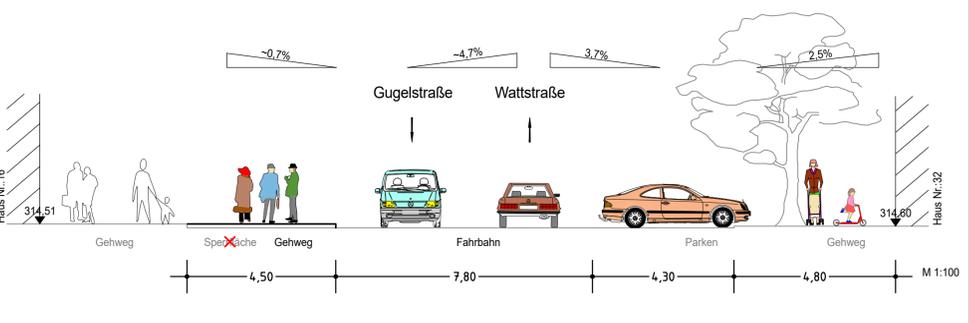
Querschnitt A-A



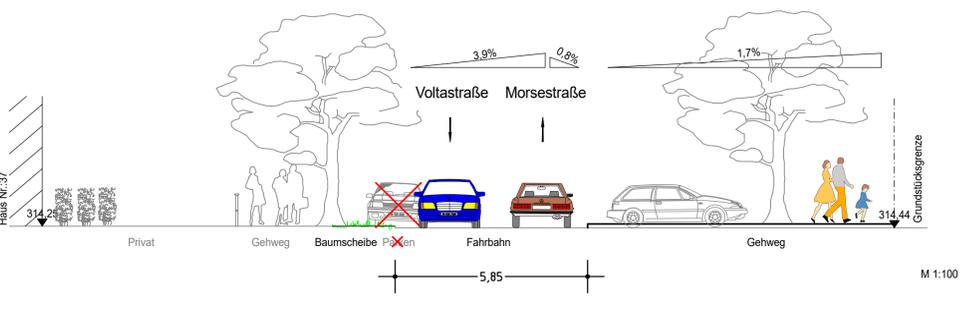
Querschnitt B-B



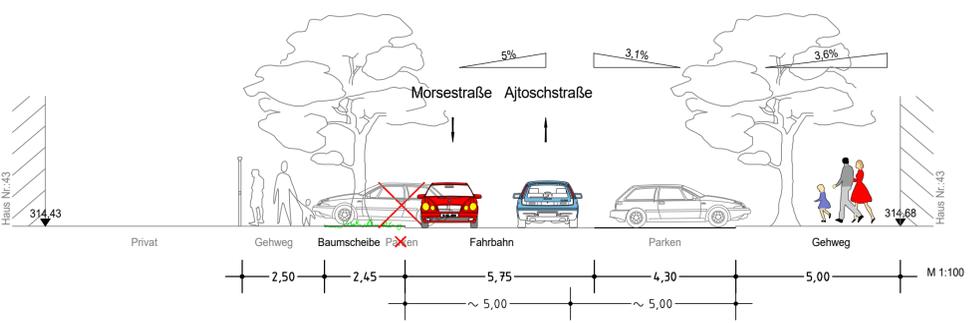
Querschnitt C-C



Querschnitt D-D



Querschnitt E-E



Straßenamen von bis	
KFZ	196 167
Fahrrad	0 22
Grünbilanz	
entsiegelte Fläche (m²)	783
versiegelte Fläche (m²)	0
zu fallende Bäume	0
neu geplante Bäume	4

Detail 1
Piktogramm Fahrradstraße
2,00m x 3,00m

Detail 2
Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei

Detail 3
Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

Zeichenerklärung:
Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorb. Baum
- gepl. Baum
- Einfahrt/Ausfahrt
- Belichtung (Sfahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Findlinge
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordstreifen/Furt rot eingefärbt
- DPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenbau nach SDR
- Fahrradsänder
- Blindeleitensystem gemäß RAST Nbg bzw. SDR-Regelplan/DIN32984

Bestand

- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Umland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schaltkasten
- LiF-Häule
- Eingang
- Einfahrt
- Stegungsprofil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflächendruck
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

NÜRNBERG, AM 24.06.2022

gez. Jülich
AMTSLEITER

Gleplan

M = 1 : 500 2.2403.2.1

Fahrradstraßen 2.Stufe

Sperberstraße
zwischen Pillenreuther Straße
und Frankenstraße

Fahrradstraßen 2.Stufe 003 V500_1.PLT vom 25.07.23

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CAD/IT: Verkehrsplanungamt Nürnberg, Straßenplanung Henzel, Tel. 78303

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

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Fahrradstraßen 2. Stufe - Schönweißstraße zw. Gudrunstraße und Pillenreuther Straße

Anlagen:

Straßenplan Nr. 2.2401.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Schönweißstraße zwischen der Pillenreuther Straße und der Gudrunstraße ist Bestandteil des beschlossenen Fahrradstraßenpakets der 2. Stufe und verbindet die Radvorrangroute 14 im Hummelsteiner Weg mit der Radvorrangroute 15 in der Pillenreuther Straße.

Der Straßenabschnitt soll an den Fahrradstraßenstandard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Bestandteil der Planung ist eine Verknüpfung mit der Fahrradstraße im Hummelsteiner Weg in Form eines Zweirichtungswegs entlang der Gudrunstraße. Zudem wird die Verbindung zwischen Pillenreuther Straße und Schönweißstraße verbreitert.

Die Maßnahmen führen leider zu einer geringfügigen Erhöhung der Versiegelung um 94 m². Es entfällt ein Stellplatz. Es werden elf neue Fahrradstellplätze geschaffen.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 360.000 Euro. Davon entfallen ca. 326.000 Euro auf den Straßenbau und Markierung, ca. 6.000 Euro auf das Straßenbegleitgrün und ca. 21.000 Euro auf die Verkehrsregelungstechnik.
Die jährlichen Folgekosten belaufen sich auf 2.500 Euro.

Die Finanzierung ist zu 100% aus dem Radwegeetat vorgesehen.

Ein Objektplan befindet sich derzeit in Erstellung. Eine Umsetzung kann seitens SÖR voraussichtlich im Laufe des kommenden Jahres erfolgen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	360.000 €	<u>Folgekosten</u>	2.500 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	360.000 €	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 aus dem Radwegeetat.

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

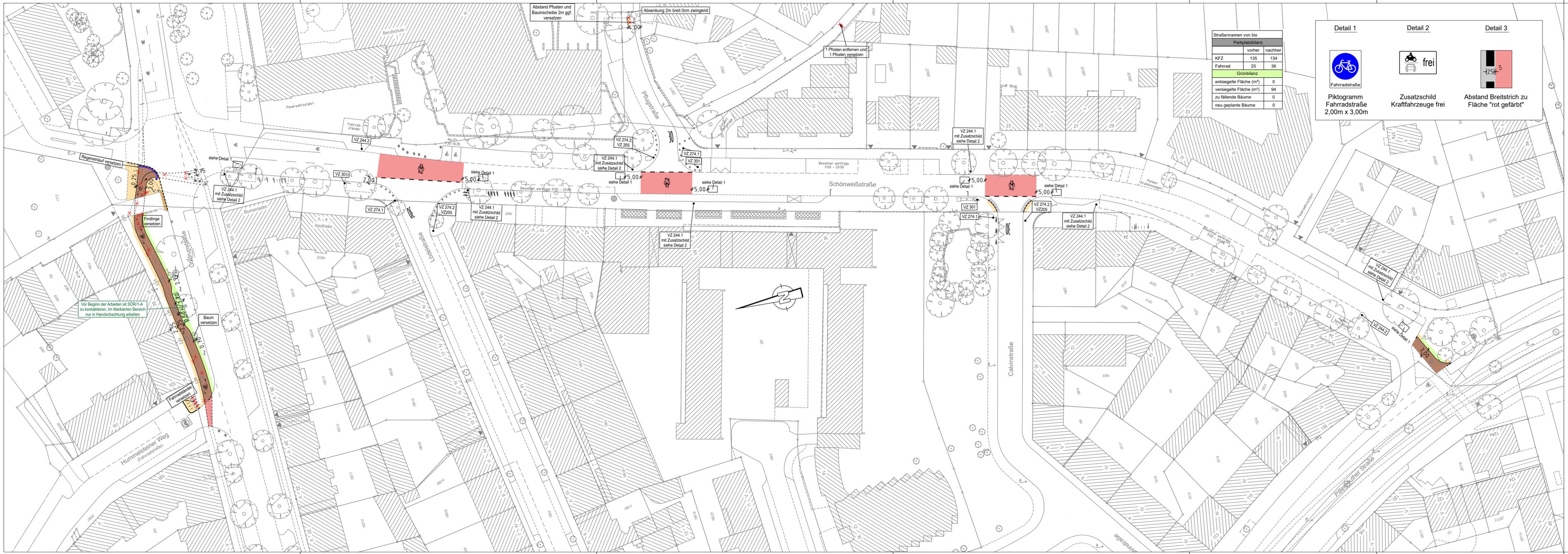
Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Verknüpfung im Radwegenetz.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl-Nr. 2.2401.2.1 vom 23.06.22 mit letzter Änderung vom 29.06.23.



Detail 1
Piktogramm
Fahrradstraße
2,00m x 3,00m

Detail 2
Zusatzschild
Kraftfahrzeuge frei

Detail 3
Abstand Breitstrich zu
Fläche "rot gefärbt"

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Busch
- gepl. Baum
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte

Bestand

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

Fahrbahnfläche

- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- überbauter Substratbereich
- Parkstandsfläche
- Rasenfugenpflaster
- Grünfläche
- Fahrradständer
- Sperfelder

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

NÜRNBERG, AM 23.06.2022

ABTEILUNGSLEITUNG: gez. Wunder
BEARBEITUNG: Meier (31075), Wenzel

gez. Jülich
AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
21.11.22	Wenzel	Instruktionserg.
07.03.23	Wenzel	Radfurt Gudrunstr.
12.04.23	Br-Fürbach	Radpiktogramme
26.06.23	Wenzel	Baumsch. Pflugstr.
29.06.23	Wenzel	Instruktionserg.

M = 1 : 500 2.2401.2.1

Fahrradstraßen 2.Stufe
Schönweißstraße
zw. Gudrunstraße und
Pillenreuther Straße

Fahrradstraßen 2.Stufe 001 V500_1.PLT vom 02.08.23

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Kleestraße zwischen Gudrunstraße und Sperberstraße
Umbau zu Fahrradstraße der 2.Stufe und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 14**

Anlagen:

Straßenplan Nr. 2.2402.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Kleestraße zwischen der Sperberstraße und der Gudrunstraße ist Bestandteil des beschlossenen Fahrradstraßenpakets der 2. Stufe und der Radvorrangroute Nr. 14.

Der Straßenabschnitt soll an den Fahrradstraßenstandard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Bestandteil der Planung sind zudem zwei Kreuzungsumbauten, die Flächengewinne für zu Fuß Gehende sowie mehrere Baumpflanzungen zur Folge haben. Es wird eine markierte Fußgängerquerung zur Verkehrsberuhigung am neuen Eingang zum Hummelsteiner Park eingeplant. Die Sperre für den MIV am Jean-Paul-Platz wird beibehalten.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge reduziert sich nur sehr geringfügig von 150 auf 146 Stellplätze. Neu hinzu kommen 10 Fahrrad-Stellplätze.

Durch die Maßnahme kann eine Fläche von 139 m² entsiegelt werden.

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen ca. 657.000 Euro. Davon entfallen ca. 598.000 Euro auf den Straßenbau und die Markierung, ca. 36.000 Euro auf das Straßenbegleitgrün, 15.000 Euro auf die Straßenbeleuchtung und ca. 8.000 Euro auf die Verkehrssicherung. Die Folgekosten belaufen sich auf 3.300 Euro. Die Finanzierung ist zu 100% aus dem Radwegeetat vorgesehen.

Ein Objektplan befindet sich derzeit in Erstellung. Eine Umsetzung ist im Laufe des kommenden Jahres 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

<u>Gesamtkosten</u>	657.000 €	<u>Folgekosten</u>	3.300 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	657.000 €	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 aus dem Radwegtopf.

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:

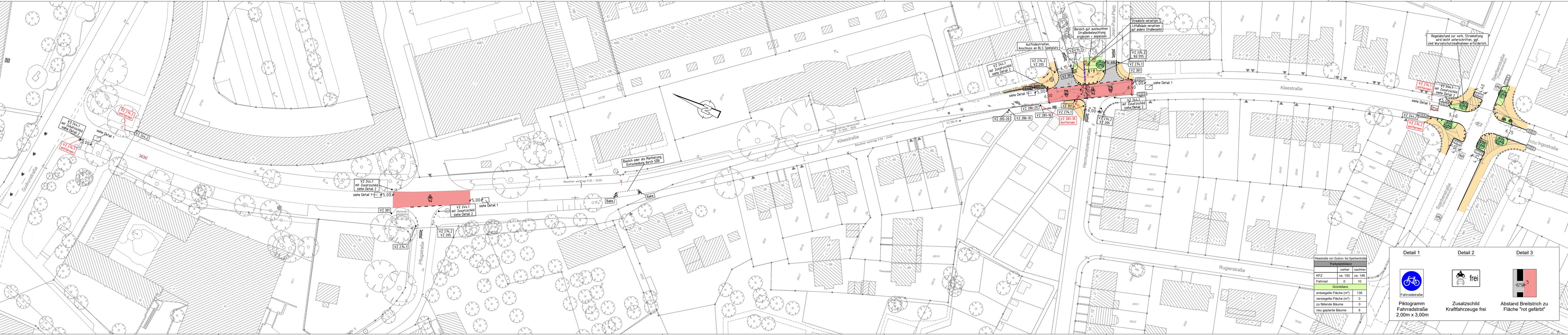
Gerade schwache Verkehrsteilnehmende profitieren durch den Umbau der Kreuzung Jean-Paul-Platz. Der Radverkehr profitiert unmittelbar von der Fahrradstraße.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl- Nr. 2.2402.2.1 vom 23.06.22 mit letzter Änderung vom 02.08.2023.



Zeichenerklärung:

- Planung**
- Hochbord
 - Hochbord abgesenkt
 - vorh. Baum
 - Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
 - erf. Abbruch
 - VAG Wartehalle
 - Stützmauer
 - neue Maststandorte
 - gepl. Strauch/Busch
 - Fahrbahnfläche
 - Gehwegfläche
 - überbauter Substratbereich
 - Bordsteinadweg rot eingefärbt
 - Radstreifen/-furt rot eingefärbt
 - ÖPNV-Spur
 - Parkstandsfläche
 - sonstige Pflasterfl.
 - Grünfläche
 - Überfahrt-Gehweg
 - Straßenbau nach SDR
 - Fahrradsäulen
 - Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SDR-Regelplan/DIN32984

- Bestand**
- best. Gebäude
 - Baum
 - Wiese
 - Wald
 - Gartenland
 - Umland
 - Fruchtort
 - Zaun
 - Mauer
 - Stützmauer
 - Schaltkasten
 - Leitfahrsäule
 - Eingang
 - Einfahrt
 - Stiegegang
 - Freidurchrichtung
 - Mast
 - Fahnenmast
 - Lampe
 - Überflurhydrant
 - Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG: gez. Wunder
BEARBEITUNG: Meier (31075), Wenzel

NÜRNBERG, AM 23.06.2022
gez. Jülich
AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2402.2.1
20.10.22	Wenzel	Instruktionserg.		
13.12.22	Wenzel	Instruktionserg.		
12.04.23	Br-Fürbäch	Radpiktogramme		
23.06.23	Wenzel	FB Einengung		
02.08.23	Bauer	takt. Elemente + Einengung		

Lageplan
Fahrradstraßen 2.Stufe
Kleestraße
zwischen Gudrunstraße und Sperberstraße

Fahrradstraßen 2.Stufe 002_V500_1.PLT vom 02.08.23

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

Radvorrangroute durch Kornburg und Worzeldorf, Radwegenetz Nürnberg-Süd und Sicher Radfahren rund um Südfriedhof und Kettelersiedlung

- hier: - Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 31.01.2022
- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.04.2022
- Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 20.04.2022

Anlagen:

- Sachverhaltsdarstellung
Antrag der SPD-Stadtratsfraktions vom 31.01.2023
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.04.2022
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 Die Grünen vom 20.04.2022

Bericht:

Die Fraktionen von CSU, SPD und Bündnis90/Die Grünen beantragen in getrennten Anträgen einen Bericht über verschiedene Problempunkte für den Radverkehr im Nürnberger Süden:

- Radvorrangroute durch Kornburg und Worzeldorf, SPD vom 31.01.2022,
- Radwege-Netz Nürnberg-Süd, CSU vom 04.04.2022,
- Sicher Radfahren rund um Südfriedhof und Kettelersiedlung, Bündnis90/Die Grünen vom 20.04.2022.

Die Verwaltung berichtet dazu in der ausführlichen Sachverhaltsdarstellung.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
- Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Radvorrangroute durch Kornburg und Worzeldorf, Radwegenetz Nürnberg-Süd und Sicher Radfahren rund um Südfriedhof und Kettelersiedlung

Ausführliche Sachverhaltsdarstellung

Die Fraktionen von CSU, SPD und Bündnis90/Die Grünen beantragen in getrennten Anträgen einen Bericht über verschiedene Problempunkte für den Radverkehr im Nürnberger Süden:

- Radvorrangroute durch Kornburg und Worzeldorf, SPD vom 31.01.2022,
- Radwege-Netz Nürnberg-Süd, CSU vom 04.04.2022,
- Sicher Radfahren rund um Südfriedhof und Kettelersiedlung, Grüne vom 20.04.2022.

Die Verwaltung nimmt dazu wie folgt Stellung:

1. Radwegende an der Autobahnbrücke A6 (SPD)

Nördlich der Autobahnüberführung über die Staatsstraße 2406 wird der Radverkehr auf die Fahrbahn ausgeleitet. Eine Rad-Führung auf dem schmalen Gehweg ist nicht vorstellbar. Die Fahrbahn der Kornburger Hauptstraße ist zu schmal für jegliche Art von Radverkehrsanlagen. Im Fahrradnetzplan gibt es daher eine alternative Möglichkeit über die Keilstraße, Venezianerstraße und Römerstraße zur Seckendorfstraße. Dort beginnt der westseitig gelegene Rad-/Gehweg in Richtung Worzeldorf. Über diese Alternativroute kann auch zur Ringelnatzstraße gefahren werden. Die Route zur Ringelnatzstraße ist beschildert. Von ihr zweigt am Ortsende eine beschilderte Route nach Norden über die Römerstraße ab. Die Venezianerstraße ist eher für Ortskundige gedacht.

2. Radweg Kornburg-Worzeldorf (CSU und SPD)

Der Radweg entlang der Seckendorfstraße führt entlang mit Grün eingesäumter landwirtschaftlicher Flächen. Das Fußgängeraufkommen ist nicht sehr groß. Der Radverkehr kann ohne größere Störungen und frei von kreuzenden Kraftfahrzeugen fahren. Eine Verbreiterung mit erfahrungsgemäß sehr zeitaufwendigem Grunderwerb und erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft ist deshalb aus personellen wie fiskalischen Gründen in Relation zum möglichen Nutzen nachrangig. Im Rahmen einer weiter angestrebten (planfeststellungspflichtigen) Planung für eine Straßenbahn nach Kornburg werden die Zuwegungen und damit auch der angesprochene Weg einer Überprüfung unterzogen und – eventuell in Bündelung mit einer Straßenbahntrasse – verbessert.

3. Worzeldorfer Hauptstraße (CSU)

Nach Fertigstellung des Kreisverkehrs in Worzeldorf soll die Situation auf der Basis aktueller Verkehrszählungen neu bewertet werden. Die Lösung hängt u.a. vom Verkehrsaufkommen ab.

4. Radverkehr am Kreisverkehrs in Worzeldorf (CSU und SPD)

Eine Berücksichtigung des Radverkehrs bei Kreisverkehren ist grundsätzlich schwieriger als bei signalisierten Knotenpunkten. Im Bereich des Kreisverkehrs in Worzeldorf werden die Querung in Höhe des Ludwigskanals und die Radverkehrsführung zwischen dem Kanal und der Route am Worzeldorfer Kirchsteig verbessert, soweit es die örtlichen Zwangspunkte zulassen.

Auch für Fußgängerinnen und Fußgänger gibt es verbreiterte Wege. Die Möglichkeiten der Verbesserungen werden durch die Regularien für Radverkehrsführungen in Kreisverkehren und die Denkmalschutzbelange am Ludwigskanal begrenzt. Verbesserungen an den Wegen entlang des Ludwigskanals sind aktuell nicht möglich.

5. Engstelle beim Ludwigskanal (SPD)

Durch die deutliche Verbreiterung der Furt an der Fußgänger-LSA beim Ludwigskanal wird die dortige beengte Situation, die sich aus Denkmalschutzgründen nicht beliebig bereinigen lässt, zumindest entschärft. Auch entsteht eine verbesserte Verbindung zwischen dem Ludwigskanal und der Radwegtrasse durch Kornburg beim Worzeldorfer Kirchsteig.

6. Radweg an der Schwanstetter Straße (CSU und SPD)

Der Radweg an der Schwanstetter Straße verläuft durch nichtstadteigenen Grund. Zusammen mit dem Staatlichen Bauamt wird die Verwaltung in den nächsten Jahren eine Lösung erarbeiten, wie die Erreichbarkeit des Radwegs im Ortsbereich von Worzeldorf verbessert werden kann. Dabei wird auch die Verbreiterung des durch den Wald verlaufenden Weges untersucht. Die Beleuchtung wird im Zusammenhang geprüft.

7. Planungen für eine Radschnellwegverbindung aus Katzwang, z.B. entlang des Main-Donau-Kanals und im weiteren Verlauf zur Innenstadt (CSU)

In der Machbarkeitsstudie zu den Radschnellverbindungen aus dem Jahr 2017 führt die Route von Nürnberg nach Schwabach durch Schweinau, Röthenbach, Eibach und Reichelsdorf nach Katzwang. Hierbei soll die Radschnellverbindung entlang der S-Bahn geführt werden und nicht am Main-Donau-Kanal. Für eine Radverbindung von Bamberg nach Nürnberg entlang des Kanals wird aktuell eine Realisierungsstudie unter Federführung des Landkreises Bamberg von externen Planungsbüros erarbeitet („Metropolradweg“). Diese Studie endet an der Schleuse Nürnberg. Ergebnisse können aber eventuell auch für den südlichen Teil des Kanals angewendet werden. Kernproblem bleibt der Unterhalt der Wege auf bundeseigenen Flächen.

8. Direktverbindung Gartenstadt – Lichtenreuth durch eine Brücke über den Rangierbahnhof (CSU)

Eine Brücke über den Rangierbahnhof zwischen Gartenstadt und Rangierbahnhofsiedlung/Lichtenreuth wurde von der Verwaltung grob untersucht. Ergebnis war, dass bedingt durch die stark unterschiedlichen Höhenlagen der Gleise des Rangierbahnhofs bzw. der Ringbahn die Größe eines Brückenbauwerks und die zuführenden Rampen sehr aufwändig wären. Zudem wären nötige Eingriffe in den Wald zwischen Trierer Straße und Rangierbahnhof durch das Zuführungsbauwerk beträchtlich. So wünschenswert eine Direktverbindung wäre, würde das Potential aufgrund der relativ lockeren Bebauungsdichte der Gartenstadt einen so hohen Aufwand wohl nicht rechtfertigen. Für zukünftige Belange ist die Trasse gesichert da nicht verbaubar. Somit kann in Zukunft eine solche Lösung erneut in Betracht gezogen werden. Ein Tunnel ist aufgrund der großen Höhendifferenzen nicht machbar und würde jeglichen Kostenrahmen sprengen.

9. Verbreiterung von Radstreifen in der Trierer Straße zwischen Saarbrückener Straße und Kornburger Straße in beiden Richtungen (Grüne)

Die Verbreiterung der Radstreifen im Straßenzug Julius-Loßmann-Straße wurde bereits umgesetzt, wo es möglich ist. Weitere Abschnitte der Trierer Straße folgen nach Beendigung der Kanalbaumaßnahme. In Teilbereichen der Trierer Straße ist ein baulicher Rad-/ Gehweg vorhanden, der in seiner Breite funktional ist. Handlungsbedarf ist hier nicht (mehr) gegeben.

10. Gemeinsame Bus-/Radspur in der Julius-Loßmann-Straße (Grüne)

Der Sachverhalt wurde geprüft. Im Bestand wäre das Überholen von Radfahrenden durch Busse in einer kombinierten Bus-/Radspur nicht möglich. In dem Abschnitt fahren die hochbelastete Linie 51 und die Tangentiallinie 68. Der Takt ist sehr dicht. In der Abwägung wird die Straße zunächst im Bestand belassen. Nachdem im Seitenraum keine Störungen auftreten können, ist die Situation für den Radverkehr auch im Bestand akzeptabel, auch wenn nicht die durch den Mobilitätsbeschluss anzustrebenden Abmessungen vorhanden sind. Zunächst soll die Fertigstellung der Maßnahme „Minervastraße“ inklusive Komplettumbau Knoten Finkenbrunn / Julius-Loßmann-Straße abgewartet werden. Eine zukünftige Lösung wird nicht verbaut.

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

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

BAUREFERAT		- 1 FEB. 2022 Nr. A15/22	
1	Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
2	z.w.V.	4	Antwort zur Unterschrift vorlegen
		5	Termin:

OBERBÜRGERMEISTER			
31. 1. 2022			
/.....Nr.			
1	Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
2	X z.w.V.	4	Antwort vor Absendung vorlegen
		5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

VpL. Nr. _____

08. Feb. 2022

D	E	U	R
P		X	X

ØRZ

Nürnberg, 31. Januar 2022
Antragsteller: Dix, Goldmann

Radvorrangroute durch Kornburg und Worzeldorf

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Netz der Fahrradstraßen in Nürnberg hat sich von unter einem Kilometer im Jahr 2018 hin zu über 10 Kilometern in 2021 entwickelt. Die SPD-Fraktion begrüßt diesen schnellen Zuwachs in der Innenstadt in der ersten Ausbaustufe, werden die **angepassten** Verkehrsmaßnahmen doch auch sehr gut angenommen. Die SPD-Fraktion forciert jetzt nicht zuletzt aufgrund des formulierten Ziels im Nürnberger **Mobilitätsbeschluss** den weiteren Ausbau von Fahrradstraßen. Dieser ist notwendig, um komfortables und sicheres Radfahren auf zentralen Routen durch Wohngebiete zu ermöglichen.

Wichtig ist neben dem Fokus auf das Rad mit den Fahrradstraßen jetzt den zügigen Ausbau der ambitionierten Radvorrangrouten zu beginnen. Eine dieser geplanten Radvorrangrouten beginnt in Kornburg, führt durch die Worzeldorfer Hauptstraße zum Steinbrüchlein und weiter zur Kornburger Straße.

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

Antrag:

Die Verwaltung prüft und berichtet über die geplante Radvorrangroute von Kornburg bis zur Trierer Straße. Folgende Punkte sind bei den Planungen zu berücksichtigen:

- An der Autobahnbrücke an der A6 endet der Radweg von Kleinschwarzenlohe kommend auf der Kornburger Hauptstraße, eine Abmarkierung durch die Kornburger Hauptstraße ist zu prüfen, ggf. auch eine Umleitung durch Nebenstraßen.
- Von Kornburg nach Worzeldorf gibt es einen Radweg, der aber sehr schmal ist, eine Verbreiterung wäre notwendig, ebenso eine Beleuchtung.
- Die Abmarkierungen in der Worzeldorfer Hauptstraße fehlen immer noch und sollten zeitnah **angebracht** werden. Die Einbahnregelung muss erhalten bleiben.

- 2 -

- Beim geplanten Kreisverkehr in Worzeldorf müssen die Radfahrer auch berücksichtigt werden, eine rote Markierung sollte angebracht werden.
- Die Engstelle über den Ludwig-Donau-Main-Kanal ist für Radfahrer und Fußgänger gefährlich. Hier muss eine Verbesserung stattfinden.
- Der Radweg an der Schwanstetter Straße bis zur Autobahn A73 muss saniert und verbreitert werden. Eine Beleuchtung durch den Wald wäre angebracht.

Mit freundlichen Grüßen


Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender


Harald Dix
Stadtrat


Dieter Goldmann
Stadtrat

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

BAUREFERAT	
12 APR. 2022	
A39/22	
Vpl	2 X z. w. V.
5 Termin:	



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Wolff'scher Bau des Rathauses

Zimmer 222

Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

Telefon: 0911 231 – 2907

Telefax: 0911 231 – 4051

E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de

www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

04.04.2022

Antragsteller: Bälz/Kriegelstein

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

VpL Nr. 90403 Nürnberg	
14. APR. 2022	
D	X
E	
U	
R	
P	X

Radwege-Netz Nürnberg-Süd

OBERBÜRGERMEISTER	
07. APR. 2022	
VI	X
IV	

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit unserem Antrag „Ausbau der Radwege im Nürnberger Süden“ im Jahr 2018 wurde schon einiges erreicht, um das Radwege-Netz im Nürnberger Süden auszubauen. Jedoch gibt es noch einige Lücken zu schließen, insbesondere auch um die Sicherheit der Radfahrer zu gewährleisten.

Nachdem der Bau einer Stadtbahn im nächsten Jahrzehnt als unrealistisch zu bewerten ist, wollen wir den Menschen in den südlichen Außenorten neben der weiteren Realisierung des Buskonzepts Süd zusätzlich ein attraktive Alternative für den Weg in das Zentrum anbieten.

Aus Sicht der CSU-Stadtratsfraktion sollte vor allem die Radwegeverbindungen von Kornburg, Katzwang, Reichelsdorf, Worzeldorf, Herpersdorf weiter in Richtung Innenstadt optimiert werden. Bei der Baumaßnahme für den Kreisel in Worzeldorf wäre es sinnvoll, bereits einen neuen und sicheren Radweg im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen.

Daher stellt die CSU-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

- Die Verwaltung berichtet über den Fortgang der Radwegeplanung für den Nürnberger Süden, die Problematik noch nicht geschlossener Lücken und deren Lösungsmöglichkeiten sowie den Stand der Planung für Rad-schnellwege.
 - o Gibt es bereits Planungen für einen Radweg am „Worzeldorfer Kreisel“?
 - o Wie ist der Stand der Planungen entlang des ehemaligen Ludwig-Donau-Main-Kanals?
 - o Welche Planungen sind für eine Radschnellweg-Verbindung aus Katzwang z.B. entlang dem Main-Donau-Kanal und im weiteren Verlauf in die Innenstadt vorgesehen?
- Im Zusammenhang mit dem Bau der Technische Universität Nürnberg werden die Radwegeanbindungen an den Campus ausgebaut. Um die Universität besser aus südlicher Richtung mit dem Rad erreichen zu können, ist eine Über- bzw. Unterquerung des Rangierbahnhofs erforderlich. Die Verwaltung prüft in Abstimmung mit dem staatlichen Bauamt den Bau eines Radwegs in Form eines Brückenbauwerks über den Rangierbahnhof und beantragt entsprechende Fördermittel.

- Die Verwaltung prüft den Bau eines neuen Radwegs zwischen Kornburg und Worzeldorf entlang der Staatsstraße St2406. Auf Höhe Worzeldorfer Kirchsteig wird eine Querungshilfe eingeplant, die ein sicheres Überqueren der Straße für Radfahrende, Fußgänger und Reiter ermöglicht.

Mit freundlichen Grüßen


Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

BAUREFERAT
27 APR. 2022 Nr. 743/22

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

1	Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
2	z. w. V.	4	Antwort zur Unterschrift vorlegen
		5	Termin:

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 20. April 2022

OBERBÜRGERMEISTER
20. APR. 2022

1	Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
2	z. w. V.	4	Zur Antwort vor Abänderung vorlesen
		5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

90403 Nürnberg
VPL Nr.
04. MAI 2022

D		E	U	R
P				X

DR-7, SWR

Sicher Radfahren rund um Südfriedhof und Kettlersiedlung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Bereich des *Nürnberger Südfriedhofs* führen entlang der *Trierer bzw. Julius-Loßmann-Straße* Radstreifen, die nicht den nötigen Standards für sichere Radinfrastruktur entsprechen: Vor allem auf der südlichen Fahrbahn ist die Radstreifenbreite von etwa 1,50 Metern viel zu knapp bemessen, diese Breite wird durch daneben parkende PKW und LKW noch verringert. Links vom Radstreifen besteht eine überbreite Fahrspur, die zu breit für einspuriges, aber zu schmal für gefahrloses mehrspuriges Fahren von KFZ ist. Daher verkehren diese dort sehr nah am oder auch auf dem Radstreifen.

In der *Pillenreuther Straße* wurde ein ähnlicher Zustand durch Verbreiterung der Radstreifen deutlich verbessert. Die Fahrspurbreite für Kraftfahrzeuge von nun vier Metern und die somit eindeutige Einspurigkeit ermöglichen einen sicheren Radverkehr. Ein ähnlicher Umbau wurde am 20. Januar 2022 vom Verkehrsausschuss auch für die *Julius-Loßmann-Straße* beschlossen – allerdings nur für einen kleinen Teilabschnitt (auf der südlichen Fahrbahn zwischen Finkenbrunn und Saarbrückener Straße). Die Umgestaltung der restlichen Abschnitte soll laut Vorlage frühestens im Jahr 2025 erfolgen.

Die Julius-Loßmann-Straße und die Trierer Straße sind Teil der künftigen Radvorrangroute 16 und bereits heute eine sehr wichtige Verbindung im Nürnberger Radwegenetz. Die oben aufgezeigte Situation macht das Radfahren dort allerdings sehr unattraktiv und äußerst gefährlich.

Daher fordern wir eine schnelle Übergangslösung im Rahmen eines Verkehrsversuchs. Folgende Ansätze könnten das Problem provisorisch und mit geringem Aufwand lösen:

- Testung einer Verbreiterung der Radstreifen und – wo möglich – einer baulichen Trennung in der Julius-Loßmann- und Trierer Straße auf gesamter Länge zwischen Kornburger Straße und Finkenbrunn in beiden Richtungen.
- Testung einer gemeinsamen Bus-/Radspur, da auf der nördlichen Fahrbahn (zwischen Saarbrückener Straße und Finkenbrunn) dichter Busverkehr besteht.

Die Erkenntnisse aus dem Verkehrsversuch könnten dann eine fundierte Grundlage für eine spätere Planung des Abschnittes nach den geplanten Kanalsanierungsmaßnahmen darstellen und natürlich auch auf andere, ähnlich strukturierte Verkehrsprobleme übertragen werden.

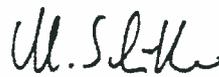
Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

- Die Verwaltung wird beauftragt, die Schaffung breiter, sicherer und – wo möglich – baulich geschützter Radstreifen in der Trierer Straße zwischen Saarbrückener Straße und Kornburger Straße in beiden Richtungen im Rahmen eines Verkehrsversuchs zu prüfen, zu planen und umzusetzen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die Durchführung eines Verkehrsversuchs zur Untersuchung der Praktikabilität einer gemeinsamen Bus- und Radspur in der Julius-Loßmann-Straße zwischen Saarbrückener Straße und Finkenbrunn zu prüfen, zu planen und umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen



Alexander Kahl
Stadtrat



Marc Schüller
stellv. Fraktionsvorsitzender

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

BAUREFERAT	
12 APR. 2022	A39122
Vpl	2 X z. w. V.
5 Termin:	



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Wolff'scher Bau des Rathauses

Zimmer 222

Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

Telefon: 0911 231 – 2907

Telefax: 0911 231 – 4051

E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de

www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

04.04.2022

Antragsteller: Bälz/Kriegelstein

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

VpL	14. APR. 2022		
D	X	E	R
P		X	

Radwege-Netz Nürnberg-Süd

OBERBÜRGERMEISTER	
07. APR. 2022	
VI	X

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit unserem Antrag „Ausbau der Radwege im Nürnberger Süden“ im Jahr 2018 wurde schon einiges erreicht, um das Radwege-Netz im Nürnberger Süden auszubauen. Jedoch gibt es noch einige Lücken zu schließen, insbesondere auch um die Sicherheit der Radfahrer zu gewährleisten.

Nachdem der Bau einer Stadtbahn im nächsten Jahrzehnt als unrealistisch zu bewerten ist, wollen wir den Menschen in den südlichen Außenorten neben der weiteren Realisierung des Buskonzepts Süd zusätzlich ein attraktive Alternative für den Weg in das Zentrum anbieten.

Aus Sicht der CSU-Stadtratsfraktion sollte vor allem die Radwegeverbindungen von Kornburg, Katzwang, Reichelsdorf, Worzeldorf, Herpersdorf weiter in Richtung Innenstadt optimiert werden. Bei der Baumaßnahme für den Kreisel in Worzeldorf wäre es sinnvoll, bereits einen neuen und sicheren Radweg im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen.

Daher stellt die CSU-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

- Die Verwaltung berichtet über den Fortgang der Radwegeplanung für den Nürnberger Süden, die Problematik noch nicht geschlossener Lücken und deren Lösungsmöglichkeiten sowie den Stand der Planung für Rad-schnellwege.
 - o Gibt es bereits Planungen für einen Radweg am „Worzeldorfer Kreisel“?
 - o Wie ist der Stand der Planungen entlang des ehemaligen Ludwig-Donau-Main-Kanals?
 - o Welche Planungen sind für eine Radschnellweg-Verbindung aus Katzwang z.B. entlang dem Main-Donau-Kanal und im weiteren Verlauf in die Innenstadt vorgesehen?
- Im Zusammenhang mit dem Bau der Technische Universität Nürnberg werden die Radwegeanbindungen an den Campus ausgebaut. Um die Universität besser aus südlicher Richtung mit dem Rad erreichen zu können, ist eine Über- bzw. Unterquerung des Rangierbahnhofs erforderlich. Die Verwaltung prüft in Abstimmung mit dem staatlichen Bauamt den Bau eines Radwegs in Form eines Brückenbauwerks über den Rangierbahnhof und beantragt entsprechende Fördermittel.

- Die Verwaltung prüft den Bau eines neuen Radwegs zwischen Kornburg und Worzeldorf entlang der Staatsstraße St2406. Auf Höhe Worzeldorfer Kirchsteig wird eine Querungshilfe eingeplant, die ein sicheres Überqueren der Straße für Radfahrende, Fußgänger und Reiter ermöglicht.

Mit freundlichen Grüßen


Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

BAUREFERAT
27 APR. 2022 Nr. 743/22

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**



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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

1	Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
2	z. w. V.	4	Antwort zur Unterschrift vorlegen
		5	Termin:

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 20. April 2022

OBERBÜRGERMEISTER
20. APR. 2022

1	Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
2	z. w. V.	4	Zur Antwort vor Abhandlung vorlesen
		5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

90403 Nürnberg
VPL Nr.
04. MAI 2022

D		E	U	R
P				X

DR-7, SW

Sicher Radfahren rund um Südfriedhof und Kettlersiedlung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Bereich des *Nürnberger Südfriedhofs* führen entlang der *Trierer bzw. Julius-Loßmann-Straße* Radstreifen, die nicht den nötigen Standards für sichere Radinfrastruktur entsprechen: Vor allem auf der südlichen Fahrbahn ist die Radstreifenbreite von etwa 1,50 Metern viel zu knapp bemessen, diese Breite wird durch daneben parkende PKW und LKW noch verringert. Links vom Radstreifen besteht eine überbreite Fahrspur, die zu breit für einspuriges, aber zu schmal für gefahrloses mehrspuriges Fahren von KFZ ist. Daher verkehren diese dort sehr nah am oder auch auf dem Radstreifen.

In der *Pillenreuther Straße* wurde ein ähnlicher Zustand durch Verbreiterung der Radstreifen deutlich verbessert. Die Fahrspurbreite für Kraftfahrzeuge von nun vier Metern und die somit eindeutige Einspurigkeit ermöglichen einen sicheren Radverkehr. Ein ähnlicher Umbau wurde am 20. Januar 2022 vom Verkehrsausschuss auch für die *Julius-Loßmann-Straße* beschlossen – allerdings nur für einen kleinen Teilabschnitt (auf der südlichen Fahrbahn zwischen Finkenbrunn und Saarbrückener Straße). Die Umgestaltung der restlichen Abschnitte soll laut Vorlage frühestens im Jahr 2025 erfolgen.

Die Julius-Loßmann-Straße und die Trierer Straße sind Teil der künftigen Radvorrangroute 16 und bereits heute eine sehr wichtige Verbindung im Nürnberger Radwegenetz. Die oben aufgezeigte Situation macht das Radfahren dort allerdings sehr unattraktiv und äußerst gefährlich.

Daher fordern wir eine schnelle Übergangslösung im Rahmen eines Verkehrsversuchs. Folgende Ansätze könnten das Problem provisorisch und mit geringem Aufwand lösen:

- Testung einer Verbreiterung der Radstreifen und – wo möglich – einer baulichen Trennung in der Julius-Loßmann- und Trierer Straße auf gesamter Länge zwischen Kornburger Straße und Finkenbrunn in beiden Richtungen.
- Testung einer gemeinsamen Bus-/Radspur, da auf der nördlichen Fahrbahn (zwischen Saarbrückener Straße und Finkenbrunn) dichter Busverkehr besteht.

Die Erkenntnisse aus dem Verkehrsversuch könnten dann eine fundierte Grundlage für eine spätere Planung des Abschnittes nach den geplanten Kanalsanierungsmaßnahmen darstellen und natürlich auch auf andere, ähnlich strukturierte Verkehrsprobleme übertragen werden.

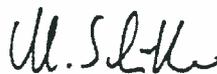
Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

- Die Verwaltung wird beauftragt, die Schaffung breiter, sicherer und – wo möglich – baulich geschützter Radstreifen in der Trierer Straße zwischen Saarbrückener Straße und Kornburger Straße in beiden Richtungen im Rahmen eines Verkehrsversuchs zu prüfen, zu planen und umzusetzen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die Durchführung eines Verkehrsversuchs zur Untersuchung der Praktikabilität einer gemeinsamen Bus- und Radspur in der Julius-Loßmann-Straße zwischen Saarbrückener Straße und Finkenbrunn zu prüfen, zu planen und umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen



Alexander Kahl
Stadtrat



Marc Schüller
stellv. Fraktionsvorsitzender

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

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

BAUREFERAT		- 1 FEB. 2022		Nr. A15/22	
1	Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme	OBERBÜRGERMEISTER 31. 1. 2022 /.....Nr.	
2	z.w.V.	4	Antwort zur Unterschrift vorlegen		
		5 Termin:			
VpL. Nr.		08. Feb. 2022		1 Zur Kts. 2 X z.w.V. 3 Zur Stellungnahme 4 Antwort vor Absendung vorlegen 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen	
D	E	U	R		
P			X		

Nürnberg, 31. Januar 2022
Antragsteller: Dix, Goldmann

Radvorrangroute durch Kornburg und Worzeldorf

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Netz der Fahrradstraßen in Nürnberg hat sich von unter einem Kilometer im Jahr 2018 hin zu über 10 Kilometern in 2021 entwickelt. Die SPD-Fraktion begrüßt diesen schnellen Zuwachs in der Innenstadt in der ersten Ausbaustufe, werden die angepassten Verkehrsmaßnahmen doch auch sehr gut angenommen. Die SPD-Fraktion forciert jetzt nicht zuletzt aufgrund des formulierten Ziels im Nürnberger **Mobilitätsbeschluss** den weiteren Ausbau von Fahrradstraßen. Dieser ist notwendig, um komfortables und sicheres Radfahren auf zentralen Routen durch Wohngebiete zu ermöglichen.

Wichtig ist neben dem Fokus auf das Rad mit den Fahrradstraßen jetzt den zügigen Ausbau der ambitionierten Radvorrangrouten zu beginnen. Eine dieser geplanten Radvorrangrouten beginnt in Kornburg, führt durch die Worzeldorfer Hauptstraße zum Steinbrüchlein und weiter zur Kornburger Straße.

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

Antrag:

Die Verwaltung prüft und berichtet über die geplante Radvorrangroute von Kornburg bis zur Trierer Straße. Folgende Punkte sind bei den Planungen zu berücksichtigen:

- An der Autobahnbrücke an der A6 endet der Radweg von Kleinschwarzenlohe kommend auf der Kornburger Hauptstraße, eine Abmarkierung durch die Kornburger Hauptstraße ist zu prüfen, ggf. auch eine Umleitung durch Nebenstraßen.
- Von Kornburg nach Worzeldorf gibt es einen Radweg, der aber sehr schmal ist, eine Verbreiterung wäre notwendig, ebenso eine Beleuchtung.
- Die Abmarkierungen in der Worzeldorfer Hauptstraße fehlen immer noch und sollten zeitnah angebracht werden. Die Einbahnregelung muss erhalten bleiben.

- 2 -

- Beim geplanten Kreisverkehr in Worzeldorf müssen die Radfahrer auch berücksichtigt werden, eine rote Markierung sollte angebracht werden.
- Die Engstelle über den Ludwig-Donau-Main-Kanal ist für Radfahrer und Fußgänger gefährlich. Hier muss eine Verbesserung stattfinden.
- Der Radweg an der Schwanstetter Straße bis zur Autobahn A73 muss saniert und verbreitert werden. Eine Beleuchtung durch den Wald wäre angebracht.

Mit freundlichen Grüßen


Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender


Harald Dix
Stadtrat


Dieter Goldmann
Stadtrat

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Löbleinstraße (zwischen Maxfeldstraße und Goethestraße) - Straßenumgestaltung im Zuge der Sanierungsmaßnahme
Meuschelstraße (zwischen Rollnerstraße und Löbleinstraße) Radstreifen entgegen der Einbahnstraße und Straßenumgestaltung der Nordseite im Zuge der Sanierungsmaßnahme**

Anlagen:

Straßenplan Löbleinstraße 2.1815.2.3
Straßenplan Meuschelstraße 2.2431.2.1

Sachverhalt (kurz):

Anlass der Planung ist die Sanierungsbedürftigkeit der Straßen Löblein- und Meuschelstraße. Die Maßnahme unterstützt die Anordnung von Tempo 30 in der Löbleinstraße. Der ruhende Verkehr wird geordnet. Neue Baumstandorte werden berücksichtigt und Verbesserungen für den Radverkehr eingeplant, wie eine Querung aus Meuschelstraße und Diagonale für den Zweirichtungsradweg durch eine erweiterte kleine Grünanlage.

Die Maßnahmen Löblein- und Meuschelstraße sollen zusammen beschlossen werden, da sie durch die vom SÖR-Bezirk geplanten Sanierungsmaßnahmen gemeinsam umgesetzt werden können. Zudem sind die Pläne bzgl. der künftigen Radverkehrsführung von einander abhängig, so dass eine einzelne Durchführung nicht sinnvoll ist.

Im Rahmen der Maßnahme Löbleinstraße wird die Parksituation auf der Westseite mit Parkbuchten geordnet. Trotz dichter Spartenlage kann der Straßenzug durch drei neue Baumstandorte aufgewertet werden. Zudem werden zusätzliche Flächen entsiegelt und können in Absprache mit den Spartenträgern mit Sträuchern bepflanzt werden. Bei einer künftigen Verlegung der Sparten können diese durch kleinkronige Bäume ersetzt werden. Dem Fußverkehr steht nach der Maßnahme durch das geordnete Parken ein breiteres Gehweg zur Verfügung. Auch der Parkplatz vor der Stadtteilbibliothek Maxfeld wird neu geordnet und die derzeitige Situation mit dem kreuzenden Radverkehr kann mit einem getrennten Geh-/Radweg entschärft werden. Die Bushaltestelle an der Ecke Pirckheimerstraße / Maxfeldstraße wird barrierefrei ausgebaut. Der Plan Löbleinstraße soll in zwei Bauabschnitten umgesetzt werden.

In der Löbleinstraße entfallen 17 Stellplätze (42 zu 25), es entstehen 24 Fahrradabstellplätze sowie neu 207 qm entsiegelte Fläche sowie drei Bäume.

Die Kosten der Maßnahme Löbleinstraße betragen 902.000 Euro. Davon entfallen 780.000 Euro auf Baukosten, 54.000 Euro auf die Straßenbeleuchtung und 47.000 Euro auf das Straßenbegleitgrün. Die Kosten für die Verkehrssicherung betragen 21.000 Euro.

Die Maßnahme Meuschelstraße erschließt die West-Ost-Richtung für den Radverkehr. Künftig kann der Radverkehr auf einem eigenen Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße fahren. Im Zuge der Sanierungsmaßnahme wird die Nordseite des Straßenabschnitts neu geordnet. Der Fußverkehr profitiert von einem breiteren Gehweg, da das bestehende Gehwegparken mit Parkbuchten geordnet wird. Das Quartier wird durch drei neue Baumstandorte aufgewertet.

In der Meuschelstraße entfallen 11 Stellplätze (40 zu 29), es entstehen 8 Fahrradabstellplätze sowie neu 62 qm entsiegelte Fläche sowie drei Bäume.

Die Kosten der Maßnahme Meuschelstraße betragen 568.000 Euro. Davon entfallen 450.000 Euro auf Baukosten, 47.000 Euro auf die Straßenbeleuchtung und 23.000 Euro auf das Straßenbegleitgrün. Die Kosten für die Verkehrssicherung betragen 40.000 Euro und auf die Verkehrsregelungstechnik entfallen 8.000 Euro.

Gesamtkosten für Löblein- und Meuschelstraße:	1.470.000 Euro
davon Baukosten	1.230.000 Euro
davon Straßenbeleuchtung	101.000 Euro
davon Straßenbegleitgrün	70.000 Euro
davon Verkehrsicherung	61.000 Euro
davon Verkehrsregelungstechnik	8.000 Euro

Folgekosten für Löblein- und Meuschelstraße:	8.000 Euro/a
davon Straßenbegleitgrün	3.000 Euro/a
davon Verkehrssicherung	5.000 Euro/a

Bei der Straßenbeleuchtung ergeben sich geringe Unterhaltseinsparungen.

Eine Patchworkfinanzierung mit Anteilen aus dem Unterhaltsbudget, dem Radwegeprogramm sowie dem KAG-Topf ist erforderlich. Die einzelnen Anteile sind noch festzulegen.

Soweit die Finanzierung gesichert ist, soll die bauliche Umsetzung im Zuge der Maßnahmen für Tempo 30 in der Löbleinstraße in 2024 erfolgen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

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

<u>Gesamtkosten</u>	1.470.000 €	<u>Folgekosten</u>	8.000 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	1.470.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

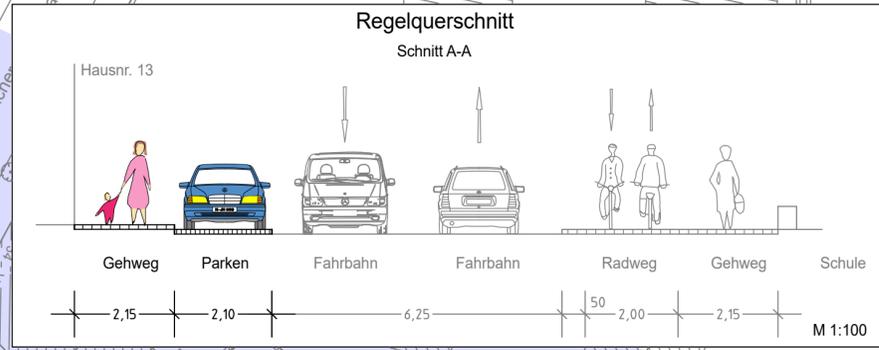
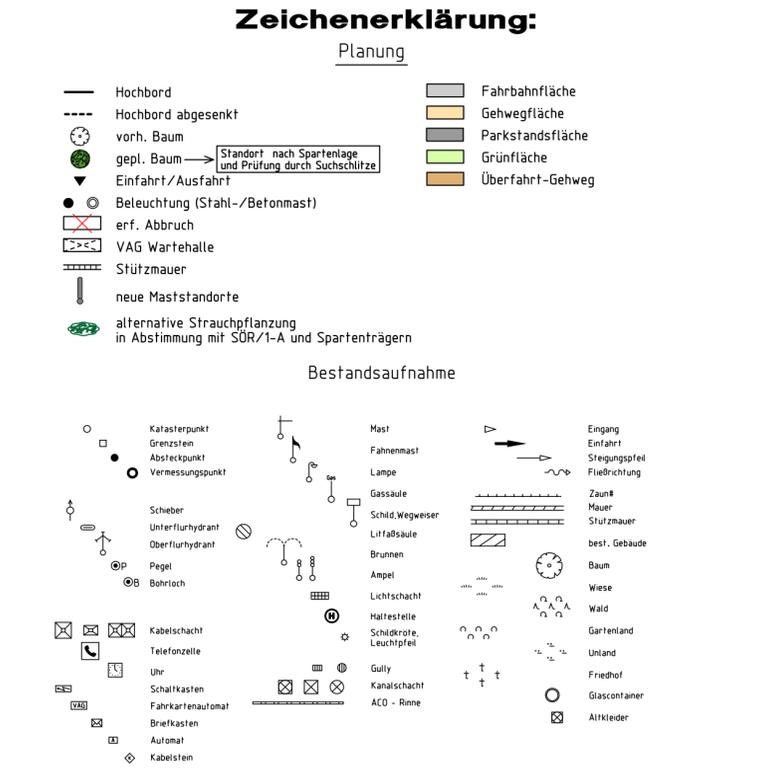
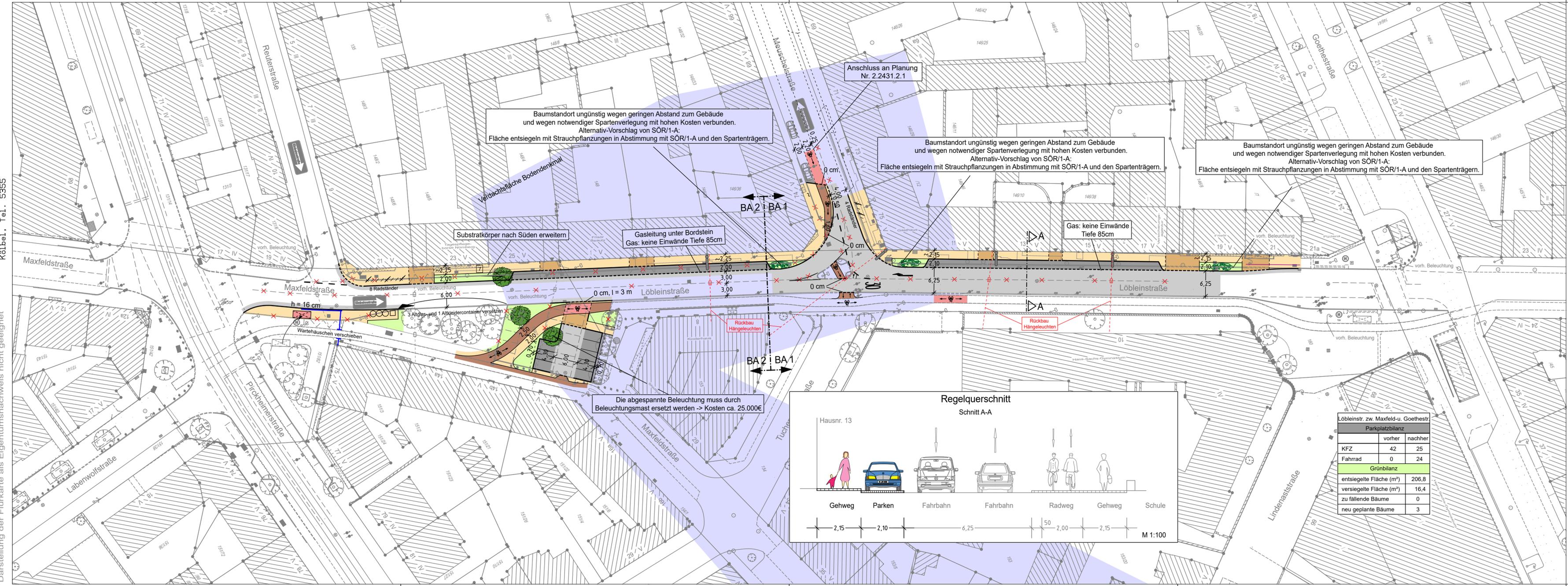
Gerade schwache Verkehrsteilnehmende wie zu Fußgehende und Radfahrende profitieren von dieser verkehrsberuhigenden Maßnahme. Die Bushaltestelle wird barrierefrei ausgebaut.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Straßenpläne Löbleinstraße (zw. Maxfeld- und Goethestraße), Vpl-Plan Nr. 2.1815.20.3 vom 20.01.2022 mit letzter Änderung vom 18.07.2023 und Meuschelstraße (zw. Rollner- und Löbleinstraße), Vpl-Plan-Nr. 2.2431.2.1 vom 12.12.2022 mit letzter Änderung vom 04.07.2023 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu realisieren.



Löbleinstr. zw. Maxfeld-u. Goethestr.		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	42	25
Fahrrad	0	24
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	206,8	
versiegelte Fläche (m²)	16,4	
zu fallende Bäume	0	
neu geplante Bäume	3	

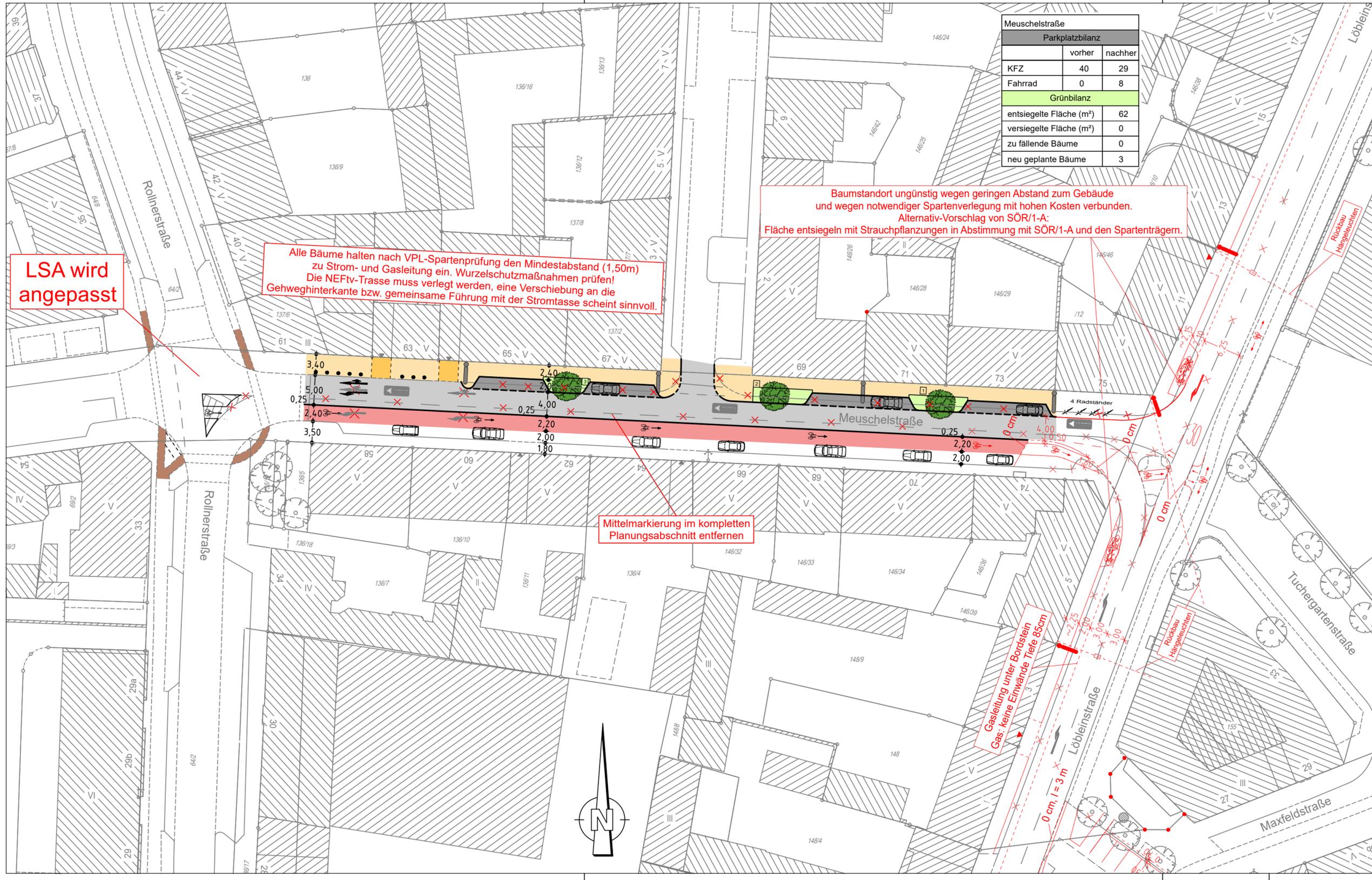
VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

NÜRNBERG, AM 20.01.2022

gez. Jülich
AMTSLEITER

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 20.01.2022	
BEARBEITUNG	Kölbel (5355)	gez. Jülich AMTSLEITER	
	Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN			
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	Lageplan
03.03.22	Br-Fürbach	Sparteninstruktion	M = 1 : 500 2.1815.2.3
19.05.22	Br-Fürbach	Radführung Meuschelstraße	Löbleinstraße Maxfeld- bis Goethestraße
25.08.22	Kölbel	Bus-Haltestelle	
18.10.22	Br-Fürbach	Instruktionserg.	
19.01.23	Kölbel/Fürb.	Radweg/Bushalt	
13.03.23	Br-Fürbach	Erg.Spartengespr.	
18.07.23	Kölbel	Erg.Kost-instr./ADFC	
Löbleinstraße_Maxfeld-Goethestraße Lageplan.PLT vom 02.08.23			



LSA wird angepasst

Alle Bäume halten nach VPL-Spartenprüfung den Mindestabstand (1,50m) zu Strom- und Gasleitung ein. Wurzelschutzmaßnahmen prüfen! Die NEFtv-Trasse muss verlegt werden, eine Verschiebung an die Gehweghinterkante bzw. gemeinsame Führung mit der Stromtrasse scheint sinnvoll.

Baumstandort ungünstig wegen geringen Abstand zum Gebäude und wegen notwendiger Spartenverlegung mit hohen Kosten verbunden. Alternativ-Vorschlag von SÖR/1-A: Fläche entsiegeln mit Strauchpflanzungen in Abstimmung mit SÖR/1-A und den Spartenträgern.

Mittelmärkung im kompletten Planungsabschnitt entfernen

Gasleitung unter Bordstein
Gas: keine Einwände Tiefe 85cm

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG 		NÜRNBERG, AM 12.12.2022		
		gez. Jülich AMTSLEITER		
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	Lageplan		
BEARBEITUNG	Biallas (23771) Reiser M.			
ÄNDERUNGEN				
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2431.2.1
24.03.23	Reiser M.	Nordseite baulich	Meuschelstraße Radstreifen	
04.07.23	Biallas	Instruktionserg.		
Meuschelstraße V500_1.PLT vom 01.08.23				

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Optimierung der Radinfrastruktur am Ortsausgang von Neunhof in Richtung Kalchreuth

Anlagen:

Straßenplan Obere Dorfstraße Nr. 2.2484.2.1

Sachverhalt (kurz):

Anlass der Straßenplanung für den Abschnitt der Oberen Dorfstraße ist eine geplante Fahrbahnsanierung durch SÖR in Folge einer Aufgrabung und Spartenverlegung der N-Ergie. Durch die bauliche Anpassung im Bereich der Radausleitung entsteht für den Kfz-Verkehr eine echte Engstelle (Breite: 4,00 m), welche nur noch im Einrichtungsverkehr befahrbar ist. Der Radverkehr kann so sicher vom straßenbegleitenden Geh- und Radweg auf die Fahrbahn geführt werden bzw. sicher auf den Geh- und Radweg aufgeleitet werden.

Im Bereich des Bestandsbaumes auf Höhe der Hausnummer 33 entsteht ebenfalls eine echte Engstelle (Breite: 4,00 m) für den Kfz-Verkehr. So bekommt der Fußverkehr ein durchgehendes Angebot auf der Westseite mit ca. 1,50 m Breite. Zudem wird der Wurzelraum des Baumes vergrößert.

Die beiden Engstellen führen vor Ort zu einer klaren und übersichtlichen Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr, sodass unklare Situationen im Begegnungsfall vermieden werden können. Die Befahrbarkeit für den landwirtschaftlichen Verkehr ist auch weiterhin gewährleistet.

Die Kosten der Maßnahme inkl. notwendiger Fahrbahnsanierung betragen ca. 130.000 Euro.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt vorraussichtlich Ende 2023/Anfang 2024.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	130.000 €	<u>Folgekosten</u>	240 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
- Refinanzierbar nach Art. 13h BayFAG (Straßenbaupauschale)
- Wiederherstellungskosten der N-Ergie

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:
Mehr Platz und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

RA und DiP (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

SÖR

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau der Straße "Obere Dorfstraße" gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2484.2.1 vom 17.04.2023.



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- - - Hochbord abgesenkt
- ⊙ vorh. Baum
- ⊙ gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- ▼ Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- neue Maststandorte
- ▭ Fahrbahnfläche
- ▭ Gehwegfläche
- ▭ Bordsteinradweg rot eingefärbt
- ▭ Radstreifen/-furf rot eingefärbt
- ▭ Parkstandsfläche
- ▭ Pflasterfläche
- ▭ überbaubarer Substratbereich (begebar)
- ▭ sonstige Pflasterfl.
- ▭ Grünfläche
- ▭ Überfahrt-Gehweg
- ▭ Straßenumbau nach SÖR
- ||||| Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Grenzstein
- Absteckpunkt
- Vermessungspunkt
- Schieber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Pegel
- Bohrloch
- ⊗ Kabelschacht
- ⊗ Telefonzelle
- ⊗ Uhr
- ⊗ Schallkasten
- ⊗ Fahrkartenautomat
- ⊗ Briefkasten
- ⊗ Automat
- ⊗ Kabelstein
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gassäule
- Schild, Wegweiser
- Liftsäule
- Brunnen
- Ampel
- Lichtschacht
- Haltestelle
- Schildkröte, Leuchtpfeil
- Gully
- Kanalschacht
- ACO - Rinne
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungspfeil
- Fließrichtung
- ▭ Zaun#
- ▭ Mauer
- ▭ Stützmauer
- ▭ best. Gebäude
- Baum
- ▭ Wiese
- ▭ Wald
- ▭ Gartenland
- ▭ Unland
- ▭ Friedhof
- Glascontainer
- ⊗ Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. i. V. Krause		NÜRNBERG, AM 17.04.2023	
BEARBEITUNG		Yürü (34076)		gez. Jülich AMTSLEITER	
		Bauer			
ÄNDERUNGEN				Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2484.2.1	
Obere Dorfstraße			zwischen Soosweg und OT Kalchreuth		

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Marthweg, Bereich Klosterweg, Querungshilfe für zu Fuß Gehende

Anlagen:

Straßenplan Nr. 2.2454.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Verbesserung der Querungssituation für zu Fuß Gehende und die Erhöhung der Verkehrssicherheit über dem Marthweg im Bereich der Bushaltestellen Weiherhaus wurde in Anträgen der SPD- und CSU-Fraktion thematisiert. Darüber wurde zuletzt am 14.10.2021 im Verkehrsausschuss berichtet.

Darüber hinaus gab es immer wieder Hinweise und Beschwerden aus der Bevölkerung.

Mit der vorliegenden Planung werden durch die neue Trassierung der Randsteinlinien die heute beidseitig vorhandenen Busbuchten zukünftig als Fahrbahn genutzt. Auf der so gewonnenen Fläche wird eine 2,50 m breite Querungsinsel für zu Fuß Gehende errichtet. Der Bus hält zukünftig am Fahrbahnrand. Die Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut. Im Planungsbereich werden drei Radbügel neu installiert und eine neue Baumpflanzung vorgesehen.

Mit der Realisierung der Planung wird die Verkehrssicherheit beim Queren des Marthweges deutlich erhöht und die Erreichbarkeit der stadteinwärtigen Bushaltestelle verbessert. Mit dem Umbau der Bushaltestellen wird der barrierefreie Zugang ermöglicht und die Attraktivität für Busnutzer erhöht.

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen rd. 450.000 Euro.

Das Vorhaben ist refinanzierbar über die Straßenausbaupauschale nach Art. 13h BayFAG. Damit ist die Finanzierung grundsätzlich gesichert, allerdings weist die beurteilende Fachdienststelle Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) weist darauf hin, dass die vom Freistaat Bayern zugewiesene Pauschale nach jetzigem Kenntnisstand nicht für alle dem Grunde nach beitragsfähigen Maßnahmen ausreichen wird.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

- Kosten noch nicht bekannt

- Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	450.000 €	<u>Folgekosten</u>	1.900 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	450.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

- Ja
- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

- Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

- Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

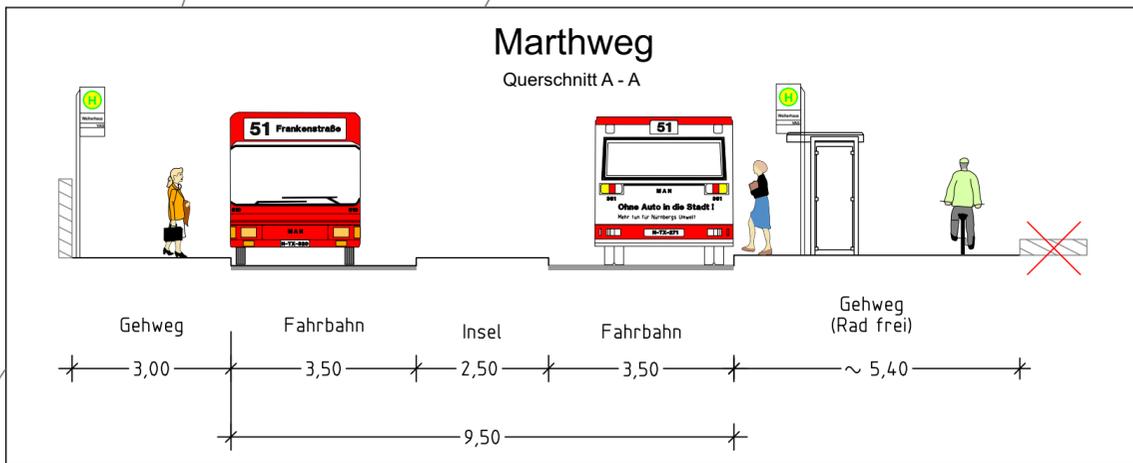
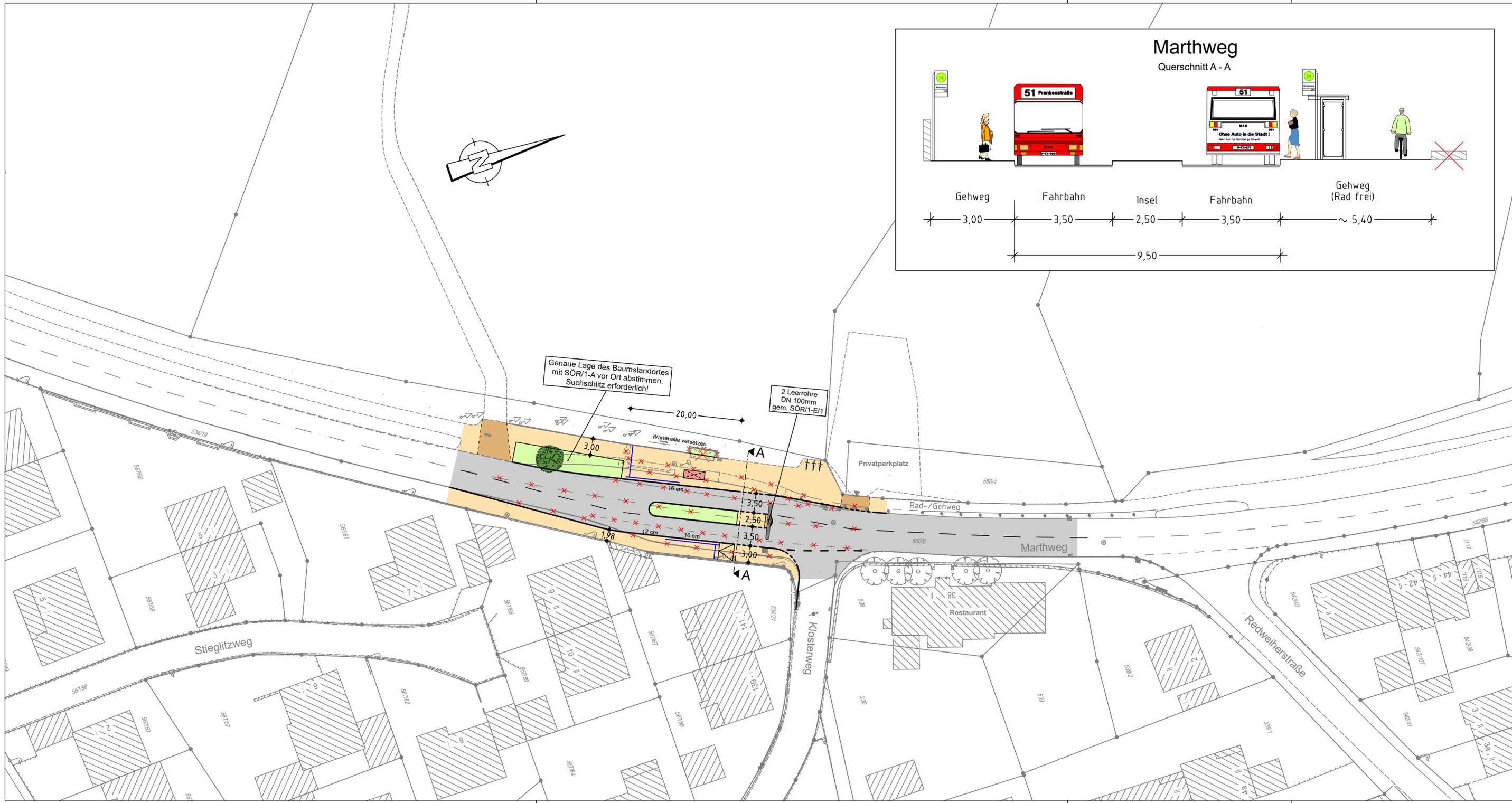
Die Verbesserung der Querungsmöglichkeit und der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen kommt allen Bevölkerungsgruppen zu Gute, verbessert die Verkehrssicherheit und die Attraktivität für Busnutzer.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Umbau des Marthweges gemäß Straßenplan Nr. 2.2454.2.1 vom 07.10.2022 mit letzter Änderung vom 20.04.2023 und empfiehlt im Bedarfsfall Grunderwerb zu tätigen.



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/-furl rot eingefärbt
 - ▭ ÖPNV-Spur
 - ▭ Parkstandsfläche
 - ▭ sonstige Pflasterfl.
 - ▭ Grünfläche
 - ▭ Überfahrt-Gehweg
 - ▭ Straßenumbau nach SÖR
 - ▭ Fahrradänder
 - ▭ Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestandsaufnahme

- ⊙ Katasterpunkt
- ⊙ Grenzstein
- ⊙ Absteckpunkt
- ⊙ Vermessungspunkt
- ⊙ Scheber
- ⊙ Unterflurhydrant
- ⊙ Oberflurhydrant
- ⊙ Pegel
- ⊙ Bohrloch
- ⊙ Kabelschacht
- ⊙ Telefonzelle
- ⊙ Uhr
- ⊙ Schalkasten
- ⊙ Fahrkartenautomat
- ⊙ Briefkasten
- ⊙ Automat
- ⊙ Kabelstein
- ⊙ Mast
- ⊙ Fahnenmast
- ⊙ Lampe
- ⊙ Gassäule
- ⊙ Litfabsäule
- ⊙ Brunnen
- ⊙ Ampel
- ⊙ Lichtschacht
- ⊙ Haltestelle
- ⊙ Schildkroete, Leuchtpfeil
- ⊙ Uhr
- ⊙ Gully
- ⊙ Kanalschacht
- ⊙ ACO - Rinne
- ⊙ Eingang
- ⊙ Einfahrt
- ⊙ Steigungspfeil
- ⊙ Fließrichtung
- ⊙ Zaun
- ⊙ Mauer
- ⊙ Stützmauer
- ⊙ best. Gebäude
- ⊙ Baum
- ⊙ Wiese
- ⊙ Wald
- ⊙ Gartenland
- ⊙ Unland
- ⊙ Friedhof
- ⊙ Gascontaner
- ⊙ Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 07.10.2022	
BEARBEITUNG	Erfurth (4937)	gez. Jülich AMTSLEITER	
	Reiser M.		
ÄNDERUNGEN		Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500
20.04.23	Reiser M.	Instruktionsergebnis	2.2454.2.1
			Marthweg Bereich Klosterweg Querungshilfe
Marthweg_006 V500_1.PLT vom 28.04.23			

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	21.09.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Wallensteinstraße - Umbau Bushaltestellen und Vergrößerung der Baumscheiben

Anlagen:

Straßenplan 2.2458.2.1

Sachverhalt (kurz):

Im Rahmen der Sanierung der Ampelanlage 866 (Dieckmannstraße/Wallensteinstraße) werden die beiden Bushaltestellen „Bayerischer Rundfunk“ in der Wallensteinstraße barrierefrei umgebaut. Somit wird auf das bisherige Halten des Linienbusses in der zu schmalen Parkbucht verzichtet. Sowohl die Fußgängerquerung als auch der Wartebereich an der Haltestelle werden mit Blindenleitsystemen ausgestattet, um die Sicherheit vor allem für die mobilitätseingeschränkten Personen zu erhöhen.

Durch Vergrößerung der Baumscheiben werden zusätzlich ca. 24 m² Fläche entsiegelt.

Die Gesamtkosten für die Maßnahme belaufen sich auf 195.000 Euro. Davon fallen 103.000 Euro für die Sanierung der LSA, jeweils 1.000 Euro für die Entsiegelung und die Verkehrssicherung (insofern 2.000 Euro) sowie 90.000 Euro für den Straßenbau an.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	195.000 €	<u>Folgekosten</u>	600 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

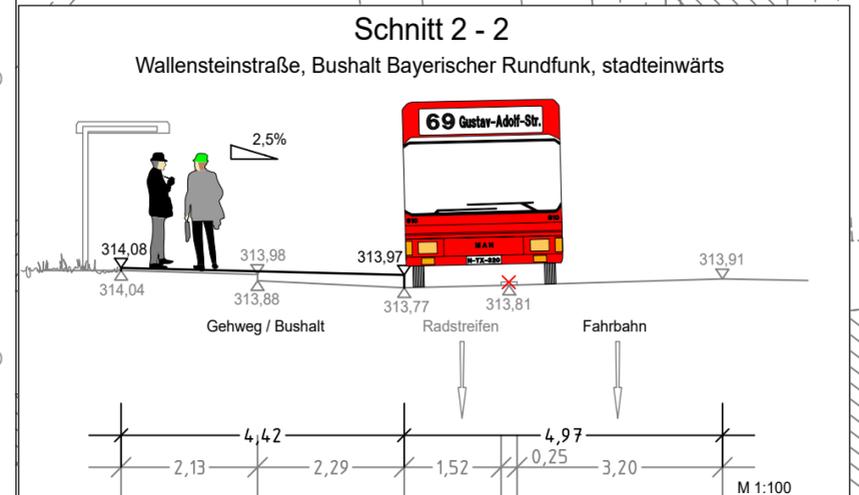
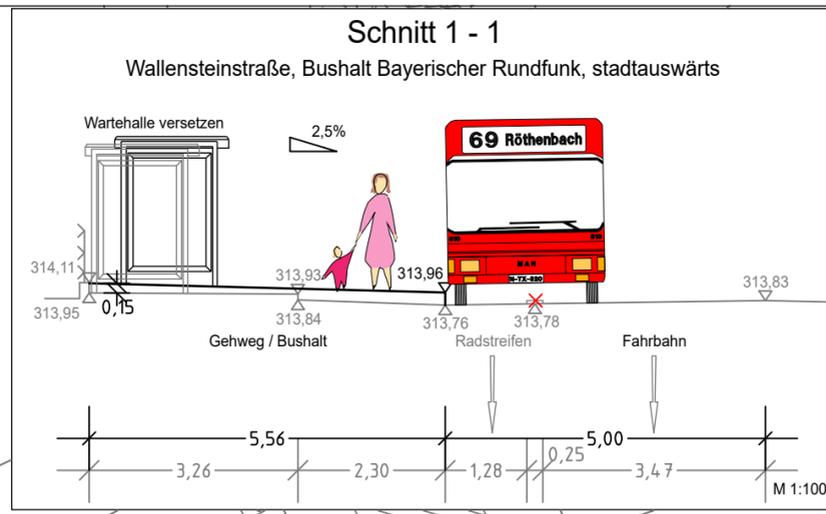
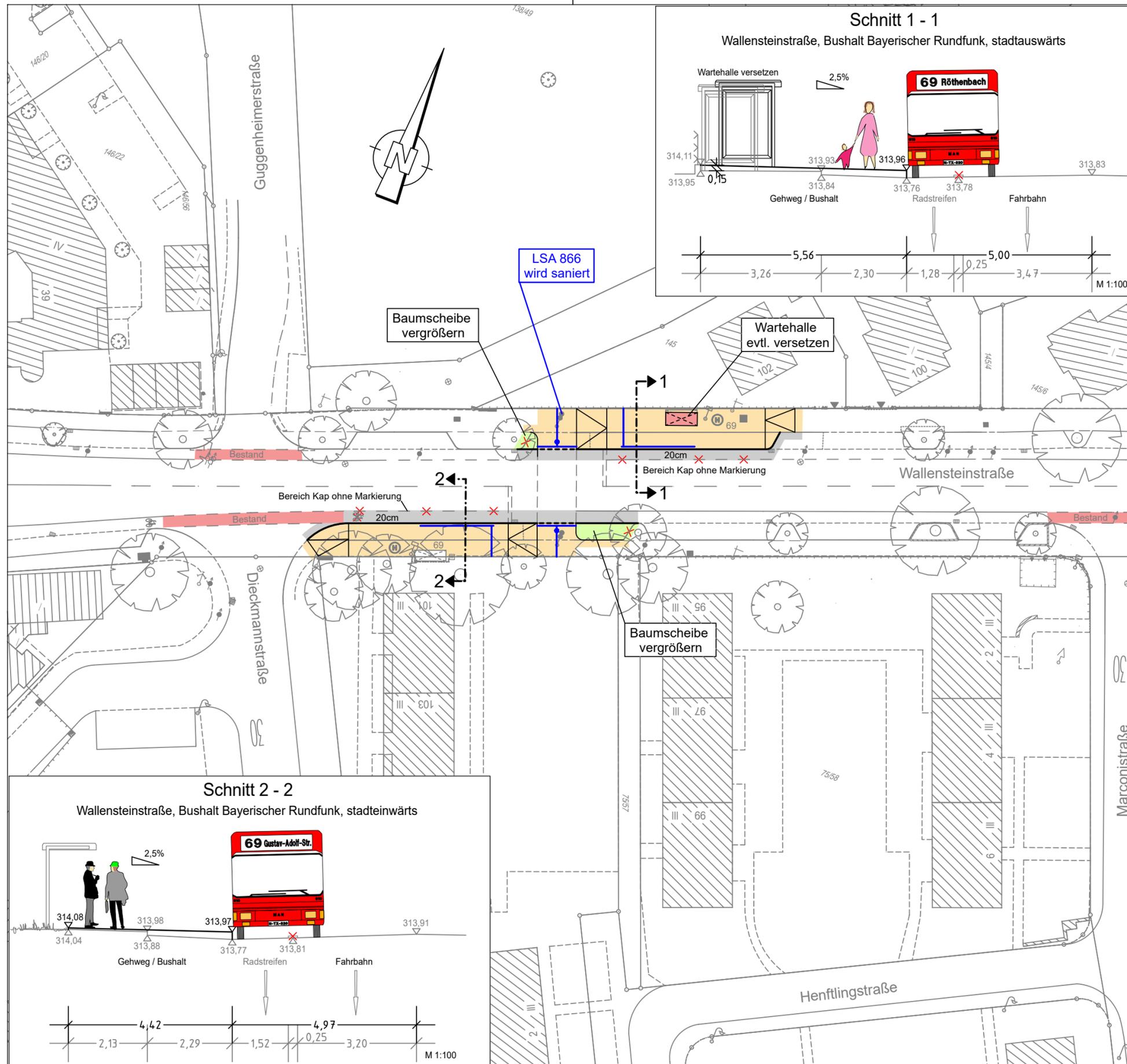
Durch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen können die mobilitätseingeschränkten Personen die öffentlichen Verkehrsmittel besser nutzen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Wallensteinstraße gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2458.2.1 vom 26.10.2022 mit letzter Änderung vom 27.04.2023.



Zeichenerklärung:

- Planung**
- Hochbord
 - Hochbord abgesenkt
 - vorh. Baum
 - gepl. Baum
 - Einfahrt/Ausfahrt
 - Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
 - erf. Abbruch
 - VAG Wartehalle
 - Stützmauer
 - neue Maststandorte
- Bestandsaufnahme**
- Katasterpunkt
 - Grenzstein
 - Absteckpunkt
 - Vermessungspunkt
 - Schieber
 - Unterflurhydrant
 - Oberflurhydrant
 - Pegel
 - Bohrloch
 - Kabelschacht
 - Telefonzelle
 - Uhr
 - Schaltkasten
 - Fahrkartenaufomat
 - Briefkasten
 - Automat
 - Kabelstein
 - Mast
 - Fahnenmast
 - Lampe
 - Gassäule
 - Schild, Wegweiser
 - Lifflsäule
 - Brunnen
 - Ampel
 - Lichtschacht
 - Haltestelle
 - Schildkrote, Leuchtpfeil
 - Gully
 - Kanalschacht
 - ACO - Rinne
 - Eingang
 - Einfahrt
 - Steigungspfeil
 - Fließrichtung
 - Zaun
 - Mauer
 - Stützmauer
 - best. Gebäude
 - Baum
 - Wiese
 - Wald
 - Gartenland
 - Unland
 - Friedhof
 - Glascontainer
 - Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 26.10.2022	
BEARBEITUNG	Charemska(74937)	gez. Jülich AMTSLEITER	
	Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN			Lageplan
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500
27.04.23	Br-Fürbach	Instruktionserg.	2.2458.2.1
Wallensteinstraße Umbau Bushaltestellen und Vergrößerung Baumscheiben			
Wallensteinstr_001 V500_1.PLT vom 14.08.23			