Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

16.11.2023

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Tagesordnung -öffentlich- 3

Vorlagendokumente

TOP Ö 1 Nürnbergs Straßenbahn fit für die Zukunft machen!

Berichtvorlage Vpl/066/2023 5

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 06.10.2022 - Fahrgastfreundlicheres Baustellenmanagement bei der Straßenbahn Vpl/066/2023 9

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 06.10.2022 - Straßenbahn für die Zukunft machen Vpl/066/2023 11

Ausführlicher Sachverhalt Vpl/066/2023 13

TOP Ö 2 Abstufung Kohlenhofstraße und Verkehrssystem Gostenhof Ost

Sitzungsvorlage Vpl/063/2023 17

Ausschnitt Hauptverkehrsstraßennetz Vpl/063/2023 21

Übersichtsplan - Änderungen Verkehrsführung Gostenhof Ost Vpl/063/2023 22

TOP Ö 3 Kohlenhofstraße - Beplanung der Restfläche zwischen Zufuhrstraße, Steinbühler Straße und Emmy-Noether-Straße und provisorischer Markierungsplan zur Neuordnung der Verkehrsflüsse in der Kohlenhofstraße

Sitzungsvorlage Vpl/064/2023 23

Straßenplan Nr. 2.2471.2.1 Vpl/064/2023 27

Provisorischer Markierungsplan Nr. 2.2483.5.1 Vpl/064/2023 28

Stpl_012_2021_Uebersichtsplan_Masterplan_vom_19_03_2021_Buero_West_8 Vpl/064/2023 29

TOP Ö 4 Kleestraße zwischen Gudrunstraße und Sperberstraße

Sitzungsvorlage Vpl/065/2023 30

Straßenplan Nr. 2.2402.2.1 Vpl/065/2023 34

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 16.11.2023, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Nürnbergs Straßenbahn fit für die Zukunft machen!** **Fahrgastfreundliches Baustellenmanagement bei der Straßenbahn** **hier: Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 06.10. 2022** **Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 18.10.2023** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/066/2023
2.	**Abstufung Kohlenhofstraße und Verkehrssystem Gostenhof Ost** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/063/2023
3.	**Kohlenhofstraße - Beplanung der Restfläche zwischen Zufuhrstraße, Steinbühler Straße und Emmy-Noether-Straße und provisorischer Markierungsplan zur Neuordnung der Verkehrsflüsse in der Kohlenhofstraße** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/064/2023
4.	**Kleestraße zwischen Gudrunstraße und Sperberstraße** **Umbau zu Fahrradstraße der 2.Stufe und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 14** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/065/2023
5.	**Tempo 10 in der Klaragasse verlängern** **hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 29.09.2023** **Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und Bündnis 90/Die Grünen vom 02.03.2023** Ulrich, Daniel (Beilagen werden nachgereicht)	Bericht Vpl/067/2023

6. **Radschnellverbindung Nürnberg - Erlangen - Fahrradstraße Lohestraße** Beschluss Vpl/057/2023

Ulrich, Daniel
(Beilagen werden nachgereicht)

7. **Radschnellverbindung Nürnberg - Erlangen - Kleinreuther Weg** Beschluss Vpl/058/2023

Ulrich, Daniel
(Beilagen werden nachgereicht)

8. **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 19.10.2023, öffentlicher Teil**

Berichtsvorlage
Vpl/066/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.11.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

Nürnbergs Straßenbahn fit für die Zukunft machen;
Fahrgastfreundliches Baustellenmanagement bei der Straßenbahn
hier: Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 06.10.2022

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 06.10.2022 - Fahrgastfreundlicheres Baustellenmanagement bei der Straßenbahn
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 06.10.2022 - Straßenbahn für die Zukunft machen
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

In zwei Anträgen vom 06.10.2022 stellt die Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen detaillierte Fragen zur Durchführung von Baustellen und Erhaltung der Betriebsqualität im Nürnberger Straßenbahn-Netz.

Die Verwaltung nimmt hierzu in Abstimmung mit der VAG in der ausführlichen Sachverhaltsdarstellung Stellung.

In der Sitzung wird der Vorstand der VAG, Herr Dahlmann-Resing, als Sachverständiger teilnehmen.

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:

Der Ausbau der Straßenbahninfrastruktur kommt allen Bevölkerungsschichten - insbesondere mobilitätseingeschränkten - gleichermaßen zugute und fördert die Mobilität aller Menschen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **VAG**

☐

Ö 1

Antrags-Nummer: AN/177/2022

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 6. Oktober 2022

VpL. Nr. 24. OKT. 2022 D E U R

OBERBÜRGERMEISTER 07. OKT. 2022 VI VAG 1 Zur Kts. 2 X z.w.V. Unterschrift vorlegen

BAUREFERAT 25. OKT. 2022 Nr. A82/22 Kts. 2 z. w. V. Termin:

Fahrgastfreundlicheres Baustellenmanagement bei der Straßenbahn

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wegen dringend nötiger Gleissanierungen kommt es mehrmals im Jahr zu kurzfristigen Streckensperrungen im Straßenbahnnetz, die oftmals Ersatzverkehr notwendig machen. Jedoch wirken die Maßnahmen streckenweise etwas unkoordiniert und zu Lasten der Fahrgäste. So wurde beispielsweise im Sommer 2022 die Linie 4 auf 3,8 km wegen einer nur 50 m langen Gleisbaumaßnahme gesperrt und durch Busse ersetzt.

Nun steht momentan eine ähnlich kurze Baustelle am Harsdörfferplatz auf der Linie 6 an. Auch hier kann ebenfalls ein beträchtlicher Teil der Linie nicht durch Straßenbahnen bedient werden und Fahrgäste sind auf Ersatzverkehr angewiesen. Jedoch zeigt sich beispielsweise an den Ersatzbussen, die seit einem Jahr die Strecke der gesperrten Linie 5 (Hauptbahnhof – Tiergarten) befahren, dass diese im Vergleich zur Straßenbahn deutlich langsamer und weniger zuverlässig sind.

Diese aktuellen Beispiele wirken der gewünschten Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs massiv entgegen. Gerade wegen des schlechten Zustands des Straßenbahnnetzes sind Sanierungen unverzichtbar. Jedoch sollten diese die Fahrgäste möglichst wenig beeinträchtigen. Andere Städte und Unternehmen setzen hier beispielsweise auf den Einsatz von sogenannten Kletterweichen – die bis vor zehn Jahren auch in Nürnberg eingesetzt wurden: Damit lässt sich bei vielen Gleisbaustellen durchgehend ein eingleisiger Betrieb aufrechterhalten und ein Einsatz von Busersatzverkehr ist nicht nötig. Auch Maßnahmen zur Synchronisation von Instandhaltungsbedarfen entlang der Strecken sowie das Bauen in Korridoren könnten eine Lösung sein. So ließen sich mehrere Maßnahmen auf einem Linienast gebündelt umsetzen, ohne einen langen Ast des wenig

verknüpften Nürnberger Netzes sperren zu müssen. dies gilt es so weit wie möglich zu verhindern. Fahrgastfreundliche und leistungsfähige Konzepte sind gerade auch im Hinblick auf die Linien-, Strecken- und Angebotserweiterungen im Netz unerlässlich.

Vor diesem Hintergrund stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

- VAG und Verwaltung

  - berichten über die Entwicklung der Fahrgastzahlen bei der Durchführung von Schienenersatzverkehren im Vergleich zum Normalbetrieb anhand der Linie 5 sowie weitere Beispiele anhand repräsentativer Zeiträume und stellen die Betriebskostenentwicklung pro Fahrgast dar.
  - berichten über die bisherigen Prozesse bei der Erarbeitung von Instandhaltungs- und Baubetriebskonzepten – insbesondere im Hinblick auf die Untersuchung fahrgastfreundlicher Varianten.
  - prüfen den Einsatz von sogenannten Kletterweichen.
  - prüfen die Umsetzung von Schatten- und Korridorbaumaßnahmen.
  - berichten über Maßnahmen zu Verbesserung der Netzflexibilität und -Resilienz, um im Baustellenfall vermehrt Umleitungen ermöglichen zu können.
  - prüfen weitere Maßnahmen zur Reduktion und Verbesserung von Schienenersatzverkehren.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Kahl
Stadtrat

Mike Bock
Stadtrat

Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

Ö 1

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

AFV

OBERBÜRGERMEISTER
07. OKT. 2022
/.....Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
VA 6/3.8M	2 X z.w.V.	4	Antwort vor Absendung vorlegen
		5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

Kopie: Ruf

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, 6. Oktober 2022

Nürnbergs Straßenbahn fit für die Zukunft machen!

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Bestandsinfrastruktur der Straßenbahn ist vielerorts in einem äußerst schlechten Zustand, sodass Schienenausbrüche und fehlende Vergüsse am Gleis nicht nur zu holprigen und lauten Fahrten führen, sondern dringende Gleisarbeiten zudem zu regelmäßig stattfindenden Streckensperrungen – wie zuletzt in der Bucher Straße oder derzeit am Harsdörfferplatz. Hinzu kommen Verlängerungen von Reisezeiten durch Langsamfahrstellen.

Dabei ist ein guter Zustand der Straßenbahninfrastruktur für einen zuverlässigen, wirtschaftlichen und für die Fahrgäste attraktiven Betrieb unerlässlich. Gerade durch die geplanten Ausweitungen des Netzes und der Verlängerung einiger Linienäste ist ein robustes und ausreichend dimensioniertes Straßenbahnnetz im Zentrum von allergrößter Bedeutung. Ohne dieses werden wir die Ziele des Mobilitätsbeschlusses und der Verkehrswende nicht erreichen können. Insbesondere dann nicht, wenn bei vielen erst kürzlich erfolgten Sanierungsmaßnahmen nur die minimal nötige Infrastruktur ersetzt bzw. gebaut wurde, obwohl der Masterplan *Schneller und pünktlicher ÖPNV* an diesen Stellen des Netzes oft den Einbau zusätzlicher Weichen oder Bahnsteiggleise für dringend notwendig erachtet – wie am Marientunnel, am Hauptbahnhof oder demnächst am Rathenauplatz.

Um einen Überblick über den aktuellen Zustand des Nürnberger Straßenbahnnetzes und mögliche Ansätze für nötige Verbesserungen zu erlangen, stellen wir folgenden Antrag zur Behandlung im zuständigen Ausschuss:

- Die Verwaltung und die VAG berichten über folgende Punkte:

- Langsamfahrstellen:
  - Welche Langsamfahrstellen bestehen im Jahr 2022?
  - Wie hat sich deren Anzahl in den letzten fünf Jahren jeweils entwickelt?
  - Worin liegt jeweils die Ursache für die Restriktion und
  - wie lange dauert im Schnitt deren Beseitigung?

- Zustand der Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen und sonstiger Infrastruktur:
  - Wie stellt sich die erwartete verbleibende Lebensdauer der einzelnen Abschnitte im Netz dar?
  - Welche Instandsetzungs- und Verbesserungsmaßnahmen wurden in den letzten fünf Jahren durchgeführt und
  - wie viele Meter Gleis und Oberleitung wurden in den letzten fünf Jahren jeweils erneuert?
  - Wie verhalten sich diese Maßnahmen bei den Weichen?
  - Welche Baumaßnahmen sind hier in den kommenden fünf Jahren vorgesehen?
  - Inwieweit können Baumaßnahmen vorgezogen werden, um durch Bündelung mehrmalige Sperrungen entlang einer Linie zu vermeiden?

- Instandhaltung:
  - Wie verteilen sich die Anstrengungen bei der Instandhaltung auf deren einzelne Teile Wartung, Inspektion, Instandsetzung und Verbesserung?
  - Werden Verbesserungsmaßnahmen bei nötigen Instandhaltungen regelmäßig geprüft, zum Beispiel die Schaffung von Gleisdreiecken bei Gleiserneuerungen an Knoten oder Verlängerung von Bahnsteigen bei Haltestellenumbauten und nach welchen Kriterien wird hierbei abgewogen?
  - Werden regelmäßig vorbereitende Maßnahmen getroffen, um eine später anstehende Baumaßnahme zügiger zu absolvieren?

- Koordination:
  - Inwiefern koordiniert die VAG Instandhaltungsmaßnahmen mit den anderen Bereichen wie SÖR, SUN, N-Ergie, Telekom etc.?
  - Wie läuft die Zusammenarbeit aus Sicht der jeweiligen Partner?

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Kahl Stadtrat	Mike Bock Stadtrat	Marc Schüller stv. Fraktionsvorsitzender

Nürnbergs Straßenbahn fit für die Zukunft machen;
Fahrgastfreundliches Baustellenmanagement bei der Straßenbahn

Ausführlicher Sachverhalt

In zwei Anträgen vom 06.10.2022 stellt die Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen detaillierte Fragen zur Durchführung von Baustellen und Erhaltung der Betriebsqualität im Nürnberger Straßenbahn-Netz.

Dazu nimmt die Verwaltung in Abstimmung mit der VAG wie folgt Stellung:

Seit dem Beschluss zum Erhalt der Nürnberger Straßenbahn im Jahr 1994 wurde zielgerichteter und effektiver in die Substanz investiert als es früher der Fall war. Die Infrastruktur befindet sich in einem sicheren und den technischen und gesetzlichen Normen entsprechenden Zustand. Die Qualität des Betriebs hat seitdem sichtbar und spürbar zugenommen, nicht zuletzt durch die Realisierung besonderer Bahnkörper, Gleisabmarkierungen und den nahezu vollständigen Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen im Straßenbahnbereich.

1. **Langsamfahrstrecken**

   Die Anzahl der rein gleiszustandsbedingten Langsamfahrstrecken im Straßenbahnnetz ist insgesamt als gering einzustufen. VAG und Verwaltung sind bemüht, diese so schnell wie möglich zu beseitigen. Im Jahr 2022 gab es keine solchen Langsamfahrstrecken. Im November dieses Jahres wird ein stark abgenutzter Gleisbogen im Bereich Kontumazgarten saniert und somit eine Langsamfahrstrecke nach kurzer Zeit wieder beseitigt. Insgesamt gibt es keine steigende Tendenz.

   Allerdings sind Maßnahmen zum Teil aufgrund notwendiger Koordinierungen und Bündelungsbestrebungen nicht im vorgesehenen Zeitfenster durchführbar, so dass vorgezogene Unterhaltsmaßnahmen, wie eben z.B. am Kontumazgarten, unvermeidbar sind.
   Die Auswirkungen reichen vom einfachen Aufschweißen an Schwachstellen bis hin zum vorzeitigen Gleistausch. Verständlich, dass alle Beteiligten Interesse daran haben, solchen Aufwand möglichst zu vermeiden.

2. **Zustand der Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen und sonstiger Infrastruktur**

   Die VAG hat eine Übersicht über den Zustand der einzelnen Teilanlagen. Diese Unterlagen sind äußerst komplex und werden ständig aktuell gehalten. Schwerpunkt in den nächsten Jahren sind die Erneuerung weiterer verkehrswirksamer Abschnitte im Bereich Landgrabenstraße, Johannisstraße und Frankenstraße mit teilweise komplexen Umplanungen zur Ertüchtigung des Straßenraums und Herstellung der Barrierefreiheit vorgesehen. Der Vorlauf und die notwendigen Genehmigungsverfahren erfordern einen immensen personellen Aufwand, so dass störende Vorabmaßnahme nicht immer vermeidbar sind. Zum Teil lösen solche Maßnahmen jedoch gar keinen Schienenersatzverkehr aus, sondern werden unter laufendem Betrieb abgearbeitet.

3. **Instandhaltungen**

   Wenn die VAG Gleisbaumaßnahmen anmeldet, prüft das Verkehrsplanungsamt immer die Notwendigkeit von Umplanungen im Straßenraum. Dabei werden auch Gleisbereiche in ihrer Lage optimiert, die für den Betrachter nicht sichtbar sind, um die Fahrdynamik zu verbessern und zukünftige Änderungen im Straßenraum zu erleichtern.

Größere Umplanungen sind im Bereich Johannisstraße, Wodanstraße, Allersberger Straße, Landgrabenstraße und Frankenstraße vorgesehen. Diese Maßnahmen lösen ein Planfeststellungsverfahren aus. Dafür wird der Straßenraum auch für die übrigen Verkehrsteilnehmerinnnen und Verkehrsteilnehmer und hinsichtlich Grünbelangen optimiert. Der Aufwand für die Erstellung der Unterlagen und die Beibringung der nötigen externen Leistungen ist nicht zu unterschätzen. Stets ist zu hoffen, dass Betroffene das Verfahren nicht zu sehr durch Einwendungen und sogar Klagen verzögern.

VAG und Verwaltung sind gleichermaßen daran interessiert, das Netz stabiler hinsichtlich des Betriebsablaufes – auch bei Störungen – zu gestalten. Deshalb werden zurzeit neben den einschlägig bekannten Neubaustrecken Minervastraße und Brunecker Straße neue Gleisverbindungen zwischen Allersberger Straße und Wodanstraße, bessere Wendeanlagen am Plärrer im Zuge der Wiederherstellung nach der U-Bahn-Sanierung und eine erweiterte Wendeanlage am Südfriedhof konzipiert.

Am Hauptbahnhof soll ein neues Gleis für die Erhöhung der Kapazität auf der Straßenbahninsel in Höhe Grandhotel entstehen und die Ergänzung der Gleisverbindung Celtistunnel – Rathenauplatz wird untersucht. An der Stadtparkschleife entsteht ein Überholgleis mit Aufstellmöglichkeit für mehrere Straßenbahnzüge in speziellen Betriebsszenarien.

Dies alles erfordert Zeit und vor allem viel Geld. Die Haushaltsberatungen sind dabei ein wichtiger Baustein. Die Verwaltung (Vpl mit SÖR) und die VAG erarbeiten zurzeit einen Ablaufplan für die Koordinierung aller vorgesehener größeren Maßnahmen in den nächsten 7-10 Jahren. Die Stadt Nürnberg koordiniert dieses Programm als Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs. Die Federführung obliegt dem Verkehrsplanungsamt. Durch die Ergänzung betrieblicher Infrastruktur wird die Netzflexibilität und -Resilienz verbessert.

Zu den Bahnsteigen ist anzumerken, dass die Barrierefreiheit oberste Priorität genießt. In einer der nächsten Sitzungen des Verkehrsausschusses wird darüber berichtet. Zudem werden auf den wichtigen Nord-Süd-Achsen zwischen Thon und Langwasser bzw. Gibitzenhof die Bahnsteige für eine Nutzlänge von 60 Metern vorbereitet oder ausgebaut, um in ferner Zukunft andere Wagenkonstellationen einsetzen zu können. Auch die StUB plant mit diesen Maßen. Die Strecke nach Langwasser erhält von Anfang an 60 Meter lange Bahnsteige.

Die VAG hat z.B. den Wegfall der Wendeanlage in Thon und den Rückbau der früheren Doppelhaltestellen am Hauptbahnhof durch die Entscheidung für 25 cm hohe Bahnsteige bemängelt. Solche Nachteile werden zukünftig vermieden und durch die vorgesehenen Verbesserungen der Infrastruktur auch kompensiert.

4. **Koordination der Gleisbaumaßnahmen**

Die Gleisbaumaßnahmen werden möglichst sinnvoll zusammengefasst und mit den anderen städtischen Infrastrukturbetreibern, wie beispielsweise SÖR, SUN oder N-ergie, abgestimmt. Der beim SÖR angesiedelte Baustellenkoordinator wird bei Gleisbaumaßnahmen grundsätzlich frühestmöglich zur Maßnahmenabstimmung eingebunden Die VAG beteiligt sich auch an der Finanzierung dieser zentralen Baustellenkoordination beim SÖR.

Der Baustellenkoordinator versucht im Rahmen seiner kapazitiven Möglichkeiten andere anstehende Maßnahmen miteinander zu verzahnen oder in den zeitlichen und verkehrlichen Gleichklang zu bringen. Gerade wenn Streckensperrungen der Straßenbahn notwendig werden, sollen „im Schatten dieser Sperrungen“ möglichst weitere Baumaßnahmen gleichzeitig mit abgewickelt werden. Dies ist aber nur möglich, wenn rechtzeitig alle entscheidenden Informationen der verschiedenen Baubeteiligten vorliegen, um diese dann in eine koordinierte verträgliche Reihung zu bringen. So sollen wiederholte Baumaßnahmen mit ihren negativen verkehrlichen Auswirkungen in gleichen Abschnitten möglichst vermieden werden.

Als positives Beispiel kann die Maßnahme „Glockenhof“ genannt werden. Im Zuge dieser großflächigen Gleiserneuerungen im Bereich Bahnhofstraße, Scheurlstraße und Allersberger Straße wurden durch verschiedene Beteiligte vorab Sanierungsmaßnahmen durchgeführt.

Durch die gemeinsame Bauabwicklung wird zwar die Anzahl der Sperrungen insgesamt reduziert, allerdings sind Sperrungen für mehrere koordinierte Gewerke komplexer und langwieriger in ihrer Abwicklung. Auch vergrößern sich Baufelder über die Straßenbahnmaßnahmen hinaus.

Die Zusammenarbeit ist aus Sicht der Beteiligten sehr gut. Allerdings ist die Problemlage auch äußerst komplex, so dass Überraschungen, z.B. durch die Auffindung unbekannter Sparten, nicht auszuschließen sind. So musste vor einigen Jahren eine Bordsteinkante am Bahnhofsplatz wegen einer Gasleitung – für Verkehrsteilnehmer bedeutungslos, für die Baufachleute wichtig – abweichend vom Plan verschwenkt werden, um eine immense Bauzeitverzögerung zu vermeiden. All dies ist nur durch das überdurchschnittliche Engagement der Beteiligten zu bewerkstelligen.

Da die Linie 5 als Negativbeispiel im Antrag explizit genannt wurde, kann man aber auch die Grenzen der Baustellenkoordinierung an diesem Beispiel darstellen. Die gut koordinierte Maßnahme „Glockenhof“ sah für die Durchführung aller Gewerke eine Sperre für sechs Monate vor. Während die Maßnahme bereits lief, wurde von SUN eine weitere Maßnahme in der Bahnhofstraße angemeldet. Bei aller Voraussicht kann dies in laufenden Prozessen passieren. Die Betriebsunterbrechung der Linie 5 musste um weitere ca. sechs Monate verlängert werden.

5. **Schienenersatzverkehr**

Allen Verantwortlichen und in der Fachwelt ist bewusst, dass der Ersatz von Straßenbahn durch Bus einen Fahrgastverlust auslöst, der von den konkreten betrieblichen Qualitäten des Busverkehrs abhängt. Der Fahrgastverlust wird nach Inbetriebnahme der Straßenbahn nur langsam kompensiert. Nach Möglichkeit wird der betriebliche Aufwand durch Lage in Ferienzeiten minimiert.

6. **Kletterweichen**

Unter der Zielsetzung der Zusammenfassung von baulichen Projekten in einer Maßnahme ist auch der Einsatz von Kletterweichen zu bewerten. Kletterweichen sind geeignet, auf kurzen Streckenabschnitten eine einseitige Gleisbaumaßnahme durchzuführen, während auf dem verbleibenden Gleis weiterhin eine Verkehrsabwicklung mit Straßenbahnen möglich ist. Da aber im Baustellenabschnitt nur ein Gleis für beide Richtungen zur Verfügung steht, ist aufgrund der Betriebsbehinderungen durch den Begegnungsverkehr in der Baustelle nur ein verhältnismäßig kleines Baufeld realisierbar. Auch sind Arbeiten neben der durchfahrenen Straßenbahn aus Sicherheitsgründen immer wieder zu unterbrechen, weshalb der Baufortschritt nur langsam vonstatten geht. Gebündelte Maßnahmen sind so kaum möglich, da die Anforderungen von SÖR oder SUN an deren Baufeldern durch dieses extrem kleinteilige Arbeiten nicht erfüllt werden können.

Des Weiteren ist die Anzahl der Stellen, bei denen Kletterweichen technisch eingesetzt werden können, relativ begrenzt. Daher hat man sich in Nürnberg – wie auch in anderen Straßenbahnstädten – grundsätzlich gegen Kletterweichen und stattdessen für die Unterhaltsstrategie der bereits beschriebenen Maßnahmenbündelung mit einer zügigen Bauabwicklung entschieden.

Fazit:

Verwaltung und VAG arbeiten gemeinsam daran, die Straßenbahn hinsichtlich Pflege und Verbesserung der Straßenbahninfrastruktur unter den gegebenen finanziellen und räumlichen Randbedingungen fit für die Zukunft zu machen.Ein Meilensteinzeitplan für das ÖPNV-Maßnahmenprogramm bis in die 2030er Jahre hinein wird gerade unter Federführung von Vpl mit SÖR und VAG abgestimmt. Teilweise sind aufwendige Straßenumgestaltungen dadurch erforderlich. Sobald das Programm steht, wird es dem Verkehrsausschuss präsentiert.

Die Verwaltung wird rechtzeitig zu den Haushaltsberatungen die erforderlichen Mittel beanttragen, so dass die Weichen für die ÖPNV-Infrastruktur der Zukunft gestellt werden und die entsprechenden Positionen im MIP verankert werden. Zudem benötigen die Beteiligten die erforderliche Personalaustattung für Planung, Verfahrensabwicklung und Baudurchführung.

Über diesen Zeitraum hinaus sind weitere Maßnahmen im Schienennetz – zum Teil im Nahverkehrsentwicklungsplan verankert – geplant. Dazu gehören z.B. die Hochschul-Linie und die nördliche Altstadtquerung mit dem höchsten Kosten-Nutzen-Faktor für neue Durchmesser- bzw. Erschließungslinien. Auch die gewünschte Wiederinbetriebnahme des Linienverkehrs in der Pirckheimerstraße erfordert planerische Vorleistungen, ein weiterer Schritt, um das Netz für zukünftige Taktverdichtungen und Erweiterungen fit zu machen.

Beschlussvorlage
Vpl/063/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.11.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Abstufung Kohlenhofstraße und Verkehrssystem Gostenhof Ost

Anlagen:
Ausschnitt Hauptverkehrsstraßennetz
Übersichtsplan - Änderungen Verkehrsführung Gostenhof Ost

Sachverhalt (kurz):

Zur Erschließung der westlich an die Steinbühler Straße und südlich der Kohlenhofstraße angrenzenden Flächen am ehemaligen Kohlenhofareal wurde ein erster Abschnitt der Emmy-Noether-Straße hergestellt. Wie im Verkehrsausschuss am 11.11.2021 beschlossen wurden als Voraussetzung für die Bebauung der Flächen die stadteinwärtigen Fahrspuren des östlichen Abschnitts der Emmy-Noether-Straße bis zur Verbindungstraße zur Kohlenhofstraße in Höhe der Schanzäckerstraße gebaut. Die Kohlenhofstraße wird an der Einmündung in die Steinbühler Straße unterbrochen, da der südlich angrenzende Knoten Emmy-Noether-Straße/Steinbühler Straße die Einmündung der Kohlenhofstraße in die Steinbühler Straße ersetzt.

Damit verliert die Kohlenhofstraße im Abschnitt zwischen der Steinbühler Straße und der Schanzäckerstraße ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße, die mit der Fertigstellung der Emmy-Noether-Straße auf diese übergeht. Der betreffende Abschnitt der Kohlenhofstraße soll deshalb abgestuft und aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen herausgenommen werden. Die parallele Emmy-Noether-Straße wird stattdessen als Hauptverkehrsstraße aufgenommen (siehe "Ausschnitt Hauptverkehrsstraßennetz" in Anlage). Mit der Abstufung der Kohlenhofstraße wird auch die Voraussetzung für die Einbeziehung der Kohlenhofstraße in die bestehende Tempo 30-Regelung des nördlich angrenzenden Viertels Gostenhof Ost geschaffen. Für die entstandene Restfläche im Bereich Kohlenhofstraße / Steinbühler Straße und für den abzustufenden Abschnitt der Kohlenhofstraße wurden Straßenpläne erarbeitet, die in derselben Ausschusssitzung zum Beschluss vorgelegt werden.

Wie in der Verkehrsausschussvorlage vom 11.11.2021 ebenfalls bereits dargestellt, mussten gleichzeitig mit der Freigabe der Emmy-Noether-Straße Änderungen in der Verkehrsführung von Gostenhof Ost umgesetzt werden, um eine attraktive Durchfahrtsroute zum Kohlenhofareal für gebietsfremden Durchgangsverkehr zu verhindern, die aufgrund des Anschlusses der Emmy-Noether-Straße am Knoten Kohlenhofstraße/ Schanzäckerstraße entsteht. Aber auch zur Gewährleistung der Erschließung nach Abhängung der Kohlenhofstraße westlich der Steinbühler Straße wurden zusätzliche Anpassungen notwendig. Folgende Änderungen wurden vorgenommen (siehe Anlage Übersichtsplan):

- In der Kohlenhofstraße wurde im Abschnitt zwischen der Steinbühler Straße und der Gartenstraße die Einbahnregelung aufgehoben. Dort kann jetzt in beide Richtungen gefahren werden, was dem Anliegerverkehr zugutekommt.

- In der Schanzäckerstraße musste im kurzen Abschnitt zwischen der Gartenstraße und der Dammstraße die Einbahnregelung gedreht werden, um eine direkte Durchfahrt zum Plärrer zu verhindern.

- In der Zufuhrstraße wurde im Abschnitt zwischen Schanzäckerstraße und Kohlenhofstraße die Einbahnregelung aufgehoben, damit der Anliegerverkehr auch über die Kohlenhofstraße zufahren kann.

Mit dem Übergang der Funktion der Hauptverkehrsstraße von der Kohlenhofstraße auf die Emmy-Noether-Straße besteht in der Kohlenhofstraße die Möglichkeit, eine Verbindung für den Radverkehr in beide Richtungen herzustellen.

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:

Mit der Abstufung der Kohlenhofstraße zu einer Erschließungsstraße können Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden. Die Änderungen der Verkehrsführung verhindern Durchgangsverkehr.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

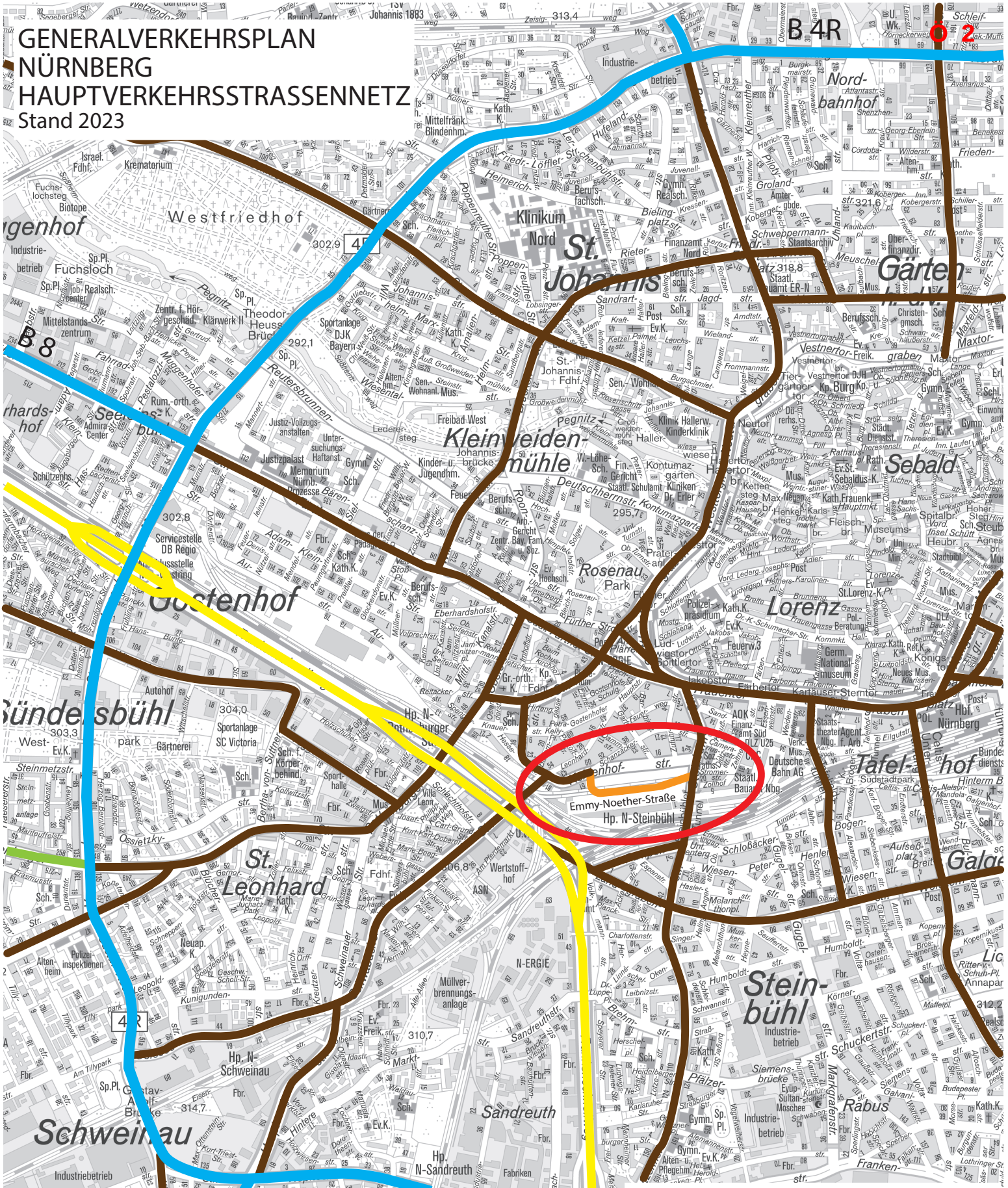
1. Die Verwaltung wird beauftragt, aufgrund der Verkehrsfreigabe der Emmy-Noether-Straße die Kohlenhofstraße zwischen Steinbühler Straße und Schanzäckerstraße abzustufen und aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen zu nehmen. Stattdessen soll die Emmy-Noether-Straße als Hauptverkehrsstraße gewidmet und in das Netz der Hauptverkehrsstraßen aufgenommen werden.

2. Bestandteil der Inbetriebnahme der Emmy-Noether-Straße sind die in der Vorlage beschriebenen Änderungen der Verkehrsführung in Gostenhof Ost.

3. Die Kohlenhofstraße soll im Abschnitt zwischen der Steinbühler Straße und der Schanzäckerstraße in die bestehende Tempo 30-Zone von Gostenhof Ost einbezogen werden.

GENERALVERKEHRSPLAN NÜRNBERG HAUPTVERKEHRSSTRASSENNETZ

Stand 2023

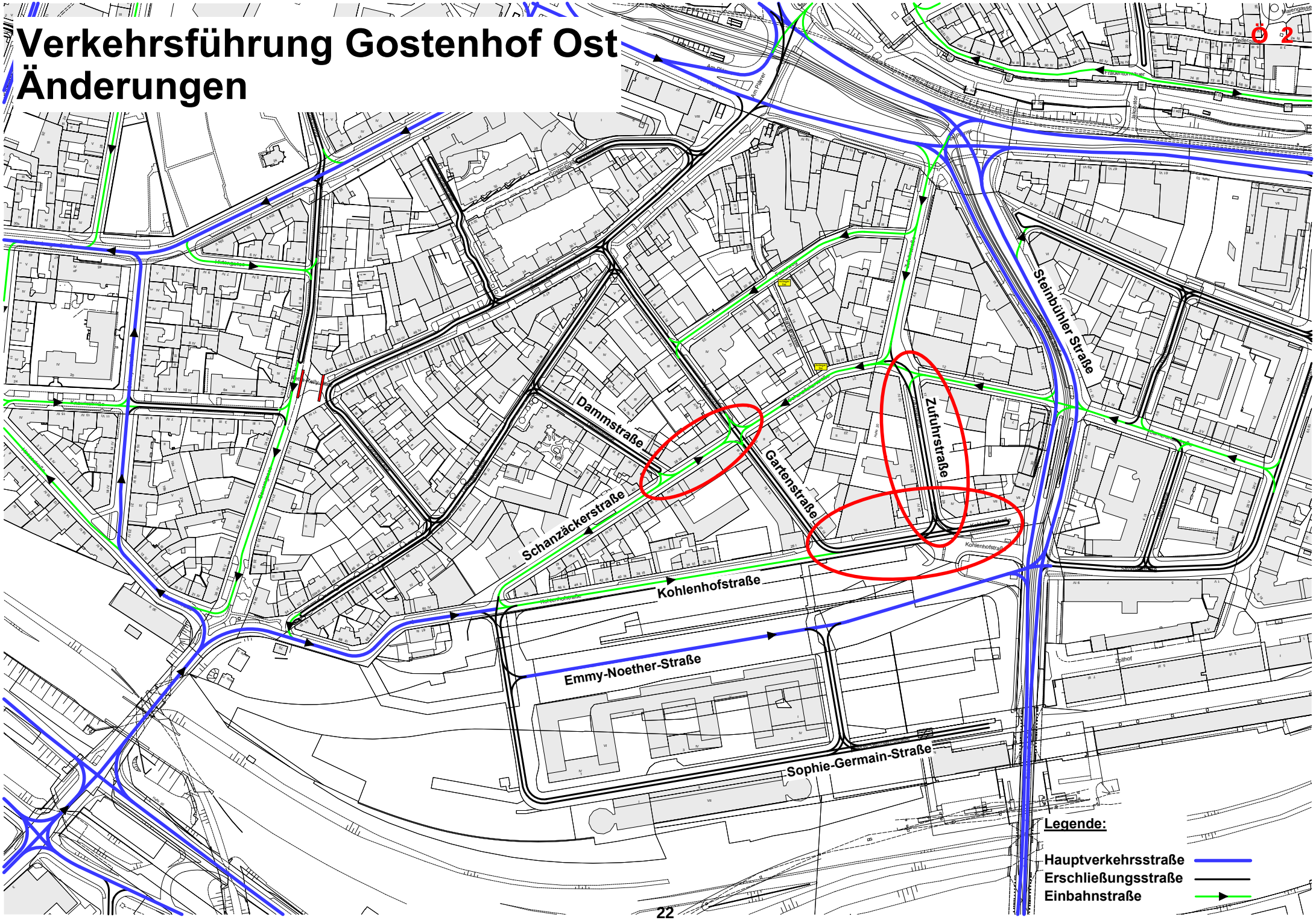


LEGENDE:

	vorhanden	geplant
BUNDESSTRASSE		
STAATSSTRASSE		
KREISSTRASSE		
AUTOBAHNÄHNL. STRASSE		
SONSTIGE ÜBERÖRTL. UND ÖRTL. HAUPTVERKEHRSSTRASSE		
NEUAUFNAHME		

Verkehrsplanungsamt Nürnberg
Weitere Informationen unter: Tel.: 231 4917
oder e-mail: gvp@vpl.stadt.nuernberg.de

Verkehrsführung Gostenhof Ost
Änderungen



Beschlussvorlage
Vpl/064/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.11.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Kohlenhofstraße - Beplanung der Restfläche zwischen Zufuhrstraße, Steinbühler Straße und Emmy-Noether-Straße und provisorischer Markierungsplan zur Neuordnung der Verkehrsflüsse in der Kohlenhofstraße

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2471.2.1
Provisorischer Markierungsplan Nr. 2.2483.5.1
Stpl_012_2021_Uebersichtsplan_Masterplan_vom_19_03_2021_Buero_West_8

Sachverhalt (kurz):

Im Zuge des Baus der Emmy-Noether-Straße und der damit verbundenen Abhängung der Kohlenhofstraße entsteht eine derzeit noch nicht abschließend beplante Restfläche zwischen der Zufuhrstraße und der Steinbühler Straße. Zudem passt die Dimensionsierung der Kohlenhofstraße zwischen Zufuhrstraße und Schanzäckerstraße nicht mehr zur neuen Situation.

Der vorliegende Straßenplan soll die Gestaltung der Restfläche sichern und die nicht mehr benötigte Verkehrsfläche an die künftigen Anforderungen anpassen. Bei der Planung wurde der im AfS beschlossene Masterplan Kohlenhofareal zum Bebauuungsplan 4353 (AfS vom 15.04.2021) beachtet. Die Erreichbarkeit der angrenzenden Anwesen wurde durch den geplanten Bau einer Mischfläche berücksichtigt.

Der getrennte Geh-und Radweg sichert die künftige Erschließung des angrenzenden Quartiers aus Richtung des Steinbühler Tunnels und der Emmy-Noether-Straße. Durch die künftige Verkehrsumleitung von der Kohlenhofstraße auf die Emmy-Noether-Straße entsteht im ehemaligen Einmündungsbereich zur Steinbühler Straße eine Restfläche, die nicht mehr für die Verkehrsabwicklung benötigt wird und die künftig entsiegelt und bepflanzt werden kann. Der provisorische Markierungsplan sieht in der Einbahnstraße eine Einspurigkeit mit Freigabe der entgegengesetzten Richtung für den Radverkehr vor. Die Sichtbarkeit des entgegenkommenden Radverkehrs soll durch eine Rotmarkierung verbessert werden.

Die Kosten für die Umsetzung des Markierungsplans betragen 143.000 Euro mit 9.500 Euro jährlichen Folgekosten. Die Kosten der Umsetzung des Straßenplans im Bereich der Restfläche betragen 563.000 Euro. Davon entfallen 433.000 Euro auf den Straßenbau, 45.000 Euro auf die Straßenbeleuchtung und 85.000 Euro auf das Straßenbegleitgrün. Die Kosten für die Verkehrssicherung sind nicht enthalten. Die jährlichen Folgekosten betragen insgesamt 2.700 Euro, für das Straßenbegleitgrün sind 3.000 Euro als Folgekosten veranschlagt, die Folgekosten für die Straßenbeleuchtung verringern sich um 300 Euro.

Mögliche Kostensteigerungen für das Entfernen der Gleise und für das ggf. notwendige Beseitigen der Altlastenverdachtsfläche wurden in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt, da die Kostenhöhe unbekannt ist. Die Finanzierung der Maßnahmen ist gesichert. Die bauliche Ausführung soll ab 2025 geschehen. Die provisorische Markierung soll baldmöglichst umgesetzt 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	706.000 €	**Folgekosten**	12.200 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	706.000 €	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.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

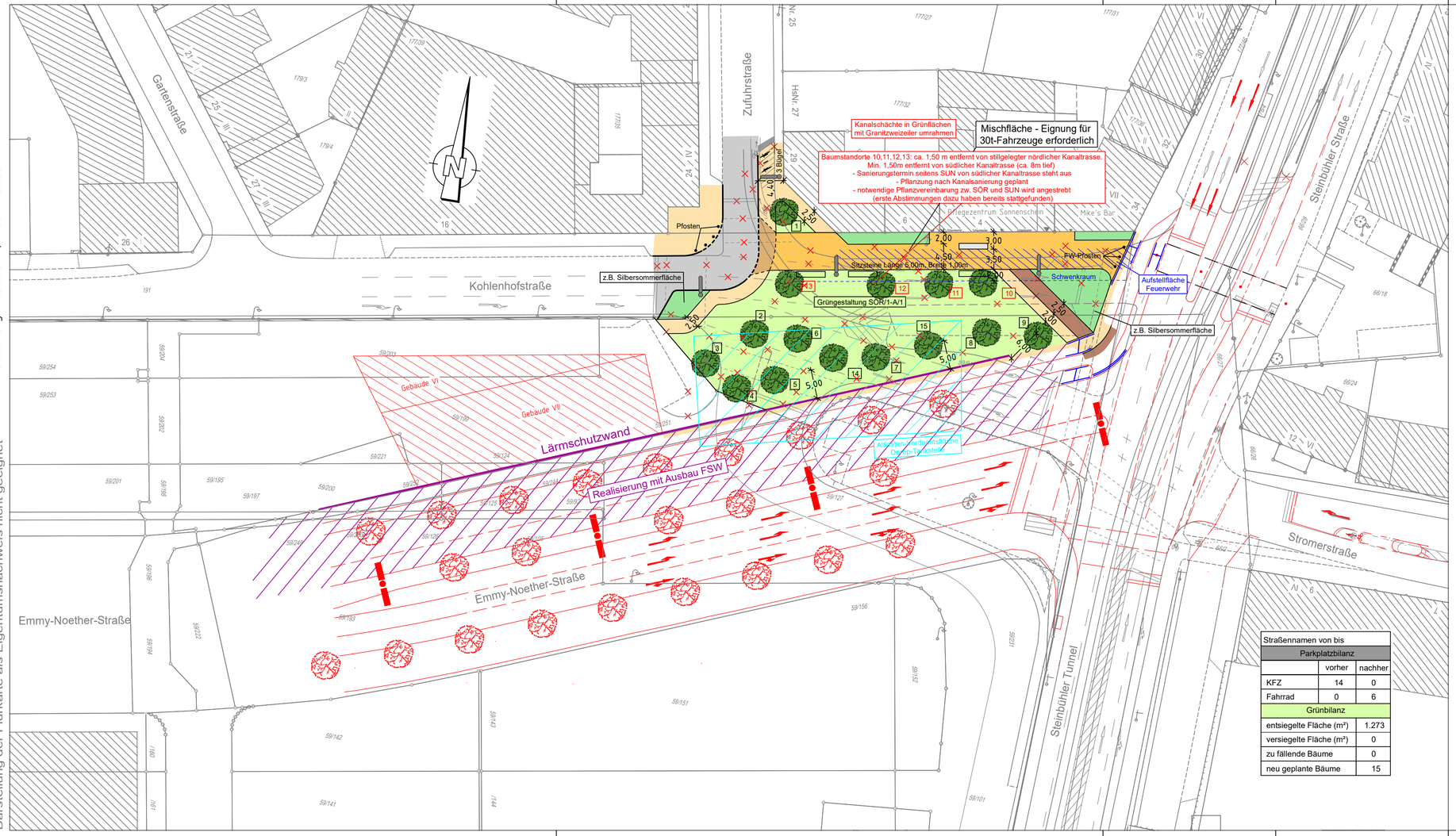
☐

☐

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss beschließt den provisorische Markierungsplan Kohlenhofstraße zwischen Zufuhr- und Schanzäckerstraße, Vpl-Plan-Nr. 2.2483.5.1 vom 13.02.2023 mit letzter Änderung vom 03.08.2023, und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu sichern.

2. Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Kohlenhof-Areal - Restfläche zwischen Zufuhr- und Steinbühler Straße, Vpl-Plan Nr. 2.2471.2.1 vom 18.01.2023 mit letzter Änderung vom 19.09.2023, und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu sichern.



Straßennamen von bis		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	14	0
Fahrrad	0	6
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	1.273	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	15	

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- gepl. Busch
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Ausbau im Zuge FSW
- Fahrradständer
- Aufstellfläche Feuerwehr

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 18.01.2023
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
27.04.23	Br-Fürbach	Instruktionserg.
12.07.23	Biallas	Baumstandorte
26.07.23	Biallas	Anpassung SUN
16.08.23	Br-Fürbach	Feuerwehr
19.09.23	Biallas	Blindenleitsystem

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2471.2.1

Kohlenhof Areal

Restfläche zw. Zufuhr- und Steinbühler Straße

Kohlenhof-Areal V500_1.PLT vom 19.09.23

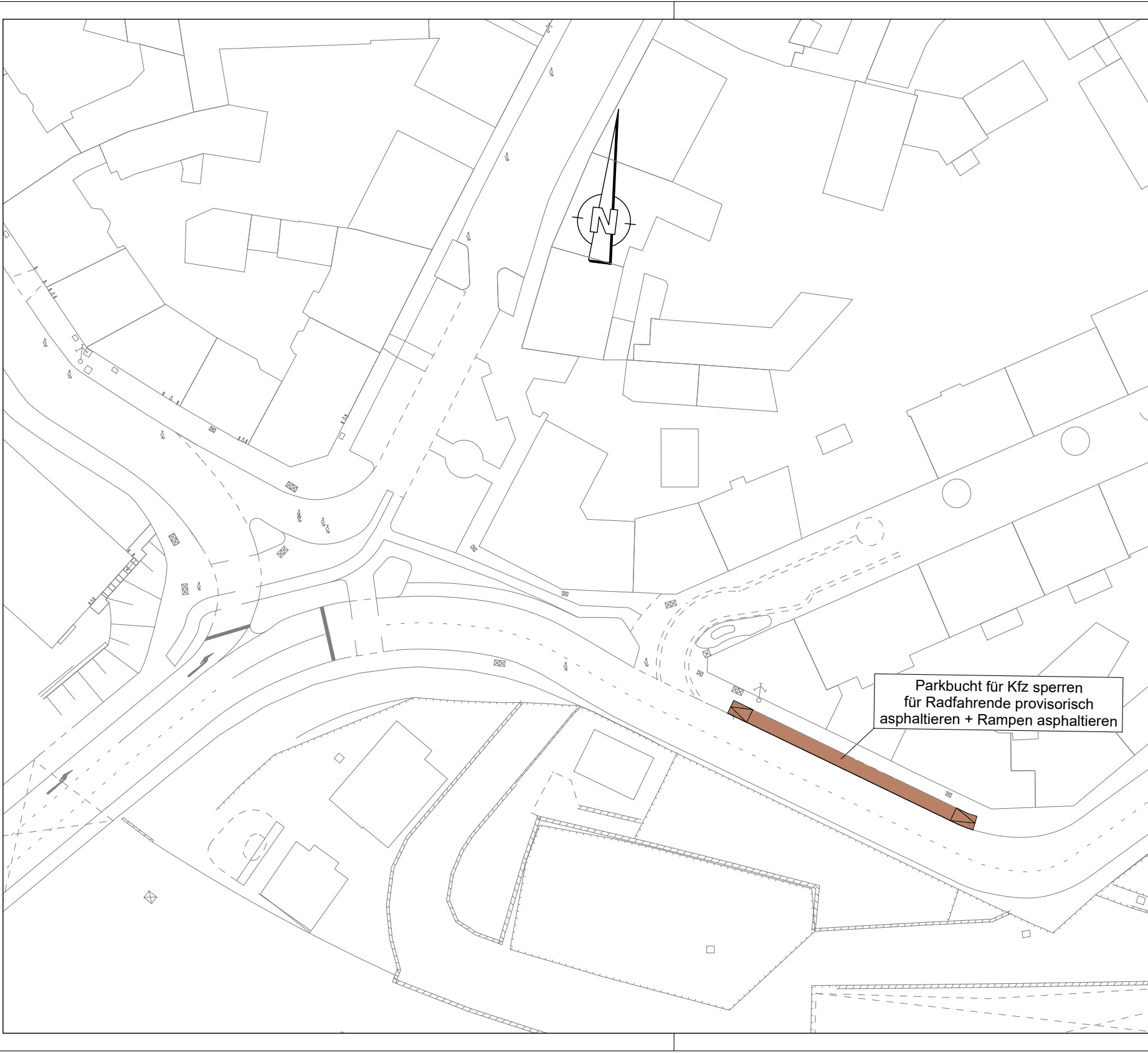
CARD/1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bräuning-Fürbach , Tel. 78300

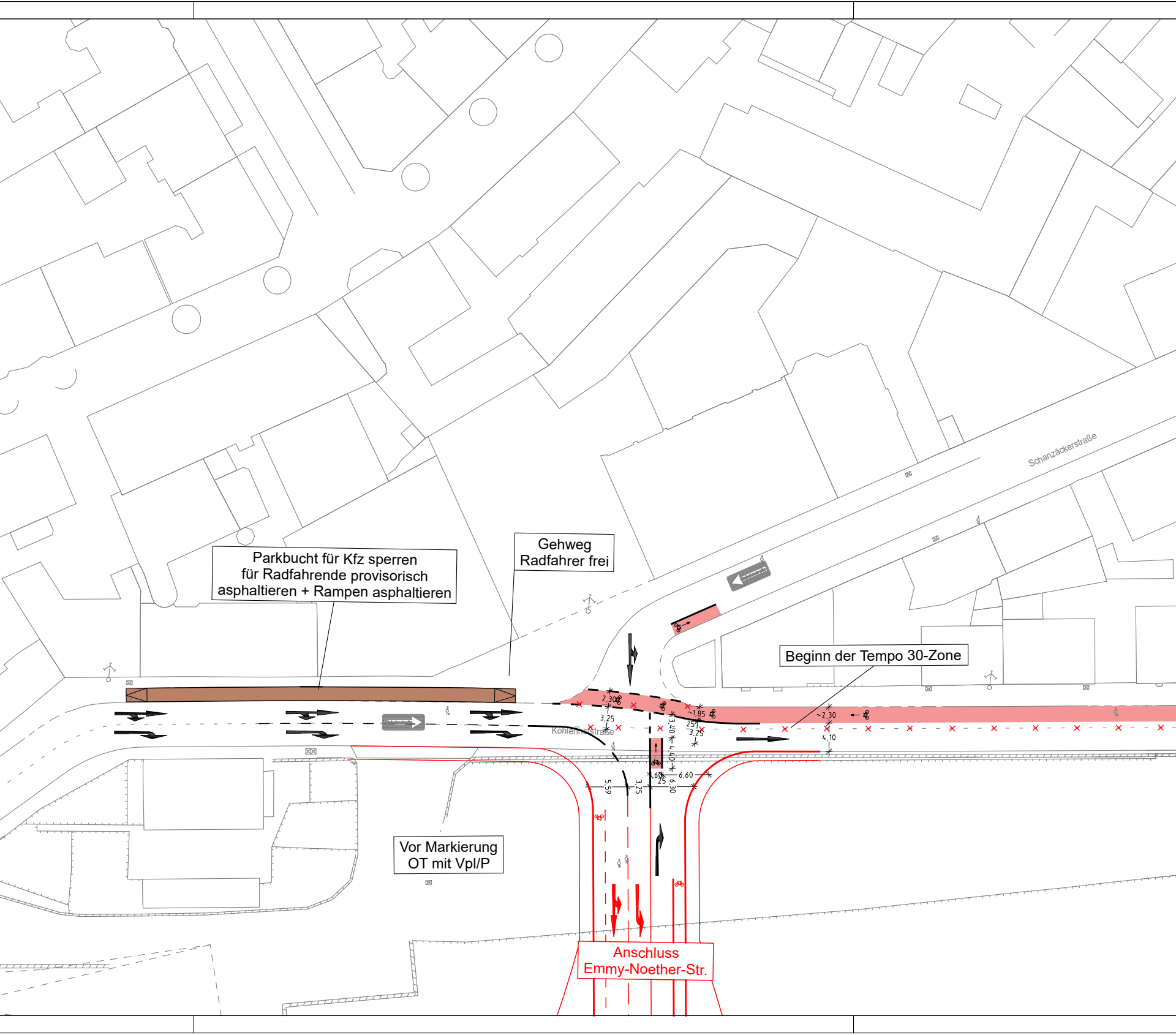
Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoAbteilung GeoAbteilung GeoAbteilung GeoTelefon
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

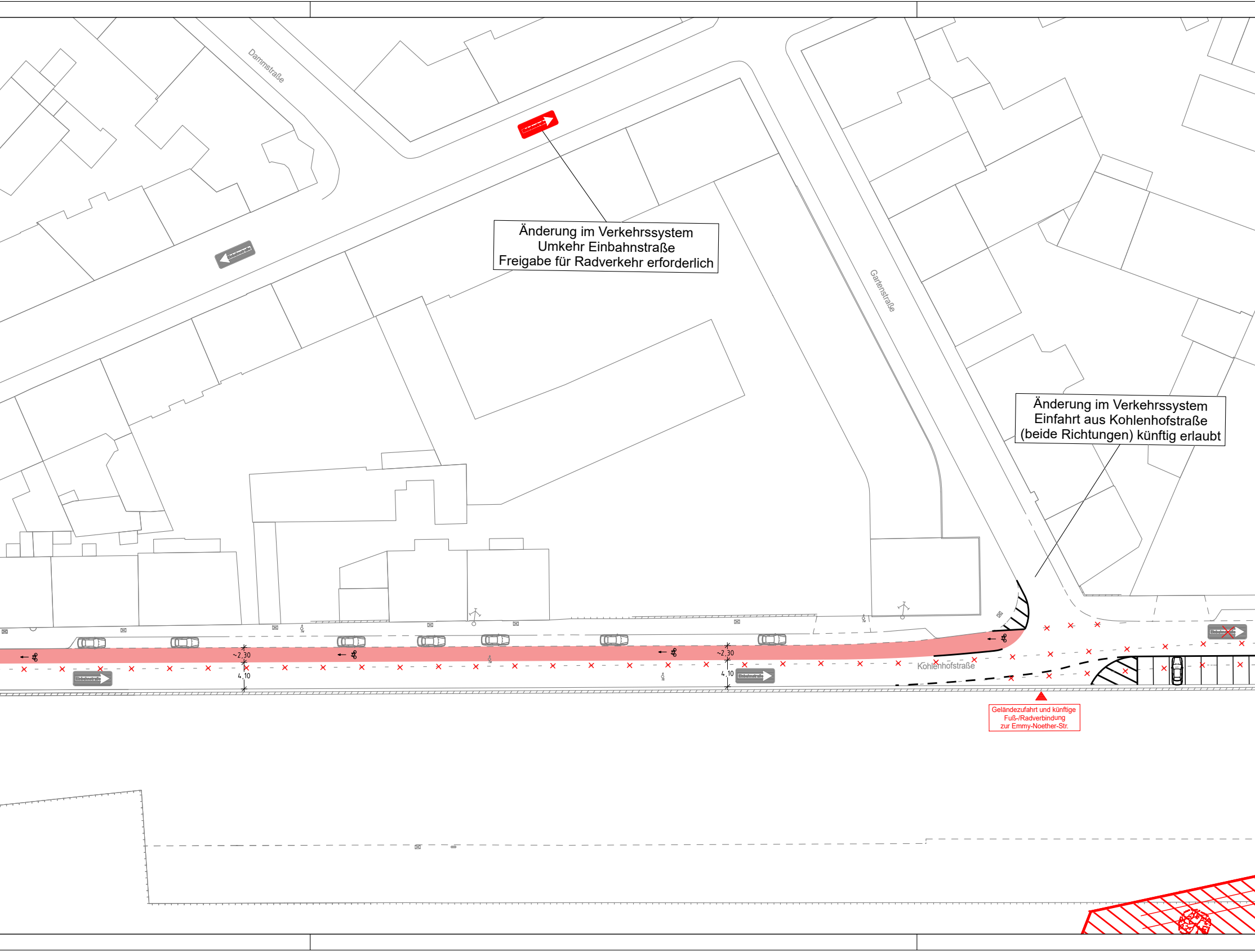
Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
, Tel.

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung:
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Parkbucht für Kfz sperren
für Radfahrende provisorisch
asphaltieren + Rampen asphaltieren


Parkbucht für Kfz sperren
für Radfahrende provisorisch
asphaltieren + Rampen asphaltieren
Gehweg
Radfahrer frei
Schanzäckerstraße
Beginn der Tempo 30-Zone
Kohlenhofstraße
2,30
3,25
~1,85
25
3,25
3,40
4,40
~2,30
4,10
,60
25
6,60
5,59
3,25
6,30
Vor Markierung
OT mit Vpl/P
Anschluss
Emmy-Noether-Str.

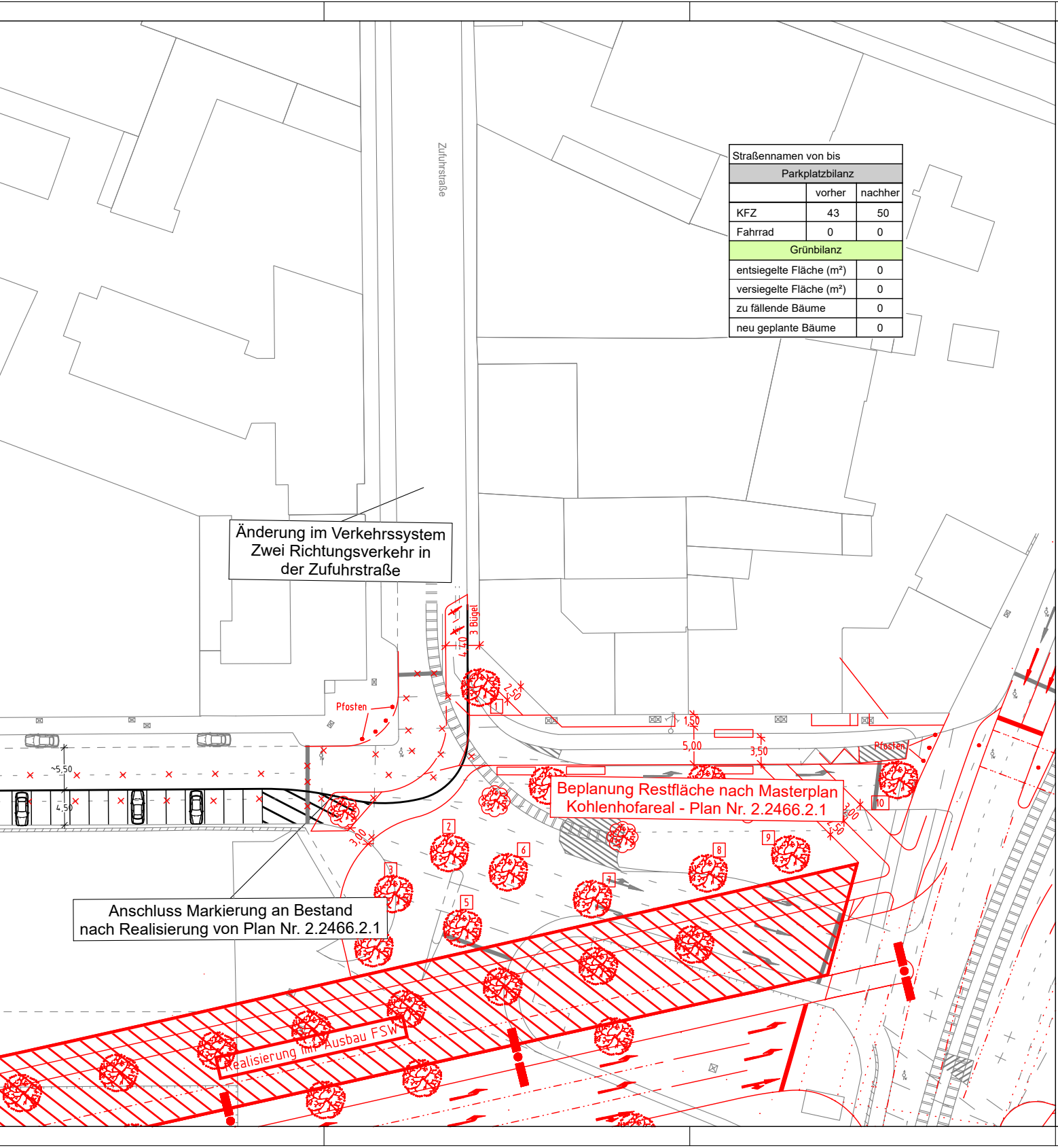


Änderung im Verkehrssystem
Umkehr Einbahnstraße
Freigabe für Radverkehr erforderlich

Änderung im Verkehrssystem
Einfahrt aus Kohlenhofstraße
(beide Richtungen) künftig erlaubt

Geländezufahrt und künftige
Fuß-/Radverbindung
zur Emmy-Noether-Str.

Dammstraße
Gartenstraße
Kohlenhofstraße
Einbahnstraße
~2,30
4,10
~2,30
4,10


Zufuhrstraße
Pfosten
3 Bügel
4,40
2,50
1,50
5,00
3,50
3,00
2,50
5,50
4,50
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
Realisierung mit Ausbau FSW

Straßennamen von bis		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	43	50
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		0
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		0

Änderung im Verkehrssystem
Zwei Richtungsverkehr in
der Zufuhrstraße

Beplanung Restfläche nach Masterplan
Kohlenhofareal - Plan Nr. 2.2466.2.1

Anschluss Markierung an Bestand
nach Realisierung von Plan Nr. 2.2466.2.1

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
- ● mobiler Baum
- ▭ Fahrbahnfläche
- 🟨 Gehwegfläche
- 🟫 Bordsteinradweg rot eingefärbt
- 🟥 Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ■ ÖPNV-Spur
- ▩ Parkstandsfläche
- ▭ sonstige Pflasterfl.
- 🟩 Grünfläche
- 🟧 Überfahrt-Gehweg
- ▭ Straßenumbau nach SÖR
- Fahrradständer
- — Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder
BEARBEITUNG	Biallas (23771)

NÜRNBERG, AM 13.02.2023

gez. Jülich
AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
03.08.23	Biallas	Instruktionserg.

provisorischer Markierungsplan

M = 1 : 500	2.2483.5.1

Kohlenhofstraße

provisorische Anpassung der Markierung
nach Bau der Emmy-Noether-Str.

Kohlenhofstraße 001 V500_G.PLT vom 16.08.23

CARD/1

ÜBERSICHTSPLAN ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 4535 "KOHLENHOF"

südlich der Kohlenhofstraße, westlich der Steinbühler Straße und nördlich der Bahnlinie (ehem. Kohlenhof)

NÜRNBERG

Ö 3



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Stadtplanungsamt / Verbindliche Bauleitplanung

West8 - urban design & landscape architecture, Rotterdam

Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung / Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.

Beschlussvorlage
Vpl/065/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.11.2023	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 Sperberstraße und Gudrunstraße ist Bestandteil des beschlossenen Fahrradstraßenpakets der 2. Stufe und der Radvorrangroute Nr. 14.

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 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 geringfügig von 150 auf 131 Stellplätze. Es kommen zehn Fahrrad-Stellplätze hinzu. Hinsichtlich der Grünbilanz kann eine Fläche von 139 m² durch die Maßnahme entsiegelt werden.

Die Gesamtkosten dieser 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. Die 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

Gesamtkosten	657.000 €	**Folgekosten**	3.300 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ 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 Radwegetopf.

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 mit dem Jean-Paul-Platz. Der Radverkehr profitiert unmittelbar von der Fahrradstraße.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

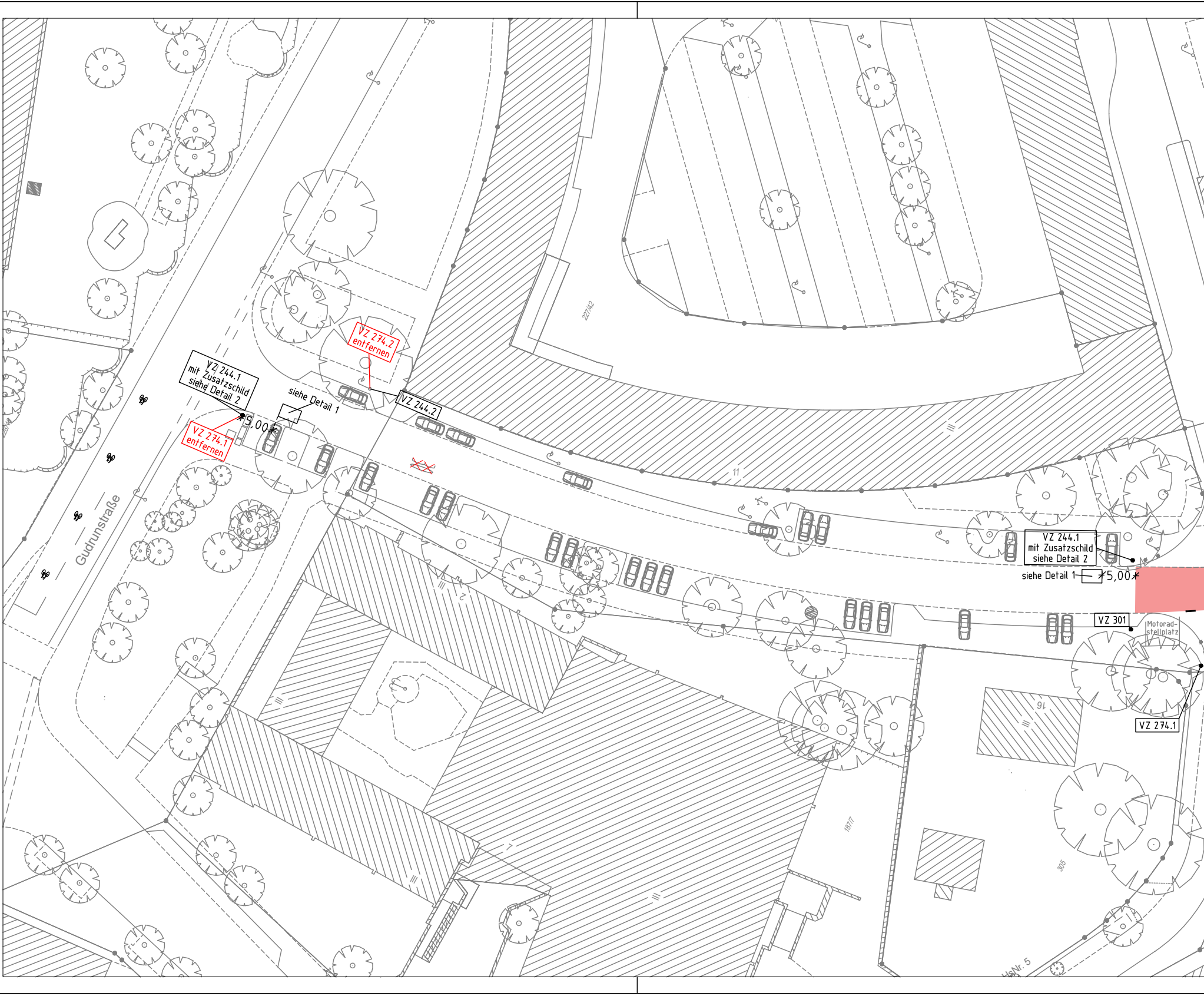
☐

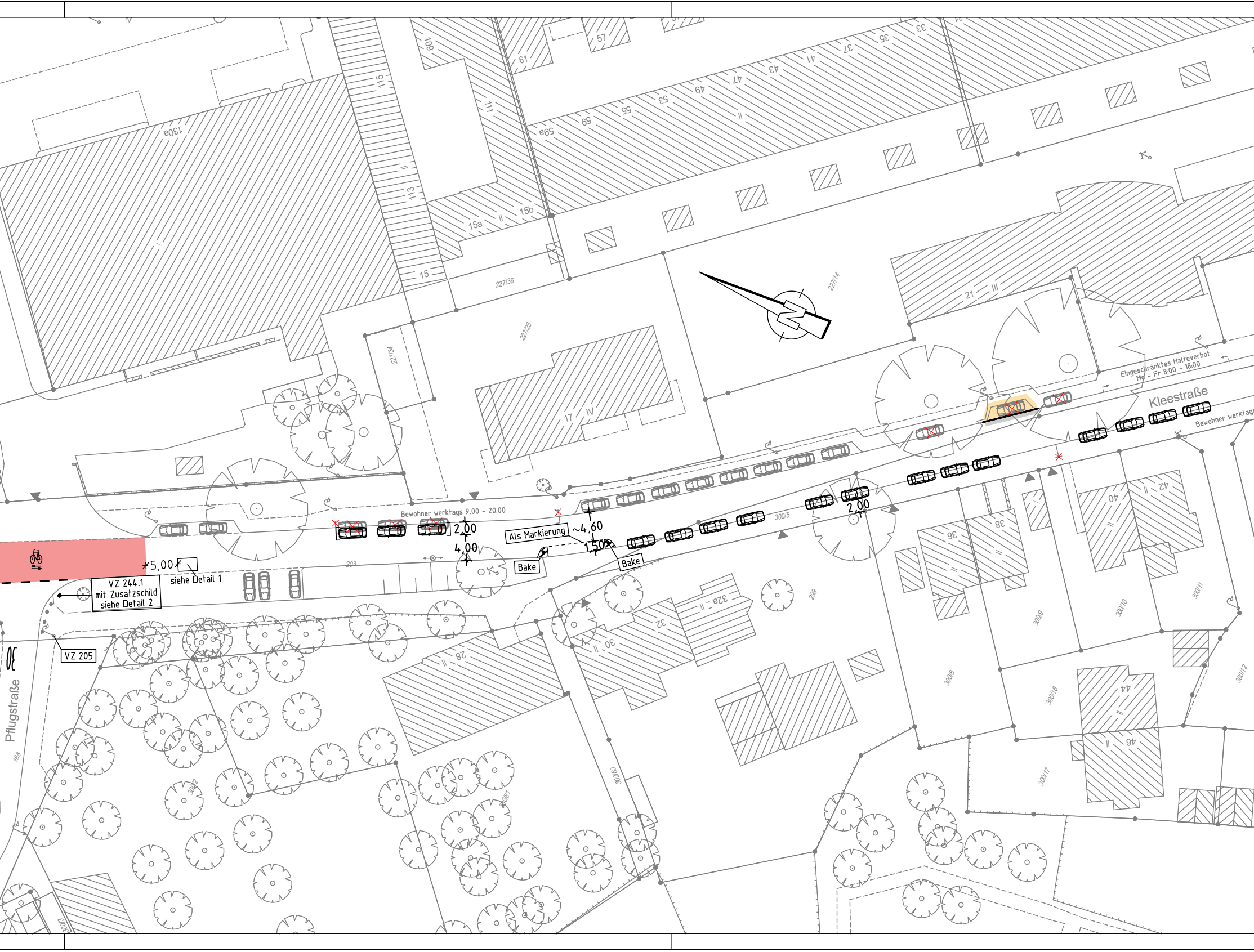
Beschlussvorschlag:

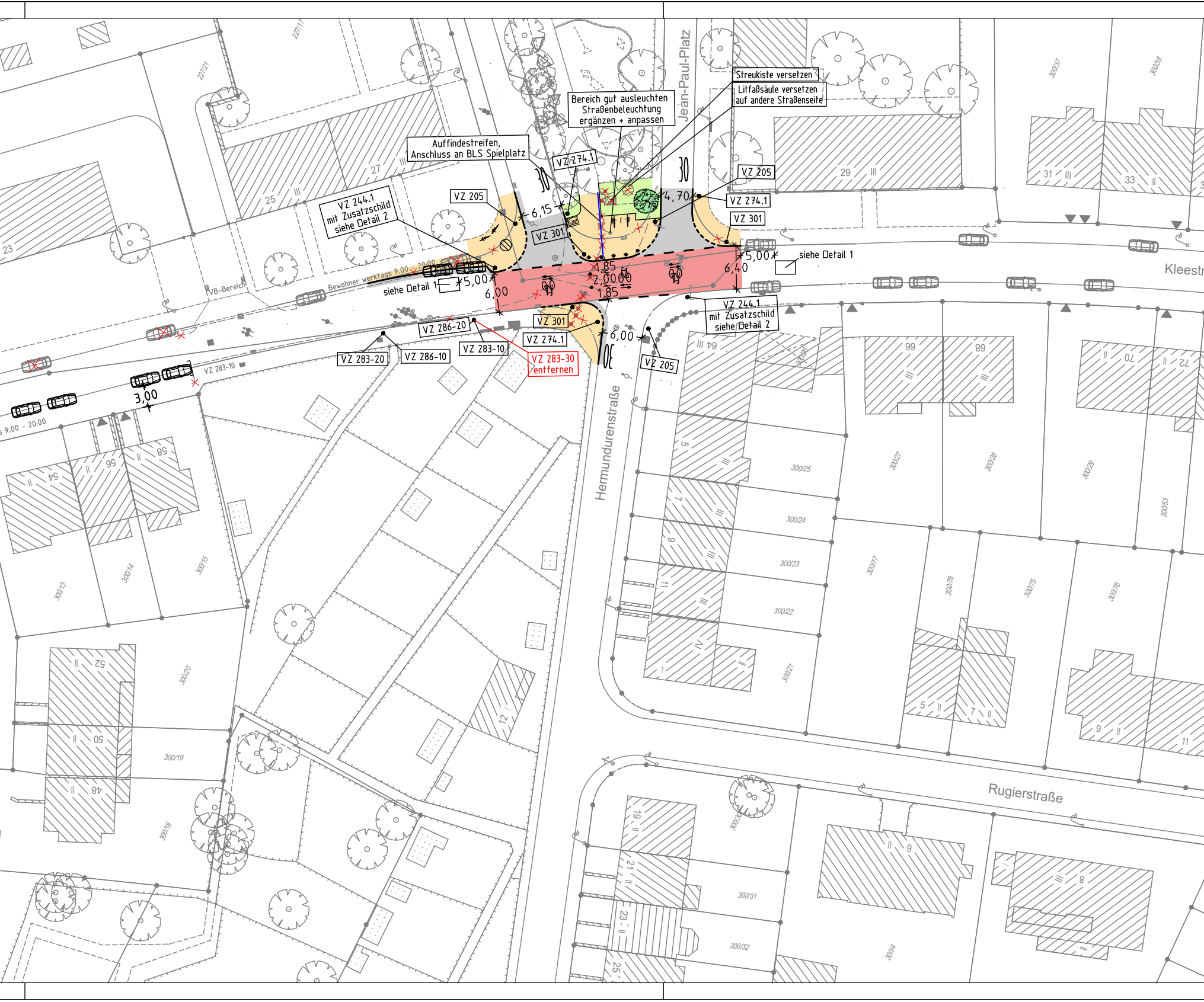
Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl- Nr. 2.2402.2.1 vom 23.06.22 mit letzter Änderung vom 11.10.2023.

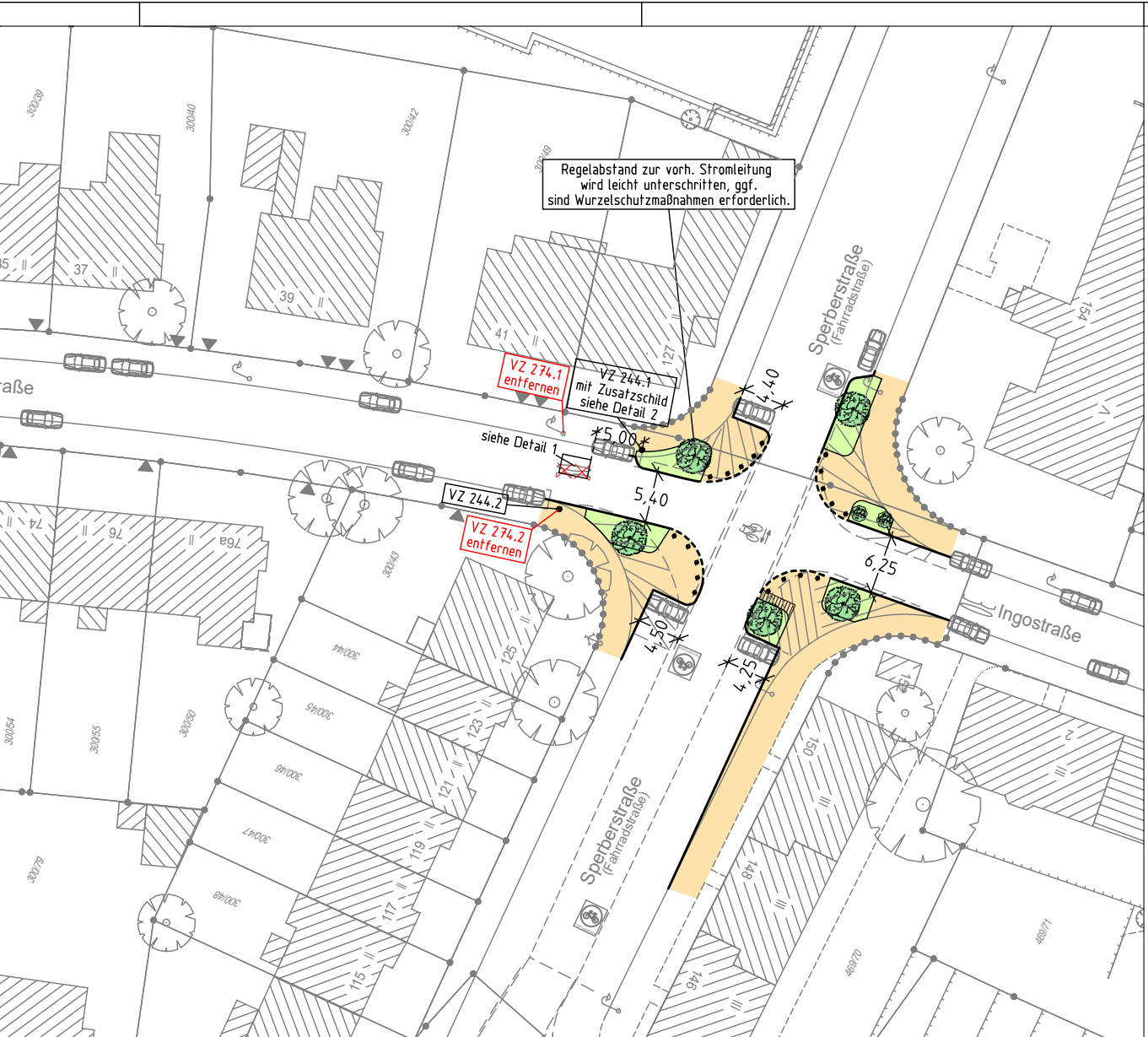
Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Wenzel, Tel. 78303

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


VZ 274.2 entfernen
VZ 244.1 mit Zusatzschild siehe Detail 2
siehe Detail 1
VZ 244.2
5,00
VZ 274.1 entfernen
Gudrunstraße
227/42
11
VZ 244.1 mit Zusatzschild siehe Detail 2
siehe Detail 1
5,00
VZ 301
Motorrad-stellplatz
VZ 274.1
16
1877
305
HsNr. 5


Kleestraße
Eingeschränktes Halteverbot
Mo - Fr 8:00 - 18:00
Bewohner werktags
Bewohner werktags 9.00 - 20:00
2,00
4,00
~4,60
1,50
Als Markierung
Bake
Bake
2,00
5,00
siehe Detail 1
VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2
VZ 205
Pflugstraße
130a
115
113
111
109
61
57
59a
59
55
53
49
47
43
41
37
35
33
15
15a
15b
17
IV
21
III
227/36
227/23
227/34
227/14
203
300/5
32a
32
30
28
36
38
40
42
44
46
299
300/8
300/9
300/10
300/11
300/12
300/16
300/17
188


Streukiste versetzen
Litfaßsäule versetzen auf andere Straßenseite
Bereich gut ausleuchten Straßenbeleuchtung ergänzen + anpassen
Auffindestreifen, Anschluss an BLS Spielplatz
Jean-Paul-Platz
VZ 274.1
VZ 205
VZ 274.1
VZ 301
VZ 244.1 mit Zusatzschild siehe Detail 2
VZ 205
6,15
4,70
VZ 301
30
30
siehe Detail 1
5,00
6,40
Kleestr
Bewohner werktags 9.00 - 20.00
VB-Bereich
siehe Detail 1
5,00
6,00
1,85
2,00
1,85
VZ 244.1 mit Zusatzschild siehe Detail 2
VZ 301
VZ 286-20
VZ 274.1
6,00
VZ 283-20
VZ 286-10
VZ 283-10
VZ 283-30 entfernen
VZ 205
30
VZ 283-10
3,00
s 9.00 - 20.00
Hermundurenstraße
Rugierstraße
23
25
27
29
31
33
99
89
70
72
64
54
56
58
52
50
48
5
7
9
11
1
12
5
7
9
11
19
21
23
25
9
8
300/37
300/38
227/17
227/21
300/25
300/24
300/23
300/22
300/21
300/27
300/28
300/29
300/53
300/77
300/78
300/75
300/76
300/13
300/14
300/15
300/20
300/19
300/18
300/31
300/32
300/4
300/30
300/26


Regelabstand zur vorh. Stromleitung
wird leicht unterschritten, ggf.
sind Wurzelschutzmaßnahmen erforderlich.
VZ 274.1
entfernen
VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2
siehe Detail 1
5,00
4,40
5,40
VZ 244.2
VZ 274.2
entfernen
4,50
4,25
6,25
Sperberstraße
(Fahrradstraße)
Ingostraße
raße
300/39
300/40
300/42
300/49
300/43
300/44
300/45
300/46
300/47
300/48
300/50
300/54
300/55
300/79
37
39
41
127
125
123
121
119
117
115
15
154
152
150
148
146
2
74
76
76a
468/70
468/71

Kleestraße von Gudrun- bis Sperberstraße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 150	ca. 131
Fahrrad	0	10
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	139	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	6	

Detail 1


Fahrradstraße

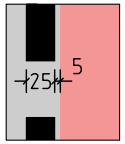
Piktogramm Fahrradstraße
2,00m x 3,00m

Detail 2



Zusatzschild
Kraftfahrzeuge frei

Detail 3



Abstand Breitstrich zu
Fläche "rot gefärbt"

Zeichenerklärung:

Planung

—	Hochbord
----	Hochbord abgesenkt
○	vorh. Baum
●	gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
▼	Einfahrt/Ausfahrt
● ◎	Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
☒	erf. Abbruch
▨	VAG Wartehalle
▬	Stützmauer
▮	neue Maststandorte
●	gepl. Strauch/Busch

▨	Fahrbahnfläche
▨	Gehwegfläche
▥	überbauter Substratbereich
🟫	Bordsteinradweg rot eingefärbt
🟥	Radstreifen/-furt rot eingefärbt
▨	ÖPNV-Spur
▨	Parkstandsfläche
🟧	sonstige Pflasterfl.
🟩	Grünfläche
▨	Überfahrt-Gehweg
▨	Straßenumbau nach SÖR
▥	Fahrradständer
—	Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestand

▨	best. Gebäude
○	Baum
	Wiese
	Wald
	Gartenland
	Unland
†	Friedhof
	Zaun
	Mauer
	Stützmauer

▭	Schaltkasten
⊘	Litfaßsäule
▷	Eingang
➡	Einfahrt
→	Steigungspfeil
∿▷	Fließrichtung
	Mast
	Fahnenmast
	Lampe
	Oberflurhydrant
	Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder
BEARBEITUNG	Meier (31075)
	Wenzel

NÜRNBERG, AM 23.06.2022

gez. Jülich
AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
20.10.22	Wenzel	Instruktionserg.
13.12.22	Wenzel	Instruktionserg.
12.04.23	Br-Fürbach	Radpiktogramme
23.06.23	Wenzel	FB Einengung
02.08.23	Bauer	takt. Elemente + Einengung
04.10.23	Bauer	Parken Variante 1
11.10.23	Wenzel	Anpassung Parker

Lageplan

M = 1 : 500 — 2.2402.2.1

Fahrradstraßen 2.Stufe

Kleestraße \ Variante 1

zwischen Gudrunstraße
und Sperberstraße

Fahrradstraßen 2.Stufe 002 V500_1.PLT vom 12.10.23

CARD/1