Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
14.03.2024

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Tagesordnung -öffentlich- 4

Vorlagendokumente

TOP Ö 1 Benennung des Verbindungswegs zwischen dem Johann-Soergel-Weg und dem Wöhrder Wiesenweg

Sitzungsvorlage Geo/001/2024 7

Entscheidungsvorlage Geo/001/2024 10

Kartenausschnitt Geo/001/2024 12

Straßenbenennungsstatistik Geo/001/2024 13

TOP Ö 2 Benennung der neu entstehenden Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße

Sitzungsvorlage Geo/002/2024 14

Entscheidungsvorlage Geo/002/2024 17

Kartenausschnitt Geo/002/2024 18

Straßenbenennungsstatistik Geo/002/2024 19

TOP Ö 3 Benennung von Straßen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 4445a

Sitzungsvorlage Geo/003/2024 20

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021 Geo/003/2024 24

Entscheidungsvorlage Geo/003/2024 25

Kartenausschnitt Geo/003/2024 27

Straßenbenennungsstatistik Geo/003/2024 28

* TOP Ö 4 Benennung der neu enstehenden von der Wiesbadener Straße Richtung Osten abzweigenden

Sitzungsvorlage Geo/004/2024 29

Entscheidungsvorlage Geo/004/2024 32

Kartenausschnitt Schengener Straße Geo/004/2024 33

Straßenbenennungsstatistik Geo/004/2024 34

* TOP Ö 4.1 Reporting 2023 zum Mobilitätsbeschluss für Nürnberg

Berichtvorlage Vpl/017/2024 35

Ausführlicher Sachverhalt Vpl/017/2024 38

TOP Ö 5 Ergebnisse des Modellprojekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in Rennweg und Wöhrd

Sitzungsvorlage Vpl/010/2024 62

Entscheidungsvorlage Vpl/010/2024 66

Verortung der Maßnahmen Vpl/010/2024 72

Gesamtübersicht Maßnahmenpakete Gehwegparken Vpl/010/2024 73

Durchfahrsrouten Stadtteil Rennweg Vpl/010/2024 75

Vorschlag Unterbrechung Ludwig-Feuerbach-Straße Vpl/010/2024 76

TOP Ö 6 Neue Verkehrsleitzentrale in Nürnberg

Sitzungsvorlage Vpl/085/2023 77

Ausführlicher Sachverhalt Vpl/085/2023 81

TOP Ö 7 Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2024

Sitzungsvorlage Vpl/007/2024 85

Ausführlicher Sachverhalt Vpl/007/2024 89

Anlage1 - Planungsprogramm 2024 Vpl/007/2024 92

Anlage2 - Radwegebauprogramm 2024 Vpl/007/2024 95
TOP Ö 8 Runder Tisch Radverkehr
Berichtvorlage Vpl/004/2024 96
TOP Ö 9 Landgrabenstraße - Kapazitätssteigerung für die Straßenbahnhaltestelle Aufseßplatz
Sitzungsvorlage Vpl/006/2024 99
Straßenplan Landgrabenstraße Vpl-Nr. 2.2365.2.1 Vpl/006/2024 103
TOP Ö 10 Querungshilfe und Tempo 30 in der Eibacher Hauptstraße
Berichtvorlage Vpl/009/2024 104
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Vpl/009/2024 108
TOP Ö 11 Verkehrssicherheit Kornburg-Nord Am Bruckweg
Sitzungsvorlage Vpl/084/2023 110
Ausführliche Sachverhaltsdarstellung Vpl/084/2023 114
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.07.2020 Vpl/084/2023 116
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.02.2023 Vpl/084/2023 117
Straßenplan Nr. 2.2538.2.1 Fußgängerquerungsstellen Vpl/084/2023 118
TOP Ö 12 Anpassungen im Kreuzungsbereich Otto-Bärnreuther-Straße / Thomas-Mann-Straße im Zuge der Brückensanierung
Sitzungsvorlage Vpl/005/2024 119
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2493.2.1 Vpl/005/2024 123
TOP Ö 13 Tempo-30 in der Wetzendorfer Straße von Hausnummer 277 bis Hausnummer 230
Sitzungsvorlage Vpl/008/2024 124
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2531.2.1 Vpl/008/2024 128
TOP Ö 14 Eichendorffstraße - zwischen Schafhofstraße und Stadenstraße
Sitzungsvorlage Vpl/013/2024 129
Straßenplan Nr. 2.2463.2.1 Vpl/013/2024 133
TOP Ö 15 Zerzabelshofstraße
Sitzungsvorlage Vpl/011/2024 134
Straßenplan Nr. 2.2545.2.1 Vpl/011/2024 138
TOP Ö 16 Tiroler Straße - Umbau der Einmündung Frankenstraße
Sitzungsvorlage Vpl/015/2024 139
Straßenplan Nr. 2.2359.2.1 Vpl/015/2024 143
TOP Ö 17 Kilianstraße zwischen Kilianstraße 180 und Kurzer Steig, zwei barrierefreie Haltestellen
Sitzungsvorlage Vpl/014/2024 144
Straßenplan Nr. 2.2470.2.1 Vpl/014/2024 148
TOP Ö 18 Straßenplan Gleiwitzer Straße - Erschließung Bebauungsplan Nr. 4670
Sitzungsvorlage Vpl/012/2024 149
Straßenplan Nr. 2.2473.2.1 Vpl/012/2024 153
Straßenplan Nr. 2.2473.2.2 Vpl/012/2024 154

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 14.03.2024, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Benennung des Verbindungswegs zwischen dem Johann-Soergel-Weg und dem Wöhrder Wiesenweg östlich des Ulman-Stromer-Wegs als "Weg der Partnerstädte"** Heilmaier, Andrea, Dr.	Beschluss Geo/001/2024
2.	**Benennung der neu entstehenden Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße im Bereich des "Tiefen Feldes" nach der alten Flurbezeichnung "Tiefes Feld"** Heilmaier, Andrea, Dr.	Beschluss Geo/002/2024
3.	**Benennung von Straßen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 4445a im nördlichen "Tiefen Feld" nach Astronominnen und Astronomen.** **Vorgeschlagen werden: Maria Clara Eimmart, Simon Marius, Johann Georg von Soldner, Johann Heinrich Müller und Urania, Muse der Sternenkunde** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021** Heilmaier, Andrea, Dr.	Beschluss Geo/003/2024
4.	**Benennung der neu enstehenden von der Wiesbadener Straße Richtung Osten abzweigenden und Richtung Steinacher Straße verlaufenden Straße** Heilmaier, Andrea, Dr.	Beschluss Geo/004/2024
5.	**Ergebnisse des Modellprojekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in Rennweg und Wöhrd** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/010/2024

6. **Neue Verkehrsleitzentrale in Nürnberg** Beschluss Vpl/085/2023

Ulrich, Daniel

7. **Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2024 Baumaßnahmen 2023** Beschluss Vpl/007/2024

Ulrich, Daniel

8. **Runder Tisch Radverkehr hier: mündlicher Bericht** Bericht Vpl/004/2024

Ulrich, Daniel

9. **Landgrabenstraße - Kapazitätssteigerung für die Straßenbahnhaltestelle Aufseßplatz** Beschluss Vpl/006/2024

Ulrich, Daniel

10. **Querungshilfe und Tempo 30 in der Eibacher Hauptstraße hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 14.09.2022** Bericht Vpl/009/2024

Ulrich, Daniel

11. **Verkehrssicherheit Kornburg-Nord Am Bruckweg hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.07.2020 Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.02.2023** Beschluss Vpl/084/2023

Ulrich, Daniel

12. **Anpassungen im Kreuzungsbereich Otto-Bärnreuther-Straße / Thomas-Mann-Straße im Zuge der Brückensanierung** Beschluss Vpl/005/2024

Ulrich, Daniel

13. **Tempo-30 in der Wetzendorfer Straße von Hausnummer 277 bis Hausnummer 230** Beschluss Vpl/008/2024

Ulrich, Daniel

14. **Eichendorffstraße - zwischen Schafhofstraße und Stadenstraße Lückenschluss Radfahrstreifen** Beschluss Vpl/013/2024

Ulrich, Daniel

15. **Zerzabelshofstraße**
Radstreifen zwischen Gleißhammer Bhf und DB-Unterführung Nbg-Ost - Dutzendteich

Beschluss Vpl/011/2024

Ulrich, Daniel

16. **Tiroler Straße - Umbau der Einmündung Frankenstraße**

Beschluss Vpl/015/2024

Ulrich, Daniel

17. **Kilianstraße zwischen Kilianstraße 180 und Kurzer Steig, zwei barrierefreie Haltestellen**

Beschluss Vpl/014/2024

Ulrich, Daniel

18. **Straßenplan Gleiwitzer Straße - Erschließung Bebauungsplan Nr. 4670**

Beschluss Vpl/012/2024

Ulrich, Daniel

19. **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 18.01.2024 öffentlicher Teil**

Beschlussvorlage
Geo/001/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung des Verbindungswegs zwischen dem Johann-Soergel-Weg und dem Wöhrder Wiesenweg östlich des Ulman-Stromer-Wegs als "Weg der Partnerstädte"

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Kartenausschnitt
Straßenbenennungsstatistik

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, den Verbindungsweg zwischen dem Johann-Soergel-Weg und dem Wöhrder Wiesenweg östlich des Ulman-Stromer-Wegs als "Weg der Partnerstädte" zu benennen.

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:

Seit dem Jahr 2018 wird angestrebt, mehr Straßen nach Frauen zu benennen. Von den im Zeitraum 01/2018 - 12/2023 beschlossenen 54 Straßenbenennungen erfolgten 42 nach Personen, davon 23 nach Frauen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **IB**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung des Verbindungswegs zwischen dem Johann-Soergel-Weg und dem Wöhrder Wiesenweg östlich des Ulman-Stromer-Wegs als "Weg der Partnerstädte".

Entscheidungsvorlage

In der Erkenntnis, dass dem friedlichen Zusammenleben der Völker das Verständnis der Menschen untereinander vorangehen muss und in der Überzeugung, dass die Städte und ihre Bürgerschaft aufgerufen sind, durch ihr freundschaftliches Zusammenleben den Staatswesen in aller Welt ein Vorbild zu sein, wurden in Nürnberg bereits ab dem Jahr 1954 Städtepartnerschaften geschlossen.

2024 besiegelt Nürnberg ihre jahrelangen freundschaftlichen Beziehungen zu Braşov in Rumänien mit einem Partnerschaftsvertrag. Damit hat Nürnberg 15 Partnerstädte in fast allen Teilen der Welt und unterhält freundschaftliche Kontakte mit 9 weiteren Städten.
Das Amt für Internationale Beziehungen koordiniert und fördert die Kontakte zwischen den Bürgerinnen und Bürgern dieser Städte und Nürnberg, in langer Tradition. Neben der neuen Städtepartnerschaft hat das Jahr 2024 für die Stadt Nürnberg und ihre Städtepartnerschaften weitere bedeutende Besonderheiten.

Gefeiert wird das 70-jährige Jubiläum mit den Partnerstädten Nizza und Venedig - sie sind die ältesten kommunalen Verbindungen Nürnbergs –, die 45-jährige Beziehung zu Krakau sowie das 25-jährige Jubiläum mit der griechischen Partnerstadt Kavala.
Diese Jubiläen stehen stellvertretend für alle partnerschaftlichen Beziehungen Nürnbergs. Ausgestaltet sind sie in unterschiedlichsten Weisen: Über die Jahre waren mehrere hundert Jugendliche, mit und ohne Beeinträchtigungen, in Austauschmaßnahmen involviert, nahezu tausend kulturelle Projekte wurden umgesetzt. Die Bandbreite dessen geht von Ausstellungen und Konzerten über Filmpräsentationen, Lesungen und Tanzabenden bis zur Bemalung von geeigneten Flächen, 2022 z.B. wurde ein Fußgängertunnel mit dem Mural eines tschechischen Künstlers ausgestaltet. Sportlich treffen sich Fußballmannschaften und Basketballteams. Open Air Feste und Märkte mit einer kaum messbaren Anzahl von Besuchenden erfüllten und erfüllen das Stadtleben Nürnbergs mit internationalem Charme. Auf besonderes Interesse stoßen auch die Bürgerreisen in Nürnbergs Partnerstädte. Auch offizielle Delegationen der Oberbürgermeister und Bürgermeister, Fachreferenten und Verwaltungsfachleute, Vertreter der Wirtschaft und Hochschulen dienen der friedlichen Verständigung und dem Wissenstransfer.

Das Jahr 2024 nimmt das Amt für Internationale Beziehungen deshalb zum Anlass, den Start freizugeben, die Partnerstädte auch ganz real in Nürnberg Wurzeln schlagen zu lassen.
An der Wöhrder Wiese werden 15 Bäume, symbolisch für die 15 Partnerstädte gepflanzt. Dazugehörige Stelen sollen über die Städtepartnerschaften informieren und jeweils ein Baum einer Partnerstadt zugeordnet werden. Sichtbar wird dies mit einer, an einem Ständer, angebrachten Plakette bei dem jeweiligen Baum. Die Bäume sollen den Besucherinnen und Besuchern dieses Ortes das Wissen um die Partnerschaften und ihre Bedeutung nähergebracht bzw. in Erinnerung gerufen werden. Die Baumpflanzungen in Nürnberg werden zusammen mit dem „Service Öffentlicher Raum“ (SÖR) umgesetzt und von der Zukunftsstiftung der Sparkasse Nürnberg finanziell unterstützt. Zehn Bäume werden entlang des Johann-Soergel-Wegs, also nördlich der Wöhrder Wiese, und fünf Bäume am Wöhrder Wiesenweg, im südlichen Bereich der Wiese, gepflanzt. Um eine Verbindung zwischen den Pflanzungen herzustellen, wäre die Namensgebung des verbindenden Weges hilfreich und wichtig. Die o.g. Stele soll an der Kreuzung Johann-Soergel-Weg, Ulman-Stromer-Weg und dem „Weg der Partnerstädte“ stehen. Als „Weg der Partnerstädte“ ist der Verbindungsweg gegenüber dem Ulman-Stromer-Weg angedacht.

Es wird vorgeschlagen, den Verbindungsweg zwischen dem Johann-Soergel-Weg und dem Wöhrder Wiesenweg östlich des Ulman-Stromer-Wegs als

Weg der Partnerstädte
(zu Ehren der jahrelangen freundschaftlichen Beziehungen zu den Partnerstädten Nürnbergs)

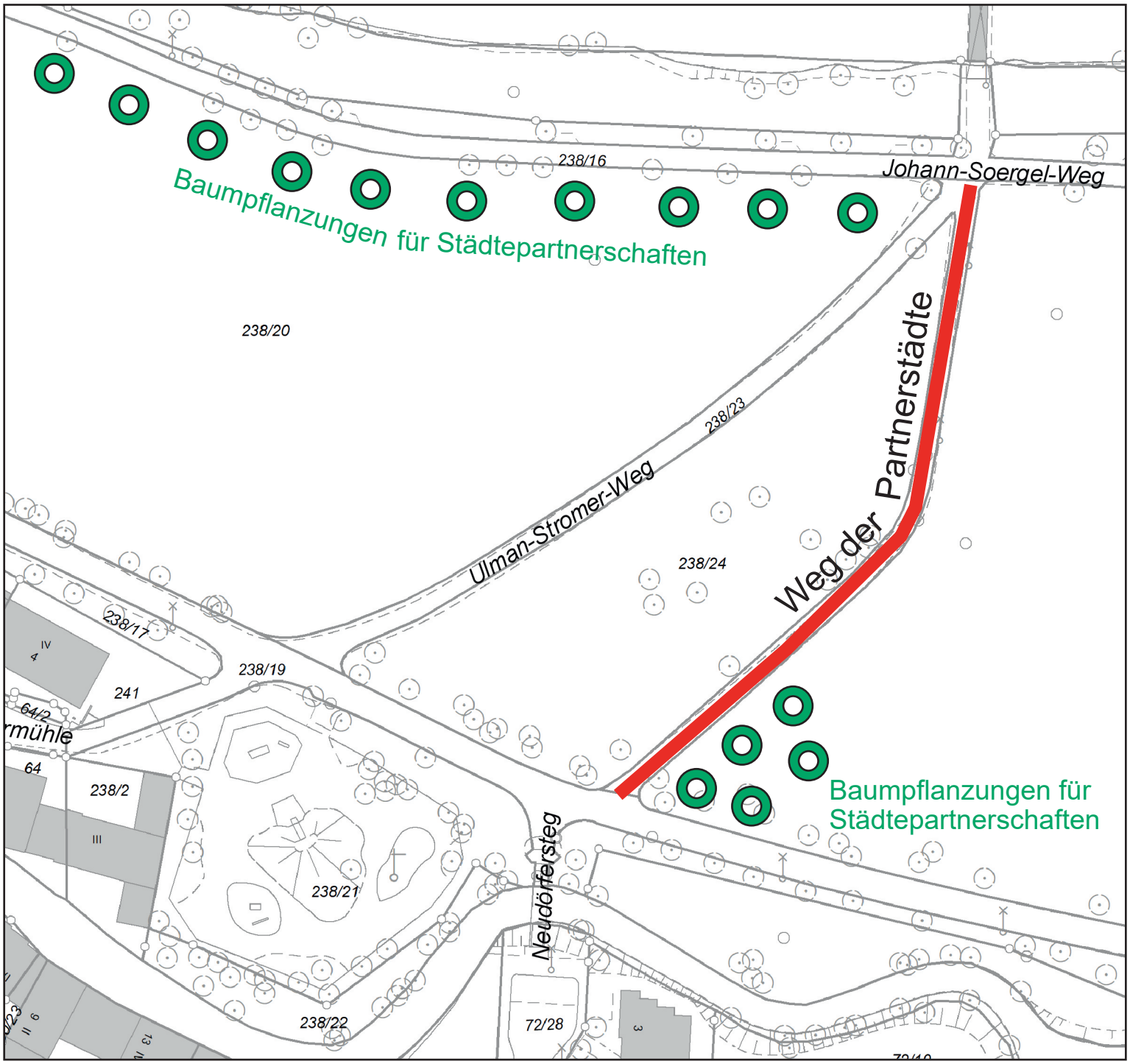
zu benennen.

Hinweis zur Benennung von mehr Straßen nach Frauen:

In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.11.2018 haben Stadtverwaltung und Stadtratsmitglieder einmütig bekundet, dass mehr Straßen nach Frauen benannt werden müssen. Dies wurde auch in dem vom Stadtrat verabschiedeten Gleichstellungsaktionsplan festgelegt.

Von den im Zeitraum 01/2018 - 12/2023 beschlossenen 54 Straßenbenennungen erfolgten 42 nach Personen, davon 23 nach Frauen.

Beilage: .....



© Stadt Nürnberg | Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeeignet

Für rechtsverbindliche Auskünfte und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeiget. Der Ausdruck stellt keinen sicheren Aktualitätsstand der dargestellten Informationen dar. Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig. Die Weitergabe ist im Rahmen der Nutzungsbedingungen möglich.

Straßenbenennungen seit 01/2018 *Stand 12/2023*

Datum	Erläuterung	Straßenname	Männlich	Weiblich	N/A	Anträge aus dem Stadtrat	Vorschlag aus der Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, etc.	Vorschlag aus der Stadtverwaltung
26.01.2018	Umbenennung eines Teilstücks der Mendelstraße nach Dr. Heinz Sebiger	Dr.-Heinz-Sebiger-Straße	1				Datev	
	Benennung der Grünfläche Koberger-/Uhland-/Grolandstraße in Margarete-Tanner-Park	Margarethe-Tanner-Park		1		Bündnis90/Die Grünen		
24.01.2019	Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße	Hintere Dorfäckerstraße			1			Geo
	Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße	Helmut-Bloß-Straße	1			CSU		
	Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"	Am Leonhardspark			1			Geo
21.02.2019	Benennung von 5 Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"	Elise-Hopf-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Babette-Müller-Straße		1			Vorschlag aus der Bürgerschaft	
		Käte-Reichert-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Schmidt-Burkhardt-Straße		1		CSU		
		Harry-Klinger-Straße	1			SPD		
28.03.2019	Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld	Magnus-Hirschfeld-Platz	1			Bündnis90/Die Grünen		
27.06.2019	Benennung von zwei Straßen im Bebauungsplan Nr. 4335 "Kohlenhof", südlich der Kohlenhofstraße	Emmy-Noether-Straße		1				Geo
		Sophie-Germain-Straße		1				Geo
	Straßenbenennung Augustinerhof	Augustinerhof			1			Geo
19.09.2019	Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
12.12.2019	Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4614 südwestlich der Gerhart-Hauptmann-Straße gelegenen Erschließungsstraße nach dem Ehepaar Hansfried und Marianne Defet	Defetstraße			1		Frau Renate Blank MdB	
	Benennung des im Tafel-Areal nördlich der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße verlaufenden Weges nach Gertrud Krüger	Gertrud-Krüger-Weg		1				Geo
22.04.2020	Benennung von drei Wegen und einem Platz im Bereich Siedlungen Süd (Falkenheim)	Ziegelweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Falkenheimweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Am Schießplatzwäldchen			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Siedlerfestplatz			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
	Benennung des Durchgangs von der Königstraße zum Klarissenplatz als "Richard-Lindner-Gasse"	Richard-Lindner-Gasse	1			CSU		
	Benennung der Freifläche im Innenbereich des "Tafelhofpalais" (Nähe Bahnhofsplatz / Bahnhofstraße) als Dr.-Helmut-Kohl-Platz nach dem langjährigen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	Dr.-Helmut-Kohl-Platz	1			CSU		
28.05.2020	Benennung der neu gestalteten Grünanlage zwischen der südlich liegenden Wandererstraße und der nordwestlich liegenden Adam-Klein-Straße sowie der östlich liegenden Augsburger Straße als "Quelle-Park"	Quelle-Park			1			Geo
24.09.2020	Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas	Eva-Mötsch-Straße		1				Geo
		Maria-Haas-Straße		1				Geo
29.10.2020	Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten"	Im Weingarten			1			Geo
17.12.2020	Umbenennung des südöstlichen Teilbereichs des Kornmarkts zwischen Germanischem Nationalmuseum und Klaragasse in "Dr.-Peter-Schönlein-Platz" nach Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein	Dr.-Peter-Schönlein-Platz	1					Herr OBM Dr. Maly
03.03.2021	Benennung der Brücke an der Beuthener Straße über die Hans-Kalb-Straße in "Pedro-Rodríguez-Brücke" nach dem mexikanischen Rennfahrer Pedro Rodríguez	Pedro-Rodríguez-Brücke	1			CSU		
23.06.2021	Benennung der von der Straße "Am Tillypark" abzweigenden, bis zum südlichen Wendehammer der "Tillystraße" verlaufenden Erschließungsstraße zur neuen Sport- und Multifunktionshalle im südöstlichen Bereich des Tillyparks als "Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße" nach der erfolgreichen Sportlerin und Sportmedizinerin Dr. Ingeborg Bausenwein.	Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße		1				
21.07.2021	Benennung des Platzes an der „Liegnitzer Straße" in Höhe der „Schreiberhauer Straße" nach dem ersten Mordopfer der rechtsextremen Terrorgruppe NSU Enver Şimşek	Enver-Şimşek-Platz	1			CSU		
14.10.2021	Benennung des Weges nördlich des neuen Bratwurstmuseums vom "Trödelmarkt" bis zum "Henkersteg" als "Bratwurstgasse"	Bratwurstgasse			1	CSU		
27.10.2021	Benennung der neuen von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße im südlichen Bereich der neuen Technischen Universität Nürnberg (B-Plan 4656) nach Astrophysikerin und Maschinenbauerin Dr. Luise Herzberg	Dr.-Luise-Herzberg-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.04.2022	Benennung der Grünanlage an der Ecke Lorschstraße-Bestelmeyerstraße-Velburger-Straße nach dem Nürnberger NSU-Opfer İsmail Yaşar	İsmail-Yaşar-Platz	1					
12.05.2022	Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut	Ellis-Kaut-Straße		1		CSU		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Alois-Jung-Straße, Oskar-Pflaumer-Straße, Ludwig-Göhring-Straße und Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Berta Backof	Berta-Backof-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Ludwig Göhring	Ludwig-Göhring-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Nerzstraße Richtung Südosten bis zur Brunecker Straße führenden Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Lorenz Hagen	Lorenz-Hagen-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Oskar-Pflaumer-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Alois Jung	Alois-Jung-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße östlich der Alois-Jung-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Oskar Pflaumer	Oskar-Pflaumer-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Brunecker Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Friedrich von Praun	Friedrich-von-Praun-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden vom westlichen Ende der Gertrud-Steinl-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, südlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Kunigunde Schumann	Kunigunde-Schumann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Germaine Geiß	Germaine-Geiß-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße südlich der Nemeskeistraße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Marie Haag	Marie-Haag-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße nördlich der Marie-Haag-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Paula und Johanna Nemeskei	Nemeskeistraße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Anna Schwarm	Anna-Schwarm-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße östlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Emma Ullmann	Emma-Ullmann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Gertrud Steinl	Gertrud-Steinl-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
23.03.2023	Benennung der von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. nach Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky	Irma-Walther-Straße		1		SPD		
	Benennung der über die Autobahn A3 führenden Brücke, in Fortsetzung des Buchenbühler Wegs, bis zur Stadtgrenze nach der in Buchenbühl gebräuchlichen Bezeichnung "Oberfranks-Brücke" (vermutlich in Anlehnung an die früher in unmittelbarer Nähe zur Brücke lebenden Familie Oberfrank)	Oberfranks-Brücke			1			
26.04.2023	Benennung der Grünanlage südlich der Sperberstraße zwischen Burgundenstraße und Huldstraße nach dem Nürnberger NSU-Opfer Abdurrahim Özüdoğru	Abdurrahim-Özüdoğru-Park	1					
19.10.2023	Benennung der Wendeschleife an der Ecke Seminarweg - Dutzendteichstraße - Bayernstraße nach dem Nürnberger Unternehmer Johannes Falk	Johannes-Falk-Platz	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
	Benennung des von der Paumannstraße nach Nordosten bis zur Julius-Loßmann-Straße verlaufenden Fußgängerwegs nach der ungarisch-rumänischen Schriftstellerin Ágnes Rózsa	Ágnes-Rózsa-Weg		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
14.12.2023	Benennung des neu zu gestaltenden Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse nach dem Chefankläger einer der Nürnberger Prozesse Benjamin Ferencz	Benjamin-Ferencz-Platz	1			CSU		
Benennungen:			**19**	**23**	**12**	**Gesamt: 54**		
		Dies entspricht	*35,19%*	*42,59%*	*22,22%*	*der Benennungen seit 01/2018*		

Beschlussvorlage
Geo/002/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung der neu entstehenden Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße im Bereich des "Tiefen Feldes" nach der alten Flurbezeichnung "Tiefes Feld"

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Kartenausschnitt
Straßenbenennungsstatistik

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die neu entstehende Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße im Bereich des "Tiefen Feldes" als "Am Tiefen Feld" zu benennen.

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:

Seit dem Jahr 2018 wird angestrebt, mehr Straßen nach Frauen zu benennen. Von den im Zeitraum 01/2018 - 12/2023 beschlossenen 54 Straßenbenennungen erfolgten 42 nach Personen, davon 23 nach Frauen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der neu entstehenden Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße im Bereich des "Tiefen Feldes" als "Am Tiefen Feld".

Entscheidungsvorlage

Die neu entstehende Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße im Bereich des „Tiefen Feldes“ verläuft künftig zwischen den Geltungsbereichen der Bebauungspläne Nr. 4445a und 4445b und in unmittelbarer Nähe zu dem alten Flurstück „Tiefes Feld“, welches bis heute lokal Verwendung als Lagebezeichnung für die angrenzende Gegend findet.

Zur Wahrung des historischen Namensgutes würde die alte Flurbezeichnung „Tiefes Feld“ durch die Benennung der neuen Verbindungsstraße als „Am Tiefen Feld“ auch in Zukunft erhalten bleiben.

Es wird vorgeschlagen, die neu entstehende Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße im Bereich des "Tiefen Feldes" als

Am Tiefen Feld
(nach der alten Flurbezeichnung „Tiefes Feld“)

zu benennen.

Hinweis zur Benennung von mehr Straßen nach Frauen:

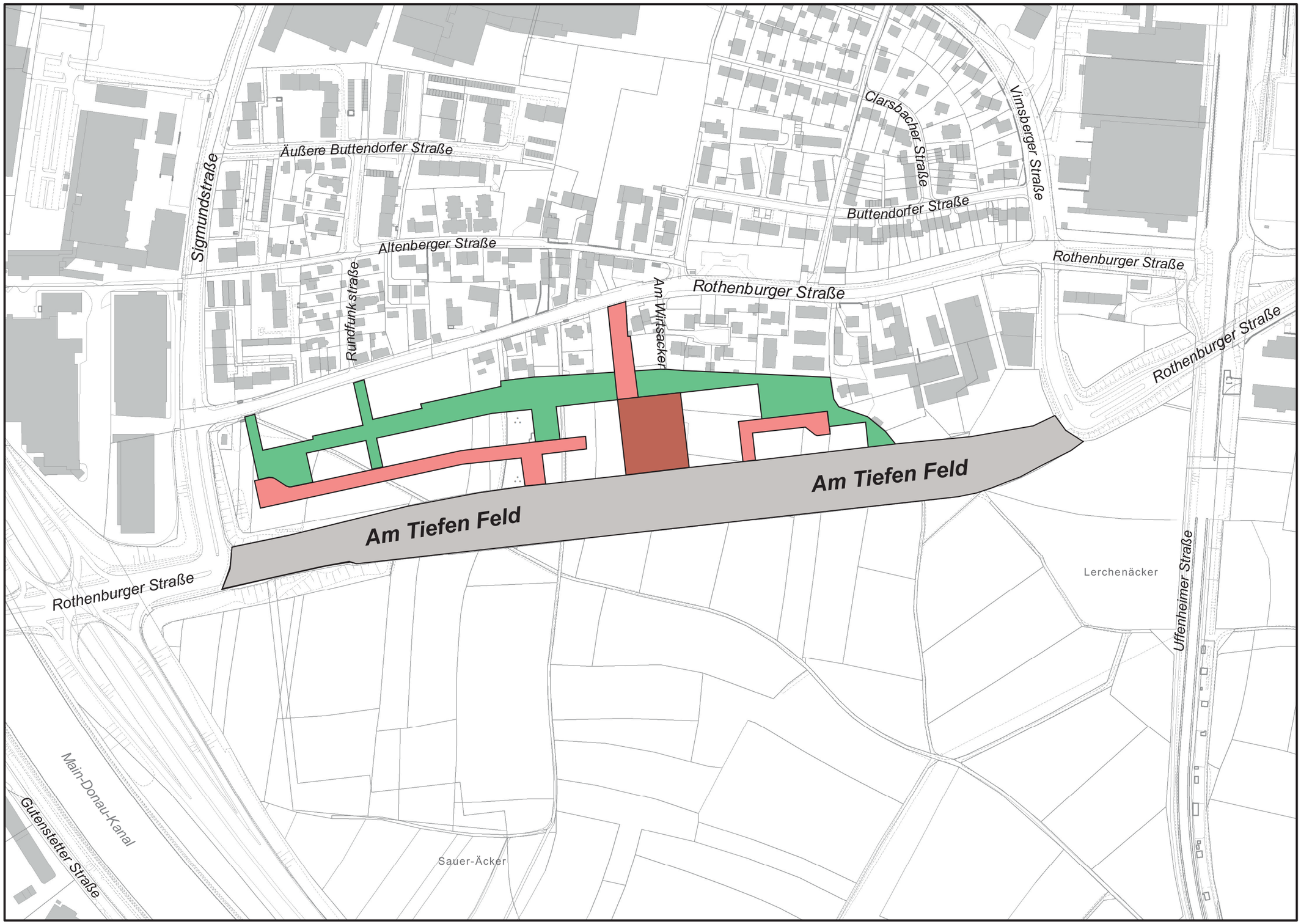
In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.11.2018 haben Stadtverwaltung und Stadtratsmitglieder einmütig bekundet, dass mehr Straßen nach Frauen benannt werden müssen. Dies wurde auch in dem vom Stadtrat verabschiedeten Gleichstellungsaktionsplan festgelegt.

Von den im Zeitraum 01/2018 - 12/2023 beschlossenen 54 Straßenbenennungen erfolgten 42 nach Personen, davon 23 nach Frauen.

NÜRNBERG

Ö 2

Beilage: .....



Für rechtsverbindliche Auskünfte und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeiget. Der Ausdruck stellt keinen sicheren Aktualitätsstand der dargestellten Informationen dar. Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig. Die Weitergabe ist im Rahmen der Nutzungsbedingungen möglich.

Straßenbenennungen seit 01/2018 *Stand 12/2023*

Datum	Erläuterung	Straßenname	Männlich	Weiblich	N/A	Anträge aus dem Stadtrat	Vorschlag aus der Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, etc.	Vorschlag aus der Stadtverwaltung
26.01.2018	Umbenennung eines Teilstücks der Mendelstraße nach Dr. Heinz Sebiger	Dr.-Heinz-Sebiger-Straße	1				Datev	
	Benennung der Grünfläche Koberger-/Uhland-/Grolandstraße in Margarete-Tanner-Park	Margarethe-Tanner-Park		1		Bündnis90/Die Grünen		
24.01.2019	Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße	Hintere Dorfäckerstraße			1			Geo
	Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße	Helmut-Bloß-Straße	1			CSU		
	Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"	Am Leonhardspark			1			Geo
21.02.2019	Benennung von 5 Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"	Elise-Hopf-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Babette-Müller-Straße		1			Vorschlag aus der Bürgerschaft	
		Käte-Reichert-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Schmidt-Burkhardt-Straße		1		CSU		
		Harry-Klinger-Straße	1			SPD		
28.03.2019	Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld	Magnus-Hirschfeld-Platz	1			Bündnis90/Die Grünen		
27.06.2019	Benennung von zwei Straßen im Bebauungsplan Nr. 4335 "Kohlenhof", südlich der Kohlenhofstraße	Emmy-Noether-Straße		1				Geo
		Sophie-Germain-Straße		1				Geo
	Straßenbenennung Augustinerhof	Augustinerhof			1			Geo
19.09.2019	Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
12.12.2019	Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4614 südwestlich der Gerhart-Hauptmann-Straße gelegenen Erschließungsstraße nach dem Ehepaar Hansfried und Marianne Defet	Defetstraße			1		Frau Renate Blank MdB	
	Benennung des im Tafel-Areal nördlich der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße verlaufenden Weges nach Gertrud Krüger	Gertrud-Krüger-Weg		1				Geo
22.04.2020	Benennung von drei Wegen und einem Platz im Bereich Siedlungen Süd (Falkenheim)	Ziegelweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Falkenheimweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Am Schießplatzwäldchen			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Siedlerfestplatz			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
	Benennung des Durchgangs von der Königstraße zum Klarissenplatz als "Richard-Lindner-Gasse"	Richard-Lindner-Gasse	1			CSU		
	Benennung der Freifläche im Innenbereich des "Tafelhofpalais" (Nähe Bahnhofsplatz / Bahnhofstraße) als Dr.-Helmut-Kohl-Platz nach dem langjährigen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	Dr.-Helmut-Kohl-Platz	1			CSU		
28.05.2020	Benennung der neu gestalteten Grünanlage zwischen der südlich liegenden Wandererstraße und der nordwestlich liegenden Adam-Klein-Straße sowie der östlich liegenden Augsburger Straße als "Quelle-Park"	Quelle-Park			1			Geo
24.09.2020	Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas	Eva-Mötsch-Straße		1				Geo
		Maria-Haas-Straße		1				Geo
29.10.2020	Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten"	Im Weingarten			1			Geo
17.12.2020	Umbenennung des südöstlichen Teilbereichs des Kornmarkts zwischen Germanischem Nationalmuseum und Klaragasse in "Dr.-Peter-Schönlein-Platz" nach Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein	Dr.-Peter-Schönlein-Platz	1					Herr OBM Dr. Maly
03.03.2021	Benennung der Brücke an der Beuthener Straße über die Hans-Kalb-Straße in "Pedro-Rodríguez-Brücke" nach dem mexikanischen Rennfahrer Pedro Rodríguez	Pedro-Rodríguez-Brücke	1			CSU		
23.06.2021	Benennung der von der Straße "Am Tillypark" abzweigenden, bis zum südlichen Wendehammer der "Tillystraße" verlaufenden Erschließungsstraße zur neuen Sport- und Multifunktionshalle im südöstlichen Bereich des Tillyparks als "Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße" nach der erfolgreichen Sportlerin und Sportmedizinerin Dr. Ingeborg Bausenwein.	Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße		1				
21.07.2021	Benennung des Platzes an der „Liegnitzer Straße" in Höhe der „Schreiberhauer Straße" nach dem ersten Mordopfer der rechtsextremen Terrorgruppe NSU Enver Şimşek	Enver-Şimşek-Platz	1			CSU		
14.10.2021	Benennung des Weges nördlich des neuen Bratwurstmuseums vom "Trödelmarkt" bis zum "Henkersteg" als "Bratwurstgasse"	Bratwurstgasse			1	CSU		
27.10.2021	Benennung der neuen von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße im südlichen Bereich der neuen Technischen Universität Nürnberg (B-Plan 4656) nach Astrophysikerin und Maschinenbauerin Dr. Luise Herzberg	Dr.-Luise-Herzberg-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.04.2022	Benennung der Grünanlage an der Ecke Lorschstraße-Bestelmeyerstraße-Velburger-Straße nach dem Nürnberger NSU-Opfer İsmail Yaşar	İsmail-Yaşar-Platz	1					
12.05.2022	Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut	Ellis-Kaut-Straße		1		CSU		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Alois-Jung-Straße, Oskar-Pflaumer-Straße, Ludwig-Göhring-Straße und Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Berta Backof	Berta-Backof-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Ludwig Göhring	Ludwig-Göhring-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Nerzstraße Richtung Südosten bis zur Brunecker Straße führenden Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Lorenz Hagen	Lorenz-Hagen-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Oskar-Pflaumer-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Alois Jung	Alois-Jung-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße östlich der Alois-Jung-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Oskar Pflaumer	Oskar-Pflaumer-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Brunecker Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Friedrich von Praun	Friedrich-von-Praun-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden vom westlichen Ende der Gertrud-Steinl-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, südlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Kunigunde Schumann	Kunigunde-Schumann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Germaine Geiß	Germaine-Geiß-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße südlich der Nemeskeistraße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Marie Haag	Marie-Haag-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße nördlich der Marie-Haag-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Paula und Johanna Nemeskei	Nemeskeistraße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Anna Schwarm	Anna-Schwarm-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße östlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Emma Ullmann	Emma-Ullmann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Gertrud Steinl	Gertrud-Steinl-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
23.03.2023	Benennung der von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. nach Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky	Irma-Walther-Straße		1		SPD		
	Benennung der über die Autobahn A3 führenden Brücke, in Fortsetzung des Buchenbühler Wegs, bis zur Stadtgrenze nach der in Buchenbühl gebräuchlichen Bezeichnung "Oberfranks-Brücke" (vermutlich in Anlehnung an die früher in unmittelbarer Nähe zur Brücke lebenden Familie Oberfrank)	Oberfranks-Brücke			1			
26.04.2023	Benennung der Grünanlage südlich der Sperberstraße zwischen Burgundenstraße und Huldstraße nach dem Nürnberger NSU-Opfer Abdurrahim Özüdoğru	Abdurrahim-Özüdoğru-Park	1					
19.10.2023	Benennung der Wendeschleife an der Ecke Seminarweg - Dutzendteichstraße - Bayernstraße nach dem Nürnberger Unternehmer Johannes Falk	Johannes-Falk-Platz	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
	Benennung des von der Paumannstraße nach Nordosten bis zur Julius-Loßmann-Straße verlaufenden Fußgängerwegs nach der ungarisch-rumänischen Schriftstellerin Ágnes Rózsa	Ágnes-Rózsa-Weg		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
14.12.2023	Benennung des neu zu gestaltenden Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse nach dem Chefankläger einer der Nürnberger Prozesse Benjamin Ferencz	Benjamin-Ferencz-Platz	1			CSU		
Benennungen:			**19**	**23**	**12**	**Gesamt: 54**		
		Dies entspricht	*35,19%*	*42,59%*	*22,22%*	*der Benennungen seit 01/2018*		

Beschlussvorlage
Geo/003/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung von Straßen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 4445a im nördlichen "Tiefen Feld" nach Astronominnen und Astronomen.
Vorgeschlagen werden: Maria Clara Eimmart, Simon Marius, Johann Georg von Soldner, Johann Heinrich Müller und Urania, Muse der Sternenkunde
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021
Entscheidungsvorlage
Kartenausschnitt
Straßenbenennungsstatistik

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die Straßen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 4445a im nördlichen "Tiefen Feld" gemäß dem Kartenausschnitt als "Maria-Clara-Eimmart-Straße", "Simon-Marius-Platz", "Von-Soldner-Straße", "Johann-Heinrich-Müller-Straße" und "Uraniapark" zu benennen.

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:

Seit dem Jahr 2018 wird angestrebt, mehr Straßen nach Frauen zu benennen. Von den im Zeitraum 01/2018 - 12/2023 beschlossenen 54 Straßenbenennungen erfolgten 42 nach Personen, davon 23 nach Frauen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **Av**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der Straßen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 4445a im nördlichen "Tiefen Feld" als "Maria-Clara-Eimmart-Straße", "Simon-Marius-Platz", "Von-Soldner-Straße", "Johann-Heinrich-Müller-Straße" und "Uraniapark".

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
22. JUNI 2021
/.....Nr. .....

VII	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
2.34/VI	2 z.w.V. X	4	Antwort vor Absendung vorlegen
		5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

MDB/GST

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

21.06.2021
Bälz

Straßenbenennung nach Frauen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die derzeitigen Straßennamen haben zu nur 8 % einen weiblichen Bezug. Daher gilt es, in Zukunft deutlich mehr Straßen nach Frauen zu benennen. Gerade in neu entstehenden Quartieren wie z.B. dem künftigen Campus der Technischen Universität Nürnberg oder den neuen Wohngebieten auf dem ehemaligen Südbahnhof-Areal nördlich des Universitäts-Campus' oder im Tiefen Feld sollte dies geschehen.

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

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über derzeit bereits geplante neue Straßen mit Frauennamen.

Die Verwaltung benennt neue Straßen nach folgenden Frauen:

- Elise Hopf (1865 – 1936)
- Else Dormitzer (1877 – 1958)
- Berta Ottenstein (1891 – 1956)
- Dr. Luise Herzberg (1906 – 1971)
- Maria Clara Eimmart
- Kunigunde Niklasin
- Maria Ward

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Entscheidungsvorlage

Maria Clara Eimmart: Maria Clara Eimmart war eine Nürnberger Künstlerin, Kupferstecherin und Astronomin. Sie war eine der ersten Frauen mit Bedeutung für die Astronomie in Deutschland. Eimmart war mit dem Direktor der Nürnberger Sternwarte Johann Heinrich Müller verheiratet. Sie entwarf etwa 250 Skizzen des Mondes, weshalb sie große Bedeutung für die Selenografie hatte. Maria Clara Eimmart wurde von der Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V. und der CSU-Stadtratsfraktion für eine Straßenbenennung vorgeschlagen.

Simon Marius: Simon Marius war ein deutscher Mathematiker, Astronom und Arzt. Er entdeckte die vier größten Monde des Planeten Jupiter. Diese Entdeckung ebnete maßgeblich den Weg für das heliozentrische Weltbild. Simon Marius war der Verfasser des Werkes Mundus lovialis, welches Tabellen mit Umlaufzeiten von Monden enthält. Er beschäftigte sich außerdem mit der Untersuchung von Sonnenflecken und des Andromedanebels. Ihm wurden verschiedene Ehrungen zuteil. Simon Marius war auf verschiedene Weisen mit Nürnberg verbunden. Seit 1600 ließ er in Nürnberg bei Johann Lauer in einem volkstümlichen Stil verfasste Kalender und Prognostiken herausgeben, die auch wissenschaftliche Abhandlungen enthielten. Zudem hatte Simon Marius 1606 Felicitas Lauer, die Tochter seines Nürnberger Verlegers, geheiratet. Simon Marius wurde von der Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V. für eine Straßenbenennung vorgeschlagen.

Johann Georg von Soldner: Johann Georg von Soldner war ein deutscher Physiker, Mathematiker, Astronom und Geodät. Auf von Soldner geht das Soldner-Koordinatensystem zurück, welches in weiten Teilen Deutschlands bis ins 20. bzw. 21. Jahrhundert benutzt wurde. Er darf als Schöpfer der wissenschaftlichen Grundlagen der bayerischen Landesvermessung angesehen werden, da er die mathematischen Grundlagen für die flächendeckende Vermessung Bayerns schuf. Von Soldner war der erste Direktor der königlichen Sternwarte in Bogenhausen. 1801 veröffentlichte er eine Arbeit, die sich mit der Lichtablenkung durch massive Himmelskörper beschäftigte. Eine herausragende Leistung von von Soldner war die Definition des ersten Bayerischen Landeskoordinatensystems und die Erstellung der grundlegenden örtlichen Koordinatenfestpunkte welche über Triangulation und Messung von zwei Basislinien erfolgte. Eine dieser Basislinien, die fränkische Basislinie, verläuft zwischen dem Kirchturm St. Johannis in Nürnberg und dem Kirchturm St. Peter und Paul in Erlangen-Bruck. Darauf fußt bis heute das Bayerische Liegenschaftskataster und alle abgeleiteten Daten.

Johann Heinrich Müller: Johann Heinrich Müller war ein deutscher Astronom. Er war als Professor für Physik in Nürnberg tätig und war Leiter der Nürnberger Sternwarte. Unter der Leitung Müllers wurde die zweite Altdorfer Sternwarte errichtet, deren Direktor er später wurde. Müller hielt Vorlesungen über Meteorologie, mathematische Geographie und Kartographie. Er war auswärtiges Mitglied der Preußischen Akademie der Wissenschaften. Müller veröffentlichte eine Vielzahl von Werken.

Urania:
Urania ist in der griechischen Mythologie die Muse der Sternkunde. Ihr Name ist abgeleitet von Uranos, dem Himmel in Göttergestalt.

Es wird vorgeschlagen, die Straßen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 4445a im nördlichen "Tiefen Feld" als

Maria-Clara-Eimmart-Straße
(nach der Nürnberger Astronomin, Künstlerin und Kupferstecherin Maria Clara Eimmart, 1676-1707)

Simon-Marius-Platz
(nach dem deutschen Astronom, Mathematiker und Arzt Simon Marius, 1573-1624)

Von-Soldner-Straße
(nach dem deutschen Astronom, Physiker und Mathematiker,
1776-1833)

Johann-Heinrich-Müller-Straße
(nach dem deutschen Astronom und Professor für Physik Johann Heinrich Müller,
1671-1731)

Uraniapark
(nach der Muse der Sternenkunde)

zu benennen.

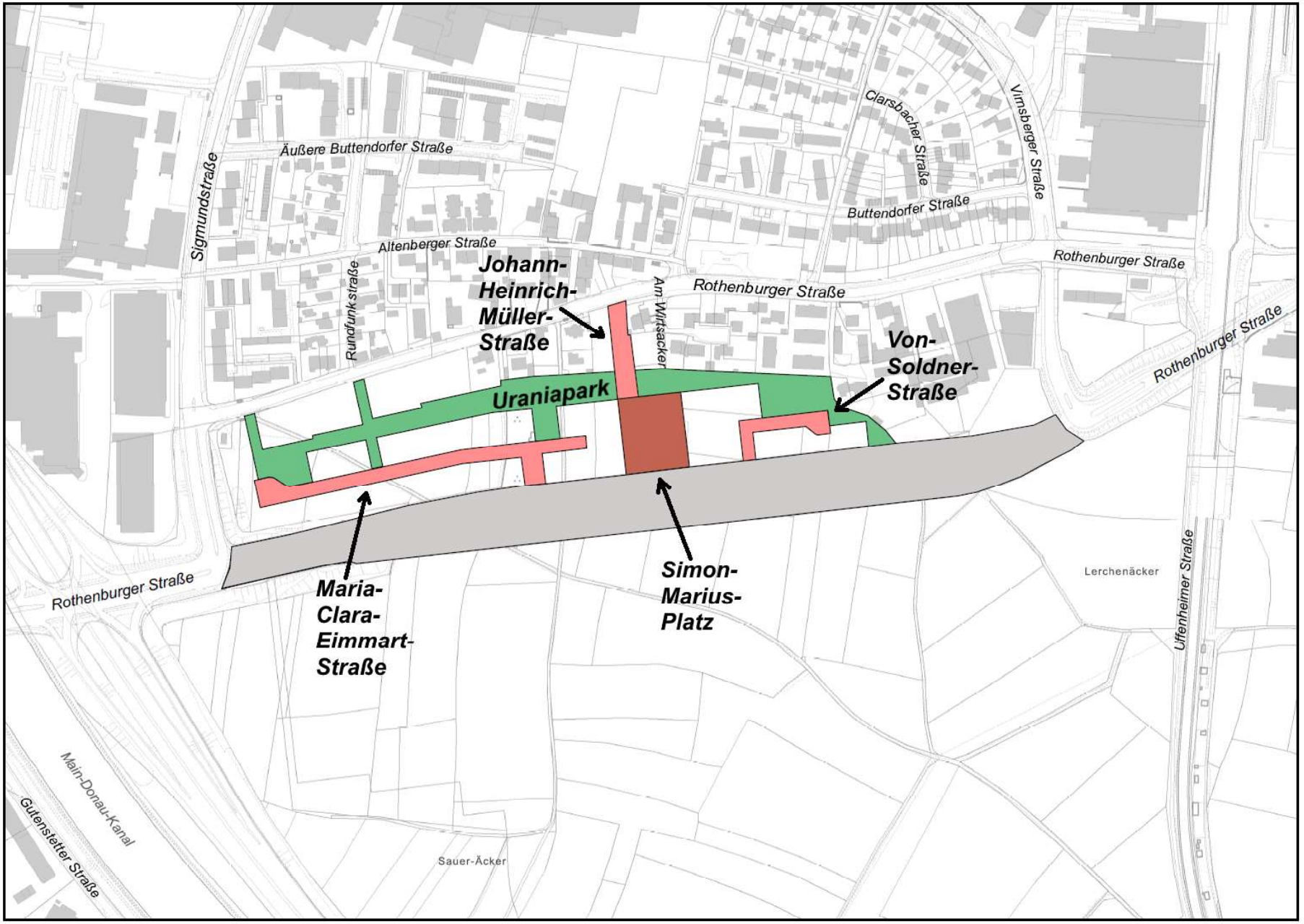
Hinweis zur Benennung von mehr Straßen nach Frauen:

In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.11.2018 haben Stadtverwaltung und Stadtratsmitglieder einmütig bekundet, dass mehr Straßen nach Frauen benannt werden müssen. Dies wurde auch in dem vom Stadtrat verabschiedeten Gleichstellungsaktionsplan festgelegt.

Von den im Zeitraum 01/2018 - 12/2023 beschlossenen 54 Straßenbenennungen erfolgten 42 nach Personen, davon 23 nach Frauen.

NÜRNBERG Ö 3

Beilage: .....



Für rechtsverbindliche Auskünfte und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet. Der Ausdruck stellt keinen sicheren Aktualitätsstand der dargestellten Informationen dar. Die Nutung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig. Die Weitergabe ist im Rahmen der Nutzungsbedingungen möglich.

Straßenbenennungen seit 01/2018 *Stand 12/2023*

Datum	Erläuterung	Straßenname	Männlich	Weiblich	N/A	Anträge aus dem Stadtrat	Vorschlag aus der Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, etc.	Vorschlag aus der Stadtverwaltung
26.01.2018	Umbenennung eines Teilstücks der Mendelstraße nach Dr. Heinz Sebiger	Dr.-Heinz-Sebiger-Straße	1				Datev	
	Benennung der Grünfläche Koberger-/Uhland-/Grolandstraße in Margarete-Tanner-Park	Margarethe-Tanner-Park		1		Bündnis90/Die Grünen		
24.01.2019	Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße	Hintere Dorfäckerstraße			1			Geo
	Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße	Helmut-Bloß-Straße	1			CSU		
	Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"	Am Leonhardspark			1			Geo
21.02.2019	Benennung von 5 Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"	Elise-Hopf-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Babette-Müller-Straße		1			Vorschlag aus der Bürgerschaft	
		Käte-Reichert-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Schmidt-Burkhardt-Straße		1		CSU		
		Harry-Klinger-Straße	1			SPD		
28.03.2019	Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld	Magnus-Hirschfeld-Platz	1			Bündnis90/Die Grünen		
27.06.2019	Benennung von zwei Straßen im Bebauungsplan Nr. 4335 "Kohlenhof", südlich der Kohlenhofstraße	Emmy-Noether-Straße		1				Geo
		Sophie-Germain-Straße		1				Geo
	Straßenbenennung Augustinerhof	Augustinerhof			1			Geo
19.09.2019	Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
12.12.2019	Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4614 südwestlich der Gerhart-Hauptmann-Straße gelegenen Erschließungsstraße nach dem Ehepaar Hansfried und Marianne Defet	Defetstraße			1		Frau Renate Blank MdB	
	Benennung des im Tafel-Areal nördlich der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße verlaufenden Weges nach Gertrud Krüger	Gertrud-Krüger-Weg		1				Geo
22.04.2020	Benennung von drei Wegen und einem Platz im Bereich Siedlungen Süd (Falkenheim)	Ziegelweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Falkenheimweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Am Schießplatzwäldchen			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Siedlerfestplatz			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
	Benennung des Durchgangs von der Königstraße zum Klarissenplatz als "Richard-Lindner-Gasse"	Richard-Lindner-Gasse	1			CSU		
	Benennung der Freifläche im Innenbereich des "Tafelhofpalais" (Nähe Bahnhofsplatz / Bahnhofstraße) als Dr.-Helmut-Kohl-Platz nach dem langjährigen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	Dr.-Helmut-Kohl-Platz	1			CSU		
28.05.2020	Benennung der neu gestalteten Grünanlage zwischen der südlich liegenden Wandererstraße und der nordwestlich liegenden Adam-Klein-Straße sowie der östlich liegenden Augsburger Straße als "Quelle-Park"	Quelle-Park			1			Geo
24.09.2020	Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas	Eva-Mötsch-Straße		1				Geo
		Maria-Haas-Straße		1				Geo
29.10.2020	Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten"	Im Weingarten			1			Geo
17.12.2020	Umbenennung des südöstlichen Teilbereichs des Kornmarkts zwischen Germanischem Nationalmuseum und Klaragasse in "Dr.-Peter-Schönlein-Platz" nach Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein	Dr.-Peter-Schönlein-Platz	1					Herr OBM Dr. Maly
03.03.2021	Benennung der Brücke an der Beuthener Straße über die Hans-Kalb-Straße in "Pedro-Rodríguez-Brücke" nach dem mexikanischen Rennfahrer Pedro Rodríguez	Pedro-Rodríguez-Brücke	1			CSU		
23.06.2021	Benennung der von der Straße "Am Tillypark" abzweigenden, bis zum südlichen Wendehammer der "Tillystraße" verlaufenden Erschließungsstraße zur neuen Sport- und Multifunktionshalle im südöstlichen Bereich des Tillyparks als "Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße" nach der erfolgreichen Sportlerin und Sportmedizinerin Dr. Ingeborg Bausenwein.	Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße		1				
21.07.2021	Benennung des Platzes an der „Liegnitzer Straße" in Höhe der „Schreiberhauer Straße" nach dem ersten Mordopfer der rechtsextremen Terrorgruppe NSU Enver Şimşek	Enver-Şimşek-Platz	1			CSU		
14.10.2021	Benennung des Weges nördlich des neuen Bratwurstmuseums vom "Trödelmarkt" bis zum "Henkersteg" als "Bratwurstgasse"	Bratwurstgasse			1	CSU		
27.10.2021	Benennung der neuen von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße im südlichen Bereich der neuen Technischen Universität Nürnberg (B-Plan 4656) nach Astrophysikerin und Maschinenbauerin Dr. Luise Herzberg	Dr.-Luise-Herzberg-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.04.2022	Benennung der Grünanlage an der Ecke Lorschstraße-Bestelmeyerstraße-Velburger-Straße nach dem Nürnberger NSU-Opfer İsmail Yaşar	İsmail-Yaşar-Platz	1					
12.05.2022	Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut	Ellis-Kaut-Straße		1		CSU		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Alois-Jung-Straße, Oskar-Pflaumer-Straße, Ludwig-Göhring-Straße und Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Berta Backof	Berta-Backof-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Ludwig Göhring	Ludwig-Göhring-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Nerzstraße Richtung Südosten bis zur Brunecker Straße führenden Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Lorenz Hagen	Lorenz-Hagen-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Oskar-Pflaumer-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Alois Jung	Alois-Jung-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße östlich der Alois-Jung-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Oskar Pflaumer	Oskar-Pflaumer-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Brunecker Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Friedrich von Praun	Friedrich-von-Praun-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden vom westlichen Ende der Gertrud-Steinl-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, südlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Kunigunde Schumann	Kunigunde-Schumann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Germaine Geiß	Germaine-Geiß-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße südlich der Nemeskeistraße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Marie Haag	Marie-Haag-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße nördlich der Marie-Haag-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Paula und Johanna Nemeskei	Nemeskeistraße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Anna Schwarm	Anna-Schwarm-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße östlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Emma Ullmann	Emma-Ullmann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Gertrud Steinl	Gertrud-Steinl-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
23.03.2023	Benennung der von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. nach Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky	Irma-Walther-Straße		1		SPD		
	Benennung der über die Autobahn A3 führenden Brücke, in Fortsetzung des Buchenbühler Wegs, bis zur Stadtgrenze nach der in Buchenbühl gebräuchlichen Bezeichnung "Oberfranks-Brücke" (vermutlich in Anlehnung an die früher in unmittelbarer Nähe zur Brücke lebenden Familie Oberfrank)	Oberfranks-Brücke			1			
26.04.2023	Benennung der Grünanlage südlich der Sperberstraße zwischen Burgundenstraße und Huldstraße nach dem Nürnberger NSU-Opfer Abdurrahim Özüdoğru	Abdurrahim-Özüdoğru-Park	1					
19.10.2023	Benennung der Wendeschleife an der Ecke Seminarweg - Dutzendteichstraße - Bayernstraße nach dem Nürnberger Unternehmer Johannes Falk	Johannes-Falk-Platz	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
	Benennung des von der Paumannstraße nach Nordosten bis zur Julius-Loßmann-Straße verlaufenden Fußgängerwegs nach der ungarisch-rumänischen Schriftstellerin Ágnes Rózsa	Ágnes-Rózsa-Weg		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
14.12.2023	Benennung des neu zu gestaltenden Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse nach dem Chefankläger einer der Nürnberger Prozesse Benjamin Ferencz	Benjamin-Ferencz-Platz	1			CSU		
Benennungen:			**19**	**23**	**12**	**Gesamt: 54**		
		Dies entspricht	*35,19%*	*42,59%*	*22,22%*	*der Benennungen seit 01/2018*		

Beschlussvorlage
Geo/004/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung der neu enstehenden von der Wiesbadener Straße Richtung Osten abzweigenden und Richtung Steinacher Straße verlaufenden Straße

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Kartenausschnitt Schengener Straße
Straßenbenennungsstatistik

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die neu entstehende von der Wiesbadener Straße Richtung Osten abzweigenden und Richtung Steinacher Straße verlaufenden Straße als "Schengener Straße" zu benennen.

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:

Seit dem Jahr 2018 wird angestrebt, mehr Straßen nach Frauen zu benennen. Von den im Zeitraum 01/2018 - 12/2023 beschlossenen 54 Straßenbenennungen erfolgten 42 nach Personen, davon 23 nach Frauen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **EU-Büro**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der neu enstehenden von der Wiesbadener Straße Richtung Osten abzweigenden und Richtung Steinacher Straße verlaufenden Straße als "Schengener Straße".

Entscheidungsvorlage

Die luxemburgische Gemeinde Schengen ist Namensgeberin für das „Schengener Abkommen“, welches den Schengen-Raum definiert und dem zahlreiche EU- und Nicht-EU-Staaten angehören. Kernbestandteil ist das Passieren der Binnengrenzen ohne Passkontrollen, sowie eine harmonisierte Kontrolle der Außengrenzen der teilnehmenden Staaten. Das Schengener Abkommen ist ein bedeutender Meilenstein im europäischen Integrationsprozess. Es stellt einen wichtigen Eckpfeiler für das Funktionieren des europäischen Binnenmarktes dar.

Aus Sicht des EU-Büros, sowie des Amts für Geoinformation und Bodenordnung wäre die Straßenbenennung nach der luxemburgischen Gemeinde Schengen mit Hinblick auf dieses bedeutende Abkommen und das nun 30-jährige Bestehen des europäischen Binnenmarktes sehr zu begrüßen. Da die umliegenden Straßen nach Orten benannt sind, würde sich eine Schengener Straße auch gut in die bestehende Benennungthematik einfügen.

Es wird vorgeschlagen, die neu entstehende von der Wiesbadener Straße Richtung Osten abzweigenden und Richtung Steinacher Straße verlaufenden Straße als

Schengener Straße
(nach der luxemburgischen Gemeinde Schengen, Unterzeichnungsort des Schengener Abkommens)

zu benennen.

Hinweis zur Benennung von mehr Straßen nach Frauen:

In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.11.2018 haben Stadtverwaltung und Stadtratsmitglieder einmütig bekundet, dass mehr Straßen nach Frauen benannt werden müssen. Dies wurde auch in dem vom Stadtrat verabschiedeten Gleichstellungsaktionsplan festgelegt.

Von den im Zeitraum 01/2018 - 12/2023 beschlossenen 54 Straßenbenennungen erfolgten 42 nach Personen, davon 23 nach Frauen.

Beilage: .....



© Stadt Nürnberg | Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeeignet

Für rechtsverbindliche Auskünfte und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeiget. Der Ausdruck stellt keinen sicheren Aktualitätsstand der dargestellten Informationen dar. Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig. Die Weitergabe ist im Rahmen der Nutzungsbedingungen möglich.

Straßenbenennungen seit 01/2018 *Stand 12/2023*

Datum	Erläuterung	Straßenname	Männlich	Weiblich	N/A	Anträge aus dem Stadtrat	Vorschlag aus der Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, etc.	Vorschlag aus der Stadtverwaltung
26.01.2018	Umbenennung eines Teilstücks der Mendelstraße nach Dr. Heinz Sebiger	Dr.-Heinz-Sebiger-Straße	1				Datev	
	Benennung der Grünfläche Koberger-/Uhland-/Grolandstraße in Margarete-Tanner-Park	Margarethe-Tanner-Park		1		Bündnis90/Die Grünen		
24.01.2019	Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße	Hintere Dorfäckerstraße			1			Geo
	Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße	Helmut-Bloß-Straße	1			CSU		
	Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"	Am Leonhardspark			1			Geo
21.02.2019	Benennung von 5 Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"	Elise-Hopf-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Babette-Müller-Straße		1			Vorschlag aus der Bürgerschaft	
		Käte-Reichert-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Schmidt-Burkhardt-Straße		1		CSU		
		Harry-Klinger-Straße	1			SPD		
28.03.2019	Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld	Magnus-Hirschfeld-Platz	1			Bündnis90/Die Grünen		
27.06.2019	Benennung von zwei Straßen im Bebauungsplan Nr. 4335 "Kohlenhof", südlich der Kohlenhofstraße	Emmy-Noether-Straße		1				Geo
		Sophie-Germain-Straße		1				Geo
	Straßenbenennung Augustinerhof	Augustinerhof			1			Geo
19.09.2019	Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
12.12.2019	Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4614 südwestlich der Gerhart-Hauptmann-Straße gelegenen Erschließungsstraße nach dem Ehepaar Hansfried und Marianne Defet	Defetstraße			1		Frau Renate Blank MdB	
	Benennung des im Tafel-Areal nördlich der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße verlaufenden Weges nach Gertrud Krüger	Gertrud-Krüger-Weg		1				Geo
22.04.2020	Benennung von drei Wegen und einem Platz im Bereich Siedlungen Süd (Falkenheim)	Ziegelweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Falkenheimweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Am Schießplatzwäldchen			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Siedlerfestplatz			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
	Benennung des Durchgangs von der Königstraße zum Klarissenplatz als "Richard-Lindner-Gasse"	Richard-Lindner-Gasse	1			CSU		
	Benennung der Freifläche im Innenbereich des "Tafelhofpalais" (Nähe Bahnhofsplatz / Bahnhofstraße) als Dr.-Helmut-Kohl-Platz nach dem langjährigen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	Dr.-Helmut-Kohl-Platz	1			CSU		
28.05.2020	Benennung der neu gestalteten Grünanlage zwischen der südlich liegenden Wandererstraße und der nordwestlich liegenden Adam-Klein-Straße sowie der östlich liegenden Augsburger Straße als "Quelle-Park"	Quelle-Park			1			Geo
24.09.2020	Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas	Eva-Mötsch-Straße		1				Geo
		Maria-Haas-Straße		1				Geo
29.10.2020	Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten"	Im Weingarten			1			Geo
17.12.2020	Umbenennung des südöstlichen Teilbereichs des Kornmarkts zwischen Germanischem Nationalmuseum und Klaragasse in "Dr.-Peter-Schönlein-Platz" nach Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein	Dr.-Peter-Schönlein-Platz	1					Herr OBM Dr. Maly
03.03.2021	Benennung der Brücke an der Beuthener Straße über die Hans-Kalb-Straße in "Pedro-Rodríguez-Brücke" nach dem mexikanischen Rennfahrer Pedro Rodríguez	Pedro-Rodríguez-Brücke	1			CSU		
23.06.2021	Benennung der von der Straße "Am Tillypark" abzweigenden, bis zum südlichen Wendehammer der "Tillystraße" verlaufenden Erschließungsstraße zur neuen Sport- und Multifunktionshalle im südöstlichen Bereich des Tillyparks als "Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße" nach der erfolgreichen Sportlerin und Sportmedizinerin Dr. Ingeborg Bausenwein.	Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße		1				
21.07.2021	Benennung des Platzes an der „Liegnitzer Straße" in Höhe der „Schreiberhauer Straße" nach dem ersten Mordopfer der rechtsextremen Terrorgruppe NSU Enver Şimşek	Enver-Şimşek-Platz	1			CSU		
14.10.2021	Benennung des Weges nördlich des neuen Bratwurstmuseums vom "Trödelmarkt" bis zum "Henkersteg" als "Bratwurstgasse"	Bratwurstgasse			1	CSU		
27.10.2021	Benennung der neuen von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße im südlichen Bereich der neuen Technischen Universität Nürnberg (B-Plan 4656) nach Astrophysikerin und Maschinenbauerin Dr. Luise Herzberg	Dr.-Luise-Herzberg-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.04.2022	Benennung der Grünanlage an der Ecke Lorschstraße-Bestelmeyerstraße-Velburger-Straße nach dem Nürnberger NSU-Opfer İsmail Yaşar	İsmail-Yaşar-Platz	1					
12.05.2022	Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut	Ellis-Kaut-Straße		1		CSU		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Alois-Jung-Straße, Oskar-Pflaumer-Straße, Ludwig-Göhring-Straße und Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Berta Backof	Berta-Backof-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Ludwig Göhring	Ludwig-Göhring-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Nerzstraße Richtung Südosten bis zur Brunecker Straße führenden Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Lorenz Hagen	Lorenz-Hagen-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Oskar-Pflaumer-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Alois Jung	Alois-Jung-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße östlich der Alois-Jung-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Oskar Pflaumer	Oskar-Pflaumer-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Brunecker Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Friedrich von Praun	Friedrich-von-Praun-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden vom westlichen Ende der Gertrud-Steinl-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, südlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Kunigunde Schumann	Kunigunde-Schumann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Germaine Geiß	Germaine-Geiß-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße südlich der Nemeskeistraße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Marie Haag	Marie-Haag-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße nördlich der Marie-Haag-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Paula und Johanna Nemeskei	Nemeskeistraße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Anna Schwarm	Anna-Schwarm-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße östlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Emma Ullmann	Emma-Ullmann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Gertrud Steinl	Gertrud-Steinl-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
23.03.2023	Benennung der von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. nach Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky	Irma-Walther-Straße		1		SPD		
	Benennung der über die Autobahn A3 führenden Brücke, in Fortsetzung des Buchenbühler Wegs, bis zur Stadtgrenze nach der in Buchenbühl gebräuchlichen Bezeichnung "Oberfranks-Brücke" (vermutlich in Anlehnung an die früher in unmittelbarer Nähe zur Brücke lebenden Familie Oberfrank)	Oberfranks-Brücke			1			
26.04.2023	Benennung der Grünanlage südlich der Sperberstraße zwischen Burgundenstraße und Huldstraße nach dem Nürnberger NSU-Opfer Abdurrahim Özüdoğru	Abdurrahim-Özüdoğru-Park	1					
19.10.2023	Benennung der Wendeschleife an der Ecke Seminarweg - Dutzendteichstraße - Bayernstraße nach dem Nürnberger Unternehmer Johannes Falk	Johannes-Falk-Platz	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
	Benennung des von der Paumannstraße nach Nordosten bis zur Julius-Loßmann-Straße verlaufenden Fußgängerwegs nach der ungarisch-rumänischen Schriftstellerin Ágnes Rózsa	Ágnes-Rózsa-Weg		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
14.12.2023	Benennung des neu zu gestaltenden Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse nach dem Chefankläger einer der Nürnberger Prozesse Benjamin Ferencz	Benjamin-Ferencz-Platz	1			CSU		
Benennungen:			**19**	**23**	**12**	**Gesamt: 54**		
		Dies entspricht	*35,19%*	*42,59%*	*22,22%*	*der Benennungen seit 01/2018*		

Berichtsvorlage
Vpl/017/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Bericht

Betreff:
Reporting 2023 zum Mobilitätsbeschluss für Nürnberg

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

Mit großer Mehrheit hat der Ferienausschuss des Nürnberger Stadtrates am 27.01.2021 den „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ gefasst. Auf Grundlage der Berücksichtigung aller Verkehrsarten soll die Mobilität in Nürnberg stadtverträglich, effizient und ökologisch gestaltet werden. Der Mobilitätsbeschluss enthält eine Reihe von Maßnahmen zu allen Verkehrsarten, mit denen das Ziel der Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden sollen.

Die Verwaltung wurde im Beschluß beauftragt, ein Reporting zu erstellen, das die Zielforderungen des Mobilitätsbeschlusses mit den zugehörigen Planungen und deren Umsetzung darstellt und begründet.

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)

☒ **SÖR**

☐

☐

REPORTING ZUM MOBILITÄTSBESCHLUSS

Nürnberg hat das Ziel, eine klimaneutrale, zukunftsfähige, gerechte und stadtverträgliche Mobilität zu schaffen. Mit dem 2021 gefassten „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ werden Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen bis zum Jahr 2030 definiert. Konkret geht es dabei um:

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit
- die Anpassung des öffentlichen Raums an den Klimawandel und bessere Nutzbarkeit für Menschen
- den Zugang zu bezahlbarer Mobilität für alle
- die Ermöglichung einer emissionsfreien Mobilität
- die Reduzierung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr

Bis 2030 soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split von 39 Prozent vor der Pandemie auf 32 Prozent reduziert werden. Entsprechend sollen 68 Prozent der Wege bis zum Jahr 2030 mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Rad, zu Fuß) zurückgelegt werden.

Die Ziele sollen mit vielfältigen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs erreicht werden.
Zur Sicherung des notwendigen Kfz-Verkehrs sind Maßnahmen in diesem Handlungsfeld genannt.

AUSGANGSLAGE PERSONAL – AUFSCHLÜSSELUNG

Vpl: Gemäß Kapazitätsbemessung hätte Vpl für 2022 elf zusätzliche Stellen benötigt, wovon 9,5 bewilligt wurden und 7,5 Stellen besetzt werden konnten. Für 2023 hätte Vpl 13 Stellen benötigt und 6,5 Stellen wurden bewilligt. Damit wurden für 2022 und 2023 insgesamt 16 Stellen bewilligt. Bis Ende 2023 konnten insgesamt 15 dieser 16 bewilligten Stellen aus 2022 und 2023 besetzt werden. Für das Jahr 2024 werden aufgrund der Haushaltskonsolidierung keine neuen Stellen bei Vpl geschaffen.

SÖR: Von den gemäß Kapazitätsbemessung für SÖR ab 2022 ermittelten 34 zusätzlichen Stellen wurden in den Haushaltsberatungen bis Ende 2023 vom Stadtrat 22 Stellen bewilligt. Darin enthalten sind 6 Fahrerstellen für einen verbesserten Winterdienst auf Radwegen.

Zum Ende des Jahres 2023 (Stichtag 31.12.2023) konnten von den 22 bewilligten Stellen bislang nur 15 Stellen besetzt werden. Da allerdings 50% der Stellen mit internen Bewerber/innen besetzt wurden, sind an anderen Stellen Lücken entstanden, die bisher im Rahmen von Wiederbesetzungsverfahren mangels geeigneter Bewerber/innen noch nicht alle geschlossen werden konnten. Nachdem hier auch wichtige, nicht aufschiebbare Aufgaben zu erfüllen sind, konnten die intern zu den neuen Mobilitätsstellen gewechselten Mitarbeiter/innen ihre neuen Aufgaben nur zum Teil angehen.

Für das Jahr 2024 wurden in den Haushaltsberatungen weitere 8 Stellen (incl. 2 Fahrerstellen für den Winterdienst) beschlossen. Diese können dann im laufenden Jahr ausgeschrieben und besetzt werden.

PERSONALBESTAND UND AUSBLICK

Fachkräftemangel und die von langen und mehrmaligen Bewerbungsrunden geprägten Stellenbesetzungen sowie die interne „Kannibalisierung“ der Mitarbeiter/innen führen dazu, dass die für 2030 zeitlich geplanten Ziele des Mobilitätsbeschlusses in der ursprünglich gewollten Geschwindigkeit nicht erreicht werden können. Die einzelnen Maßnahmen müssen daher auf eine den verfügbaren Kapazitäten entsprechende Priorisierungsreihenfolge gebracht und damit auch die zeitliche Umsetzung auf den Zeitraum nach 2030 gestreckt werden. Nach aktueller Bewertung ergibt sich hier ein verlängerter Umsetzungszeitraum von mehreren Jahren.

HANDLUNGSFELD „VISION ZERO“

ZIELE

Die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr soll auf null reduziert werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit gerade für vulnerable Zielgruppen, wie Kinder und ältere Menschen, soll dazu beitragen, dies sicherzustellen. Des Weiteren soll für Gefahrensituationen sensibilisiert und das Bewusstsein für das eigene Verhalten im Straßenverkehr geschaffen werden.

➤ **Maßnahme:** Kommunikations- und Rücksichtnahmekampagne „Bitte, gerne!“

➤ **Umsetzung:** Es wurde eine Vorauswahl an Agenturen getroffen, die für eine Ausschreibung der Stadt Nürnberg in Frage kommen. Diese sollen die Umsetzung für eine stadtweite Rücksichtnahmekampagne mitgestalten. Dementsprechend wurden unverbindliche Angebote eingeholt, um den Rahmen der Kosten abzustecken. Ein umfangreiches Leistungsverzeichnis wird gerade erstellt. Der nächste Schritt sieht vor, den Agenturen das Leistungsverzeichnis vorzulegen und zur Angebotsabgabe aufzufordern.
Schwerpunktthemen für die Kampagne wurden erstellt. Vorgesehen ist, dass diese dann mit einer Agentur ausgearbeitet werden.
Die Finanzmittel, die zur Verfügung stehen, belaufen sich auf 100.000 Euro pro Jahr.

➤ **Maßnahme:** Erweiterung der Kontrollkapazitäten beim Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung (ZV-KVÜ)

➤ **Umsetzung:** Durch den Beschluss des AfV vom September 2022 für zehn weitere Stellen beim ZV-KVÜ kann eine Personalaufstockung erfolgen, um diese erweiterten Kontrollen überhaupt durchführen zu können.

Aufgrund der angespannten Arbeitsmarktlage steht die KVÜ vor dem beträchtlichen Problem, überhaupt Personal zu akquirieren. Dadurch verzögert sich der gewünschte verstärkte Kontrolldruck.

➤ **Maßnahme:** Die Sicherheit auf Schulwegen wird mit vielfältigen Maßnahmen begleitet und durchgeführt. Dazu zählen die durchgängig sichere und kindgerechte Gestaltung von Geh- und Radwegen und die dazugehörige kindgerechte Verkehrsregelung. Ebenso soll die Schaffung von gut erreichbaren Fahrradabstellplätzen die Sicherheit gewährleisten. Zudem sollen „Elterntaxis“ als Risiko für Kinder reduziert werden.

➤ **Umsetzung:** Bei der Umgestaltung, beim Neubau von Schulen, bei Sprengelanpassungen oder anderen Anlässen überprüft Vpl grundsätzlich die Schulwege. Sofern Bedarf besteht, werden Anpassungen geplant und umgesetzt, damit ein sicherer Weg gewährleistet werden kann. Für jede Grundschule gibt es Schulwegpläne, die alle zwei Jahre aktualisiert und neu aufgelegt werden. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit dem Amt für Allgemeinbildende Schulen und dem Polizeipräsidium Mittelfranken. Die Schulwegkarten stehen in gedruckter Form sowie als Download zur Verfügung. Die aktualisierte Auflage erschien im Frühjahr 2023 und ist online abrufbar unter: Schulwegkarten-Flyer Grundschulen - Verkehrsplanung Nürnberg (nuernberg.de)
Glücklicherweise ist seit Jahren kein tödlicher Schulwegunfall in Nürnberg zu verzeichnen.

Seit 2011 existiert zudem ein Konzept für eine Kfz-verkehrsarme Führung und Ausweitung von Tempo 30 im Umkreis von Schulen, Kitas und Kinderbetreuungseinrichtungen, das kontinuierlich fortgeführt wird.

Um Gefahrenpotentiale zu reduzieren, werden bei Sanierungsmaßnahmen Ampelschaltungen optimiert um einen sicheren und reibungslosen Übergang zu gewährleisten.

Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie und der geplanten Stadtteilbegehungen wird auch ein Schwerpunkt auf sicheren Gehwegen für alle liegen.

In der Tabelle, die einen Auszug der Straßenverkehrs- und Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Mittelfranken (Jahre 2008 bis 2023) wiedergibt, sind die bei einem Verkehrsunfall getöteten Personen verzeichnet.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kfz-Insassen	0	2	2	2	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	2	2
Zufußgehende	4	6	3	3	2	7	2	7	5	3	4	3	2	3	3	2
Benutzer mot. Zweiräder (ohne EKF*)	1	1	0	1	1	1	5	0	1	2	1	1	1	0	0	
Radfahrende (Pedelec)	1	3	2	4	0	1	3	0	1	1 (1)	1 (0)	3 (0)	4 (1)	1 (1)	3 (0)	2 (0)
Sonstige (EKF*)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	
Summe	**7**	**12**	**7**	**10**	**4**	**9**	**11**	**8**	**7**	**7**	**7**	**8**	**7**	**4**	**9**	**6**

*Elektrokleinstfahrzeug („e-Scooter“)

Bei Zahlenvergleichen ist zu beachten, dass die o.g. Zahlen keine Unfälle enthalten, die sich auf den Bundesautobahnen, die durch das Stadtgebiet Nürnberg verlaufen (sog. Übertragungsbereich BAB6, BAB73) ereignet haben.

Häufigste Unfallursachen bei Unfällen mit Todesfolge ist „Queren an anderen Stellen, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten, danach folgen die „Nichtangepasste Geschwindigkeit“ und „Fehler beim Abbiegen nach links“.
Weitere Unfälle mit tödlichem Ausgang waren „Alkoholeinfluss“, „Unangepasste Geschwindigkeit mit Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ und „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten“. Den Schluss für Unfallursachen mit Todesfolge bilden „Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“, „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ und „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“ bzw. „Andere Fehler der Fußgänger“.

Wichtigster Ansatzpunkt bei der Bekämpfung tödlicher Verkehrsunfälle ist und bleibt damit, die Sicherheit für den Fußverkehr zu stärken. Dazu gehören neben angepassten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sichere Querungsstellen, die übersichtlich gestaltet und abgesichert sind. Bei Schulwegen leisten hier Schulweghelferinnen und -helfer einen wichtigen Beitrag, der sich mit baulichen oder verkehrsregelnden Maßnahmen alleine nicht erzielen lassen kann. Ausreichend breite und gut nutzbare Gehwege und Radverkehrsanlagen stärken ebenfalls die Sicherheit des Verkehrs und helfen, Unfälle mit tödlichem Ausgang zu vermeiden. Nachdem sich ein nicht unbeträchtlicher Teil der Unfälle bei Dunkelheit ereignet, findet sich auch in der nächtlichen Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt (z. B. Straßenbeleuchtung, Signalisierung, Nachtsichtbarkeit von Radwegen durch Markierungen).

Das Thema „Eltern-Taxis“ lässt sich durch Planung, Bau und Verkehrsregelung alleine nicht lösen. Die besten Ergebnisse lassen sich durch eine Bündelung der verschiedenen Maßnahmen aller Beteiligter erzielen, dies erfordert eine Zusammenarbeit von Verkehrsplanung und -regelung, Schulen, Eltern und den überwachenden Diensten (Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung, Polizei). Zuvorderst muss das Verhalten der Eltern von Seite der Schule thematisiert und möglichst verändert werden. „Kurze Beine – kurze Wege“ ist das Motto für Schülerinnen und Schüler der Grundschule. Sie sollen das Schulhaus in ihrem Schulsprengel erfahrungsgemäß zu Fuß erreichen. In weiterführenden

Schulen sollen die Schülerinnen und Schüler selbständig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zur Schule kommen. Mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen lässt sich das Halten und Parken im Sinne der Verkehrssicherheit vor den Schulen grundsätzlich regeln bzw. ordnen.

HANDLUNGSFELD „RADVERKEHR“

ZIELE

Durch die Schaffung neuer und sicherer Radinfrastruktur bzw. die Erweiterung des Radwegenetzes soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split von 14 % vor der Pandemie bis 2030 auf 20 % gesteigert werden.

➤ **Maßnahme:** Die Erweiterung und Priorisierung des Ausbaus des Radwegenetzes. Bis zum Jahr 2030 sollen 80 % der Bürgerinnen und Bürger vom Wohnort aus das Radwegenetz in einer Entfernung unter 350 m erreichen können.
Ausgangspunkt ist der 2007 beschlossene und kontinuierlich fortgeschriebene Radwegenetzplan für Nürnberg. Das Radwegenetz soll im definierten Standard und an Hauptverkehrsstraßen umgesetzt werden, abgestimmt auf die Radvorrangrouten.

Das *Radvorrangroutennetz* (RVR) mit ca. 135 km Länge soll bis 2030 durchgängig umgesetzt werden. Die Beschilderung der Strecke soll laut Radwegenetzplan ebenfalls bis dahin abgeschlossen sein. Im Jahr sollen somit ca. 15 km Streckennetz hergestellt werden.

Die *Radschnellverbindungen* (RSV), die sich zum Teil im Nürnberger Stadtgebiet befinden, sollen bis 2030 verwirklicht werden. Ein sicheres und komfortables Befahren mit hoher Reisegeschwindigkeit (20 km/h) definiert dabei den Standard der Ausbauqualität.

Die *Fahrradstraßen* sollen jährlich um mindestens 10 km ausgebaut werden.

➤ **Umsetzung:** Die „Radvorrangroute 2“, die im Westen in Schweinau startet, bis zur Peterskirche verläuft, von dort an die „Radvorrangroute 10“ anknüpft und bis nach Laufamholz führt, soll eine erste durchgängige West/Ost-Trasse bilden. Planung und Umsetzung dieser RVR haben höchste Priorität. Diese RVR wird seit 2023 durchgängig geplant und soll abschnittsweise umgesetzt werden.

Beschlossene Teilstücke des Radvorrangroutennetzes 2024:			
Sybelstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	110 m
Sperberstraße, westl. Pillenreuther Straße bis Frankenstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 3	680 m
Henfenfelder Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	55 m
Strindbergstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	490 m
Kleestraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 14	610 m
Finkenbrunn	Umweltspur (gemeinsame Bus-/Radspur)	RVR Nr. 16	380 m

Folgende Abschnitte der Radvorrangrouten sind schwerpunktmäßig als Fahrradstraßen in Planung:		
Königstorgraben und Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse	RVR Nr. 1	310 m
Annastraße	RVR Nr. 2	100 m
Elisenstraße	RVR Nr. 2	140 m
Forsthofstraße	RVR Nr. 2	420 m
Hintere Marktstraße	RVR Nr. 2	550 m
Lichtenhofstraße	RVR Nr. 2	50 m
Teilabschnitte Sandreuthstraße	RVR Nr. 2; keine Fahrradstraße	200 m
Regensburger Straße zwischen Sybelstraße und Schloßstraße	RVR Nr. 2, 10, 11, 13; keine Fahrradstraße	230 m
Wirthstraße	RVR Nr. 2	240 m
Frankenstraße zwischen Gibitzenhofstraße und Markgrafenstraße	RVR Nr. 3	730 m
Thumenberger Weg / südl. Erlenstegenstraße	RVR Nr. 4	250 m
Thumenberger Weg zwischen Ewaldstraße und Oedenberger Straße	RVR Nr. 4	230 m
Dresdener Straße	RVR Nr. 4	220 m
Forchheimer Straße	RVR Nr. 4	810 m
Äußere Bayreuther Straße / Leipziger Platz	RVR Nr. 8	110 m
Schloßstraße südwestlicher Abschnitt bis Burgerstraße	RVR Nr. 10	450 m
Rehhofstraße	RVR Nr. 10	960 m
In der Finstermail	RVR Nr. 10	420 m
Happurger Straße	RVR Nr. 10	330 m
Schupfer Straße	RVR Nr. 10	720 m
Groß-Strehlitzer-Straße	RVR Nr. 12	160 m
Oelser Straße zwischen Löwenberger Straße und Bregenzer Straße	RVR Nr. 12	1.200 m
Hainstraße	RVR Nr. 13; keine Fahrradstraße	260 m
Gudrunstraße zwischen Hummelsteiner Weg und Kleestraße	RVR Nr. 14	70 m
Kleestraße	RVR Nr. 14	600 m
Hafenstraße	RVR Nr. 15, keine Fahrradstraße	900 m
Finkenbrunn	RVR Nr. 15	380 m
Fürther Straße zwischen Gostenhof und Ring B4R	RVR Nr. 19	1.800 m
Fürther Straße, Maximilianstr bis östlich Quelle	RVR Nr. 19	500 m
Fürther Straße westlich Quelle bis Stadtgrenze	RVR Nr. 19	1.600 m

-

Auch für die Radschnellverbindungen nach Erlangen und nach Zirndorf/Oberasbach, Stein und Teile nach Schwabach laufen im Augenblick die Planungen.

In Planung befinden sich gerade folgende Abschnitte:	
Bauerngasse	190 m
Bibertbahntrasse	1.750 m
Felsenstraße bis Stein (Planung erfolgt in Abstimmung mit den Fachdienststellen und der Stadt Stein)	1.000 m
Gostenhofer Hauptstraße	370 m
Lochnerstraße und Hans-Schmidt-Straße	500 m
Marienbergstraße	1.000 m
Tiefes Feld (südlicher Abschnitt) bis Gebersdorfer Straße	800 m
Rehlinger Straße zwischen Rehlinger Straße und S-Bahnhof	500 m
Rothenburger Straße Höhe Fuggerstraße bis Bertha-von-Suttner-Straße	600 m

Beschlossene Teilstücke der Radschnellverbindung:	
Ambergerstraße | Schwabach (Fahrradstraße)	300 m
Kleinreuther Weg | Erlangen (Fahrradstraße)	360 m
Lohestraße | Erlangen (Radstreifen)	970 m
Neue Rothenburger Straße | Zirndorf/Oberasbach und Stein (Radstreifen)	940 m
Turnerheimstraße | Schwabach (Fahrradstraße)	340 m
Daimlerstraße | Schwabach (Fahrradstraße)	85 m
Rothenburger Straße (zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Wredestraße) | Zirndorf/Oberasbach und Stein (Radstreifen)	1.200 m

Die Planungen für den ersten Abschnitt der RSV Nürnberg-Erlangen im Norden, der vom Maxtor bis zum Nordring als Fahrradstraße ausgeführt wird, konnten abgeschlossen werden und wurden vom AfV beschlossen. In 2023 erfolgte der Spatenstich und es wurde mit der Baumaßnahme begonnen. Aufgrund von Verzögerungen der Spartenverlegungen kann die Baumaßnahme erst 2024 abgeschlossen werden.

Auch für die RSV Nürnberg-Schwabach wurden in den vergangenen zwei Jahren Planungen für einzelne Abschnitte erarbeitet, die ab 2024 realisiert werden sollen. Signifikant sind hier die beschlossene Planung für die Ambergerstraße, in der zusätzlich zur RSV eine Grünanlage mit

Gehwegen entstehen wird. Der Baubeginn für die Grünanlage ist auf 2024 datiert und im Anschluss soll der Radweg geschaffen werden.

Unabhängig von Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten sind weitere Fahrradstraßen des beschlossenen Fahrradstraßenkonzeptes Stufe 2 in Planung.

Fahrradstraßen seit 2023 in Planung:	
Amalienstraße	200 m
Bismarckstraße zwischen Olof-Palme-Platz und Welserstraße	1.500 m
Franzstraße	200 m
Glockenhofstraße	100 m
Kirchenstraße	400 m
Köhnstraße	200 m
Lange Zeile	300 m
Obere Baustraße	100 m
Peter-Henlein-Straße	1.000 m
Poppenreuther Straße	300 m
Sankt Johannis Mühlgasse	250 m
Voltastraße	800 m

Fahrradstraßen, die beschlossen wurden und deren Umsetzung 2024ff. erfolgen soll:	
Otto-Geßler-Straße; Senefelder Straße; Gerngrossstraße	600 m
Schönweißstraße	410 m
Strauchstraße / Harsdörfferplatz	360 m
Veillodterstraße	350 m

Umgesetzt wurde in 2023 der fehlende 510 m lange Teilabschnitt der Gleißhammerstraße/Schlossstraße bis zur Burgerstraße, der aufgrund einer Baumaßnahme der Deutschen Bahn nicht früher umgesetzt werden konnte.

Projekte, die in 2023 begonnen wurden und 2024 im entsprechenden Standard realisiert werden sollen:	
Am Nordostbahnhof (Radwegesanierung mit Asphaltierung)	140 m
Bahnhofstraße zwischen Marientunnel und Vogelsgarten (Radstreifen)	370 m
Bayreuther Straße (Radstreifen zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz)	650 m
Fürther Str. – The „Q“ (Radweg)	1.000 m
Fürther Straße zw. Fuchsstraße und Adolf-Braun-Straße	90 m
Gebersdorfer Straße (mit Radstreifen zwischen Rangaustaße und der Felsenstraße)	530 m
Hafenbrücken (Verbesserung der Radwegeführung im Zusammenhang mit der Brückenerneuerung)	400 m
Hinterm Bahnhof (Lückenschluss zur Allersberger Straße)	100 m
Meuschelstraße zw. Löbleinstraße und Rollnerstraße (Radstreifen entgegen Einbahn)	140 m
Oppelner Straße (Radweg)	210 m
Scharrerstraße (Radstreifen)	240 m
Virnsberger Straße (Schutzstreifen)	500 m

Projekte, die ab 2025 ff. realisiert werden sollen:	
Äußere Cramer-Klett-Straße (Radstreifen)	300 m
Brettergartenstraße zwischen Holsteiner Straße und Stadtgrenze (Schutzstreifen)	600 m
Bierweg ab Ziegelsteinstraße bis Hiltpoltsteiner Straße	610 m
Bierweg ab Ende Bebauung bis Äußere Bayreuther Straße (Schutzstreifen)	450 m
Eichendorffstraße zwischen Schafhofstraße und Stadenstraße (Lückenschluss)	500 m
Fürther Straße zwischen Gostenhof und Plärrer (Radstreifen)	1800 m
Fürther Straße, Maximilianstr bis östlich Quelle (Radstreifen)	650 m
Fürther Straße, westlich Quelle bis Stadtgrenze (Radstreifen)	1500 m
Gibitzenhofstraße zw. Brehmstraße und Humboldtstraße (Verbreiterung im Bestand und Lückenschluss)	890 m
Hainstraße zwischen Scharrerstraße und Regensburger Straße (Zweirichtungsradweg)	270 m
Herderstraße zwischen Schnieglinger Straße und Stadtgrenze (Lückenschluss Radstreifen)	300 m
Kieslingstraße (Radstreifen)	1.000 m
Königstor-/Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse (Verbreiterung des Radstreifens)	300 m
Laufamholzstraße (Radstreifen zwischen Waldstraße und Ostendstraße)	150 m
Maximilianstraße zur Schnieglinger Straße (Radstreifen)	1.100 m
Nordwestring zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Bielefelder Straße (Herstellung Radwegestandard)	1.065 m
Thumenberger Weg (Verbreiterung des Radstreifens nördlich der Erlenstegenstraße bis zum Steinplattenweg)	900 m
Thumenberger Weg/südl. Erlenstegenstraße (Herstellung Standard Radvorrangroute)	240 m
Schnieglinger Straße zwischen Am Nordwestbahnhof und Nordwestring (Radstreifen)	670 m
Willstraße zwischen Fürther Str. und Bärenschanzstraße (Lückenschluss Radstreifen)	90 m
Zerzabelshofstraße zwischen den Bahnbrücken (Lückenschluss Radstreifen)	350 m
Ziegelsteinstraße (Lückenschluss Radstreifen zwischen Äußerer Bayreuther Straße und Fritz-Munkert-Platz beide Richtungen)	750 m

Der Realisierungsprozess von Planungs- und Baumaßnahmen unterliegt vielfältigen Einflüssen. Mitentscheidend sind die personellen Ressourcen, die bei Vpl und SÖR benötigt werden, um den Prozess zu beschleunigen. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Ausgangslage Personal“.

➤ **Maßnahme:** Die Schaffung von mehr Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

➤ **Umsetzung:** Jeder Planung und Baumaßnahme liegt das Prinzip zugrunde, dass die Verkehrssicherheit an erster Stelle stehen muss. Dies trifft insbesondere auf Kreuzungs- und Einmündungsbereiche zu, die z.B. durch Schutzinseln, versetzte Furten oder vorverlegte und aufgeweitete Aufstellflächen sicherer und fahrradfreundlicher gestaltet werden sollen.

In 2023 wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:	
An den Rampen / Steinbühler Tunnel (Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr)	15 m
Metthingstraße (Verbreiterung Rad-/Gehwegverbindung zur Ringunterführung)	20 m
Goldbachstraße (Querung/Verengung der Fahrbahn)	10 m

Projekte, die in 2024 umgesetzt werden sollen:	
Alte Kohlenhofstraße (Rotmarkierung entgegen Einbahn)	230 m
Cochläusweg (Radwegesanierung mit Asphaltierung)	90 m
Löbleinstraße Süd und Maxfeldstraße, südlich Goethestraße (Verbesserungen Radwege)	160 m
Kreuzungsbereich Maximilianstraße / Adam-Klein-Straße (sichere Aufstellflächen)	20 m
Kilianstraße, Querung Höhe Georg-Buchner-Straße	10 m

Projekte, die ab 2025 ff. realisiert werden sollen:	
Kreuzungsbereich Allersberger Straße / Annastraße (Verbesserung Kreuzungsbereich/Aufstellflächen)	40 m
Bayreuther Straße / Leipziger Platz (Radstreifen in Mittellage)	95 m
Harsdörfferstraße / Wilhelm-Spaeth-Straße, Haltestelle Harsdörfferplatz; (Verbesserung Kreuzungsbereich/Aufstellflächen)	75 m
Jansenbrücke / Leyher Straße (Radwegesicherheit)	80 m
Otto-Bärnreuther-Straße / Thomas-Mann-Straße (Verbesserung Kreuzungsbereich/Aufstellflächen)	200 m

Bei der Absicherung an *Baustellen* durch SÖR wird zum einen den Empfehlungen der AGFK zur sicheren Führung des Radverkehrs an Baustellen gefolgt, zum anderen werden Ausweichmöglichkeiten durch die Beschilderung kurzer Umwege oder Alternativrouten geschaffen.

Die regelmäßige Wintersicherung von Radverkehrsanlagen erfolgt durch SÖR aufgrund priorisierter Tourenpläne im Winterdienst. Knapp 100 km Radwege werden momentan für die Wintersicherung in unterschiedliche Prioritätsstufen eingeteilt, die an der Anzahl der Radfahrenden pro Tag im Winter und an der möglichen Gefahrenlage ausgerichtet werden. Der Stadtrat fasste in 2022 einen Beschluss für ein überarbeitetes Winterdienstkonzept, wonach definierte Radwege priorisiert in eigenen

Sicherungstouren und effektiv mit auftauenden Streustoffen bearbeitet werden sollen. Bei SÖR wurden seitdem sechs (Stichtag 31.12.2023) der insgesamt dafür benötigten 16 neuen Fahrerstellen geschaffen und besetzt. Zwei weitere Fahrerstellen sind bereits für 2024 in den Haushaltberatungen beschlossen worden. Mit Haushaltsfreigabe können dann diese Stellen im Laufe des Jahres ausgeschrieben und besetzt werden.

Zudem wurden zwei Winterdienst-Solefahrzeuge beschafft und ein Sole-Elektro-Fahrzeug zur Austestung angemietet. Letzteres hat sich aber im laufenden Betrieb nicht bewährt, so dass dieses wieder zurückgegeben wird. Von den im neuen Winterdienstkonzept insgesamt benötigten 12 Sole-Fahrzeugen sollen zwei weitere Fahrzeuge in 2024 beschafft werden. Zudem wird versucht, vor dem nächsten Winter 2024/25 zwei weitere Sole-Fahrzeuge anzumieten, da aufgrund der erheblich langen Lieferzeiten diese gesichert zur Verfügung stehen würden. Entsprechend des verfügbaren Fahrer- und Sole-Fahrzeugkontingents werden die gem. neuem Winterdienstkonzept geplanten eigenständigen Sicherungstouren für Radfahrende stetig ausgeweitet.

➤ **Maßnahme:** Der „Altstadtring für Radler“ soll bis 2026 realisiert werden.

➤ **Umsetzung:** Der „Altstadtring für Radler“ wurde als Element in die Bewerbung zur 2030 stattfindenden „Urbanen Gartenschau“ in Nürnberg integriert. Ein erster Abschnitt ist derzeit in Planung. Im Zusammenhang mit der Optimierung des ÖPNV-Knotenpunktes Bahnhofsvorplatz wird dort die Verbreiterung des Radstreifens am Königstor-/Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse geplant. Im Zuge der Sanierung der Steubenbrücke wird versucht, die Brücke zugunsten des Radverkehrs zu verbreitern. Eine Realisierung des „Altstadtrings für Radler“ bis 2026 wird aus heutiger Sicht nicht erreichbar sein.

➤ **Maßnahme:** Der weitere Ausbau der Datenlage und -analyse mit vermehrten Fahrradzählungen zur besseren Planung von Radwegestrukturen.

➤ **Umsetzung:** Zehn neue Dauerzählstationen sind seit dem Sommer 2023 aufgebaut.
Die aufgezeichneten Daten werden als offene Daten allen Interessierten im Internet kontinuierlich zugänglich gemacht: https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=4876

➤ **Maßnahme:** Die Bereitstellung von digitalen und online verfügbaren Radwegeinformationen im GPX-Format auf Basis von OpenStreetMap.

➤ **Umsetzung:** Beschilderte Radrouten innerhalb von Nürnberg und in den Nachbarkommunen sollen GPX-Tracks erhalten. Diese werden im 1. Quartal 2024 realisiert sein und auf der Website des Verkehrsplanungsamtes zum Download bereitgestellt.
Für offizielle touristische Radwege existieren Weiterverlinkungen auf der Vpl-Website:
www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/

➤ **Maßnahme:** Eine gut sichtbare und verständliche Wegweisung und Beschilderung des Radverkehrsnetzes soll gewährleistet werden. Weitere beschilderte Radrouten sollen auf Basis des 2006 beschlossenen Radwegenetzplans bis 2030 abgeschlossen sein.

➤ **Umsetzung:** Derzeit sind 14 stadtteilübergreifende Routen mit einer Gesamtlänge von über 190 km beschildert. Die vorhandenen Routen werden fortlaufend gepflegt und aktualisiert.

Hauptbahnhof – Almoshof – Reutles – Erlangen	13,4 km
Rathenauplatz – Rennweg – Steinplatte – Erlenstegen	4,1 km
Hauptbahnhof – Ziegelstein – Buchenbühl – Kalchreuth	18,3 km
Hauptbahnhof – Glockenhof – Gleißhammer – Langwasser Süd	8,7 km
Hauptbahnhof – Pegnitztal-Ost – Laufamholz – Lauf	18,4 km
Hauptbahnhof – Altenfurt – Fischbach – Brunn	16,3 km
Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese – Langwasser – Kornburg	12,3 km
Hauptbahnhof – Gartenstadt – Weiherhaus – Katzwang	13,3 km
Hauptbahnhof – Schweinau – Eibach – Schwabach	16 km
Hauptbahnhof – Sündersbühl – Gebersdorf – Hainberg	8,6 km
Schweinau – St. Peter – Mögeldorf – Laufamholz	12 km
Altstadt –Tullnau – Weichselgarten – Zerzabelshof	4,5 km
Schniegling – Höfles – Großgründlach – Tennenlohe	9,8 km
Schniegling – Thon – Marienbergpark – Erlenstegen	9,3 km

Bei den Radvorrangrouten wird auf eine gut sichtbare Wegweisung und auf eine komfortable Führung geachtet. Touristische Routen wie beispielsweise der Jakobus-Radpilgerweg haben eine Ausweisung erhalten.

Aufgrund nicht ausreichender personeller Kapazitäten im Verkehrsplanungsamt konnten im vergangenen Jahr keine weiteren Routen geplant werden.

➤ **Maßnahme:** Bis zum Jahr 2030 sollen mindestens 1.000 sichere Abstellmöglichkeiten jährlich für Fahrräder geschaffen werden. Der Fokus liegt dabei auf Knotenpunkten und stärker frequentierten Orten. Stadtteilprojekte und Einzelstandorte stadtweit sollen dabei berücksichtigt werden. An ausgewählten Standorten sollen Überdachungen mit in die Planung einfließen.

➤ **Umsetzung:** Die Online-Beteiligung zum Radständerprojekt Gostenhof / Rosenau wurde im Mai 2021 durchgeführt. Nach umfassender Prüfung der Bürgerwünsche konnten im Frühjahr 2022 die Standortsteckbriefe zum Aufbau weitergegeben werden. Der Aufbau der rund 355 Radständer im Projektgebiet konnte Ende 2023 abgeschlossen werden. Erstmals wurde auch der Bedarf an Lastenradparkplätzen abgefragt. Insgesamt sollen sechs Lastenradparkplätze im Gebiet errichtet werden. Der Aufbau der Lastenradparkplätze soll 2024 erfolgen.

Zwei Gebiete sollten pro Jahr abgearbeitet werden. Durch die Nichtbesetzung einer Stelle konnte bisher jährlich nur ein Stadtteilprojekt angegangen werden.

Im Juni 2022 hat die Online-Beteiligung für den Stadtteil St. Johannis stattgefunden. Abzüglich der Doppelnennungen kamen rund 100 neue Standorte aus der Beteiligung dazu. Aufgrund personeller Engpässe konnte mit der Prüfung der Standorte erst im Frühjahr 2023 begonnen werden. Um der im Juli 2022 vom Verkehrsausschuss beschlossenen Fußverkehrsstrategie Rechnung zu tragen, mussten zudem die von der Verwaltung vorgeschlagenen Standorte auf den Aspekt der Fußgängerfreundlichkeit neu geprüft werden. Die Prüfung aller rund 100 Standorte aus der Beteiligung wird voraussichtlich Anfang 2024 abgeschlossen sein. Mit dem Aufbau der voraussichtlich rund 350 Radständer soll dann im Frühjahr 2024 begonnen werden. SÖR hat bereits mitgeteilt, dass Kapazitäten für den Aufbau der Radständer vorhanden sind, so dass eine zügige Umsetzung erfolgen kann.

Die Online-Beteiligung für das Radständerprojekt Gibitzenhof / Steinbühl fand von September bis November 2023 statt. Zu den rund 70 Standortvorschlägen der Verwaltung mit insgesamt rund 225 Radständern kamen rund 25 neue Standorte durch die Beteiligung dazu, die nun auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

Für das Jahr 2024 ist wieder ein Radständerprojekt geplant. Die Onlinebeteiligung soll voraussichtlich im Juni / Juli stattfinden.

Zusätzlich wurden diverse Anfragen aus verschiedenen Stadtteilen bearbeitet und 138 Radständer für 276 Fahrräder in 2023 installiert. Darüber hinaus wurde ein Lastenradstellplatz am Kaulbachplatz errichtet, ein weiterer wird in der Schillerstraße mit Beginn der Markierungssaison im Frühjahr umgesetzt.
Ferner werden noch ca. 30 bis 40 neue Radständer jährlich bei der Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen, Umwandlungen oder Straßenneubauten eingerichtet.

➤ **Maßnahme:** Der SÖR-Mängelmelder soll um Funktionen erweitert werden, die eine Eingabe der Geoposition ermöglichen. Zudem soll die Kategorie „Radweg“ eingeführt werden.

➤ **Umsetzung:** Der Mängelmelder wurde erweitert und um die Punkte „Radwegschäden“ und „Schrottfahrräder“ ergänzt.

HANDLUNGSFELD „FUßVERKEHR STÄRKEN“

ZIELE

Der Fußverkehr soll sicherer und komfortabler gestaltet werden, um einen höheren Fußgängeranteil zu erreichen. Das Fundament wird dabei gebildet durch Raumkomfort, durchgängige Erreichbarkeit, Barrierefreiheit sowie eine gestalterisch und grünordnerisch vernetzte Infrastruktur.

➤ **Maßnahme:** Das Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ soll bis 2030 systematisch in allen Stadtteilen innerhalb des Rings durchgeführt werden. Ziel ist es, Defizite zu erfassen und Vorschläge für mehr Fußgängerfreundlichkeit zu sammeln, aus denen Maßnahmen entwickelt werden. Im Zuge der Stadtteilbegehungen soll auch angeordnetes Gehwegparken überprüft und gegebenenfalls aufgehoben werden. Bis 2030 soll dies bei mindestens 30 % der Straßen umgesetzt sein.

Zusätzlich zum Mobilitätsbeschluss wurde eine Fußverkehrsstrategie im Juli 2022 vom AfV beschlossen.

➤ **Umsetzung:** In 2022 wurden die Bürgervereine angeschrieben, um sich als Modellstadtteil für die Stadtteilbegehungen zu bewerben. Im Dezember 2022 hat der AfV zugestimmt, dass das erste Stadtteilprojekt in Teilen von Wöhrd und Gärten b. W. stattfinden soll. Die Begehungen, die zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Organisationen sowie mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt werden, fanden zwischen Frühjahr und Herbst 2023 statt. Das Kerngebiet wurde aufgrund der Größe in zwei Bereiche aufgeteilt.
Nach der Sammlung von Maßnahmen, die für die Schaffung fußgängerfreundlicher Bedingungen wünschenswert wären, müssen deren Umsetzungsmöglichkeiten geprüft und ggf. Planungen erarbeitet werden. 2023 wurde bereits die Abschaffung der Nachtabschaltung einer Lichtsignalanlage veranlasst, um rund um die Uhr und auch sonntags eine sichere Querungsmöglichkeit zu bieten. Maßnahmen mit Umbau haben aufgrund des Planungs- und Beschlussbedarfs eine längere Vorlaufzeit.
Die Neuordnung sowie die Überprüfung des Parkens, die Schaffung von mehr Grünflächen und grundsätzliche Überlegungen zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden in das Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ mit einfließen und werden dem AfV im Frühjahr 2024 zum Beschluss vorgelegt. Nach der Beschlussfassung kann dann die Planung und Umsetzung im Laufe des Jahres erfolgen. Die Vorbereitungen für den nächsten Stadtteil St. Leonhard werden nach dem AfV im März 2024 starten.

Unabhängig vom Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ erfolgten in 2023 Änderungen bei der Neuordnung der Parkplätze in der Marconistraße und in der Chamer Straße. Zudem wurde ein Zonenhalteverbot in der Mörlgasse eingeführt.

➤ **Maßnahme:** Zur Gewährleistung der Sicherheit im allgemeinen Verkehrsgeschehen und des Qualitätsstandards für den Fußverkehr, insbesondere für vulnerable Gruppen, sollen Gehwege mindestens eine Breite von 1,50 m im Bestand und 2,50 m bei der Neuplanung aufweisen. Zudem sollen Begrünung und Beleuchtung einen verbesserten Standard bieten.

➤ **Umsetzung:** Straßen werden grundsätzlich bei Sanierungen, Neuplanungen oder beim Eingehen von Beschwerdeschreiben daraufhin überprüft, ob Sicherheitsdefizite für Zufußgehende bestehen und ob die Mindestbreiten für Gehwege eingehalten oder geschaffen werden können.
Im Rahmen des Stadtteilprojekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" wird das Gehwegparken im jeweiligen Untersuchungsgebiet überprüft.

HANDLUNGSFELD „ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR“

ZIELE

Bis 2030 soll laut Mobilitätsbeschluss der Anteil des Umweltverbundes bestehend aus Rad-, Fuß- und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) von heute 61 auf 68 Prozent gesteigert werden. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist ein attraktiver und leistungsstarker Nahverkehr mit schnellen, pünktlichen und dicht getakteten Straßenbahnen und Bussen. Entsprechend soll das bestehende ÖPNV-Angebot verbessert und das Liniennetz weiter ausgebaut werden. Das im Juli 2021 beschlossene und auf den Mobilitätsbeschluss aufbauende „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ listet hierzu konkrete Maßnahmen auf, die in drei Stufen bis 2030 realisiert werden sollen.

➤ **Maßnahme:** Das Straßenbahnnetz soll ausgebaut werden. Bis 2030 werden die im „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ enthaltenen Erweiterungen im Straßenbahnnetz geprüft, geplant und soweit möglich umgesetzt.
Aber auch hierfür müssen aufgrund der Erläuterungen im Abschnitt zur „Ausgangslage Personal“ die erforderlichen Maßnahmen in eine Priorisierungsreihenfolge gebracht werden und dann mit den verfügbaren Ressourcen sukzessive abgearbeitet werden. Das zeitliche Ziel 2030 wird auch hier nicht erreicht werden können, zumal bereits in der Planfeststellung befindliche oder schon beschlossene Maßnahmen, wie die Ostendstraße, dringend umgesetzt werden müssen.

➤ **Umsetzung:**

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 vom Hauptbahnhof zur Stadtparkschleife: Die Straßenbahnlinie 7 soll vom Hauptbahnhof bis zum Stadtpark verlängert werden. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zum Berliner Platz wurde 2022 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen ist 2023 erfolgt. Der Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Mit den vorbereitenden Bauarbeiten an der Stadtparkschleife wurde im Jahr 2023 begonnen. Nach Abschluss dieser erfolgt die Umsetzung der beschlossenen Planung. Eine Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 7 bis zur Stadtparkschleife wird für den Herbst 2025 angestrebt.
- Straßenbahnlückenschluss Minervastraße: Die Straßenbahnlinie 4 soll von der derzeitigen Endhaltestelle Gibitzenhof über die Dianastraße und Minervastraße über Finkenbrunn bis zum Endhalt Worzeldorfer Straße verlängert werden. Die Unterlagen für das erforderliche Planfeststellungsverfahren wurden bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht. Der Baubeginn ist je nach Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Finanzierungsbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung im Jahr 2025 geplant. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme noch vor der Sanierung des sog. Mauslochs (Bahnunterführung Katzwanger Straße) vor, um die neue Trasse als Ausweichstrecke für die lange Dauer der Sanierungsmaßnahme nutzen zu können.
- Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße (Lichtenreuth): Die Stadt Nürnberg plant die Verlängerung der Straßenbahnlinie von der Allersberger Straße in den neuen Stadtteil Lichtenreuth bis zur U-Bahnstation Bauernfeindstraße. Damit ist unter anderem eine direkte ÖPNV-Erschließung der UTN (Technische Universität Nürnberg) möglich.
  Derzeit werden die Unterlagen für das erforderliche Planfeststellungsverfahren erarbeitet und in Folge Fördermittel beantragt.
  Der Bau kann in Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Finanzierungsbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung voraussichtlich 2026 beginnen. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme des ersten Planungsabschnitts frühestens im Jahr 2028 vor. Darüber hinaus wurden Varianten für die Weiterführung der

Straßenbahnlinie über den Verknüpfungspunkt Bauernfeindstraße hinaus bis zur Messe/Bertolt-Brecht-Schule und weiter bis zum Klinikum Süd geplant und hinsichtlich der Förderfähigkeit untersucht sowie mit dem Bund und dem Freistaat Bayern abgestimmt.

- Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach: Die Planung für die Verlängerung der Straßenbahn von Am Wegfeld im Nürnberger Norden nach Erlangen / Herzogenaurach als Stadtbahn läuft. Auch eine spätere Erweiterung um den sogenannten Ostast bei Erlangen ist in Vorbereitung. Die Stadt Erlangen möchte ein Ratsentscheid zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) im Zuge der Europawahl am 9. Juni 2024 durchführen.
  Laut Angaben des Zweckverbandes StUB sollen 2025 die Unterlagen zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für den ersten Planfeststellungsabschnitt (in Nürnberg) eingereicht werden.

➤ **Maßnahme:** Die Haltestellen der Straßenbahn werden bis 2030 barrierefrei umgebaut. Ebenso wie die Haltestellen im Busnetz.

➤ **Umsetzung:**

- Straßenbahnhaltestellen: Im Zuge der Betriebsgenehmigung für das neue Niederflurfahrzeug „Avenio“ (GTA8) musste die VAG ein räumliches und zeitliches Konzept für den komplett barrierefreien Ausbau der Nürnberger Straßenbahnhaltestellen vorlegen. Die Ziele sind weitgehend erreicht, aber nicht vollständig. Derzeit wird ein Planungs- und Bauprogramm von Vpl erstellt, das mit VAG und SÖR abgestimmt, die Maßnahmen in eine Priorisierung gebracht und dem Stadtrat vorgelegt wird. Sämtliche Maßnahmen können voraussichtlich nicht vor 2030 umgesetzt werden.
- Bushaltestellen: Im Stadtgebiet gibt es rund 500 Bushaltestellen, wovon nur ein kleiner Teil bereits barrierefrei ausgebaut ist. Aufgrund der Vielzahl an noch auszubauenden Bushaltestellen ist die Festlegung einer Reihenfolge bzw. von Prioritäten notwendig. Hierfür wurden in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden im Jahr 2015 ein Priorisierungsvorgehen entwickelt und die Bushaltestellen in drei Kategorien unterschiedlicher Dringlichkeit aufgeteilt. Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen wird seither schrittweise in einem fortlaufenden Prozess vorangetrieben. Seit 2019 stehen im Haushalt jährlich 300.000 Euro für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen zur Verfügung. Eine grobe Abschätzung ergab durchschnittliche Kosten von ca. 50.000 Euro pro Bussteig inklusive Reserve für Zuwegung (z.B. LSA-Anpassung, Querungshilfen etc.). Entsprechend können jährlich etwa sechs Bussteige bzw. drei Bushaltestellen ausgebaut werden. Um Synergieeffekte zu nutzen, wird der barrierefreie Haltestellenausbau auch im Zuge anderer Baumaßnahmen wo immer möglich realisiert.

➤ **Maßnahme:** Straßenbahnen und Busse sollen beschleunigt werden, um ein pünktliches, schnelles und zuverlässiges ÖPNV-Angebot bereitstellen zu können.

➤ **Umsetzung:** Im September 2022 hat der Verkehrsausschuss den „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ beschlossen. Darin werden konkrete Maßnahmen aufgezeigt, die zur Beschleunigung und Stabilisierung des öffentlichen Straßenbahn- und Busverkehrs beitragen.
In den nun folgenden Detailplanungen muss die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen geprüft werden. Die einzelnen Planungen mit den benötigten Ressourcen sollen sukzessive dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt und ins Bauprogramm aufgenommen werden.

Folgende Maßnahmen aus dem Masterplan sind bereits in Umsetzung oder umgesetzt worden:

- Busspur Breslauer Straße (M8): Die Länge der vorhandenen Busspur soll mehr als verdoppelt werden. Die Maßnahme wurde im Dezember 2022 umgesetzt und kommt nun auch der neuen Verbindung zwischen Zabo und Langwasser zugute.
- Gleisbau und LSA-Beschleunigung Scheurlstraße (M3, M22): Die Maßnahme umfasst den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Scheurlstraße in beide Fahrtrichtungen und die LSA-Beschleunigung im Abschnitt Scheurlstraße bis Marientunnel. Die Maßnahme ist bereits mit Vorwegmaßnahmen im Bau und soll 2024 dann mit dem eigentlichen Haltestellenumbau abgeschlossen werden.

Folgende Maßnahmen aus dem Masterplan sind bereits in Planung und für die Umsetzung unter Betrachtung aller ÖPNV-Maßnahmen in eine verträgliche Priorisierungsreihenfolge zu bringen:

- LSA-Beschleunigung Nordring (M1): Die Lichtsignalanlagen vom Kleinreuther Weg bis zur Merianstraße sollen mit einer Beschleunigung für den Bus in beide Richtungen ausgestattet werden. Die Planung liegt vor, die Finanzierung wurde zunächst aufgrund der Haushaltslage zurückgestellt.
- Busspur Maximilianstraße (M5): Die Busspur soll von der Mittellage in westliche Seitenlage verlegt werden und die Zufahrt zur Haltestelle bzw. zum Busbahnhof Maximilianstraße ab der Reutersbrunnenstraße dynamisch signalisiert werden. Die Planung wird derzeit verwaltungsintern abgestimmt.
- Haltestelle Melanchthonplatz (M13): Die Haltestelle Landgrabenstraße ist überlastet und muss – unabhängig vom Einsatz neuer Linien – verbreitert werden. Um das Gebiet auch mit der neuen Verstärkerlinie zu erschließen, ist ein neuer Halt östlich der Gibitzenhofstraße erforderlich. Direkt am Knoten Gibitzenhofstraße / Landgrabenstraße ist dies nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich. Deshalb wird ein neuer Halt am Melanchthonplatz vorgesehen, der gleichzeitig die trassierungstechnisch und hinsichtlich der Barrierefreiheit ungünstige Haltestelle Heynestraße ersetzen soll. Damit wird auch die vorhandene Haltestelle Landgrabenstraße entlastet und die Abstände zwischen den Haltestellen werden optimiert. Die Planungen für die neue Haltestelle Melanchthonplatz und für die Optimierung der Gleistrassierung im Bereich der heutigen Haltestelle wurden im AfV vom Dezember 2023 beschlossen. Ein Planfeststellungsverfahren ist hierfür erforderlich.
- Haltestelle Christuskirche (M14): Die Planung zur Verbreiterung der Haltestellenbereiche und zu den Gleismarkierungen auf dem Weg zu den benachbarten Ampeln wurde im April 2022 vom AfV beschlossen.
- Haltestelle Hauptbahnhof (M15): Der Bahnhofsplatz wurde 2017 mit dem Ziel umgebaut, die Bahnsteige barrierefrei herzustellen. Die Leistungsfähigkeit für den Straßenbahnbetrieb wurde dabei nicht erhöht. Durch den barrierefreien Ausbau gibt es nur noch einen Haltepunkt je Gleis. Am Bahnhofsplatz sind im Straßenbahnbereich heute schon Überlastungen zu beobachten. Eine zweite Aufstellmöglichkeit für Straßenbahnen ist dringend erforderlich, um das Auffahren und Stauungen im Zulauf aus Richtung Osten zu vermeiden. Eine Entlastung für die Fahrtrichtung Westen ergibt sich mit der Durchbindung einer Linie bis zum Berliner Platz, die dann zukünftig nicht mehr am Bahnhofsplatz wenden muss. Bei einer Verdichtung des Taktes im Busverkehr bestünde auch hier ein Kapazitätsproblem. Für die zweite Aufstellmöglichkeit für die Straßenbahn östlich des Bahnhofsplatzes wird derzeit eine Planung in der Verwaltung abgestimmt.
  Ein Planfeststellungsverfahren ist hierfür erforderlich.

- Haltestelle Landgrabenstraße (M16): Die Verbreiterung der Haltestelle wurde gemeinsam mit der Planung für das Gleisdreieck Gibitzenhofstraße und Landgrabenstraße geplant und im AfV im Dezember 2023 beschlossen.
  Ein Planfeststellungsverfahren ist hierfür erforderlich.
- Haltestelle Aufseßplatz (M17): In Fahrtrichtung Westen soll eine Doppelhaltestelle angelegt werden. Dafür muss die mittige LSA-Querung für Fußgänger verschoben werden. In Fahrtrichtung Osten ist vorgesehen, die Haltestelle auf eine Länge von 40 Metern zu verkürzen, damit abgefertigte Züge diese sofort verlassen und vor dem Knoten Pillenreuther Straße auf ihr Freigabesignal warten können. Die Planung wird derzeit verwaltungsintern abgestimmt und für den AfV vorbereitet. Ein Planfeststellungsverfahren ist vermutlich nicht erforderlich.
- Haltestelle Stadtparkschleife (M18): Im Zuge der Straßenbahnverlängerung zum Berliner Platz wird die sog. Stadtparkschleife mit den Haltestellen Rennweg und Stadtpark ausgebaut. Die neue Strecke bekommt überwiegend einen eigenen Gleiskörper. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zum Berliner Platz wurde 2022 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Das Planfeststellungsverfahren ist erfolgt und somit kann mit den baulichen Anpassungen der Strecke begonnen werden. Mit den vorbereitenden Bauarbeiten an der Stadtparkschleife wurde im Jahr 2023 begonnen.
- Eigener Gleiskörper und Busspur Frankenstraße, Busbahnhof Frankenstraße (M7, M11, M20.2): Es ist vorgesehen, in der Frankenstraße zwischen den Haltestellen Markgrafenstraße und Lothringer Straße eine Busspur anzulegen, da sich MIV und ÖPNV in diesem Bereich aktuell gegenseitig behindern. Die Umplanung sieht außerdem ein Rasengleis zwischen Gugelstraße und Katzwanger Straße in südlicher Seitenlage vor. Durch die geplante Seitenlage muss die Straßenbahn die Frankenstraße nicht mehr in unmittelbarer Nähe des überlasteten Knotens Frankenstraße / Katzwanger Straße queren. Dadurch entsteht an diesem Knoten mehr Spielraum für die Beschleunigung der vielen querenden Buslinien. Des Weiteren tragen die zukünftig barrierefreien Haltestellen von Bahnen und Bussen zur Beschleunigung des Betriebsablaufs bei. Auch der Busbahnhof Frankenstraße wurde überplant und wird eine neue direkte Ausfahrt nach Osten erhalten sowie ggf. die Anfahrbarkeit signaltechnisch verbessert werden. Die Planung wird derzeit verwaltungsintern abgestimmt. Ein Planfeststellungsverfahren und Grunderwerb sind erforderlich.
- Busbahnhof Langwasser Mitte (kurzfristig) (M21.1): Die Verlängerung der Linie 44 und weitere Linienverdichtungen bedürfen zusätzlicher Bussteige und einer niveaugleichen Fußgängerquerung am Ostast des Knotenpunktes Breslauer Straße / Oppelner Straße sowie einer durchgängigen ÖV-Beschleunigung an allen Lichtsignalanlagen. Die Planung wird derzeit vorbereitet. Eine provisorische Lösung mit neuen Bussteigen wurde bereits umgesetzt. Zur Entlastung des U-Bahnhofes wird ein zweiter Aufzug auf der Nordseite der Breslauer Straße optional berücksichtigt.

Folgende weitere Projekte aus dem Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“ sollen in den nächsten Jahren geplant werden: Busspur Gustav-Adolf-Straße (M4), Beschleunigung Münchener Straße (M6), Busspur Eibacher Hauptstraße (M9), Julius-Loßmann-Straße (M10), Busbahnhof Röthenbach kurzfristig (M19.1), Überholgleis Worzeldorfer Straße (M23).

➤ **Maßnahme:** Auf allen Straßenbahnstrecken und wichtigen Buslinien sollen bis 2030 Taktverdichtungen umgesetzt werden. Ziel ist es, auf allen Straßenbahnästen in der Haupt- und Nebenverkehrszeit einen 5-Minutentakt zu realisieren. In der Schwachverkehrszeit und am Wochenende soll auf allen Straßenbahnlinien mindestens ein 15-Minutentakt angeboten werden. Bei den Buslinien soll in der Haupt- und Nebenverkehrszeit der Mindesttakt im Nürnberger Stadtgebiet von 40 Minuten auf 30 Minuten, in Gebieten hoher Nutzungsdichte auf mindestens 15 Minuten verbessert werden.

➤ **Umsetzung:** Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sollen die neuen Mindesttakte als verbindliche Zielwerte aufgenommen und dann schrittweise umgesetzt werden.

- Neue Straßenbahnverstärkerlinien 10 und 11: Durch Einführung der neuen Straßenbahnlinien 10 (Am Wegfeld über Plärrer und Aufseßplatz zum Dutzendteich) und 11 (Gibitzenhof über Aufseßplatz , Hauptbahnhof, Mögeldorf zum Tiergarten) wurde auf den stark nachgefragten Streckenabschnitten insbesondere im Korridor der Südstadt (zwischen Landgrabenstraße und Aufseßplatz) das Bestandsangebot erheblich verbessert und der Takt deutlich verdichtet. Mit den neuen Linien wurden zudem neue umsteigefreie Direktverbindungen geschaffen. Die Umsetzung erfolgte im Dezember 2023.

HANDLUNGSFELD „SINNVOLLE AUTONUTZUNG“

ZIELE:
Ziel ist es, durch die Kombination von unterschiedlichen umweltfreundlichen Verkehrsarten die Multimodalität insgesamt zu fördern und eine Alternative zum privaten Pkw-Besitz aufzuzeigen. Gleichzeitig soll der notwendige und nicht verlagerbare Kfz-Verkehr gewährleistet bleiben, auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt und emissionsfrei gestaltet werden.

➤ **Maßnahme:** Die Anzahl der Mobilpunkte für Carsharing-Fahrzeuge soll bis 2030 auf 100 erhöht werden. Das Netz an Mobilpunkten soll nachverdichtet werden. Von jedem Standort innerhalb der Ringstraße aus sollen in einer fußläufigen Entfernung von circa 350 Metern Carsharing-Fahrzeuge an Mobilpunkten ausgeliehen werden können.

➤ **Umsetzung:** Mit der dritten Ausbaustufe sind nun insgesamt 78 Mobilpunkte eingerichtet. Damit stehen zurzeit insgesamt 130 Carsharing-Autos an Stellplätzen im öffentlichen Raum zur Verfügung. Eine vierte Ausbaustufe ist in Vorbereitung, um das Ziel von 100 Mobilpunkten bis 2025 zu erreichen. Auch im Rahmen der nächsten Ausbaustufe wird es wieder eine begleitende Onlinebeteiligung geben. Der Betreiber der künftigen Standorte wird durch ein Vergabeverfahren ermittelt werden.

Mit den derzeit bestehenden Mobilpunkten ist im Gebiet innerhalb der Ringstraße bereits in weiten Teilen das Ziel erreicht, dass von jedem Standort aus in ca. 350 Metern ein Mobilpunkt existiert (siehe auch AfV 16.02.2023). Zusätzlich gibt es mittlerweile auch 23 Mobilpunkte in den Stadtteilen außerhalb des Rings. Sechs davon wurden als Ergebnis der Onlinebeteiligung zur letzten Ausbaustufe auf Wunsch der Bürgerschaft dort errichtet.

➤ **Maßnahme:** Schaffung von Stellplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner in Quartiersparkhäusern. Bis 2030 sollen dafür zwei bis drei kostendeckende Quartiersparkhäuser in dicht bebauten Gebieten innerhalb des Rings und in der Weststadt hergestellt werden. Parallel sollen durch eine adäquate Parkraumbewirtschaftung Flächen im öffentlichen Raum für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität frei werden.

➤ **Umsetzung:** Eine erste Standortprüfung potentieller Flächen ist abgeschlossen. Ein Standort an der Frankenstraße/Ulmenstraße wird im Detail untersucht.
Grundsätzlich stellt die Flächenverfügbarkeit in den bestehenden Wohngebieten ein großes Problem dar. Parkhäuser in neu entstehenden Quartieren sind besser plan- bzw. umsetzbar. Ein weiteres Hindernis ist die Finanzierung, da Bau- und Unterhaltskosten sehr hoch sind und durch die Vermietung der Stellplätze abgedeckt werden müssen.
Im Rahmen der Umgestaltung des Volksbades soll auf dem angrenzenden Areal ein Parkhaus entstehen, dessen Stellplätze zum Teil den Bewohnerinnen und Bewohnern Gostenhofs als Quartiersparkplätze angeboten werden sollen.

➤ **Maßnahme:** Die öffentliche Ladeinfrastruktur soll bedarfsgerecht vorangetrieben werden, insbesondere in den Stadtteilen, in denen das Laden auf Privatgrund nicht möglich ist.

➤ **Umsetzung:** Bis Ende 2023 wurden 100 Ladesäulen mit insgesamt 259 Ladepunkten (Doppelbelegung) im öffentlichen Raum errichtet. Dazu gehören auch die „Park & Ride-Ladesäulen“ Am Wegfeld, Langwasser und Herrnhütte. Hinzu kommen noch 50 teilöffentliche Ladesäulen der N-ERGIE mit 100 Ladepunkten. Am Standort in der Sandreuthstraße bietet die N-ERGIE in ihrem „Parkhaus der Zukunft“ 64 Ladesäulen mit 128 Ladepunkten für Elektroautos an, die für alle öffentlich zugänglich und nutzbar sind.

Im Jahr 2023 wurden 12 neue Ladesäulen im öffentlichen Raum und weitere 19 teilöffentliche Ladesäulen vor allem auf Privatflächen von der N-ERGIE errichtet. Im Laufe des Jahres 2024 werden weitere Ladesäulenstandorte der bereits abgeschlossenen Standortprüfungen aus dem Jahr 2023 hinzukommen.

Um den zukünftigen Bedarf an öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten zu decken, sollen vorrangig Schnelllademöglichkeiten weiter ausgebaut werden. Schon heute werden bestehende Tankstellen, die mittelfristig nicht mehr zum Verkauf von Benzin und Diesel benötigt werden, als Standorte für das Schnellladen umgerüstet. Sie sind im gesamten Stadtgebiet verteilt und günstig an Hauptverkehrsstraßen gelegen. Hier kann zügiges Laden mit kleinen Erledigungen o. Ä. verbunden werden. In Nürnberg gibt es bereits drei Schnellladesäulen der N-ERGIE, diese liegen jedoch auf teilöffentlichen Flächen. Bei den letzten Begehungen wurden auch Standorte für mögliche Schnellladesäulen auf öffentlichen Flächen begutachtet. Diese finden sich gerade noch in Prüfung und gegebenenfalls wäre im Jahr 2024 eine erste Schnellladesäule auf öffentlicher städtischer Fläche möglich. Auf Tankstellen, Supermarkparkplätzen etc. gibt es heute im Nürnberger Stadtgebiet schon 75 Schnellladepunkte. Diese werden jedoch nicht von der N-ERGIE betrieben, sondern von anderen Energieanbietern.

➤ **Maßnahme:** Der tägliche Zustrom des Kfz-Pendlerverkehrs aus dem Umland soll reduziert werden. An Werktagen passieren etwa 600.000 Kraftfahrzeuge die Stadtgrenze in beiden Richtungen. Mit U-Bahn, S- und R-Bahnen sowie mit Bussen pendeln täglich etwa 149.000 Fahrgäste nach Nürnberg. Per Rad kommen weitere etwa 11.500 Pendler pro Tag dazu.

Es sollen attraktive Alternativangebote geschaffen werden, die stadtgrenzüberschreitende Verbindungen schaffen. Parallel sollen Pförtnerfunktionen geprüft werden.

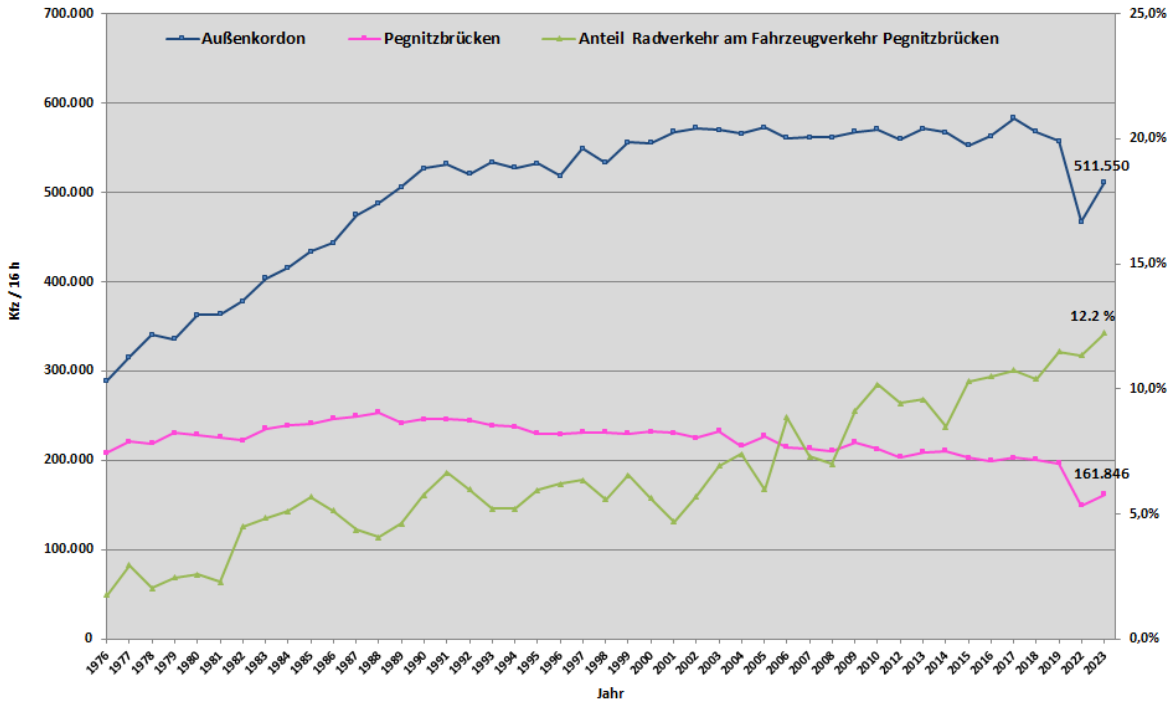
➤ **Umsetzung:** Durch die Schaffung leistungsstarker Schienenverbindungen über die Stadtgrenze in die Nachbarstädte und ins Umland sollen die Kfz-Pendlerströme verstärkt auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelenkt werden. Ein Beispiel für eine leistungsfähige Schienenverbindung stellt die Verlängerung der Straßenbahn als Stadtumlandbahn nach Erlangen und Herzogenaurach da. Die Planungen hierzu schreiten fort, so dass für den Abschnitt auf Nürnberger Stadtgebiet der Vorentwurf fertiggestellt ist. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren sollen 2024 eingereicht werden.

➤ **Maßnahme:** Um die Gesamtverkehrsmenge der Kraftfahrzeuge in der Stadt stufenweise zu reduzieren, sollen die seit Jahren auf sehr hohem Niveau stagnierenden Einpendlerzahlen am Außenkordon reduziert werden. Flächen, die durch Reduktion der einbrechenden Verkehre freiwerden, sollen der urbanen Mobilität im Sinne des Beschlusses zur Verfügung gestellt werden.

➤ **Umsetzung:** Das Ziel die Kfz-Pendlerverkehre zu reduzieren kann mit einem Mix aus Angebotsmaßnahmen des ÖPNV und des Radverkehrs bei gleichzeitiger Zuflussdosierung an den Signalanlagen mit Hilfe intelligenter Ampelsteuerung gelingen. Gleichzeitig müssen aber bauliche Maßnahmen im Straßenraum umgesetzt werden, damit freiwerdende Kapazitäten nicht durch neuen innerstädtischen Kfz-Verkehr aufgefüllt werden, der bislang aufgrund von Einschränkungen der Reisezeit nicht mit dem Kfz durchgeführt oder ganz vermieden wurde.

Die Verkehrsentwicklung am Außenkordon, in dem alle Einfallstraßen in Nürnberg zusammenfasst sind, zeigt, dass der stetige Ausbau des Nahverkehrs und die Zuflussdosierung an geeigneten Einfall-

straßen dazu geführt haben, dass die Anzahl der Kfz an der Stadtgrenze seit rund 20 Jahren nicht weiter zugenommen hat. Das trotzdem noch hohe Niveau an Kfz, die täglich die Stadtgrenze passieren, soll mit zusätzlichen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen und Zuflussdosierung weiter reduziert werden.



FAZIT

In den vergangenen zwei Jahren seit Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses konnten zwar zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden, allerdings konnten aufgrund der erforderlichen langwierigen Planungsprozesse und der begrenzten personellen Kapazitäten nicht alle gesteckten Ziele erreicht werden. Die umfangreichen neuen Aufgaben, die mit dem Mobilitätsbeschluss verbunden sind, können nur bewältigt werden, wenn zusätzliches Personal bei der planenden (Vpl) und bei der bauenden Fachdienststelle (SÖR) eingestellt wird.
Allerdings konnten die für die Aufgaben des Mobilitätsbeschlusses erforderlichen zusätzlichen Personalressourcen nur zum Teil besetzt werden. Die bewilligten neuen bzw. durch interne Besetzungen frei gewordenen Stellen können voraussichtlich auch nicht im Jahr 2024 vollständig besetzt werden.

Die Ziele des Mobilitätsbeschlusses werden folglich nicht in der Geschwindigkeit erreicht werden, wie ursprünglich vorgesehen. Derzeit ist davon auszugehen, dass sich aufgrund der beschriebenen Probleme bei der Besetzung der notwendigen Stellen der Umsetzungszeitraum um einige Jahre verlängern wird.

Beschlussvorlage
Vpl/010/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Ergebnisse des Modellprojekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in Rennweg und Wöhrd

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Verortung der Maßnahmen
Gesamtübersicht Maßnahmenpakete Gehwegparken
Durchfahrsrouten Stadtteil Rennweg
Vorschlag Unterbrechung Ludwig-Feuerbach-Straße

Sachverhalt (kurz):

Das Modellprojekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile", das Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses ist, wurde im Jahr 2023 in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd durchgeführt. Es fanden eine Auftakt- und Abschlussveranstaltung sowie mehrere „Stadtteilspaziergänge“ statt.

Als Ergebnis wurden zahlreiche Maßnahmenvorschläge mit unterschiedlichem Umsetzungshorizont erarbeitet, die in dieser Vorlage vorgestellt werden. Mithilfe dieser Maßnahmen kann die Fußgängerfreundlichkeit der Modellstadtteile verbessert werden. Daher ist eine möglichst zeitnahe Umsetzung anzustreben. Die Finanzierung erfolgt u.a. aus der MIP-Pauschale „Förderung des Fußverkehrs“.

Der nächste Stadtteil, der auf Fußgängerfreundlichkeit untersucht wird, ist St. Leonhard. Der Bürgerverein St. Leonhard-Schweinau e.V. hatte sich ebenfalls als Modellstadtteil für das Projekt beworben und großes Interesse an der baldigen Durchführung in St. Leonhard geäußert.

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:
MIP-Pauschale von 500.000 € jährlich.

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:

Von Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit profitieren insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte) und diejenigen, die viel zu Fuß gehen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **Stpl**

☐

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, das „Maßnahmenpaket Gehwegparken“ aus der Vorlage in drei Stufen schrittweise bis 2025 umzusetzen, so dass Zufußgehenden wieder der Gehweg in ausreichender Breite zur Verfügung gestellt wird.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Verkehrssystem mitttels Diagonalsperre im Umfeld der Ludwig-Feuerbach-Straße / Schoppershofstraße für eine wirksame Verkehrsberuhigung anzupassen, so dass der Durchgangsverkehr unterbunden wird.

3. Die Verwaltung wird mit der Planung der Fußgängerüberwege in Höhe Bismarckstraße / Schoppershofstraße und Ludwig-Feuerbach-Straße / Martin-Richter-Straße beauftragt und legt diese dem Stadtrat zeitnah zum Beschluss vor.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, Planungen für den Olof-Palme-Platz und den Wöhrder Marktplatz zu erarbeiten. Die beiden Plätze werden in das Planungsprogramm der Verwaltung aufgenommen und dem Stadtrat zum Beschluss vorgeelegt.

Ergebnisse des Modellprojekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd

Entscheidungsvorlage

Ablauf des Modellprojekts

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 01.12.2022 wurde darüber berichtet, dass das Modellprojekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ aus dem Mobilitätbeschluss sowie der Fußverkehrsstrategie in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd durchgeführt werden soll. Nach einer ersten Vorbereitungsphase fanden im Rahmen des Modellprojekts folgende Veranstaltungen in Zusammenarbeit mit dem Vorstadtverein Wöhrd e.V. statt:

- Auftaktveranstaltung am 09.05.2023,
- Stadtteilspaziergang im Teilgebiet Nord (ab der Sulzbacher Straße) am 15.06.2023,
- Stadtteilspaziergang im Teilgebiet Süd (südlich der Sulzbacher Straße) am 16.10.2023,
- Spaziergang mit Kindern und Angehörigen der Schulgemeinschaft der Bartholomäusschule am 10.11.2023,
- Abschlussveranstaltung am 11.12.2023.

In der Auftaktveranstaltung sowie im Vorfeld der beiden Stadtteilspaziergänge konnten alle Interessierten sowohl Defizite, Handlungsempfehlungen, Wünsche, aber auch gut gelungene Beispiele mittels dafür verteilter Fragebögen oder per Mail einreichen. Die Verwaltung erarbeitete aus den Rückmeldungen die Begehungsrouten. Für das Teilgebiet Nord gingen rund 125, für das Teilgebiet Süd rund 80 Rückmeldungen während dieser Phasen ein. Diese dienten als Grundlage für die Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen, die in dieser Vorlage vorgestellt werden.

Ergebnisse und Maßnahmen

Als Ergebnis des durchgeführten Beteiligungsprozesses empfiehlt die Verwaltung folgende Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd. Viele der aufgelisteten Maßnahmen können kurzfristig und ohne hohen Planungsaufwand realisiert werden. Die größeren dieser Maßnahmen (grau markiert) werden im weiteren Verlauf dieser Vorlage detailliert vorgestellt und für diese ein Beschluss begehrt. Die räumliche Verortung der Maßnahmen ist in der Anlage zu dieser Ausschussvorlage dargestellt (Anlage „Verortung der Maßnahmen“).

Nr.	**Verortung (Wo)**	**Bezeichnung**	**Umsetzungshorizont kurz = 1 - 2 Jahre mittel = 2 - 5 Jahre lang = über 5 Jahre**
1	Im gesamten Modellstadtteil	Herstellung fehlender Gehwegabsenkungen	mittelfristig / schrittweise
2		Intensivierung der Verkehrsüberwachung durch gezielte Hinweise an ZV KVÜ bzw. Polizei	erledigt
3		Weiterleitung der Rückmeldungen zum Erscheinungsbild des öffentlichen Raums an SÖR	erledigt
4		Herstellung von Wegen im Schatten als System kühler Orte durch Baumpflanzungen	langfristig
5		Maßnahmenpakete Gehwegparken	mittelfristig / schrittweise
6	Verkehrssystem Ludwig-Feuerbach-Straße / Schoppershofstraße	Verkehrsberuhigung Ludwig-Feuerbach-Straße durch Diagonalsperre in der Ludwig-Feuerbach-Straße / Schoppershofstraße und Einführung einer Einbahnregelung in der Fichtestraße Richtung. Norden (zwischen	kurzfristig

		Sulzbacher Straße und Ludwig-Feuerbach-Straße)	
7	Ludwig-Feuerbach-Straße, Höhe Mammutgelände	Aufhebung des Gehwegparkens in der Ludwig-Feuerbach-Straße zwischen Mathilden- und Schoppershofstraße, Schaffung einer Gehwegnase auf Höhe des Stichwegs zum Mammutareal	kurz- bis mittelfristig
8	Bismarckstraße / Schoppershofstraße	Einrichtung von Fußgängerüberwegen im Zuge der Planung „Fahrradstraße Bismarckstraße“	kurzfristig
9	Ludwig-Feuerbach-Straße, Ecke Martin-Richter-Straße	Einrichtung von Fußgängerüberwegen	kurzfristig
10	Ludwig-Feuerbach-Straße, Ecke Adamstraße	Entfernung der Ketten	kurzfristig
11	Olof-Palme-Platz	Kurzfristig: Verbesserung der Querungsmöglichkeiten auf der Nordseite Langfristig: Platzumgestaltung	kurzfristig / langfristig
12	Mathildenstraße / Ecke Olof-Palme-Platz	Entfernung der Pfosten auf dem Gehweg	kurzfristig
13	Fenitzerplatz	Entfernung der Kette auf der Spielplatzsüdseite, stattdessen anderweitige Hemmung des Türlärms	kurzfristig
14	Stresemannplatz	Querungshilfe über südliche Parallelfahrbahn	mittelfristig
15	Parksituation Sulzbacher Straße Nordseite (vor Edeka und ebl)	Absolutes Haltverbot	kurzfristig
16	Fußgängerübergang Sulzbacher Straße, Martin-Behaim-Straße/Deichslerstraße	Reduzierung von Fahrzeugen, die die Fußgängerfurt bei Grün für Zufußgehende überfahren	langfristig
17	Veilhofstraße (Höhe Musikhochschule)	Abstellmöglichkeiten für Räder und E-Scooter	kurzfristig
18	Veilhofstraße, östlich Bartholomäusstraße	Klarstellung Schrägparkplätze zur Freihaltung des Gehwegs auf der Südseite	kurzfristig
19	Bartholomäusstraße, Ecke Felseckerstraße	Entfernung von zwei Parkplätzen zum besseren Passieren der Baumscheibe	kurzfristig
20	Bartholomäusstraße, Ecke Felseckerstraße	Dauerhaftes Fußgängergrün unmittelbar nach Anforderung an der Lichtsignalanlage	kurzfristig
21	Bartholomäusstraße, Ecke Friedhof	Konsequente Verlegung des Parkens entlang der Friedhofsmauer auf die Fahrbahn	mittelfristig
22	Wollentorstraße	Querungshilfe auf Höhe der Mensateria	mittelfristig
23	Wassertorstraße / Wollentorstraße	Abschaffung der Nachtabschaltung der Lichtsignalanlage	umgesetzt
24	Wöhrder Marktplatz	Kurzfristig: Freihaltung der Gehwegabsenkungen vor parkenden Fahrzeugen Langfristig: Platzumgestaltung	kurzfristig / langfristig
25	Äußere Cramer-Klett-Straße (Übergang zur Gießereistraße)	Umsetzung der Straßenplanung	mittelfristig
26	Prinzregentenufer, Höhe Liebigstraße	Herstellung einer Querungshilfe	mittelfristig
27	Keßlerplatz	Weitergabe der eingegangenen Anregungen an die Urbane Gartenschau Nürnberg 2030 GmbH	erledigt

<u>Maßnahmenpakete Gehwegparken</u>

Gemäß Mobilitätsbeschluss wurde das Gehwegparken in allen Straßenzügen des Modellstadtteils überprüft. Von den insgesamt rund 5.990 öffentlichen Parkplätzen im Gebiet befinden sich 1.624 auf Gehwegen (27%). Zudem legt der Mobilitätsbeschluss fest, dass Gehwege im Bestand mindestens 1,50 m, in der Neuplanung mindestens 2,50 m aufweisen sollen, möglichst jedoch breiter sein sollen, um die Sicherheit der Zufußgehenden zu erhöhen. Im Modellstadtteil wird den allermeisten Fällen (95%) eine Restgehwegbreite von mindestens 2,50 m nicht eingehalten. Circa 624 und somit 38% der Parkplätze auf Gehwegen im Gebiet weisen keine Restgehwegbreite von 1,50 m auf.

Um eine verträgliche Lösung zu finden, wurden alle betroffenen Straßenzüge nach Handlungsbedarf anhand folgender Merkmale priorisiert:

- schmale Restgehwegbreite,
- hohes Aufkommen an Fußgängerinnen und Fußgängern,
- schützenswerte Einrichtungen und
- Zuwegung zum ÖPNV.

Die am meisten betroffenen Straßenzüge wurden danach identifiziert und in einer Detailbetrachtung überprüft, inwiefern in diesen das Gehwegparken auf die Fahrbahn verlegt werden kann. Daraus entstanden fünf Pakete, drei für das Teilgebiet Nord, zwei für das Teilgebiet Süd, bei denen der dringendste Handlungsbedarf zugunsten von Fußgängerinnen und Fußgängern besteht. Pro Paket müssen 60 – 70 öffentliche Parkplätze entfallen, um durch die Verlegung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn den gesamten Gehweg bzw. ausreichende Mindestbreiten von parkenden Fahrzeugen freizuhalten. Die Zusammenstellung der Pakete berücksichtigt die Dringlichkeit sowie eine gewisse räumliche Streuung über die Teilgebiete, um den Entfall zu entzerren und Anwohnerinnen und Anwohner nicht übermäßig zu belasten. Entfallende Bewohnerparkplätze werden im unmittelbaren Umfeld nachgerüstet. Der im Rahmen der zusammengestellten Pakete erforderliche Entfall beinhaltet nur 7% bzw. 4% aller öffentlichen Parkplätze im Gebiet.

Teilgebiet	**Parkplätze im öfftl. Raum**	**Anteil Bewohnerp.**	**Parkplätze auf Gehwegen**	**Anteil Gehwegp.**	**Paket 1**	**Paket 2**	**Paket 3**	**Summe**	**Anteil an öfftl. Parkplätzen**
Nord	2.780	24%	869	31%	61	69	68	199	7%
Süd	3.210	26%	755	24%	63	66		129	4%
Gesamt	**5.990**		**1.624**	**27%**				**328**	**5%**

Die räumliche Verortung der Pakete ist in der Anlage ersichtlich (Anlage „Gesamtübersicht Maßnahmenpakete Gehwegparken“). Nicht in allen Straßenzügen wird ein Entfall von Parkplätzen erforderlich. Die genaue Umsetzung hängt von den individuellen Gegebenheiten ab und kann geringfügig vom hier vorgestellten Konzept abweichen. Die Pakete setzen sich im Detail wie folgt zusammen:

Teilgebiet	**Paket-Nummer**	**Straßenabschnitt**	**Straßenseite**	**Entfall Parkplätze**	**Summe Paket**
Nord	1	Ludwig-Feuerbach-Straße (zwischen Schoppershofstraße und Mathildenstraße)	Nordseite	23	
		Welserstraße (zwischen Ludwig-Feuerbach-Straße und Äußere Sulzbacher Straße)	Westseite	8	
		Fichtestraße (zwischen Ludwig-Feuerbach-Straße und Heerwagenstraße)	Ost- und Westseite	18	
		Fichtestraße (zwischen Heerwagenstraße und Fröbelstraße)	Ostseite	12	61
	2	Fenitzerstraße (zwischen Fenitzerplatz und Rennweg)	Ostseite	17	
		Wieselerstraße	Nordostseite	8	
		Heerwagenstraße (zwischen Schoppershofstraße und Mathilden-straße)	Nordseite	19	
		Ludwig-Feuerbach-Straße (zwischen Mathildenstraße und Fenitzer-straße)	Südseite	7	
		Adamstraße (zwischen Ludwig-Feuerbach-Straße und Fenitzerplatz)	Ostseite	14	
		Martin-Richter-Straße	Westseite	4	69

		(zwischen Feldgasse und Ludwig-Feuerbach-Straße)			
	3	Geuderstraße	Westseite	22	
		Schoppershofstraße (zwischen Heerwagenstraße und Ludwig-Feuerbach-Straße)	Ostseite	17	
		Stabiusstraße	Westseite	18	
		Fenitzerstraße (zwischen Rennweg und Berliner Platz)	West- und Ostseite	11	68

Teilgebiet	**Paket-Nummer**	**Straßenabschnitt**	**Straßenseite**	**Wegfall Parkplätze**	**Summe**
Süd	1	Bartholomäusstraße (südlich Hohfederstraße)	Ostseite	kein Entfall	
		Fichtestraße (zwischen Riehlstraße und Veilhofstraße)	West- und Ostseite	10	
		Georg-Strobel-Straße (zwischen Merkelsgasse und Flötnerstraße)	Nordseite	kein Entfall	
		Mittlere Zwingerstraße (zwischen Querstraße und Bauvereinstraße)	Nord- u. Südseite	14	
		Meisterleinsplatz (südlich Wöhrder Hauptstraße)	Südostseite	4	
		Meisterleinsplatz (östlich Wassertorstraße)	Nordseite	2	
		Waechterstraße (zwischen Sulzbacher Straße und Nunnenbeckstraße)	West- und Ostseite	19	
		Wöhrder Kreuzgasse (südlich Wöhrder Marktplatz)	West- und Ostseite	9	
		Wöhrder Wollengasse	West- und Ostseite	5	63
	2	Bartholomäusstraße (zwischen Sulzbacher Str. und Hohfederstraße)	Ostseite	2	
		Künhoferstraße (zwischen Hohfeder- und Siebmacherstraße)	West- und Ostseite	11	
		Nunnenbeckstraße (westlich Waechterstraße)	Nord- u. Südseite	18	
		Querstraße (zwischen Georg-Strobel-Straße und Untere Zwingerstraße)	West- und Ostseite	9	
		Riehlstraße	Südseite	kein Entfall	
		Schranke (südlich Wöhrder Hauptstraße)	Südwestseite	7	
		Wassertorstraße (südlich Wollentorstraße)	Ostseite	7	
		Untere Zwingerstraße	Nord- u. Südseite	4	
		Zeiss-Straße	Westseite	8	66

Mit Entfall des Gehwegparkens ist seitens des Baulastträgers SÖR zu prüfen, inwieweit diese Flächen vor Benutzung von Zufußgehenden vorab saniert werden müssen.

<u>Änderung der Verkehrsführung rund um die Ludwig-Feuerbach-Straße</u>

Bereits in den 1980er Jahren und in einem weiteren Schritt in 1993 wurde im Stadtteil Rennweg die Verkehrsführung so geändert, dass gebietsfremder Durchgangsverkehr weitgehend unterbunden wurde und dadurch die Wohnqualität erheblich verbessert werden konnte. Die Unterbrechungen am Fenitzerplatz und am Olof-Palme-Platz sowie die Umgestaltung des Rennwegs im westlichen Abschnitt und der Straße Am Messehaus sind Teil dieser Anpassungen. Mit einer Unterbrechung der Ludwig-Feuerbach-Straße sollte ursprünglich auch noch der Durchgangsverkehr verhindert werden, der von der Welserstraße kommend die Kreuzung an der Äußeren Sulzbacher Straße vermeiden will und deshalb durch das Gebiet fährt. Von diesem Durchgangsverkehr sind alle Zufahrten zum Gebiet zwischen der Äußeren Bayreuther Straße und der Äußeren Sulzbacher Straße betroffen (Am Messehaus, Bismarckstraße, Fröbelstraße, Heerwagenstraße, Ludwig-Feuerbach-Straße) sowie die Geuderstraße, die Schoppershofstraße und die Ausfahrten von der Ludwig-Feuerbach-Straße zur Sulzbacher Straße (Schoppershofstraße, Mathildenstraße,

Fenitzerstraße, Adamstraße, Martin-Richter-Straße). Ein großer Anteil der Durchfahrten führt über die Adamstraße und die Bauvereinstraße weiter Richtung Süden (siehe Anlage „Durchfahrtsrouten Stadtteil Rennweg“).

Dieser Durchgangsverkehr hat zur Folge, dass die Schulwege an den Straßenquerungen nicht optimal sind und die Wohnbebauung entlang der betroffenen Routen durch das Gebiet unter der zusätzlichen Verkehrsbelastung leidet, zumal Durchfahrer tendenziell mit höherer Geschwindigkeit unterwegs sind. Je nach Abschnitt wurden in der Ludwig-Feuerbach-Straße jedoch nur zwischen 2.200 Kfz/24h und 4.000 Kfz/24h gezählt. Eine Erhebung, bei der die durchfahrenden Fahrzeuge von der Zufahrt an der Ludwig-Feuerbach-Straße bis zu den Hauptausfahrten zur Sulzbacher Straße erfasst wurden, hat ergeben, dass 35% der einfahrenden Kraftfahrzeuge die Strecke nur zur Durchfahrt nutzten. Hinzu kommen die Fahrzeuge, die über die anderen oben genannten Zufahrten durch das Gebiet fahren.

Mit einer Diagonalunterbrechung an der Kreuzung der Ludwig-Feuerbach-Straße mit der Schoppershofstraße können reine Durchfahrten durch das Wohngebiet verhindert werden. Gleichzeitig muss die Fichtestraße im Abschnitt zwischen der Äußeren Sulzbacher Straße und der Ludwig-Feuerbach-Straße eine Einbahnregelung in Richtung Norden erhalten, um Verlagerungen der Abkürzungsfahrten auf die Route Ludwig-Feuerbach-Straße und Fichtestraße zur Äußeren Sulzbacher Straße zu vermeiden. Das Verkehrssystem ist in der Anlage dargestellt (Anlage „Vorschlag Unterbrechung Ludwig-Feuerbach-Straße“).

Mit der Unterbrechung der Ludwig-Feuerbach-Straße können alle Durchfahrtsrouten durch den Stadtteil verhindert und damit eine Verkehrsberuhigung für das gesamte Gebiet erzielt werden. Die Änderung der Verkehrsführung hat eine erhebliche verkehrsberuhigende Wirkung im Bereich der Kinder- und Jugendeinrichtungen und der Spielplätze auf dem Mammut-Areal. Darüber hinaus kann auf die Herstellung zusätzlicher Fußgängerquerungen / Zebrastreifen an der Kreuzung Schoppershofstraße / Heerwagenstraße verzichtet werden, die ohne verkehrs-reduzierende Maßnahmen für die Gewährleistung der Sicherheit des Schulweges und des Weges von der Schule in den Hort im Familienzentrum am Mammutareal notwendig wären.

Die Diagonalunterbrechung der Ludwig-Feuerbach-Straße stellt auch eine Voraussetzung und einen Beitrag zur Schaffung neuer „Superblocks“ im Gebiet dar. Der gebietsfremde Durchgangsverkehr wird ausgeschlossen und nur der Anliegerverkehr fährt in das Gebiet. Wenn sich die Änderung der Verkehrsführung bewährt, kann an verschiedenen Stellen im Gebiet die Aufenthaltsqualität mittels gestalterischer Maßnahmen erhöht werden.

Olof-Palme-Platz und Wöhrder Marktplatz

Sowohl am Olof-Palme-Platz als auch am Wöhrder Marktplatz wurden bereits vor Jahrzehnten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt, die wirksam Durchgangsverkehr abhalten, jedoch nur in Form einer provisorischen Lösung ohne gezielte Platzgestaltung. Beide Plätze wurden seitdem nicht entsprechend umgebaut und weisen daher mangelhafte Aufenthaltsqualität auf. Auch sind nicht alle relevanten Wegebeziehungen für den Fußverkehr problemlos begehbar. Oftmals dominiert der ruhende Verkehr, der direktes Queren erschwert und die Verkehrssicherheit aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen mindert. So werden von Fußgängerinnen und Fußgängern häufig Verbindungen gewählt, für die keine sichere Infrastruktur vorhanden ist, beispielsweise ersichtlich am Trampelpfad über die Grünfläche am Olof-Palme-Platz. Am Wöhrder Marktplatz wurde zudem im Beteiligungsprozess häufig die illegale Durchfahrt von Kfz durch die Busschleuse kritisiert. Zählungen haben gezeigt, dass rund. 100 Kfz/24h verbotenerweise die Busdurchfahrt nutzen. Dies lässt sich außer mit einer technischen Schrankenlösung jedoch nicht vollständig vermeiden.

Das Modellprojekt zeigt, dass insbesondere am Olof-Palme-Platz sowie am Wöhrder Marktplatz Handlungsbedarf hinsichtlich der Fußgängerfreundlichkeit besteht. Kurzfristig werden deshalb mit geeigneten verkehrsrechtlichen Maßnahmen am Olof-Palme-Platz die Wegebeziehung an der Ecke Bismarckstraße / Am Messehaus sowie am Wöhrder Marktplatz

die häufig zugeparkte Gehwegabsenkung vor dem Anwesen Wöhrder Hauptstraße 46 freigehalten. Eine konsequente, fußgängerfreundliche Gestaltung erfordert jedoch einen Umbau, für den entsprechende Ressourcen zur Verfügung gestellt werden müssen und der erst längerfristig realisierbar ist. Zielsetzungen der Stadt Nürnberg, beispielsweise hinsichtlich der Begrünung des Straßenraums, können im Zuge davon ebenso vorangetrieben werden.

Erkenntnisse für weitere Stadtteile

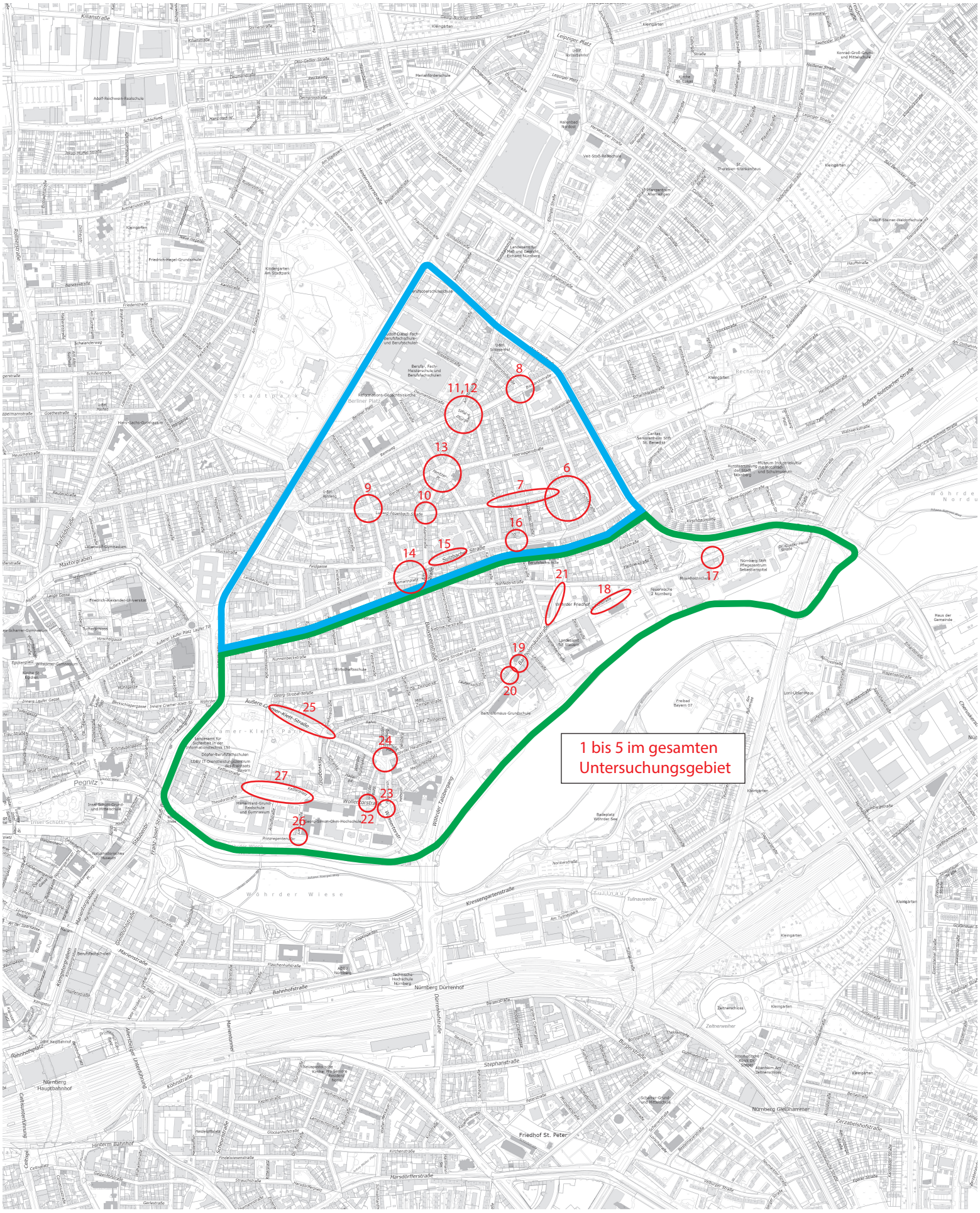
Das Modellprojekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ konnte in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd erfolgreich für die Belange von Zufußgehenden sensibilisieren und eine Auswahl an Defiziten identifizieren, von denen ein Teil mit den oben aufgeführten Maßnahmen behoben werden kann. Wichtig ist nun, alle Maßnahmen unabhängig vom Umsetzungshorizont zeitnah voranzubringen und auch langfristig weiterzuverfolgen, um wirksame Verbesserungen zu erzielen. Entsprechende Prozesse hierfür müssen in der Verwaltung verankert und verstetigt werden.

Die Rückmeldungen zum Projekt fielen im Stadtteil sehr positiv aus. Ein recht konstanter Kreis an Interessierten nahm an den verschiedenen Veranstaltungen teil. Als nächstes soll das Projekt in St. Leonhard durchgeführt werden. Dabei wird angestrebt, Anregungen zur Fußgängerfreundlichkeit zusätzlich zu den bisher verwendeten Fragebögen auch über eine Onlinebeteiligung einreichen zu können. Dafür soll nur ein allgemeiner, öffentlicher Stadtteilspaziergang durchgeführt werden. Dieser kann bei Bedarf durch inhaltliche Schwerpunktspaziergänge mit bestimmten Gruppen ergänzt werden. Ob statt sowohl einer Auftakt- als auch einer Abschlussveranstaltung nur eine begleitende Veranstaltung durchgeführt werden soll, ist noch offen.

Gleichzeitig müssen die Maßnahmen in Rennweg / Wöhrd vorangebracht werden. Insbesondere diejenigen mit mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizonten erfordern entsprechende Kapazitäten, da mit fortschreitender Durchführung der Projekte zur Fußgängerfreundlichkeit in allen Stadtteilen innerhalb des Bundesstraßenrings sich immer mehr Maßnahmen ansammeln werden, die fortlaufend vorangebracht werden müssen, um wirksame Verbesserungen für Fußgängerinnen und Fußgänger in Nürnberg zu erreichen.

Verortung Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit Rennweg/Wöhrd

Ö 5

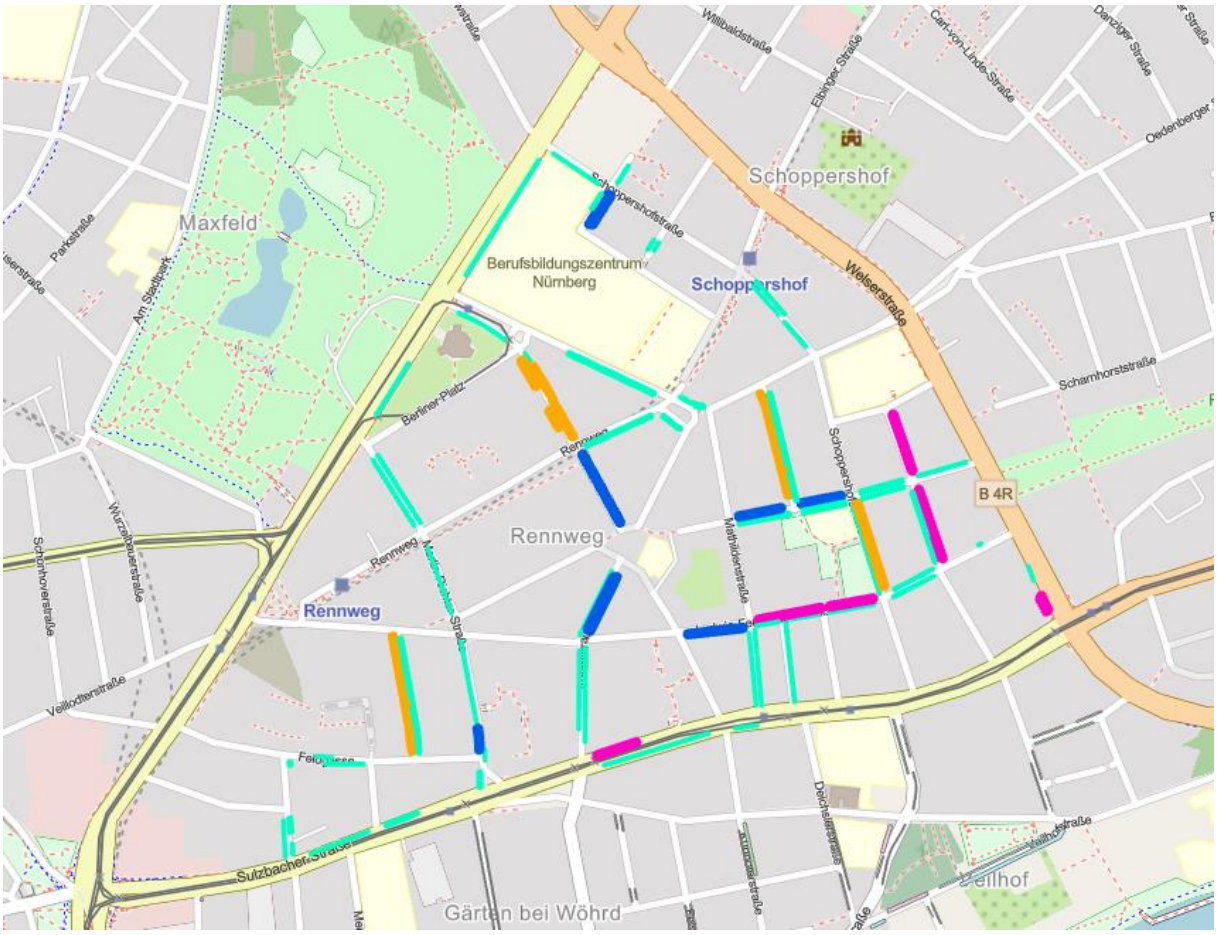


Maßnahmenpakete Gehwegparken – Verortung im Modellstadtteil

Kartengrundlage: OpenStreetMap

Teilgebiet	Parkplätze im öfftl. Raum	Anteil Bewohnerp.	Parkplätze auf Gehwegen	Anteil Gehwegp.	Paket 1	Paket 2	Paket 3	Summe	Anteil an öfftl. Parkplätzen
Nord	2.780	24%	869	31%	61	69	68	199	7%
Süd	3.210	26%	755	24%	63	66		129	4%
Gesamt	**5.990**		**1.624**	**27%**				**328**	**5%**

Teilgebiet Nord



Straßenzüge mit Gehwegparken im Modellstadtteil ohne vorgeschlagene Anpassungen

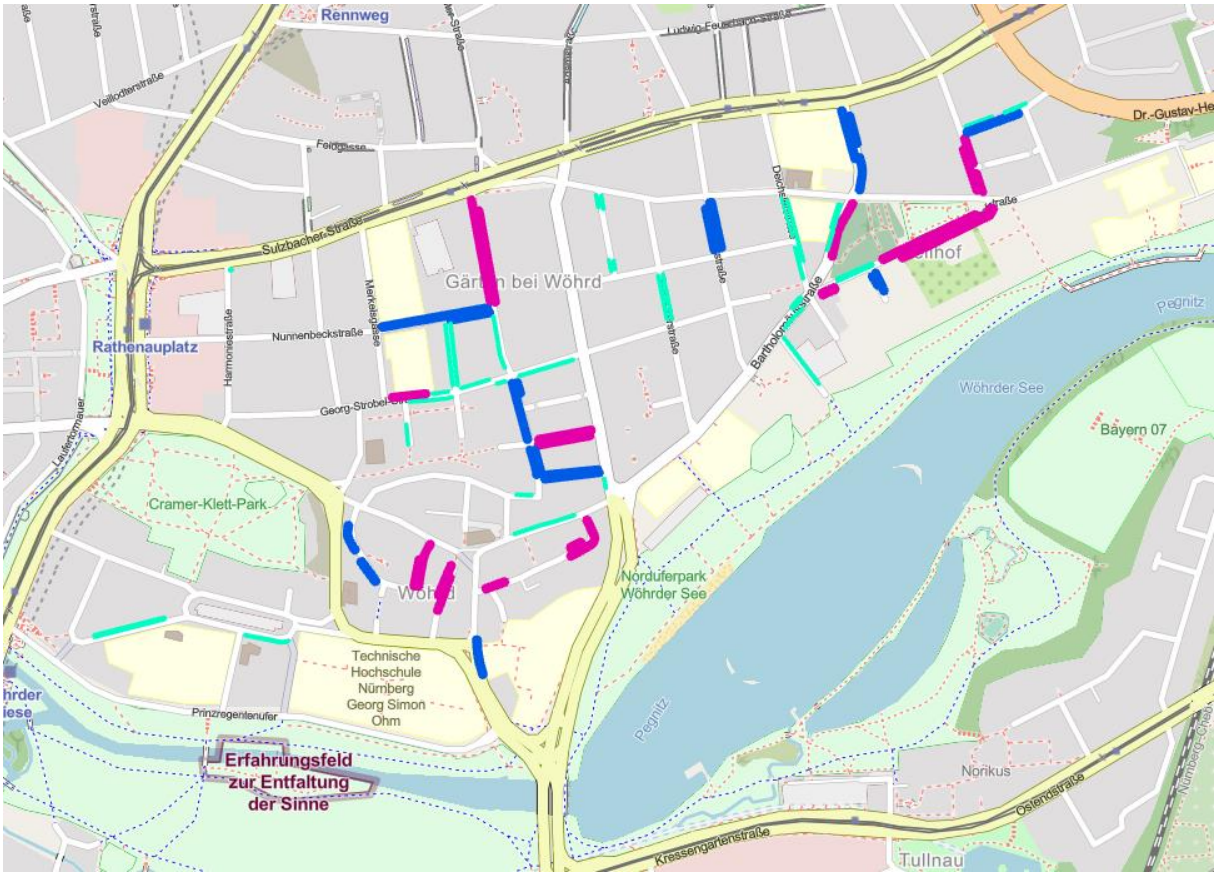
Straßenzüge mit Gehwegparken im Paket 1

Straßenzüge mit Gehwegparken im Paket 2

Straßenzüge mit Gehwegparken im Paket 3

1

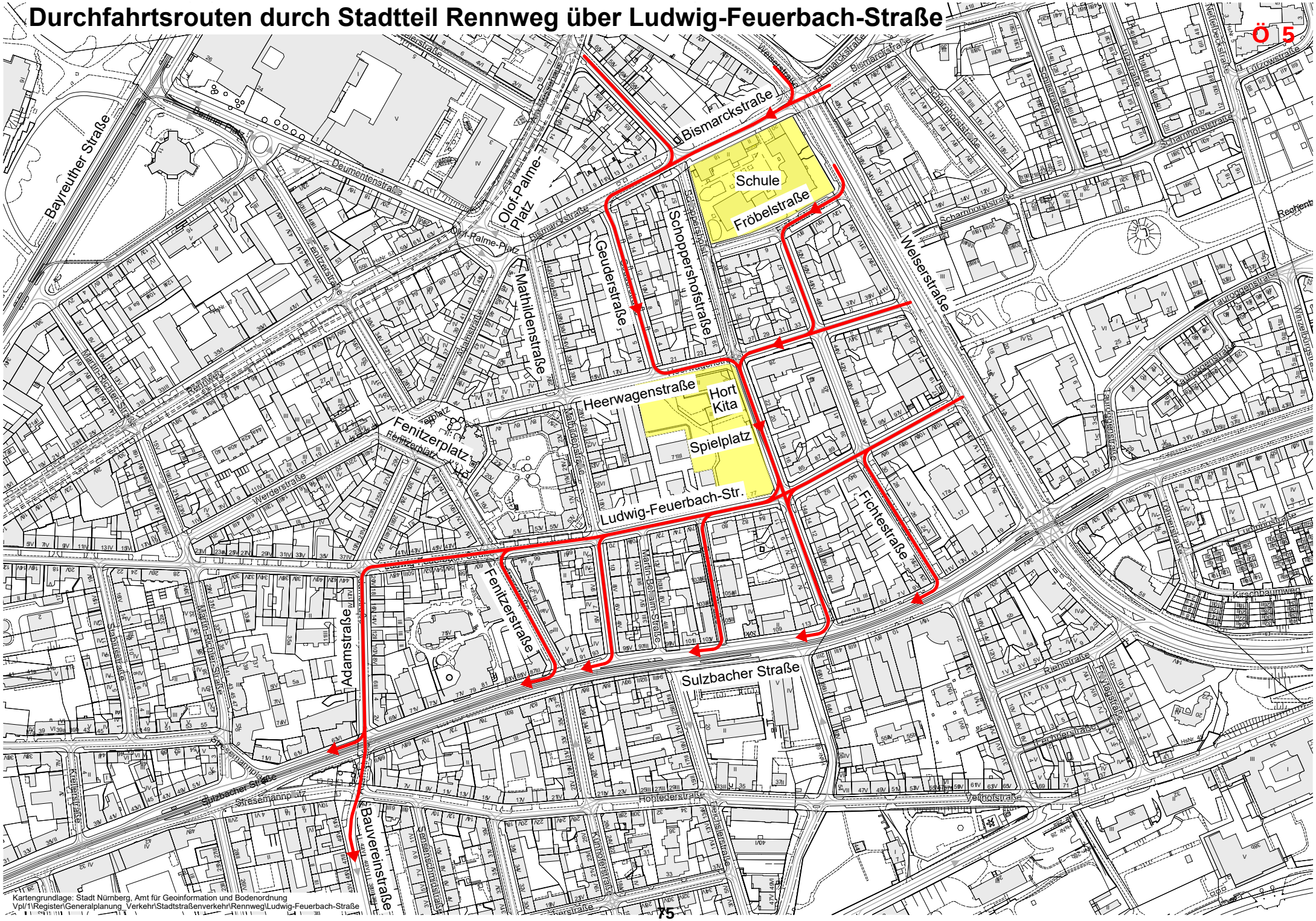
Teilgebiet Süd



	Straßenzüge mit Gehwegparken im Modellstadtteil ohne vorgeschlagene Anpassungen
	Straßenzüge mit Gehwegparken im Paket 1
	Straßenzüge mit Gehwegparken im Paket 2

Durchfahrtsrouten durch Stadtteil Rennweg über Ludwig-Feuerbach-Straße

Ö 5

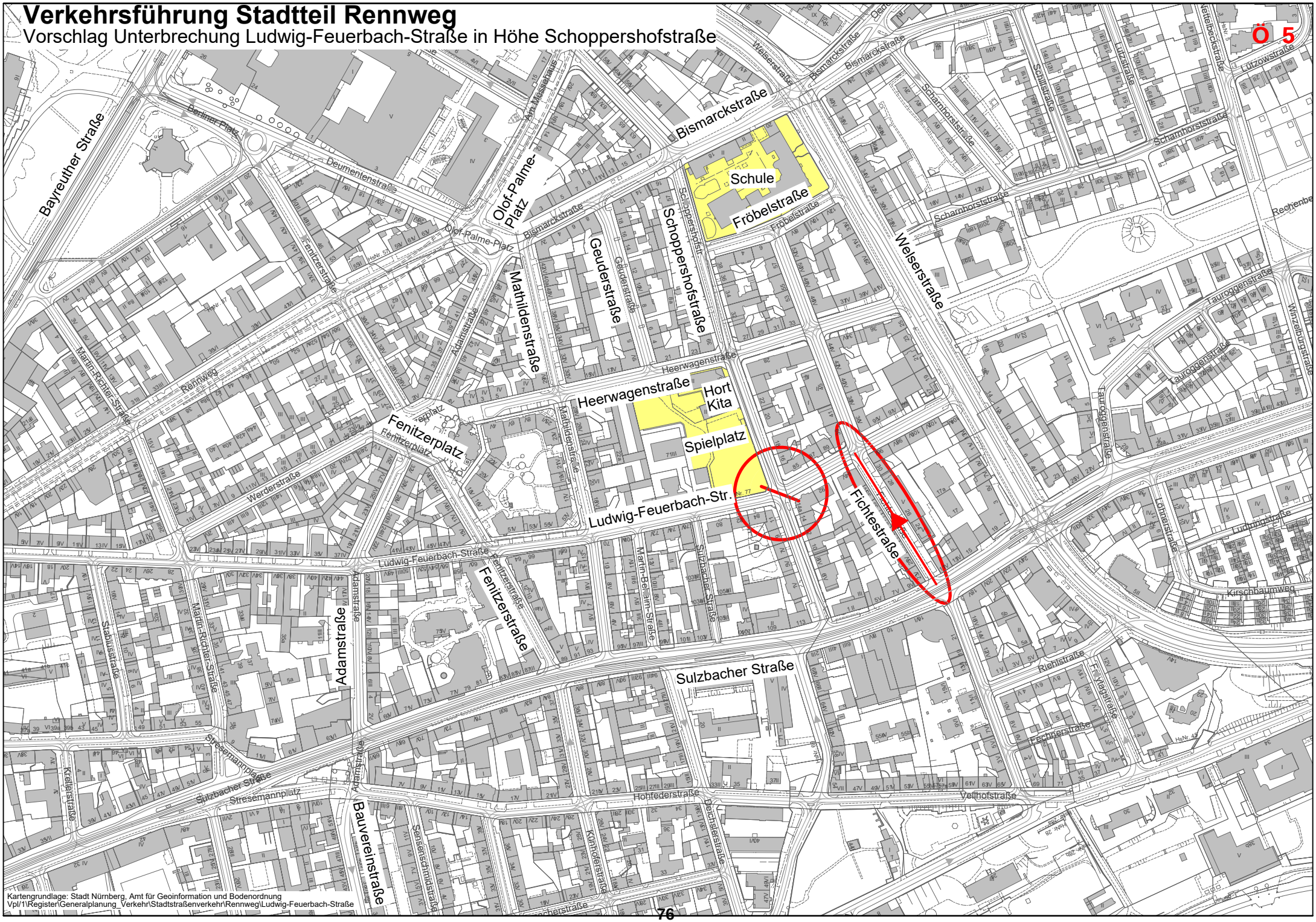


Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vpl/1\Register\Generalplanung_Verkehr\Stadtstraßenverkehr\Rennweg\Ludwig-Feuerbach-Straße

Verkehrsführung Stadtteil Rennweg

Vorschlag Unterbrechung Ludwig-Feuerbach-Straße in Höhe Schoppershofstraße

Ö 5



Beschlussvorlage
Vpl/085/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Neue Verkehrsleitzentrale in Nürnberg

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt

Sachverhalt (kurz):

Die Stadt Nürnberg betreibt über 530 Ampelanlagen („Lichtsignalanlagen“ (LSA)). Diese optimieren, je nach Ausstattung und Örtlichkeit, die Verkehrssicherheit, die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Beschleunigung des ÖPNV. Mit dem Verkehrs- und Parkleitsystem Messe/Stadion/ARENA (VLS/PLS) wurde 2004 ein umfangreiches Leitsystem errichtet, das den Kfz-Verkehr von den Autobahnen über das städtische Straßennetz bis zu den Parkplätzen bei Veranstaltungen rund um den Volkspark Dutzendteich steuert. Mittels dynamischer Wegweiser und Wechseltextanzeigen sowie leistungsfähigen LSA-Programmen kann der Veranstaltungsverkehr weitgehend störungsfrei gelenkt werden.

Die Aufgaben der Verkehrssteuerung sind in Nürnberg auf zwei Geschäftsbereiche verteilt. 3. BM/SÖR ist für das Operating des VLS/PLS zuständig. Ref. VI/Vpl erstellt die Programme der Lichtsignalanlagen und unterstützt bei allen Anforderungen zur Software im Bereich VLS/PLS und den LSA. Die Polizei schaltet bisher die entsprechenden Programme der LSA bei Bedarf im gesamten Stadtgebiet mit Schwerpunkt VLS (auch am Abend und am Wochenende). Die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Nürnberg und dem Polizeipräsidium Mittelfranken ist seit 1975 vertraglich geregelt. Der Vertrag ist mit neueren Entwicklungen nicht mehr kompatibel und in Bayern in dieser Art einzigartig. Er ist nicht dauerhaft zu halten.

Bedingt durch Veränderungen besteht Bedarf die Verkehrssteuerung in Nürnberg neu aufzustellen, da

a. das Dynamische Verkehrsleitsystem Messe/Stadion/ARENA nach 20 Jahren dringend erneuerungsbedürftig ist. Derzeit fallen schon einzelne Systeme regelmäßig irreparabel aus. Ersatzteile stehen für die mittlerweile veraltete Technik nicht mehr zur Verfügung,

b. die Polizei angekündigt hat, den Vertrag mit der Stadt einvernehmlich aufzukündigen und sich aus der Steuerung der LSA-Programme zurückzuziehen,

c. die Verkehrssteuerung Teil der Kritischen Infrastruktur ist und aufgrund dessen eine kontinuierliche Überwachung nach dem BSI-Gesetz (KritisV) 2017/2022 zwingend gefordert wird.

Zudem besteht Bedarf die Verkehrssteuerung in Nürnberg qualitativ zu verbessern.

Von der Verwaltung wurden verschiedene Varianten erarbeitet. Diese zeigen in unterschiedlicher Dimension die Möglichkeiten der Verkehrssteuerung in der Zukunft auf. Die unterschiedlichen Varianten werden in der ausführlichen Sachverhaltsdarstellung erläutert.

Im Ergebnis spricht sich die Verwaltung dafür aus, eine neue Verkehrsleitzentrale mittlerer Größe („M“) zu konzipieren und zu errichten. Die Aufgaben der Verkehrssteuerung - auch die von der Polizei bislang übernommenen – sollen in Zukunft an einem Standort gebündelt und den künftigen Anforderungen an die kritische Infrastruktur gerecht werden. Dies schließt die Erneuerung des Dynamischen Verkehrsleitsystems Messe/Stadion/ARENA mit ein. Dazu sind entsprechende Haushaltsmittel für den Haushalt (MIP) anzumelden.

Bei einer Zustimmung des Stadtrates zum Aufbau einer neuen Verkehrsleitzentrale erstellt die Verwaltung zeitnah ein konkretes Konzept und legt dieses dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vor.

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:
Konkretisierung erfolgt nach Beschluss.

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:
Noch zu unkonkret.

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept einer neuen Verkehrsleitzentrale - gemäß Vorlage vom 14.03.2024 - in der Variante M zu erstellen. Dazu sind die Kosten bezüglich Investition und Personal zu ermitteln und die Zuständigkeit innerhalb der Verwaltung zu konkretisieren. Das Konzept ist anschließend dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorzulegen.

Neue Verkehrsleitzentrale in Nürnberg

Sachverhalt

Ausgangssituation
Die Stadt Nürnberg betreibt über 530 Lichtsignalanlagen (LSA). Diese optimieren, je nach Ausstattung und Örtlichkeit, die Verkehrssicherheit, die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Beschleunigung des ÖPNV. Alle LSA der Stadt werden tageszeitabhängig und zum Teil koordiniert automatisch geschaltet. Darüber hinaus gibt es LSA, an denen sich Zufußgehende, Radfahrende, Kfz einer schwachbelasteten Nebenrichtung oder der ÖPNV Grün anfordern können. Insgesamt sind ca. 370 der 535 LSA in Nürnberg mit einer Art von Detektion (Bake Funk, Schleifen oder sonstiger Anforderungstechnik) ausgestattet. Die ÖPNV-Beschleunigung wird in den nächsten Jahren weiter forciert.

Zur Steuerung des städtischen Straßenverkehrs ist es allerdings auch notwendig, an den LSA regelmäßig Signalprogrammumschaltungen durchzuführen, um auf Störungen, wie beispielsweise Verkehrsunfälle, zu reagieren und eine an das jeweils aktuelle Verkehrsgeschehen angepasste Verkehrsregelung sicherzustellen.

Zur Abwicklung von größeren Veranstaltungsverkehren im Südosten der Stadt können seit der Inbetriebnahme des Verkehrsleitsystems Messe/Stadion/ARENA im Jahr 2004 neben der digitalen Ausschilderung der Wechseltextanzeigen auch über den Verkehrsrechner (VSR) Sondersignalprogramme an über 50 Lichtsignalanlagen geschaltet werden. Das Bedienen des Verkehrsleitsystems (VLS) geschieht als hoheitliche Aufgabe durch die Operatorinnen und Operatoren von SÖR. Sie werden durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Messe unterstützt. Das VLS wird zentral von einer kleinen Leitzentrale in der Messe geschaltet. Die Schaltung der Signalprogramme übernehmen wiederum die Operatorinnen und Operatoren der Polizei in der LZA-Zentrale (PI-West Wallensteinstraße) mittels Handschaltungen der Lichtsignalanlagen über den VSR. Die Operatorinnen und Operatoren sowohl in der Einsatzzentrale der Polizei als auch in der städtischen Leitzentrale der Messe müssen hierzu den Verkehr laufend beobachten können. Deshalb sind an den wichtigsten Standorten – insbesondere im Veranstaltungsbereich im Südosten – Lichtsignalanlagen mit entsprechenden Kameras ausgestattet.

Die Zusammenarbeit der Stadt Nürnberg und des Polizeipräsidiums Mittelfranken wird durch die Vereinbarung über die „Nutzung der Verkehrsleittechnik der Stadt Nürnberg" aus dem Jahr 1975 mit letzter Aktualisierung vom 04.07.2012 geregelt. Gegenstand dieser Vereinbarung ist das Zusammenwirken der Vertragsparteien bei der Erfüllung der gemeinsamen Aufgabe der Verkehrsregelung und Verkehrslenkung im Stadtgebiet Nürnberg. Dabei überwacht die Polizei im Rahmen ihrer übertragenen Aufgaben die ordnungsgemäße Funktion der LSA und steuert diese entsprechend der verkehrlichen und technischen Erfordernisse. Zusätzlich bemüht sich die Polizei um die zeitnahe Meldung und Weitergabe zur Behebung von Störungen und leitet vereinbarte Sondermaßnahmen zur Wahrung der Verkehrssicherheit ein. Zu den Aufgaben gehören: das Bedienen von Hand - Vornehmen von Einschalten, Ausschalten, Signalplanumschaltungen, Blockieren der LSA in einem bestimmten Signalplan, Sperren von Signalplänen gegen versehentliche Aktivierung, Ablesen von daraus resultierenden Meldungen.

Die Stadt Nürnberg ist nach aktuellem Kenntnisstand die einzige Kommune in welcher die Aufsicht über den Betrieb des VSR inkl. zugehöriger Leitaufgaben noch durch die Polizei ausgeführt wird. Die Polizei hat vor, sich von dieser Aufgabe zu lösen und den Vertrag mit der Stadt Nürnberg aufzukündigen.

Bei einer Kündigung der zuletzt 2012 aktualisierten Vereinbarung durch die Polizei fällt die Verkehrssicherungspflicht auf die Stadt Nürnberg zurück. Die Polizei hat angekündigt, den Übergang der Verkehrssteuerung auf die Stadt im Einvernehmen zu regeln, so dass der Stadt Zeit eingeräumt wird, eigene Strukturen aufzubauen.

Überlagert wird die Strukturveränderung durch die neuen Anforderungen aus KRITIS, d.h. die Verkehrssteuerung ist Teil der Kritischen Infrastruktur, die in großen Städten abgesichert werden muss. Eine ordnungsgemäße Überwachung ist aufgrund der Verordnung zur Bestimmung Kritischer Infrastrukturen nach dem BSI-Gesetz (KritisV) zwingend gefordert. Eine entsprechend nachhaltige Entscheidung ist wichtig, um das Thema ganzheitlich und zukunftssicher zu planen. In der neuen Integrierten Leitstelle der Feuerwehr an der Bamberger Straße wird ein Standort für den Verkehrsrechner und ein Bedienraum integriert. Dort soll aber keine Leitstelle für die Verkehrssteuerung integriert werden, sondern nur die technische Sicherheit für den Verkehrsrechner gewährleistet werden. Die Bedienrechner dort ermöglichen eine eingeschränkte redundante Bedienung der LSA-Programme.

Varianten einer neuen Verkehrsleitzentrale
Das Ziel einer neuen Verkehrsleitzentrale sollte stets die Nutzung des vorhandenen und die Optimierung des in den Städten kaum erweiterbaren Straßenraums sein. Und zugleich die Belange aller Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen.

Erneuerung des Dynamischen Verkehrsleitsystems Messe/Stadion/ARENA
Seit der Inbetriebnahme im Jahr 2004 führt das Dynamische Verkehrsleitsystem an über 300 Tagen im Jahr den Verkehr der Veranstaltungsbesucherinnen und -besucher über Wechseltextanzeigen und Prismenwender weitgehend ohne Stau zu den Veranstaltungsorten Messe, Stadion und Arena. Darüber hinaus wird es regelmäßig zur gezielten Lenkung der Besucherströme von Volksfest, Rock im Park und anderer Großereignisse eingesetzt. Nicht nur die Verkehrsteilnehmenden und Veranstalter, sondern auch die umliegenden Wohngebiete profitieren vom Verkehrsleitsystem. Das Gesamtsystem umfasst derzeit etwa 150 dynamische Wechselwegweiser sowie zahlreiche Induktionsschleifen und Verkehrsbeobachtungskameras auf rund 70 Kilometern Autobahn und 33 Kilometern Stadtstraßen im Umfeld des Veranstaltungsgeländes Messe/Stadion/ARENA/Dutzendteich.

Das Dynamische Verkehrsleitsystem Messe/Stadion/ARENA ist nach 20 Jahren dringend erneuerungsbedürftig. Derzeit fallen bereits einzelne Systeme regelmäßig irreparabel aus.

Eine Abwicklung von großen und mittleren Veranstaltungen ohne das VLS führt zu erheblichen Störungen des Verkehrsflusses im südöstlichen Stadtgebiet sowie auf stadtnahen Autobahnabschnitten. Auch die Abwicklung von gleichzeitig stattfindenden kleineren Veranstaltungen wäre ohne das VLS nicht reibungslos möglich. Es gäbe keine Trennung der Fans bei Fußballspielen und der Aufwand für das Parkraummanagement wäre deutlich höher.

Aufgrund von Sparmaßnahmen und der Corona Pandemie wurden die Mittel für die General-sanierung des VLS bislang nicht wieder im MIP aufgenommen. Es besteht aktuell die Gefahr des dauerhaften Ausfalls oder Teilausfalls des VLS. Stand heute gibt es für viele Komponenten keine Ersatzteile mehr. Der Zustand der technischen Systeme, wie zum Beispiel die ursprünglich eingesetzten Verkehrskameras oder die anfälligen Wechselverkehrszeichen des Verkehrsleitsystems - erschweren die Gewährleistung von Qualitätsanforderungen.

Bündelung der Aufgaben der LSA Steuerung mit dem Betrieb des VLS
Wird die Aufgabe der LZA-Zentrale von der Polizei auf die Stadt übergehen, sind vielfältige Umsetzungsmöglichkeiten der Aufgabenwahrnehmung in städtischer Hand denkbar.
Verschiedene Varianten hat die Verwaltung betrachtet. Diese unterscheiden sich im Hinblick auf die Ziele, technischen Anforderungen und Zuständigkeiten. Drei Lösungsansätze (Variante S, M, L) sind denkbar:

Variante S:
Die Übernahme von Störungsdienst und Betrieb des VLS/PLS bildet den aktuellen Arbeitsumfang der Polizei ab und hätte das Ziel, das Verkehrsleitsystem Messe/Stadion/ARENA weiterhin zu betreiben bis es ausfällt. Dies erfordert eine neue Aufgabenzuordnung, so dass eine Verlagerung der Aufgaben von der Polizei zu SÖR (innerhalb der Bürozeiten) stattfindet, ohne Intensivierung der Verkehrssteuerung. Außerhalb der Bürozeiten würde ggf. die Einsatzzentrale der Polizei Störungsmeldungen (Ausfall von LSA) entgegennehmen und erforderliche Maßnahmen ergreifen. Mittelfristig ist geplant den Störungsdienst (zumindest außerhalb der Bürozeiten) zu automatisieren. Für die Umsetzung und den Betrieb dieser Maßnahme müssen dann Mittel bereitgestellt werden.

Das VLS würde in dieser Variante weiterhin mit dem bisherigen Personal von SÖR und zu den veranstaltungsabhängigen Einsatzzeiten betrieben. SÖR müsste nach entsprechender Einweisung/Schulung am Verkehrsrechner die LSA-Steuerung von der Polizei übernehmen. Eine Erneuerung bzw. Erweiterung des VLS findet nicht statt. Das heißt, der Betrieb des VLS würde in den nächsten Jahren enden, wenn die Technik ausfällt und nicht mehr im Bestand saniert werden kann.

Fazit dieser Variante: Eine Verkehrssteuerung für den Bereich Messe/Stadion/Arena findet in Nürnberg künftig nur noch so lange statt, bis das VLS dauerhaft ausfällt. Um den (automatisierten) Störungsdienst (Minimalforderung hinsichtlich der hoheitlichen Aufgabe zur Verkehrssicherung – KRITIS-Anforderung) künftig zu gewährleisten, ist sowohl befristetes als auch unbefristetes Personal bei SÖR für die Parametrierung und für die dauerhafte Aufgabe, die sich aus dem Störungsdienst ergeben, erforderlich.

Bei einem Ausbau des Frankenschnellweges ist angestrebt die Tunnelsteuerung in der Leitzentrale der Autobahndirektion der Autobahn anzusiedeln.

Kosten: (Befristeter) Personalaufwand bei SÖR – noch zu quantifizieren.

Variante M:
Grundvoraussetzung dieser Variante ist die Generalsanierung des VLS. Die Kosten dafür werden derzeit auf ca. 20 Mio. Euro geschätzt. Eine Förderung durch Bund und/oder Land ist noch nicht geprüft, ist aber anzustreben.

Die Übernahme der Aufgaben bei dieser Variante sind wie in Variante S beschrieben, allerdings würde der Ausfall der Technik durch die Sanierung des VLS (hoffentlich rechtzeitig) verhindert werden. Mit dem VLS/PLS Messe/Stadion/ARENA besteht ein internationales Vorzeigeprojekt der dynamischen Verkehrslenkung, das technisch erneuert werden sollte. Dies erfordert eine neue Gesamtstruktur und Aufgabenzuordnung. Die Anforderungen an die dynamische Verkehrssteuerung und die Aufgabenübertragung der LSA-Steuerung der Polizei sind künftig sehr viel komplexer, sofern man die Qualität verbessern möchte. Entsprechend ist für die kompetente Verkehrsflusssteuerung und Handhabung der Technik Erfahrung und KnowHow erforderlich. Ziel sollte eine möglichst reibungslose Verkehrsabwicklung sein, bei der Störungen vermieden – oder wenn sie doch auftreten – durch eine gezielte Einflussnahme systematisch abgebaut werden können. Hierfür ist eine intensive Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen Planern, die die Strategien entwickeln, den Technikern, die die Systeme betreuen, bis hin zu den Operatoren, die für den Betrieb zuständig sind, erforderlich.

Die Planung und Ausführung der Sanierung des VLS erfordert – zumindest befristet – Personalbedarf bei Vpl und SÖR. Noch offen ist die Frage der Zuständigkeit für den laufenden Betrieb nach der Sanierung des VLS. Möglich ist die Integration der VLZ in den Geschäftsbereich von Ref.VI/Vpl bzw. in den Geschäftsbereich von 3.BM/SÖR. Die Vor- und Nachteile der jeweiligen Variante müssen noch konkretisiert werden.

In dieser Variante wäre bei einem kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellweges die Tunnelsteuerung zu integrieren oder in der bestehenden Leitzentrale der Autobahndirektion Nordbayern zu betreuen.

Die Kosten dieser Variante können erst in einem nächsten Schritt näher bestimmt werden. Ohne zusätzliches dauerhaftes Personal ist der Aufbau einer neuen VLZ nicht leistbar.

Variante L:
In dieser Variante würden die Aufgaben wie in Variante S und Variante M beschrieben, integriert. Zudem könnten die bestehenden Systeme ausgebaut und ergänzt werden, d.h. mit zusätzlichen Kameras im gesamten Stadtgebiet könnte die LSA Steuerung im Hinblick auf die Beschlüsse des Stadtrates zur Verkehrswende (Mobilitätsbeschluss) optimiert werden. Ein Qualitätsmanagementsystem in Hinblick auf ÖPNV-Beschleunigung, die Zuflussdosierung im Pendlerverkehr, die Einbindung von P&R und die Bevorrechtigung des Radverkehrs an LSA im Zuge von Radschnellwegen und auf Radvorrangrouten könnte sukzessive weiter ausgebaut werden. Ein umfassendes Steuern/Leiten/Lenken mit Informationen für die Endkunden wäre Ziel einer solchen Leitzentrale in großem Maßstab, wie dies andere Städte (Hamburg, Stuttgart, Frankfurt, München, Düsseldorf u.v.m.) betreiben. Dort liegt der Schwerpunkt aber auf der Tunnelsteuerung im Straßennetz, die aus Sicherheitsgründen zwingend vorgeschrieben ist. Der Service gegenüber den Endkunden könnte verbessert werden. Allerdings – dies zeigen die Beispiele aus anderen Städten – kann die hohe Erwartungshaltung an einen störungsfreien Verkehrsablauf im Stadtgebiet auch nicht erfüllt werden.

In dieser erweiterten Variante wäre auch eine Verknüpfung mit der VAG-Leitzentrale denkbar und auszuloten.

Ziel wäre eine modular aufgebaute VLZ, die sich zu einer Verkehrsmanagementzentrale mit vielen verschiedenen Akteuren und neuen Möglichkeiten entwickelt. Diese Variante wäre die umfangreichste Variante und würde entsprechend deutlich höhere Kosten im Aufbau, Unterhalt und Betrieb verursachen. Weitere Ausbauoptionen sind vorstellbar, deren Umsetzbarkeit aber im Detail geprüft werden müssten.

Weiteres Vorgehen
Nach bisheriger Prüfung verschiedener Varianten schlägt die Verwaltung vor, die **Variante M** weiterzuverfolgen, Details zu technischen und personellen Anforderungen zu erarbeiten sowie die Kosten für Umsetzung und Betrieb abzuschätzen. Eine Aufteilung der Zuständigkeit zwischen SÖR und Vpl wird detailliert im Hinblick auf Vor- und Nachteile inkl. der Schnittstellenbetrachtung geprüft und dazu ein Konzept erarbeitet.

Diese Variante ermöglicht aufgrund der vorgesehenen Erneuerung der Technik einen Weiterbetrieb des Verkehrsleitsystems im Veranstaltungsbereich Messe/Stadion/ARENA ohne zunächst zusätzliche kostenintensive Optionen der Verkehrssteuerung (wie in oben genannter Variante L) vorzusehen.

Vorteil dieser Variante ist der Einstieg in eine neue VLZ aus einem Guss, die sich darauf konzentriert, dass das VLS weiter betrieben wird, die Aufgaben der Polizei auf die Stadt bestmöglich integriert und die Anforderung aus Kritis erfüllt werden.

Eine sukzessive Weiterentwicklung mit erweiterten Aufgaben eines Verkehrsmanagements wird mit dieser Variante nicht ausgeschlossen.

Sollte die Verwaltung mit der Umsetzung der Variante M beauftragt werden, wird dem Verkehrsausschuss zeitnah das Konzept einer neuen VLZ mit Kosten und Aufteilung der Zuständigkeiten zum Beschluss vorgelegt.

Beschlussvorlage
Vpl/007/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2024
Baumaßnahmen 2023

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt
Anlage1 - Planungsprogramm 2024
Anlage2 - Radwegebauprogramm 2024

Sachverhalt (kurz):

Ein zusammenhängendes, komfortables und sicheres Radwegenetz ist entscheidend für den verstärkten Umstieg auf das Fahrrad. Es ist seit vielen Jahren erklärtes Ziel der Stadt Nürnberg, möglichst viele Menschen zur Nutzung des Fahrrads zu motivieren.

Ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung ist daher das Radwegeplanungs- und -bauprogramm, mit dem Maßnahmen zur Schließung von Lücken im Radwegenetz zur Umsetzung gebracht werden. In diesem werden die Maßnahmen zur Umsetzung des Radvorrangroutennetzes, der Radschnellverbindungen und der Fahrradstraßen sowie die im Runden Tisch Radverkehr (RTR) gemeinsam priorisierten Lückenschlüsse aus dem Radwegenetzplan zusammengefasst.

Das Planungs- und Bauprogramm 2024 ist zwischen den Fachdienststellen SÖR und Verkehrsplanungsamt abgestimmt. Auch der RTR, an dem die verkehrspolitischen Sprecher der im Verkehrsausschuss vertretenen Parteien, Vertreter der Verwaltung, des Behindertenrats und des Polizeipräsidiums Mittelfranken, je ein Vertreter der IHK, der VAG und der TH Nürnberg sowie der folgenden Vereine: ADFC, ADAC, AGBV, BN, i bike NBG, Radentscheid Nürnberg und VCD teilnehmen, hat sich darauf verständigt.

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	13.747.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	13.747.000 €	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:

Es gibt keine Hinweise, dass bestimmte Personengruppen durch den Radwegebau besonders benachteiligt sind. Vielmehr dienen Radwege der Konfliktminimierung.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt das Radwegeplanungs- und Bauprogramm für das Jahr 2024. Die Verwaltung wird beauftragt, die zur Umsetzung dieses Programms notwendigen Schritte einzuleiten.

Jahresbauprogramm Radverkehr

Der Verkehrsausschuss hat am 27.01.2005 beschlossen, die Verwaltung möge regelmäßig über die Förderung des Radverkehrs und die Verwendung der Mittel aus dem Radwegebauetat berichten sowie die Planungen für das kommende Jahr vorstellen. Seitdem wurde das Radwegebauprogramm jährlich im Verkehrsauschuss (zuletzt am 16.02.2023) behandelt. Mit dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ hat der Stadtrat darüber hinaus am 27.01.2021 beschlossen, dass ein engmaschiges, lückenloses, möglichst umwegefreies und sicheres Radwegenetz auf Basis des Radwegenetzplanes in den wesentlichen Abschnitten verkehrswirksam bis 2030 geschaffen werden soll. Der Etat für den Radwegebau wurde stufenweise angehoben und liegt seit 2023 jährlich bei 10 Mio. Euro. Parallel wurden für die Planung und die Umsetzung zusätzliches Personal bewilligt. Allerdings konnten die neuen Stellen wie bereits in 2023 nur zum Teil besetzt werden (siehe „Fazit“).

Über den jeweiligen Umsetzungsstand von Radwegebaumaßnahmen und die Gründe für eventuelle Verzögerungen wurde im „Runden Tisch Radverkehr“ (RTR) am 10.10.2023 berichtet. Die Planungen fürs Folgejahr wurden im RTR am 20.12.2023 vorgestellt.

Radwegeplanungsprogramm 2024

Grundlage für die Planung und Errichtung von Radverkehrsanlagen bildet der im November 2007 beschlossene Radwegenetzplan. Er zeigt auf, wo Radwege entweder aufgrund der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung und des Verkehrsablaufs oder im Sinne einer stadtverträglichen Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung erforderlich sind. Auf dem Radwegenetzplan bauen die beschlossenen Konzepte für Radvorrangrouten, Radschnellverbindungen und Fahrradstraßen auf. Berücksichtigt hierbei wird auch die von den Mitgliedern des RTR erarbeitete Prioritätenliste. Anlass für die Aufnahme von Projekten in das Planungsprogramm sind auch Lückenschlüsse entlang von Hauptverkehrsstraßen und notwendige Sanierungen von Straßen, Radwegen oder Lichtsignalanlagen sowie nicht regelgerecht dimensionierte Rad-/Gehwege, fehlende direkte Rad-/Gehwegeverbindungen und übergeordnete Freiraumverbindungen.

Prioritär wird in 2024 weiterhin an den fehlenden Abschnitten für die erste durchgängige Radvorrangroute von Laufamholz nach Schweinau gearbeitet. Desweiteren werden detaillierte Straßen- und Markierungspläne des Fahrradstraßenkonzeptes Stufe 2 erarbeitet. Weiter konkretisiert werden die Planungen für das Nürnberger Stadtgebiet tangierende Radschnellverbindungen (RSV).
Der vollständige, aktuelle Planungsstand für das Jahr 2024 kann der Anlage 1 entnommen werden. In der Liste sind diejenigen Planungen enthalten, die 2024 dem AfV zum Beschluss vorgelegt werden sollen. Darüber hinaus arbeitet Vpl aber auch an Plänen, die längere Zeit beanspruchen.

Rückblick: Umgesetzte bzw. begonnene Radwegemaßnahmen 2023

Folgende Netzergänzungen und sicherheitsrelevante Umbauten von Radwegen wurden in 2023 (Stand Dezember 2023) realisiert oder werden im laufenden Jahr abgeschlossen:

Umgesetzte Maßnahmen:

- Steinbühler Tunnel / An den Rampen, Radwegesicherheit 65.000 €
- Metthingstraße Verbreiterung Rad-/Gehwegverbindung zur Ringunterführung 50.000 €
- Goldbachstraße Querung 29.000 €

Noch im Bau befindliche Maßnahmen:

- Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz; ÖPNV mit Radweg. Die Fertigstellung ist 2025 vorgesehen. 2.448.000 €
- Gebersdorfer Straße zwischen Rangaustraße und Felsenstraße, Radstreifen. Die Fertigstellung soll noch in 2024 erfolgen. 1.500.000 €
- 1. Bauabschnitt RSV Nürnberg-Erlangen: Friedrichstraße, Schweppermannstraße, Pilotystraße, Innerer Kleinreuther Weg, Fahrradstraßen. Die Fertigstellung soll noch in 2024 erfolgen. 1.100.000 €
- Fürther Straße zwischen Fuchsstraße und Adolf-Braun-Straße, getrennter Rad-/Gehweg. Die Fertigstellung soll noch in 2024 erfolgen. 945.000 €
- Oppelner Straße, Radweg. Die Fertigstellung soll noch in 2024 erfolgen. 907.000 €
- Hinterm Bahnhof, Lückenschluss zur Allersberger Straße. Die Fertigstellung soll noch in 2024 erfolgen. 670.000 €
- Zollhausstraße Südseite zwischen Münchener Straße und Breslauer Straße, Radstreifen. Hauptmaßnahmen hergestellt bis August 2023, Fertigstellung soll noch in 2024 erfolgen. 495.000 €
- Bahnhofstraße zwischen Marienstraße und Vogelsgarten, Radstreifen. Fertigstellung soll noch in 2024 erfolgen. 228.000 €

Folgende Fahrradstraße wurde realisiert:

- Schloßstraße nördlich Burgerstraße bis Gleißhammerstraße Hausnummer 12.

Im AfV vom 06.10.2016 wurde beschlossen, dass sämtliche Radwege bei Neubaumaßnahmen künftig rot einzufärben sind. Im selben Ausschuss wurde auch beschlossen, dass Radfahrstreifen im Bestand auf der Fahrbahn sukzessive nachträglich rot eingefärbt werden. Hierfür standen jährlich Mittel in Höhe von 500.000 Euro zur Verfügung.

In 2022 wurden abschließend die letzten Streckenabschnitte, für die keine Planung oder kein Umbau notwendig waren, rot markiert. Seit 2023 erfolgt die Roteinfärbung von Radwegen nur noch im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen und zwar basierend auf Straßenplanungen sowie dazugehöriger verkehrsrechtlicher Anordnung.

Folgende Rotmarkierungen von Radstreifen im Bestand wurden in 2023 realisiert:

- Marienstraße,
- Sulzbacher Straße zwischen Rathenauplatz und Waechterstraße,
- Rothenburger Straße zwischen Plärrer und Obere Kanalstraße.

Folgende Maßnahmen mit Verbesserungen für den Radverkehr wurden unabhängig vom Jahresbauprogramm umgesetzt oder sind noch in Umsetzung:

- Kreuzungsumbau Marientunnel / Regensburger Straße / Köhnstraße im Rahmen Baumaßnahme Scheurlstraße
- Verbesserungen der Querung Regensburger Straße / Dürrenhofstraße

- Radweg im Rahmen Baumaßnahme Stephanstraße zwischen Regensburger Straße und Dürrenhofstraße
- Radweg entlang Emmy-Noether-Straße mit Kreuzungsbereich Steinbühler Straße und Stromerstraße

Radwegebauprogramm 2024

Auch künftige Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen sollen für ein sicheres, vollständiges und attraktives Radwegenetz sorgen. Die Maßnahmen zur baulichen Umsetzung sind in Anlage 2 aufgeführt. Kurzfristige Änderungen aufgrund unvorhersehbarer Entwicklungen können nach wie vor nicht ausgeschlossen werden. Ebenso wenig ist gewährleistet, dass bei den erforderlichen Ausschreibungen ausreichend leistungsfähige Auftragnehmer zu annehmbaren Konditionen gefunden werden können.

Fazit

Das Gesamtinvestitionsvolumen der Maßnahmen in 2024 beträgt rd. 24.665.000 Euro. Davon werden 13.747.000 Euro aus dem Radwegeetat und aus weiteren Mittelansätzen finanziert (Zuschüsse, Unterhalt, andere MIP-Ansätze).

Der anhaltende Fachkräftemangel machte es auch in 2023 weiterhin schwierig, benötigtes Personal im Ingenieur- und Technikerbereich zu finden.
Zum Teil fand eine interne Verschiebung der vorhandenen Fachkräfte auf höherwertige Stellen statt, dies führte innerhalb der Verwaltung zu einer Verschiebung der Personalressourcen und die dadurch entstehenden Lücken konnten bisher nicht wiederbesetzt werden.

Ein eigener Reportingbericht zum Mobilitätsbeschluss thematisiert neben den erreichten Zielen zum Radwegebau auch die aktuelle Personalsituation und wird dem AfV am 14. März 2024 präsentiert.

Planungsprogramm 2024			
lf. Nr.	Maßnahmen	Begründung	AfV-Ziel
1	RVR 2 Forsthofstraße - Lichtenhofstraße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q1-24
2	RVR 3 Frankenstraße zw. Gibitzenhofstraße und Markgrafenstraße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q1-24
3	RVR 4 Am Thoner Espan - Michaelstraße - Äußere Bucher Straße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q1-24
4	RVR 4 Mittelstraße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q1-24
5	RVR 4 Thumenberger Weg / Ewaldstraße und Oedenberger Straße	Radvorrangroute	Q1-24
6	RVR 10 Happurger Straße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q1-24
7	RVR 10 Schupfer Straße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q1-24
8	RVR 10 Strindbergstraße - Henfenfelder Straße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q1-24
9	RVR 12 Groß-Strehlitzer-Straße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q1-24
10	Eichendorffstraße / Schafhofstr. und Stadenstr.	Lückenschluss, Radstreifen	Q1-24
11	Otto-Bärnreuther-Straße / Thomas-Mann-Straße	Sanierung	Q1-24
12	RSV Zirndorf 9. Abschnitt bis Stein Felsenstraße	Radschnellverbindung	Q1-24
13	RSV Zirndorf 1. Abschnitt Fahrradstraße Plärrer – FSW	Radschnellverbindung	Q1/Q2-24
14	RSV Zirndorf 8. Abschnitt bis Stein 3 Teile Bibertbahntrasse, Am Birnbaum und Gebersdorfer Straße	Radschnellverbindung	Planungsauftrag Q1/Q2-24
15	RVR 10 Rehhofstraße - In der Finstermail	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q1/Q2-24
16	RSV Erlangen 4. Abschnitt - Marienbergstraße	Radschnellverbindung	Q2-24
17	RVR 2 Hintere Marktstraße - Elisenstraße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q2-24
18	RVR 4 Dresdner Straße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q2-24

lf. Nr.	Maßnahmen	Begründung	AfV-Ziel
19	RVR 1 Königstorgraben und LSA160 Marientorgraben zw. Königstraße und	Radvorrangroute	Q2-24
20	Bismarckstraße Teil 1 bis Oedenberger Straße	Fahrradstraße Stufe 2	Q2-24
21	Peter-Henlein-Straße (mit Obere Mentergasse - Untere Mentergasse - Wiesenstraße)	Fahrradstraße Stufe 2	Q2-24
22	Äußerer Cramer-Klett-Straße / Harmoniestraße und Rathenauplatz und Gießereistraße	Sanierung	Q2-24
23	RVR 2 Annastraße - Wirthstraße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q3-24
24	RVR 10 Schloßstraße südlich Zerzabelshofstraße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	Q3-24
25	Bismarckstraße Teil 2 ab Oedenberger Straße bis Sulzbacher Straße	Fahrradstraße Stufe 2	Q3-24
26	Jansenbrücke / Leyher Straße	Verkehrssicherheit, Prioritätenliste	Q3-24
27	Thumenberger Weg (südl. Erlenstegenstraße)	Radvorrangroute	Querschnitt 2019 + 2024
28	RVR 15 Hafenstraße / Heidestraße und Eibacher Hauptstraße	Radvorrangroute	2024
29	RVR 4 Forchheimer Straße	Radvorrangroute, Fahrradstraße	2024
30	RVR 10 Peterskirche Kreuzung Regensburger Str. / Harsdörfferstraße	Radvorrangroute	2024
31	RVR 8 Äußere Bayreuther Straße - Leipziger Platz	Radvorrangroute	2024
32	RVR 12 Oelser Straße / Löwenberger Straße und Bregenzer Straße	Radvorrangroute, Prioritätenliste	zweiter erforderlich
33	RVR 19 Fürther Straße / Gostenhof und Ring B4R	Radvorrangroute	2024
34	RVR 19 Fürther Straße / Maximilianstraße bis Stadtgrenze	Radvorrangroute	2024
35	Kreuzung Harsdörfferstr. / Wilhelm-Spaeth-Str. Haltestelle Harsdörfferplatz		2024

lf. Nr.	Maßnahmen	Begründung	AfV-Ziel
36	Voltastraße	Fahrradstraße Stufe 2	2024
37	Köhnstraße / Obere Baustraße / Glockenhofstraße / Kirchenstraße	Fahrradstraße Stufe 2	2024
38	Lange Zeile - Sankt-Johannis-Mühlgasse	Fahrradstraße Stufe 2	2024
39	Poppenreuther Str. / Franzstr. / Amalienstraße	Fahrradstraße Stufe 2	2024
40	RSV Schwabach Lochnerstr. / Hans-Schmidt-Str.	Radschnellverbindung	2024
41	RSV Zirndorf 3. Abschnitt - Rothenburger Straße südl. FSW bis Berta-von-Suttner-Straße	Radschnellverbindung	2024
42	RSV Zirndorf 5. Abschnitt Rothenburger Straße zw. Wredestraße und Tiefes Feld (Neue Rothenburger Straße)	Radschnellverbindung	2024
43	RSV Zirndorf 7. Abschnitt Rothenburger Straße südl. Tiefes Feld	Radschnellverbindung	Planungsauftrag 2024
44	RSV Erlangen 5. Abschnitt B4 / Erlanger Straße bis Boxdorf	Radvorrangroute	
45	RSV Erlangen 6. Abschnitt - B4 / Boxdorf bis Stadtgrenze	Radvorrangroute	
46	RSV Schwabach / Rehlingerstraße und S-Bahnhof Reichelsdorf, gemeinsamer Geh- / Radweg	Radschnellverbindung	2024
47	Thumenberger Weg nördlich Erlenstegenstr. bis Ewaldstraße	Radvorrangroute	zurückgestellt

RSV- Radschnellverbindungen
RVR - Radvorrangrouten
Fahrradstraßen Stufe 2
Sonstige

Bauprogramm 2024 --- Sachstand 07.12.2023

Investitionsansatz 10.000.000 EUR

Maßnahme	geschätzte Gesamtkosten	AfV-Beschlus	Finanzierung aus Radwegeetat	Sonstige Finanzierung	Umsetzungs-zeitraum	Stand der Maßnahmenumsetzung Sachstand 12/2023	Anz. MA
Hinterm Bahnhof Radwege-lückenschluss zur Allersberger Str.	670.000 €	AfV 24.09.2020	670.000 € (aus 2021)		2023 bis 04/2024	im Bau; Fertigstellung etwa 04/2024	A
Fürther Str. zw. Fuchsstr. und Adolf-Braun-Str., getrennter Rad-/Gehweg	1.024.000 €	AfV 21.02.2019	945.000 € (aus 2022)	79.000 € (Zuschuss)	Restarbeiten bis 04/2024	Verzögerungen bedingt durch Baumaßnahme "TheQ"	A
Umbau Gebersdorfer Str. mit Rad-wegen zw. Rangaustr. u. Felsenstr.	5.038.000 €	AfV 06.07.2017 / AfV 19.02.2020	1.500.000 € (aus 2022)	3.538.000 € (Stadt + Zuschuss)	2023 bis 2024	im Bau seit März´23, vorauss. Bauende Dez.´24 erhebl. Terminverschiebungen durch Sparten N-Ergie	B
Oppelner Str., Radwegausbau	907.000 €	AfV 09.12.2021	907.000 € (aus 2022)		2023 bis 2024	im Bau seit Sept.´23, vorauss. Bauende 1.Hj. 2024 erhebl. Terminverschiebungen durch Sparten N-Ergie	A
Radweg an Goldbachstr.	150.000 €	nicht erforderlich	150.000 € (aus 2022)		2024		C
Bahnhofstr., Radweg zw. Marienstr. und Vogelsgarten	975.000 €	AfV 18.04.2013	228.000 € (aus 2023)	747.000 € (Investor)	Restarbeiten bis 06/2024	Radweg auf der Südseite gem. StbV von aurelis; Radweg Nordseite durch SÖR	D
Virnsberger Straße, Schutzstreifen	425.000 €	AfV 01.12.2022	315.000 € (aus 2023)	110.000 € (Unterhalt)	2024		NN.
Kilianstr. Höhe Georg-Buchner-Str., Radwegequerung	180.000 €	AfV 12.09.2022	180.000 € (aus 2023)		2024		NN.
Cochläusweg, Radwegelückenschluss	150.000 €	AfV 23.09.2021	150.000 € (aus 2023)		2024	in Abhängigkeit vom Grunderwerb und Bauende Hochbaumaßnahme	E
Bayreuther Str. zw. Rathenauplatz u. Berliner Platz; ÖPNV mit Radweg	6.620.000 €	AfV 06.05.2021	2.448.000 €	4.172.000 € (Stadt + Zuschuss)	2023 bis 2025	im Bau seit April`23, zunächst Spartenverlegungen	F
Meuschelstr. zw. Löbleinstr. u. Roll-nerstr.; Verbesserungen Radwege	568.000 €	AfV 19.10.2023	1.321.000 €	149.500 € (Unterhalt)	2024		G
Löbleinstraße Süd u. Maxfeldstr. Südl. Goetherstr.; Verbesserungen Radwege	902.000 €	AfV 19.10.2023			2024		G
Maximilianstr./Kreuzung Adam-Klein-Str.; Verbesserungen Radwege	680.000 €	20.07.23	300.000 €	380.000 € (LSA)	2024	Zusammen mit Fahrbahnsanierung über die Jansenbrücke	C
Am Nordostbahnhof; Radweglückenschluss	295.000 €	25.05.2023	295.000 €		2024	Vereinbarung mit der Bahn erfolgt. Entwässerung noch zu klären.	E
"alte" Kohlenhofstr.; Radwegemarkierung	143.000 €	16.11.2023	143.000 €		2024		H
Scharrerstraße; Radstreifen	215.000 €	22.06.2023	135.000 €	80.000 € (Unterhalt)	2024		C
Fahrradstraßen							
1. BA RSV N-Er: Friedrich-, Schwepper-mann-, Piloty-, Innerer Kleinreuther Weg	2.763.000 €	Ferienausschuss 22.04.2020	1.100.000 € (aus 2022)	1.663.000 € (Stadt + Zuschuss)	2023 bis 2025	Vorarbeiten der N-Ergie laufen, Bauverzug vorass. Bauende 2025	D
Schönweißstraße (Stufe 2)	360.000 €	11.09.2023	360.000 €		2024		NN.
Sperberstraße (Stufe 2, RVR 3)	980.000 €	11.09.2023	980.000 €		2024	Zuschußantrag bei ZUG gestellt	A
Kleestraße (Stufe2, RVR 14)	657.000 €	16.11.2023	657.000 €		2024	Zuschußantrag bei ZUG gestellt	A
Mittelstraße (RVR 4)	61.000 €	geplant 01/2024	61.000 €		2024		I
Strindbergstr. (RVR 10)	568.000 €	geplant 01/2024	568.000 €		2024		F
Sybelstraße (RVR 2)	134.000 €	19.10.2023	134.000 €		2024		NN.
Sonstiges							
Fahrradbügel	200.000 €		200.000 €			laufende Umsetzung durch Werkbetrieb	J
Gesamtbausumme:	**24.665.000 €**		**13.747.000 €**	**10.918.500 €**			**11**
		aus 2021	670.000 €				
		aus 2022	4.602.000 €				
		aus 2023	873.000 €				
		aus 2024	7.602.000 €				

Personalentwicklung Radwegebauprogramm Nürnberg

	2019	***2020***	***2021***	***2022***	***2023***	***2024***
Radwegebauprogramm	3 Mio €	3 Mio €	5 Mio €	7 Mio €	10 Mio €	10 Mio €
bewilligte Stellen			0 Stellen	3 Stellen	4 Stellen	2 Stellen
Summe bewilligte Stellen			0 Stellen	3 Stellen	7 Stellen	9 Stellen
besetzte Stellen				1 Stellen	4 Stellen	4 Stellen
Differenz				2 offene Sellen	3 offene Stellen	5 offene Stellen

Anmerkungen:

Im Rahmen des Mobilitätsbeschlusses wurden für den Radverkehr bis einschließlich 2023 insgesamt 7 Stellen bewilligt.
Von diesen Stellen konnten bislang trotz mehrerer Ausschreibungsrunden nur 4 Stellen besetzt werden.
Von diesen 4 Stellen haben sich 2 Bewerber intern von anderen Stellen dorthin beworben, so dass deren bisherige Aufgaben bis zu einer Nachbesetzung zum Teil weiterhin bearbeitet werden mussten.
Für 2024 sind weitere 2 Stellen für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen im Rahmen der Haushaltsberatungen beschlossen worden.
Unter Voraussetzung der Genehmigung des Haushalts durch die Regierung können diese 2 Stellen ab 1.7.2024 dann bei geeigneter Bewerberlage besetzt werden.

Berichtsvorlage
Vpl/004/2024

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Bericht

Betreff:
Runder Tisch Radverkehr
hier: mündlicher Bericht

Bericht:

Am 20. Dezember 2023 fand die 28. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr (RTR) statt.

Unter neuer Moderation stellte als der ADFC den Fahrradklimatest 2022 vor, der alle zwei Jahre im Auftrag vom ADFC durchgeführt wird und die subjektive Zufriedenheits-Index teilnehmender Radfahrender misst.

Im Anschluss präsentierte die Verwaltung das Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2024.

Angesichts des Jahreswechsels und der neuen Moderation wurde ein Stimmungsbild eingeholt, um die Ausrichtung des Runden Tisches nach 28 Sitzungen zu überprüfen und Erwartungen und Wünsche für die Zukunft abzufragen.

Über die Ergebnisse der Sitzung wird mündlich berichtet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorlage
Vpl/006/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Landgrabenstraße - Kapazitätssteigerung für die Straßenbahnhaltestelle Aufseßplatz

Anlagen:
Straßenplan Landgrabenstraße Vpl-Nr. 2.2365.2.1

Sachverhalt (kurz):

Seit Dezember 2023 betreibt die VAG zwei neue ganztägige Straßenbahnlinien um die Attraktivität zu steigern und dem wachsenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Die Verwaltung hat bereits einige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität umgesetzt. Der dichte Takt in der Südstadt stellt hohe Ansprüche an eine ausgewogene Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden und die Beschleunigung und Stabilisierung des Straßenbahnbetriebs.

Die Haltestelle der Linien 5, 6, 10 und 11 am Aufseßplatz ist einer der kritischen Punkte im Netz. In den Spitzenzeiten kommt es zu Problemen bei der Fahrgastabfertigung und im Zu- und Abfluss der Straßenbahnen in Bezug auf die verkehrsabhängige Steuerung an der LSA Landgrabenstraße / Pillenreuther Straße. Zudem ist die Querungsstelle zwischen Aufseß- und Koperniskusplatz zu klein dimensioniert. Die mittige Querung liegt an der falschen Stelle und wird von den haltenden Zügen in vielen Fällen zugestellt. Durch den dichten Takt macht sich dies vermehrt negativ bemerkbar.

Durch die vorgelegte Planung können Straßenbahnen aus Richtung Christuskirche zukünftig den Fahrgastwechsel vollziehen und anschließend schnell den Haltestellenbereich verlassen, um an der LSA abgefertigt zu werden und wiederum nachfolgenden Bahnen den Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Für die Richtung Christuskirche soll es die Möglichkeit geben, zwei Fahrzeuge gleichzeitig abfertigen zu können, auch wenn der hintere Bahnsteig nicht barrierfrei sein wird. Die zweite Bahn wird ggf. erneut halten um auch Menschen mit Einschränkungen einen barrierefreien Ausstieg zu ermöglichen. Fahrgäste ohne Einschränkungen müssen aber nicht den kompletten Wechsel der vorausfahrenden Straßenbahn abwarten um aussteigen zu können. Die stark frequentierte westliche Querungsstelle über Gleise und Fahrbahn wird durch eine zweite Insel vergrößert und die Wartefläche verbreitert.

Die mittige Querung wird in der Lage optimiert. Durch Sperrflächen und Bordsteine wird der Betriebsablauf weiter verstetigt und die Haltestelle so auf die Erfordernisse der Zukunft angepasst. Die vorliegende Lösung ist vollständig barrierefrei und mit dem Behindertenrat der Stadt Nürnberg sowie der Technischen Aufsicht der Regierung von Mittelfranken abgestimmt.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 1.300.000 Euro. Ein genaues Umsetzungsdatum ist aktuell noch nicht bekannt. Aus betrieblichen Gründen der Straßenbahn sollte die Maßnahme jedoch zeitnah umgesetzt werden. Die Baumaßnahme ist dazu mit den bereits beschlossenen Planungen in der Landgrabenstraße (neue Haltestelle Melanchthonplatz, Sperrfläche zw. Christkirche und Aufseßplatz usw.) zu koordinieren. Die Fertigstellung der westlichen Querungsstelle hängt von der Hochbaumaßnahme "Schocken-Carré" ab.

Die Maßnahme ist als Nr. 17 Bestandteil des "Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV".

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	1.300.000 €	**Folgekosten**	3.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	1.300.000 €	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:

Verbesserung für die Nutzenden des barrierefreien ÖPNV und für die Landgrabenstraße querende Fußgängerinnen und Fußgänger.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **VAG**

☒ **SÖR**

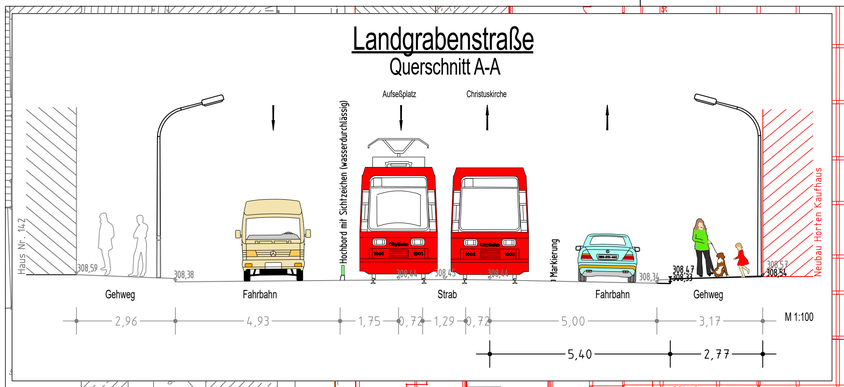
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl-Nr. 2.2365.2.1 Landgrabenstraße - Kapazitätssteigerung für die Straßenbahnhaltestelle Aufseßplatz vom 13.10.2022 mit letzter Änderung vom 29.01.2024.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Landgrabenstraße
Querschnitt A-A



Gabelsbergerstraße bis Pillenreuther Straße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	7	3
Motorrad	0	0
Fahrrad	0	6
Lastenrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	0	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
geplante mobile Bäume	5	

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
- Überstreichfläche markieren
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SÖR
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 13.10.2022
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Wenzel (78303)	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2365.2.1
24.05.23	Wenzel	Sperrfläche		
16.08.23	Wenzel	Instruktionserg.		
22.08.23	Wenzel	Markier., BLS		
29.01.24	Wenzel	Mobile Bäume		

Landgrabenstraße
Kapazitätssteigerung für die Straßenbahnhaltestelle Aufseßplatz

Landgrabenstraße_007 V500_1.PLT vom 02.02.24

CARD/1

Berichtsvorlage
Vpl/009/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Bericht

Betreff:

Querungshilfe und Tempo 30 in der Eibacher Hauptstraße
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 14.09.2022

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bericht:

Die Stadt Nürnberg hat sich mit dem Mobilitätsbeschluss und der Fußverkehrsstrategie das Ziel gesetzt, den Fußverkehr im Rahmen der Verkehrswende in Nürnberg zu fördern. Zentraler Bestandteil ist das Beseitigen oder Abmildern von Hindernissen, um Fußwege kürzer, bequemer und sicherer zu gestalten.

Eine solche Hürde befindet sich beispielsweise im südlichen Eibach. Das große Wohngebiet westlich der Eibacher Hauptstraße ist durch die hochfrequentierte Eibacher Hauptstraße von den gegenüber gelegenen Supermärkten auf Höhe der Wemdinger Straße getrennt.

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt deshalb zu prüfen, ob eine Querungshilfe für Zufußgehende in der Eibacher Hauptstraße auf Höhe der Wemdinger Straße verkehrsplanerisch und bautechnisch umsetzbar ist und ob eine Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Regelung in Eibach bis zum Königshofer Weg möglich ist.

Die Einrichtung einer Querungsinsel nördlich der Wemdinger Straße ist verkehrsplanerisch grundsätzlich möglich. Die öffentlichen Verkehrsflächen bieten ausreichend Fläche, um die Fahrbahn im betroffenen Bereich dahingehend anzupassen. Bezüglich der konkreten Umsetzung findet innerhalb der Verwaltung eine Prüfung statt. Die genaue Ausführung ebenso wie die zeitliche Umsetzung ist aufgrund der personell und finanziell angespannten Lage innerhalb der Verwaltung noch nicht festgelegt. Ein Plan wird ggf. zum Beschluss vorgelegt.

Für eine Ausweitung der Tempo-30-Regelung gibt es aktuell keine rechtliche Grundlage für den südlichen Bereich der Eibacher Hauptstraße. Als rechtliche Grundlage zählen u.a. ein erhöhtes Unfallaufkommen, angrenzende Schulen oder Kindertagesstätten etc.. Da es sich bei der Eibacher Hauptstraße um die Bundesstraße 2 handelt, ist eine solche rechtliche Grundlage aber zwingend notwendig.

Damalige Grundlage für die Einführung von Tempo 30 nördlich der Hinterhofstraße waren das Haus für Kinder (Kindergarten) und das angrenzende Seniorenheim.

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:

Von Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit profitieren insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte) und diejenigen, die viel zu Fuß gehen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

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

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, 14. September 2022

Querungshilfe und Tempo 30 in der Eibacher Hauptstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Stadt Nürnberg hat sich mit dem Mobilitätsbeschluss und der Fußverkehrsstrategie das Ziel gesetzt, den Fußverkehr im Rahmen der Verkehrswende in Nürnberg deutlich zu fördern. Zentraler Bestandteil ist das Beseitigen oder Abmildern von Hindernissen, um Fußwege kürzer, bequemer und sicherer zu gestalten.

Eine solche Hürde befindet sich beispielsweise im südlichen Eibach. Das große Wohngebiet westlich der Eibacher Hauptstraße ist durch die hochfrequentierte, breite und schnell befahrene Eibacher Hauptstraße von den gegenüber gelegenen Supermärkten auf Höhe der Wemdinger Straße getrennt. Auf dieser Seite liegt auch der wichtige Zweirichtungs-Radweg, der in die Innenstadt führt. Ein sicheres Überqueren zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist nur mit sehr langen Wartezeiten oder einem großen Umweg von 500 Metern über die nächstgelegenen Fußgänger-Ampeln – das entspricht circa 10 Gehminuten – möglich. Insbesondere für Menschen, die in ihrer Mobilität in verschiedenster Weise beeinträchtigt sind, ist der Weg zum Einkaufen somit sehr erschwert. Viele andere überqueren die Fahrbahn aufgrund des großen Umwegs in Gefahrensituationen. Eine Querungshilfe, bevorzugt als Fußgängerüberweg ggf. mit Fußgängerinsel, sowie die Ausweitung der nördlich bestehenden Tempo-30-Regelung, würde zur erheblichen Verbesserung der Situation beitragen. Davon würden auch die Radfahrenden auf dem Zweirichtungsradweg sowie die Ab- und Einbiegenden von und zu den Geschäften und aus den Wohnstraßen stark profitieren.

Deshalb stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

- Die Verwaltung

  - prüft, plant und setzt eine Querungshilfe für Fußgänger*innen – bevorzugt als Fußgängerüberweg – in der Eibacher Hauptstraße um, möglichst in Höhe der Wemdinger Straße.
  - prüft und setzt eine Ausweitung der bestehenden Tempo-30-Regelung in Eibach auf den beschriebenen Abschnitt – möglichst bis mindestens zum Königshofer Weg – um.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Kahl
Stadtrat

Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

Beschlussvorlage
Vpl/084/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.01.2024	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Verkehrssicherheit Kornburg-Nord Am Bruckweg
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.07.2020
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.02.2023

Anlagen:
Ausführliche Sachverhaltsdarstellung
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.07.2020
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.02.2023
Straßenplan Nr. 2.2538.2.1 Fußgängerquerungsstellen

Sachverhalt (kurz):

Die Stadtratsfraktion der CSU beantragt die Planung einer Verkehrsinsel am östlichen Ende des Neubaugebietes und die Markierung von Gefahrzeichen sowie einen Hinweis auf die bestehende Tempo-30-Zone.

Die Stadtratsfraktion der SPD beantragt, zu prüfen, ob in den Straßen des Neubaugebietes (Harry-Klinger-Straße, Schmidt-Burckhardt-Straße und weitere) ein Verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden kann. Es werden barrierefreie Querungsstellen beantragt sowie Hinweisbeschilderungen auf die Fußgängerquerungen und Information an die Gewerbetreibenden in der Kellermannstraße, dass die Lkw-Fahrer die Geschwindigkeitsbeschränkung beachten müssen.

Der Bürgerverein Kornburg hat sich bei einem Ortstermin am 17.02.2023 mit dem Verkehrsplanungsamt sowie dem Bürgeramt Süd ebenfalls dahingehend geäußert, dass sowohl der Fuß- als auch Fahrverkehr „Am Bruckweg“ als ungünstig eingeschätzt werden. Auch in der Bürgerversammlung am 02.05.2023 wurde die Verkehrssituation thematisiert.

Das Verkehrsplanungsamt hat zur Reduktion der dargestellten Probleme eine Planung erstellt. Die Verbesserung durch zwei bauliche Gehwegnasen und eine breitere Aufstellfläche soll im Jahr 2024 nach Bereitstellung der benötigten Finanzierungsmittel umgesetzt werden. Der Ausführungszeitraum wird von SÖR noch festgelegt. Auf die 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	60.000 €	**Folgekosten**	300 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	60.000 €	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:

Mit der Umsetzung der Maßnahmen Am Bruckweg wird v.a. den Kindern das Queren der Straße erleichtert bzw. sicherer gestaltet.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **VB**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl-Nr. 2.2538.2.1 vom 22.06.2023 mit letzter Änderung vom 04.12.2023.

Verkehrssicherheit Kornburg-Nord „Am Bruckweg“

Die Straße „Am Bruckweg“ wurde mit dem Bebauungsplan „Kornburg Nord“ wesentlich verändert. Insbesondere wurde die Ausstattung mit öffentlichen Stellplätzen verbessert. Die Straße ist Bestandteil der Tempo 30-Zone des Wohngebietes. Vor Ort werden verbesserte Querungsmöglichkeiten begehrt, die sich aus den berechneten Einwohnerzahlen zum Bebauungsplan nicht rechtfertigen ließen. Die Situation hat sich durch eine geänderte Rechtsauffassung und eine höhere Zahl an Fußgängerinnen und Fußgängern als erwartet geändert.

Vorrangig wurde geprüft, ob die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs ("Zebrastreifen") gegeben sind. Die Straße „Am Bruckweg“ ist Teil einer Tempo 30-Zone. Zonenregelungen werden gemäß bundeseinheitlichem Standard am Beginn und am Ende beschildert und markiert. Dazwischen erfolgen keine Markierungen mehr, die erneut auf die Zonenregelung hinweisen.

Im Regelfall sind in Tempo 30-Zonen nach der aktuellen bundeseinheitlichen Richtlinie Fußgängerüberwege entbehrlich, da in Wohngebieten an allen Stellen damit zu rechnen ist, dass Fußgängerinnen und Fußgänger die Fahrbahn queren. Tritt an einer Stelle eine signifikante Bündelung des Fußgängerverkehrs mit der relevanten Anzahl an Kfz und querenden Zufußgehenden auf, kann im Ausnahmefall auch ein Zebrastreifen installiert werden. Die Zählungen in der Straße „Am Bruckweg“ haben keine Bündelung des Fußgängerverkehrs ergeben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die derzeitige Situation in der Straße „Am Bruckweg“ aufgrund der Verteilung und der fehlenden Bündelung der querenden Zufußgehenden sowie aufgrund der zu geringen Anzahl an Kfz und Fußgängerinnen und Fußgängern die Anlage eines Fußgängerüberwegs (noch) nicht zulässt. Bei fortschreitender Besiedlung des Gebietes nördlich des „Am Bruckweg“ wird das Verkehrsplanungsamt erneut zählen und aufgrund der Zahlen die Situation neu bewerten.

Zulässig wären Querungsinseln. Aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreite von 6,50 m wäre der Einbau einer ausreichend breiten und sicheren Querungsinsel allerdings nur mit einem Umbau des Straßenquerschnitts und der Auflösung einzelner neu hergestellter Senkrechtstellplätze an der betreffenden Stelle möglich. Der finanzielle Aufwand dazu steht im keinem Verhältnis zur Problemlage.

Um den derzeit noch wenigen Kindern das Überqueren des „Am Bruckweg“ zu erleichtern, sollen jedoch zwei Gehwegnasen und eine breitere Aufstellfläche das Queren erleichtern. Sie können bei einem sich später zeigenden Bedarf zu Fußgängerüberwegen ausgebaut werden. Mit diesen kurzfristig umsetzbaren und verhältnismäßig kostengünstigen Maßnahmen kann die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Die von „Am Bruckweg“ nach Norden abzweigenden Straßen werden nach und nach, abhängig vom Abschluss der Hochbaumaßnahmen, gemäß den Festlegungen im Bebauungsplan zu verkehrsberuhigten Bereichen beschildert. Aktuell wurde die Beschilderung für die Harry-Klinger-Straße am 10.05.2023 angeordnet und am 19.10.2023 ausgeführt.

Die übrigen Straßen sind noch von starkem Baustellenverkehr geprägt, daher erfolgt die Beschilderung erst nach weitgehender Fertigstellung der Hochbaumaßnahmen. Das gilt auch für die weiteren Straßen des Neubaugebietes „Am Rieterbogen“. Der Straßenplan wurde in der Verwaltung abgestimmt. Zuletzt ergänzt wurden zwei Carsharing-Plätze und ein Behindertenstellplatz. Letzterer wurde vom Behindertenrat ausdrücklich befürwortet. Aufgrund des mit ca. 2.000 Fahrzeugen in 16 Stunden geringen Verkehrsaufkommens sind keine Behinderungen des Erschließungsverkehrs sowie des Verkehrs Gewerbegebiets an

der Wassermannstraße zu erwarten. Entsprechende Hinweise wurden geprüft, aber letztlich weggewogen.

Die Ausführung der Planung soll nach Beschluss und Bereitstellung der benötigten Finanzierungsmittel bereits im Jahr 2024 erfolgen.

Eine zusätzliche Warnbeschilderung erfolgt dort, wo besondere Gefahrenstellen bestehen, die Verkehrsteilnehmende nicht aus dem Verkehrsgeschehen heraus erkennen können. Eine solche Situation ist derzeit in der Straße „Am Bruckweg“ aktuell nicht erkennbar. Dies ergibt sich aus den Daten, die beim Einsatz eines Geschwindigkeitsdisplays „Am Bruckweg“ in der Zeit von 10.05.2023 bis 26.05.2023 gewonnen wurden. Auch die von der KVÜ durchgeführte Geschwindigkeitsüberwachung ergab eine geringe Beanstandungsquote. Der Einsatz des Geschwindigkeitsdisplays wird in unregelmäßigen Abständen wiederholt, da die Reaktion der Anwohnerinnen und Anwohner nach Rückmeldung des Bürgervereins positiv waren.

Ö 11

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

V-L Nr. 4. Quartal 20
JULI 2020
P X

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
15. JULI 2020
Nr.
VI
1 Zur Kts.
2 z.w.V. X
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Absend. d. Z. vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

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

13.07.2020
Krieglstein / Eichelsdörfer

Verkehrssicherheit Kornburg-Nord

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Zuge der Entwicklung des Neubaugebietes in Kornburg-Nord nimmt sowohl der Verkehr Am Bruckweg zu, als auch die Querungsfrequenz durch Fußgänger, insbesondere Kinder auf dem Weg zur nahegelegenen Grundschule oder dem Spielplatz und dem Sportverein.

Am westlichen Ende des Bruckwegs wird durch eine Verkehrsinsel im Abbiegebereich eine Querung erleichtert. Eine zusätzliche neue Querungshilfe im östlichen Bereich auf Höhe des Spielplatzes könnte auch dort für Geschwindigkeitsverringerung sorgen und die Straßenüberquerung sicherer machen.

Die langgezogene Straßensituation mit der z.T. uneinsehbaren Kurve rechtfertigt in Kombination mit Schulweg, Spiel- und Sportplatz darüber hinaus die zusätzliche Anbringung einer Tempo 30- sowie einer Vorsicht-Kinder-Markierung auf der Fahrbahn.

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

Antrag:

Die Verwaltung plant für den Bereich am östlichen Ende des Neubaugebiets eine Verkehrsinsel und bringt auf der Straße Am Bruckweg sowohl eine Tempo30- als auch eine Vorsicht Kinder- Beschriftung auf.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

BAUREFERAT
17 JULI 2020 A79/20
Upl
2 z.w.V.
Termin:
M. Spl (B-Plan!)
AfV-Vorlage

116

Kopie Ö 11

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

4V

OBERBÜRGERMEISTER
27. FEB. 2023
Nr.
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme | 2 z.W.V. | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

VpL Nr
06. MRZ. 2023
D | E | U | F
SVR | | X |

Fr. Hr. Fülöp ✓ 06. Mrz

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

REFERAT
28 FEB. 2023 Nr. A18/23
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme | 4 Antwort zur Unterschrift vorlegen | 2 z. w. V. | 5 Termin:

Vpl

2. Mfv Antrag CSU

Nürnberg, 27. Februar 2023
Antragsteller: Dix

Verkehrssicherheit „Am Bruckweg"

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Neubaugebiet RieterBogen in Kornburg-Nord wurden die Einfahrten in die Harry-Klinger-Straße, die Schmidt-Burkhardt-Straße und weitere Seitenstraßen gepflastert und der Bordstein abgesenkt. Somit haben Fahrzeuge, die auf dem Bruckweg Richtung Seckendorfstraße fahren Vorfahrt. Die Stichstraßen sind nach der Pflasterung geteert, einen Fußweg gibt es nicht.

Zwischen der Harry-Klinger-Straße und einem landwirtschaftlichen Weg gibt es südlich der Straße „Am Bruckweg" einen Gehweg in Richtung Schule und Hort, demnächst auch eine Kita. Eine Querung der Straße auf dieser Höhe ist mit einem hohen Gefahrenpotential verbunden.

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

Antrag:

Die Verwaltung prüft,

- ob in der Harry-Klinger-Straße, der Schmidt-Burkhardt-Straße und in den weiteren Stichstraßen eine verkehrsberuhigte Zone (Spielstraße) eingerichtet werden kann.
- ob zur Querung der Straße „Am Bruckweg" in Höhe des Fußgängerweges zur Schule eine Gehwegausweitung (Fußgängerkap) gebaut werden kann.
- ob der Fußgängerkap barrierefrei ausgebaut werden kann.
- Möglichkeiten einer Beschilderung mit Hinweisen der Fußgängerquerung – Schulweg.
- ob eine Information an die Gewerbetreibenden in der Kellermannstraße erfolgen kann mit dem Hinweis, dass die LKW-Fahrer die Geschwindigkeitsbeschränkung beachten müssen.

Mit freundlichen Grüßen

C. Kayser
Christine Kayser
Fraktionsvorsitzende

Harald Dix
Harald Dix
Stadtrat

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser M., Tel. 78802

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Genehmigung und Katasterlegitimation vom 20.11.2023
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Siedlerhofstraße
Eisler-Hoyt-Straße
Am Bruckweg
Baeumlerpfad
Rückertweg
Kölln-Reichert-Straße
Schmidt-Burkhardt-Straße
Harry-Klingen-Straße
Gabelsbergerstraße
Am Bruckweg

Bäume gemäß Bebauungsplan 4346

3cm - Absenkung Breite 2.50m

Abschluss an Straßenplan 2.1961.2.3 vom 13.04.2012
Abschluss an AV-Abschluss gemäß Deckblattplanung 5/24 (ostseits)
mit letzten Änderungen entsprechend Deckblattplanung 5/24 (ostseits)

Seckendorfstraße bis Haus Nr. 16

Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	102	92
Motorrad	0	0
Fahrrad	0	0
Lastenrad	0	0
Grobbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	21,5	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	0	

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Gehwegfläche
- Grünfläche
- Pfosten

Bestand

- bestr. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schachtkasten
- Leitpfahlsäule
- Eingang Einfahrt Stiegungsgefälle
- Fließrichtung
- Mast
- Fahrenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 22.04.2023
BEARBEITUNG	Erfurth (4937)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2538.2.1
13.11.23	Reiser M.	Instruktionsergebnis	Am Bruckweg	
04.12.23	Reiser M.	Details	Querungshilfen für zu Fuß Gehende Umbau Bestand	

Am Bruckweg V500_1PLT vom 11.12.23

GUVIS

Beschlussvorlage
Vpl/005/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Anpassungen im Kreuzungsbereich Otto-Bärnreuther-Straße / Thomas-Mann-Straße im Zuge der Brückensanierung

Anlagen:
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2493.2.1

Sachverhalt (kurz):

Im Rahmen einer notwendigen Brückensanierung beabsichtigt die Verwaltung, den Kreuzungsbereich Otto-Bärnreuther-Straße / Thomas-Mann-Straße / Wettersteinstraße verkehrsplanerisch zu optimieren. Mit der Entsiegelung einer der beiden stadtauswärtigen Linksabbiegespuren in der Otto-Bärnreuther-Straße entsteht Raum für eine komplette Überarbeitung der Kreuzungsgeometrie. Damit kann eine sichere und verbesserte Rad- und Fußwegführung erreicht werden. Zudem entfallen zukünftig Konflikte in der Thomas-Mann-Straße beim Verflechten auf einen Fahrstreifen. In der Signalsteuerung entfallen die Fangsignale (entbehrliche zusätzliche Hilfssignale) in Knotenmitte, so dass die Steuerung vereinfacht und auch für den MIV effektiver wird. Die Wege der Fußgängerinnen und Fußgänger über den Knoten werden zum Teil erheblich verkürzt.

Zusätzlich zur gesteigerten Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden werden fünf neue Bäume gepflanzt und ca. 540 m² Fläche entsiegelt. Die Planung ermöglicht einen späteren Umbau der Zugspitzstraße mit einem begrünten Mittelstreifen und die Schaffung von mehr Straßenbegleitgrün in der Thomas-Mann-Straße.

Für die Maßnahme ist eine erhebliche Förderung zu erwarten.

Die Kosten für die verkehrliche Umgestaltung des Kreuzungsbereichs sind in den Kosten der Gesamtmaßnahme Brückensanierung enthalten. Die Ausführung ist im Jahr 2026 geplant.

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	2.200.000 €	**Folgekosten**	10.000 € 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:
MIP-Ansatz: 1276 BW 1.187 Brücke Wettersteinstr. BA2.

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 Fuß- und Radverkehrs und Steigerung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

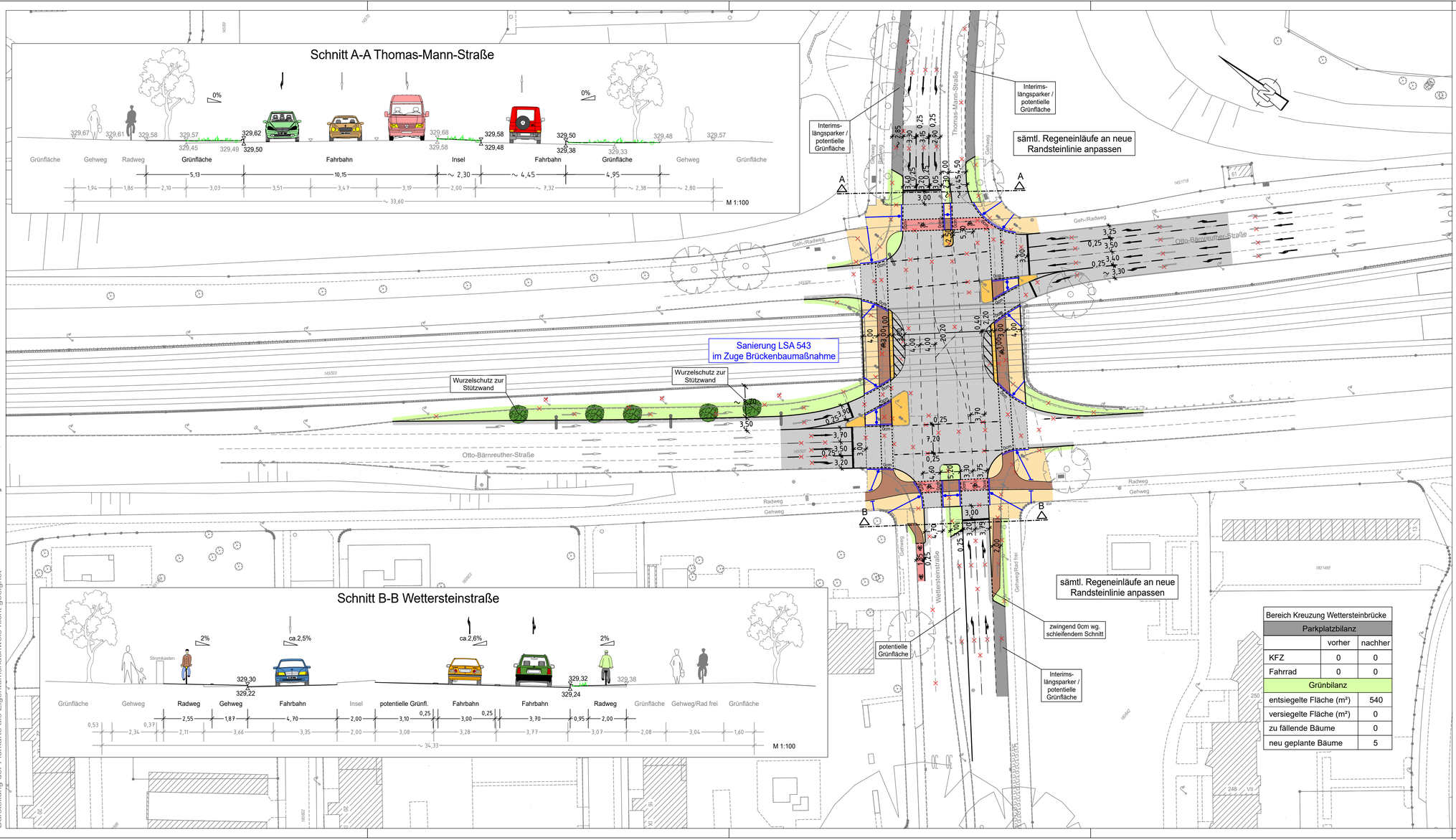
☒ **SÖR**

☒ **Behindertenrat**

☒ **VB**

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan mit Vpl-Nr. 2.2493.2.1 vom 22.05.2023 mit letzter Änderung vom 17.11.2023.



Bereich Kreuzung Wettersteinbrücke		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	0	0
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	540	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	5	

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum (Standort nach Spartenplan und Prüfung durch Sachkundigen)
- mobiler Baum
- gepl. Busch
- gepl. Einfahrt/Ausfahrt
- neue Maststandorte
- LSA mit Blindenausstattung
- Blindenleitsystem gem. Regelbefestigung DIN 32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- Aufmerksamkeitsfeld
- Rampe
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- ÖPNV-Spur
- überbauter Substratbereich
- Straßenbahn
- Pflasterfläche
- VAG Wartehalle
- Freizuhalten von Einbauten
- Grunderwerbsfläche
- Rückgabefläche
- Auftragsböschung
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- Sanierungsfläche SÖR
- Motorradstellplatz
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradständer
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto Stellplatz

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Gully
- Kanalschacht
- Entwässerungsrinne
- Schieber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Lichtschacht
- Haltestelle
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gassäule
- Schild,Wegweiser
- Litfaßsäule
- Brunnen
- Ampel
- Eingang
- Einfahrt
- Kabelschacht
- Telefonzelle
- Uhr
- Schaltkasten
- Fahrkartenautomat
- Briefkasten
- Automat
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Friedhof
- Glascontainer, Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 22.05.2023
BEARBEITUNG	Yürü (34076)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
17.10.23	Br-Fürbach	Fahrbahnsanierung Beleucht.-Mast / Grünfl.
17.11.23	Br-Fürbach	Baumstandorte

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2493.2.1

Thomas-Mann-Straße

Sanierung Wettersteinbrücke

Anpassungen Kreuzungsbereich

Thomas-Mann-Straße_002 V500_1.PLT vom 29.01.24

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bräuning-Fürbach, Tel. 76300

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1-KomV Herr Grillenberger Tel.: 231-8453
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Beschlussvorlage
Vpl/008/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Tempo-30 in der Wetzendorfer Straße von Hausnummer 277 bis Hausnummer 230

Anlagen:
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2531.2.1

Sachverhalt (kurz):

Anfang 2017 konnten mit Beschluss des Verkehrsausschusses etliche Straßenzüge aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen herausgenommen werden, darunter auch die Achse Bielefelder Straße – Wetzendorfer Straße. Damit wurde die rechtliche Voraussetzung geschaffen, dass diese Straßen als künftige Tempo 30-Zonen in Betracht kommen. Während Tempo 30 in der Bielefelder Straße aufgrund der Umbaumaßnahmen im Zuge des U-Bahnbaus zügig umgesetzt wurde, mussten in der Wetzendorfer Straße die erforderlichen Begleitmaßnahmen geprüft werden, damit Tempo 30 tatsächlich eingeführt werden kann.

Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h senkt das Risiko schwerer Unfälle im Straßenverkehr erheblich. Zudem wird durch geringere gefahrene Geschwindigkeiten die Lärm- und Schadstoffbelastung für die Bevölkerung reduziert und die Luftqualität erhöht. Darüber hinaus wird die Verständlichkeit von Verkehrsregeln vereinfacht und es werden weniger Verkehrsschilder erforderlich. Die neue Tempo 30-Zone in der Wetzendorfer Straße schließt unmittelbar an die bestehende Zone im Frauentaler Weg an.

Der Plan sieht vor, die Wetzendorfer Straße in dem Abschnitt zwischen der Hausnummer 230 und dem Frauenthaler Weg als Tempo 30-Zone auszuweisen. Hierfür wurden kleine Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit geplant. Die bis jetzt überbreite Einmündung der Alten Parlerstraße wird durch eine Sperrfläche eingeengt. Im Rahmen der Ausführung wird durch SÖR geprüft, ob auf der Sperrfläche zwei mobile Bäume aufgestellt werden können. Zur Busbeschleunigung bleibt im Bereich der beiden Einmündungen der Alten Parlerstraße die Vorfahrt erhalten.

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:
Die Maßnahme wird aus dem laufenden Unterhalt als Erhaltungsmaßnahme finanziert.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sind nicht betroffen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

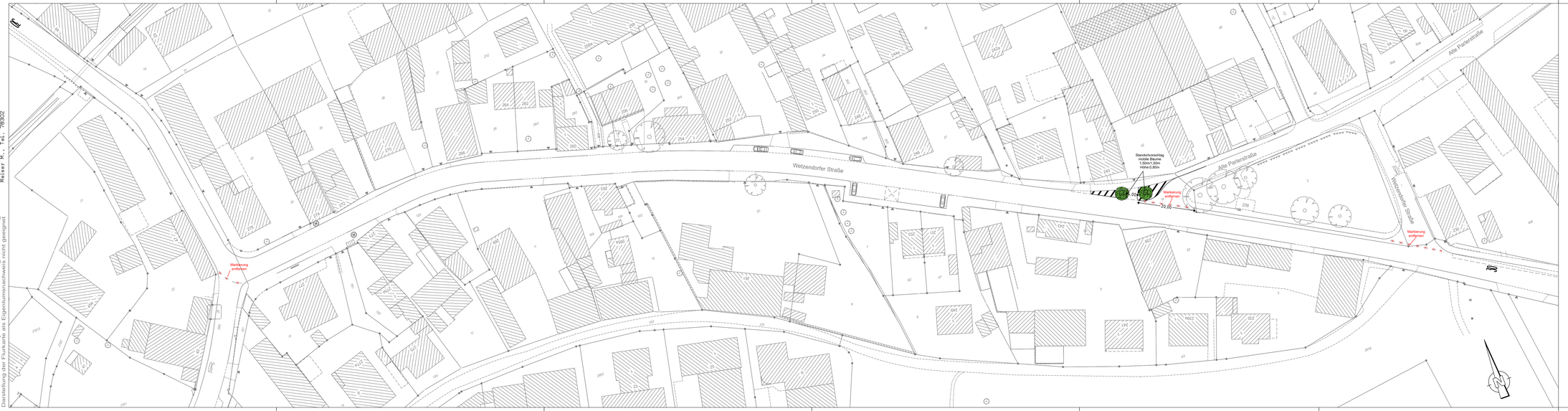
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Erweiterung der Tempo 30-Zone inklusive der ergänzenden Maßnahmen gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2531.2.1 vom 19.10.2023.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser M., Tel. 78802

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoFlächV Herr Rön Tel.: 231-4417
Vervielfältigung, Weitergabe und Veröffentlichung nur mit Genehmigung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum (Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze)
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAO Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- nachrichtlich Beginn Tempo 30 Zone 30

- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandfläche
- 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
- Lichtsäule
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungsgefälle
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 19.10.2023
BEARBEITUNG	Charemska (74937)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2531.2.1
			Wetzendorfer Straße	
			von Hausnummer 277	
			bis Hausnummer 230	

Wetzendorf V502_1PLT vom 30.10.23

Beschlussvorlage
Vpl/013/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Eichendorffstraße - zwischen Schafhofstraße und Stadenstraße
Lückenschluss Radfahrstreifen

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2463.2.1

Sachverhalt (kurz):

In der Eichendorffstraße endet der Radfahrstreifen auf der Nordseite in Richtung Westen auf Höhe der Stadenstraße ungünstig. Im weiteren Straßenverlauf ist es heute möglich, halbseitig auf dem Gehweg zu parken. Dies engt sowohl den vorhanden Gehweg als auch die gemeinsame Restfahrbahn für Kfz und Radfahrende ein. Aktuell befinden sich in dem genannten Abschnitt sehr viele Dauerparker, wie zum Beispiel Wohnwagen, Wohnmobile oder Anhänger, die viel Fläche des Gehweges beanspruchen und auch dafür verantwortlich sind, dass kein Platz für einen Radfahrstreifen übrig bleibt.

Es wurde eine Planung erstellt, die die Situation für Radfahrende und zu Fuß Gehende im Gesamtquerschnitt der Eichendorffstraße optimiert. Die vorliegende Planung teilt sich hierbei in zwei Stufen auf:

In Stufe 1 soll zunächst der Radfahrstreifen auf der Nordseite mit einer Breite von 1,60 m verlängert werden. Dafür müssen die halbseitigen Gehwegparker entfallen. Durch die Markierung (rot eingefärbt) kann zeitnah eine durchgängige Radverkehrsanlage bis zur Schafhofstraße geschaffen werden.

Stufe 2 soll aus Synergieeffekten gemeinsam mit dem Umbau des vom Stadtrat beschlossenen Plans der Kieslingstraße erfolgen. Hierbei soll der existierende Radfahrstreifen auf der Südseite, der im Istzustand ohne ausreichenden Abstand zu den vorhandenen Parkbuchten markiert wurde, auf 2,10 m verbreitert und rot eingefärbt werden, um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen. Zudem soll ein barrierefreier Umbau der Bushaltestellen Spitalhof und Hubertusstraße erfolgen. Der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen ist wichtig, da sich in diesem Planungsbereich eine Einrichtung für betreutes Wohnen befindet. Es sind Radbügel an den Bushaltestellen vorgesehen.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund sinkt von vorher 106 auf nachher 60. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich der Parkdruck wesentlich erhöhen wird, da die bestehenden Parkmöglichkeiten - insbesondere auf der Südseite - nicht vollständig genutzt werden. Die Bebauungsstruktur ist durch Stellplätze und Garagen auf privatem Grund geprägt, die zum Teil nicht ausgelastet sind. Das Abstellen von ortsfremden Wohnmobilen zeigt einen Parkplatzüberschuß an.

Die Kosten für Stufe 1 betragen insgesamt 80.000 Euro (+ 6.000 Euro jährliche Folgekosten). Die Umsetzung von Stufe 1 ist im Jahr 2024 vorgesehen.

Die Kosten für Stufe 2 betragen insgesamt 270.000 Euro (+ 9.000 Euro jährliche Folgekosten). Die Umsetzung von Stufe 2 ist zusammen mit der Kieslingstraße im Jahr 2027 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	350.000 €	**Folgekosten**	15.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	350.000 €	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 der Markierungen aus dem Radwegebudget.
Finanzierung zum Umbau der Haltestellen aus der Pauschale "barrierefreie ÖPNV-Haltestellen".

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:

"Schwache" Verkehrsteilnehmende profitieren von der Maßnahme. Fußverkehrsflächen werden vergrößert und Barrierefreiheit wird geschaffen. Der Radverkehr wird deutlich sicherer geführt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Eichendorffstraße (zwischen Schafhofstraße und Stadenstraße), Vpl-Plan Nr. 2.2463.2.1 vom 31.10.2022 mit letzter Änderung vom 09.02.2024 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu realisieren.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser M., Tel.: 79302

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Stand der Plangrundlage: 10.10.2022 (Quelle: Geodatenbank)
Geodatenkataster: Bayerisches Vermessungsverwaltung
Die Nutzung der Plangrundlage zu Eigeninformationszwecken ist gestattet

(Anteil Dauerparker sehr hoch!
Wohnwagen, Wohnmobile, Anhänger!)

Parker entfallen

Parker entfallen

Parker entfallen

Stufe 2 (Umsetzung zusammen mit Plan 2.2237.2.1c Kieslingstraße):
- Südlichen Radstreifen verbreitern auf 2,10 m
- Bushaltestellen barrierefrei umbauen
- Fahrradpiktogramme und Pfeile auf der Fahrbahn nähe Schaffhofstraße anbringen
- Fahrbahndeckensanierung ggf. berücksichtigen
- ggf. Mittelmarkierung anpassen
- 4 Radbügel

Stufe 1 (Sofortmaßnahme):
- Nördlichen Radstreifen ab Stadenstraße verlängern
- Mittelmarkierung auf Höhe der nördlichen Parkbucht (bei Hausnummer 116) verziehen, damit 3,25 m für die Fahrspur gewährleistet werden
- Teil der anderen Mittelmarkierung (zwischen Ende des Radstreifen und Bushaltestelle) entfernen

Anschluss an Plan 2.2237.2.1c

Schaffhofstraße bis Stadenstraße

Radverkehrsanlagen		
	vorher	nachher
KFZ	106	60
Fahrrad	0	8
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	0	
versiegelte Fläche (m²)		11,5
zu fällende Bäume	0	
neu gepflanzte Bäume	0	

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum – Standort nach technischer Lösung (mit Fällung) MUTZ-Gutachten
- mobiler Baum
- gepl. Busch
- gepl. Einfahrt / Ausfahrt
- neue Markierung/Linie
- LSA mit Blindenausstattung
- Bindestellstreifen gem. Regelbefahrung DIN 32984
- Sperrfelder
- LSA-Mastfundort Neu
- Aufmerksamkeitsfeld
- Rampe
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Bankettabsatz
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- ÖPNV-Spur
- überbauter Substratbereich
- Straßenbahn
- Pflasterfläche
- VAG Wartehalle
- Freistellen von Einbauten
- Grubenverfüllfläche
- Rückgabefläche
- Auftragsböschung
- Einschnittsböschung
- Einfassungsmulde
- ehrl. Altbruch
- Stützmauer
- Gewerbegrfläche SO8
- Mehrzweckstreifpiste
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradanlage
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto Stellplatz

Bestand

- bestr. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schachtkreuzen
- Lichtmaste
- Eingang
- Einfahrt
- Straßenpoller
- Fußbrücke
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 31.10.2022
BEARBEITUNG	Weber (74936) Reiser M.	gez. Jülich AMTSLEITER
ÄNDERUNGEN		Lageplan

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2463.2.1
08.08.23	Reiser M.	Instruktionsergebnis		
19.12.23	Reiser M.	Instruktionsergebnis		
09.02.24	Reiser M.	Bäume entfernt		

Eichendorffstraße
zwischen Schaffhofstraße und Stadenstraße

Eichendorffstraße_001 V500_2.PLT vom 14.02.24

GMNV

Beschlussvorlage
Vpl/011/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Zerzabelshofstraße
Radstreifen zwischen Gleißhammer Bhf und DB-Unterführung Nbg-Ost - Dutzendteich

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2545.2.1

Sachverhalt (kurz):

Im Rahmen einer notwendigen Deckensanierung beabsichtigt die Verwaltung eine Radweglücke in der Zerzabelshofstraße zu schließen. Der Abschnitt reicht vom S-Bahnhof Gleißhammer bis zur DB-Unterführung Nbg.- Ost - Dutzendteich. Die Bushaltestelle Bahnhof Gleißhammer wird beidseitig vollständig barrierefrei ausgebaut und der Bordsteinradweg wird jeweils hinter dem Haltestellenbereich herumgeführt. Dadurch werden Konfliktsituationen zwischen wartenden Fahrgästen und Radfahrenden minimiert.

Durch die Markierung des beidseitigen Radstreifens wird zukünftig kein regelwidriges Parken in zweiter Reihe mehr möglich sein. Die von der Feuerwehr bereits mehrfach geforderte ordnungsgemäße Erreichbarkeit der Aufstellflächen für den Brandfall wird durch die markierten Radstreifen dauerhaft gewährleistet. Zusätzlich wird der Linienbusverkehr ebenfalls nicht mehr durch regelwidrig geparkte Kfz, welche zu weit in die Fahrbahn hineinragen, behindert.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme liegen bei ca. 500.000 Euro. Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 10.000 Euro. Die Ausführung ist im Jahr 2024 geplant.

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	500.000 €	**Folgekosten**	10.000 € 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:

Förderung des Fuß- und Radverkehrs und Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **Behindertenrat**

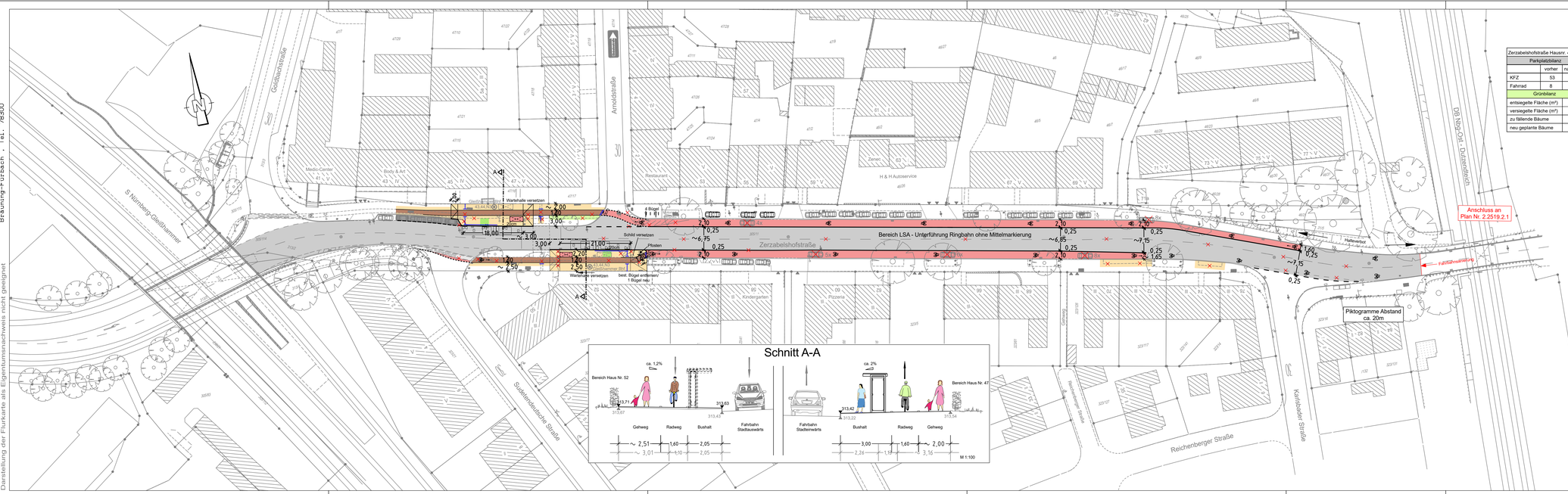
☒ **VB**

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan mit Vpl-Nr. 2.2545.2.1 vom 19.09.2023 mit letzter Änderung vom 10.01.2024.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Katierung: GeoI-KonV Frau Mild
Die Verwendung dieser Plangrundlage ist nur für die Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht gestattet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gez. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Sachschütze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Freizuhalten von Einbauten (Rollschuhfahrer)
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Parkstandsfläche
- Grünfläche
- Fahrradsfänder
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN3984

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 19.09.2023
BEARBEITUNG	Yürü (34076)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Bräuning-Fürbach	

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
08.11.23	Br-Fürbach	VB Rampenlänge
10.01.24	Br-Fürbach	Instruktionserg.

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2545.2.1

Zerzabelshofstraße
Radstreifen zw. Gleishammer Bhf und Unterführung DB Nbg-Ost - Dutzendteich

Zerzabelshofstraße 003 V500_1.PLT vom 23.01.24

Beschlussvorlage
Vpl/015/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Tiroler Straße - Umbau der Einmündung Frankenstraße

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2359.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Einmündungen der Tiroler- und Ingostraße an der Frankenstraße liegen versetzt zueinander. Dies führt zu einer ungünstigen Knotengeometrie und komplizierten, ineffiezienten Signalsteuerung. Im Verkehrsgutachten zur Entwicklung des Stadtteils Lichtenreuth (Modul 1) ergeben sich Zunahmen, die über den Knoten abgewickelt werden müssen.

Die Verwaltung hat einen Straßenplan erarbeitet, in dem die beiden Nebenrichtungen gegenüber liegen. Dafür wird die Fahrbahn der Tiroler Straße von der Wohnbebauung abgerückt und nach Osten verschoben. Es werden Missstände bei der Führung des Rad- und Fußverkehrs behoben. Die beiden Bushaltesteige werden barrierefrei angelegt. Der notwendige Eingriff in den Z-Bau wird ausgeglichen. Die Kreuzung ist Teil der Radvorrangroute 14. Zukünftig ist es möglich, auf der Südseite der Frankenstraße zwischen Dutzendteich und Tiroler Straße legal in beiden Richtungen mit dem Rad fahren zu können. Dies verbessert auch die Anbindung des entlang der neuen Straßenbahnlinie geplanten Rad-/Gehwegs.

Durch die Umgestaltung werden Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität für den Kraftfahrzeugverkehr mit Vorteilen für den Fuß- und Radverkehr sowie einer effektiveren Busbeschleunigung kombiniert.

Die Baumaßnahme tangiert baulich und verkehrlich unmittelbar die Maßnahme der geplanten Straßenbahnverlängerung zur Brunecker Straße. Eine zeitliche Umsetzung ist daher noch intensiv mit dieser Maßnahme abzustimmen und bestenfalls zu verzahnen.
Die Gesamtkosten liegen bei ca. 2,5 Mio. Euro.

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	2.500.000 €	**Folgekosten**	8.000 € 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:
Teilkosten aus Radwegeetat. Für die Bushaltestellen können Zuwendungen auf Grundlage RZÖPNV beantragt werden. Die aurelis beteiligt sich im Umfang von 30.000 € an den Kosten.

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:

Barrierefreie Haltestellen, optimierte Radverkehrsführung und Blindenausstattung an der Lichtsignalanlage.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

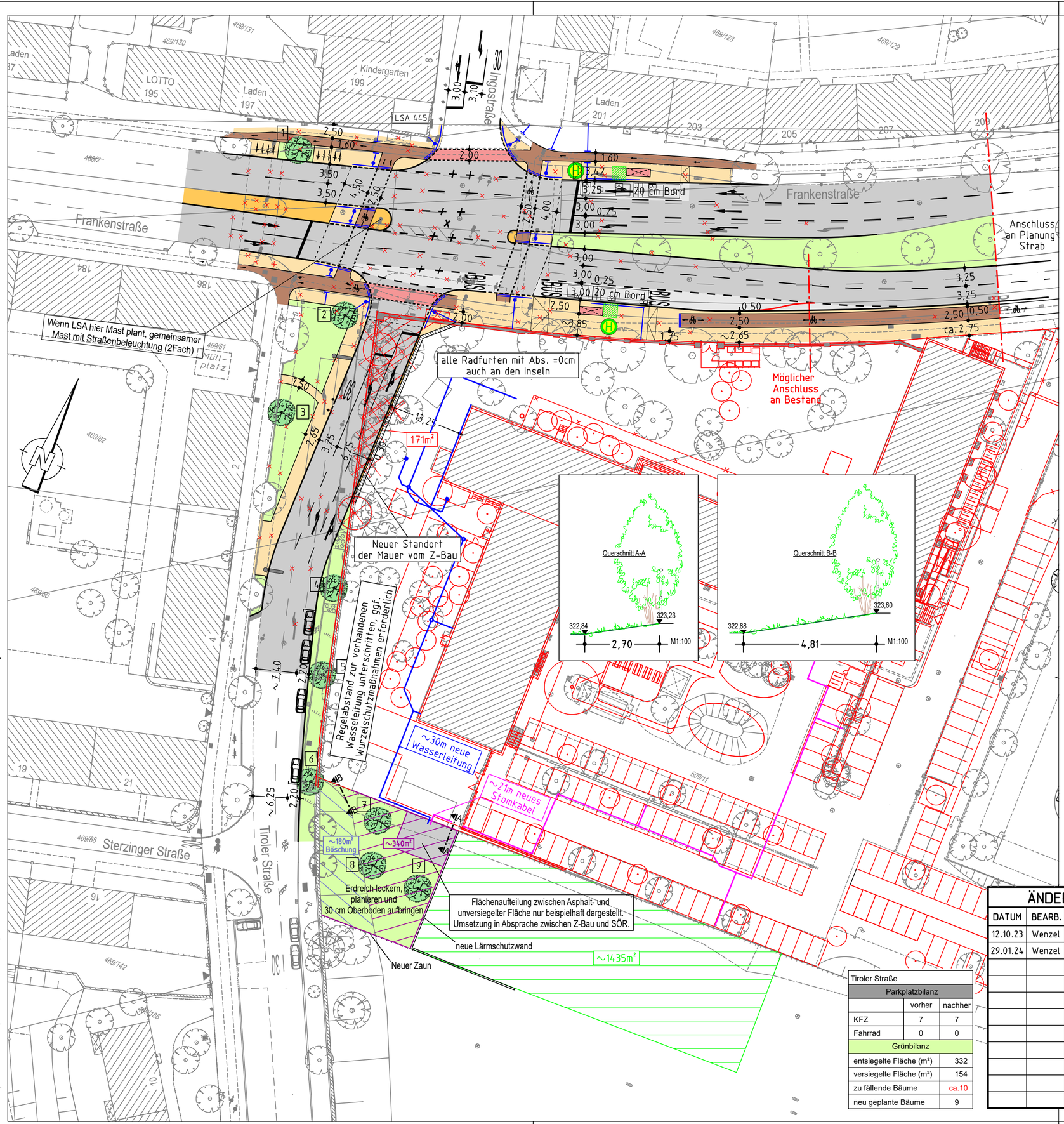
☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl-Nr. 2.2359.2.1 Tiroler Straße - Umbau der Einmündung Frankenstraße - vom 09.12.2020 mit letzter Änderung vom 29.01.2024. Die Verwaltung wird beauftragt, den Eingriff in das Gelände des Z-Baus zu regeln / auszugleichen.



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
- Wasserleitung
- Stromleitung
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/ÖPNV-Spur
- Radwegfurt eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RASt Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN 32984

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Grenzstein
- Absteckpunkt
- Vermessungspunkt
- Schieber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Pegel
- Bohrloch
- Kabelschacht
- Telefonzelle
- Uhr
- Schaltkasten
- Fahrkartenautomat
- Briefkasten
- Automat
- Kabelstein
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gassäule
- Schild,Wegweiser
- Litfaßsäule
- 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

Tiroler Straße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	7	7
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		332
versiegelte Fläche (m²)		154
zu fällende Bäume		ca.10
neu geplante Bäume		9

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARB.	OBJEKT
12.10.23	Wenzel	Anpassung Z-Bau
29.01.24	Wenzel	Halfest. Rampen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez.Wunder	NÜRNBERG, AM 09.12.2020
BEARBEITUNG	Wie, Wu, Meier	gez.Jülich AMTSLEITER
	Klapuch/Wenzel	

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2359.2.1

Tiroler Straße

Umbau der Einmündung Frankenstraße

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
14.07.21	Wenzel	Instruktionserg.
21.09.21	Wenzel	Gehweg
21.09.22	Wenzel	Radweg/Bushaltestelle
30.09.22	Wenzel	Ausgleichsfläche Z-Bau
30.01.23	Wenzel	Querschnitt
01.02.23	Wenzel	gem. Außendienst
08.08.23	Bauer	LSA Anpassung

Tiroler Straße001 V500_1.PLT vom 29.01.24

CARD/1

Gesamtbearbeitung der Pl
Verkehrsplanungsamt Nürnb
Klapuch, Tel. 4932

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Digitale Stadtgrundkarte mit Vermessung und Kartierung.
Geo/1, T.Oelmann, Tel. 231-8464, Fax 231-7301

Beschlussvorlage
Vpl/014/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Kilianstraße zwischen Kilianstraße 180 und Kurzer Steig, zwei barrierefreie Haltestellen

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2470.2.1

Sachverhalt (kurz):

Im Rahmen der Deckensanierung beabsichtigt die Verwaltung einen barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen Kurzer Steig und Großreuth h.d.V. jeweils auf der Südseite der Kilianstraße. Zusätzlich wird das fehlende Blindenleitsystem an der Haltestelle Kurzer Steig in Fahrtrichtung Erlanger Straße nachgerüstet.

Die Art der Haltestellen wurde nach dem im Dezember 2015 im Verkehrsausschuss beschlossenen Planungsleitfaden für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen bestimmt. Demnach wird die Haltestellenform in Abhängigkeit von der Taktfolgezeit des Busses und vom Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde für jede Fahrtrichtung beurteilt. Die Buslinie 40 verkehrt in einem 20- Minuten-Takt. Das Verkehrsaufkommen beträgt in dem Abschnitt der Kilianstraße 700 Kfz je Stunde und Richtung, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Zählung schon längere Zeit zurück liegt. Grundsätzlich ist nach der Corona-Pandemie von einer geringeren Verkehrsbelastung auszugehen. Demnach ist die Zählung repräsentativ und deckt den "Worst Case" ab. Angesicht dieser Daten werden analog zu anderen, bereits mehrheitlich am Fahrbahnrand liegenden Haltepunkten in der Kilianstraße auch diese als Bussteig am Fahrbahnrand mit einem Anschlag von 20 cm ausgebildet und zusätzlich mit einer Wartehalle ausgestattet.

Somit entsteht für den Fahrgast ein breiter Ein-und Ausstiegsbereich mit genügend Platz für Manöver, unter anderem für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Fahrgäste mit einem Kinderwagen. Des Weiteren verringern sich die Verlustzeiten für die Busse durch das Halten am Fahrbahnrand und durch den zügigeren Fahrgastwechsel. Das Ausklappen der Rampe ist bei der Bordsteinhöhe von 20 cm nicht erforderlich. Des Weiteren ist das Ein-und Aussteigen für alle Fahrgäste wesentlich komfortabler.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 130.000 Euro. Die jährlichen Folgekosten bleiben unverändert. Die Ausführung ist im Jahr 2025 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	130.000 €	**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:

Durch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen können mobilitäts¬eingeschränkte Personen die öffentlichen Verkehrsmittel besser nutzen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **VB**

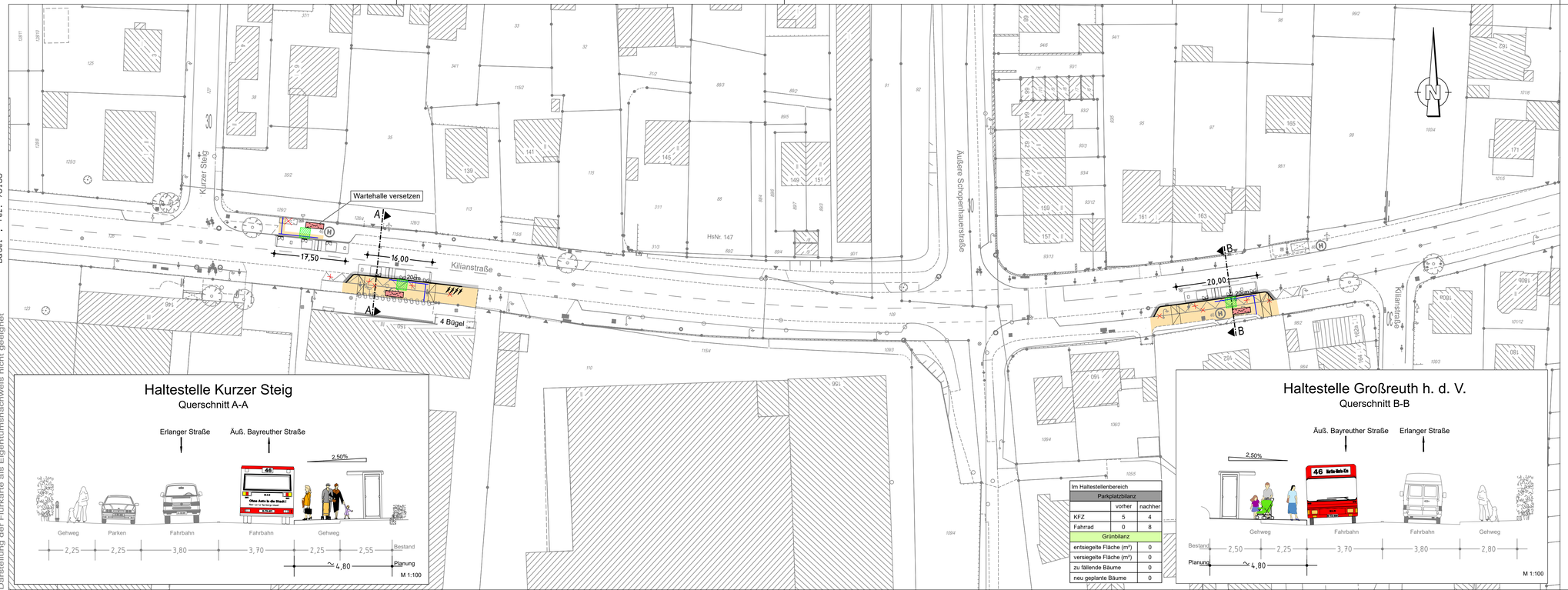
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan mit Vpl-Nr. 2.2470.2.1 vom 31.05.2023 mit letzter Änderung vom 12.10.2023.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bauer - Tel.: 78159

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1-KomV Herr Stiegler Tel.: 231-4416
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Haltestelle Kurzer Steig
Querschnitt A-A

Im Haltestellenbereich		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	5	4
Fahrrad	0	8
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	0	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	0	

Haltestelle Großreuth h. d. V.
Querschnitt B-B

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- Einfahrt/Ausfahrt
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- Freizuhalten von Einbauten
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Parkstandsfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SDR-Regelplan/DIN32984
- neue Maststandorte
- Fahrradsfänder

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Grenzstein
- Abstecksopunkt
- Vermessungspunkt
- Schieber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Pegel
- Bohrloch
- Kabelschacht
- Telefonzelle
- Uhr
- Schaltkasten
- Fahrkartenautomat
- Briefkasten
- Automat
- Kabelstein
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gassäule
- Schild,Wegweiser
- Litfaßsäule
- 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
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 31.05.2023
BEARBEITUNG	Charemska (74937)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN — **Lageplan**

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2470.2.1
12.10.23	Bauer	Instruktionsergebnis		

Kilianstraße
zwischen Kilianstraße 180 und Kurzer Steig
Haltestellen

Kilianstraße 009 V500_1.PLT vom 25.10.23

CARD/1

Beschlussvorlage
Vpl/012/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	14.03.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Straßenplan Gleiwitzer Straße - Erschließung Bebauungsplan Nr. 4670

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2473.2.1
Straßenplan Nr. 2.2473.2.2

Sachverhalt (kurz):

Die zum Beschluss vorgelegten Pläne zum Ausbau der Kreuzung Gleiwitzer Straße/Thomas-Mann-Straße dienen der Erschließung des neuen Gewerbegebiets. Dies ist Teil des am 14.12.2023 im Stadtplanungsausschuss beschlossenen Bebauungsplans Nr. 4670 "Gleiwitzer Straße".

Die neue Erschließungsstraße ist für den gewerblichen Verkehr dimensioniert. Begleitend dazu erfolgt die Erschließung für den Fuß- und Radverkehr über einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Im Kreuzungsbereich werden die Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr optimiert. Die Haltestelle Kafkastraße wird barrierefrei ausgebaut. Aufgrund der Erweiterung der dreiarmigen Kreuzung auf eine vierarmige Kreuzung und für eine bessere Erschließung des neuen Areals bekommt der VAG-Bus in der Thomas-Mann-Straße eine separate Busspur und eine eigene Freigabephase. So wird die Leistungsfähigkeit des ÖPNV, aber auch des gesamten Knotenpunktes weiterhin gewährleistet sein. Es sind ebenfalls keine nachteiligen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Gleiwitzer Straße als Messeroute zu erwarten. Dazu wurde den Anliegern im Zuge der Abstimmung kommuniziert, dass die Grünzeit für die Ausfahrt aus dem neuen Anschluss begrenzt ist.

Der Beschluss ist notwendig, um den städtebaulichen Vertrag mit dem Investor schließen zu können. Die Kosten für den Straßenplan Nr. 2.2473.2.1 werden vollständig vom Investor getragen. Die Kosten für den Straßenplan Nr. 2.2473.2.2 belaufen sich auf ca. 38.000 Euro und müssen durch die Stadt Nürnberg finanziert werden. Die Planung ist innerhalb der Verwaltung abgestimmt.

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	38.000 €	**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:

Förderung des Fuß- und Radverkehrs und Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☒ **Behindertenrat**

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt - vorbehaltlich der Kostenübernahme durch den Investor - den Straßenausbau in der Gleiwitzer Straße gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2473.2.1 und 2.2473.2.2 vom 17.10.2022 mit letzter Änderung vom 02.02.2024.



Zeichenerklärung

- gepl. Fahrbahn / Verkehrsfläche
- gepl. Gehweg
- gepl. Radweg
- gepl. gemeinsamer Geh- und Radweg
- gepl. Ein- und Ausfahrt
- gepl. Stellplätze
- gepl. Bankett / Grünfläche
- gepl. Mulde
- gepl. Dammböschung
- gepl. Baum
- gepl. Schutzrohr DN 100 für Feuerwehr
- best. Beleuchtung
- gepl. Beleuchtung: Neuer Mast bzw. Mast versetzen
- gepl. LSA-Mast

Koordinatensystem:
Lagesystem: UTM 32, ETRS89 / GRS80-Ellipsoid

BAUHERR
alpha Objektverwaltung GmbH & Co. KG
Kressengartenstraße 2
90402 Nürnberg

(Raum für Registratur/Ordnung)

(Raum für Registratur/Ordnung)

PLANER VORENTWURF:
PIGT
Pongratz - Ing.- Gesellschaft für Tiefbau mbH
90489 Nürnberg - Georg-Strobel-Straße 3b - Ruf (0911) 919 666 40

Projektbearbeiter: INGENIEURBÜRO CHRISTOFORI UND PARTNER
Vermessung • Planung • Bauleitung
Gewerbestraße 9
91560 Heilsbronn
Tel. 09872 - 95 711 0
Fax 09872 - 95 711 65
info@christofori.de

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 17.10.2022
BEARBEITUNG	Pongratz-Ing. Büro	**gez. Jülich**
	Ingenieurbüro Christofori und Partner	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
09.10.2023	C. Krach	Einarbeitung Instruktionsergebnisse
02.11.2023	C. Krach	Anpassungen gem. Skizze Vpl v. 27.10.2023
06.11.2023	C. Krach	Anpassungen gem. Email Vpl v. 02.11.2023
07.11.2023	C. Krach	Verschieben der Privat-straße Richtung Postgelände
14.11.2023	C. Krach	Anpassung Grenzverlauf, Beleuchtungsstandorte; Einfügen LSA Maststandorte, taktiles Leitsystem
15.11.2023	C. Krach	Anpassung nach Abstimmung Stadt - Inwaltor vom 14.11.2023
16.11.2023	C. Krach	Anpassung nach Email Vpl v. 15.11.2023
22.01.2024	C. Krach	Anpassung Bushaltestelle und Radausleitung Thomas-Mann-Str.
02.02.2024	C. Krach	Anpassung Radausleitung Thomas-Mann-Str. nach Abstimmung TAT + Anpassung Bushaltestellenbereich Insel Thomas-Mann-Straße

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
06.06.2019	PIGT	Linksabbieger stadtauswärts
15.07.2019	PIGT	Anpassung gem Skizze Stadt
12.06.021	PIGT	Anpassung gem Skizze Stadt
16.11.2021	PIGT	Einarbeitung Böschungsbreiten
18.11.2021	PIGT	Flurstückanpassungen
13.10.2022	PIGT	Einarbeitung Bauminsel
17.10.2022	PIGT	Vergrößerung Bauminsel

Lageplan

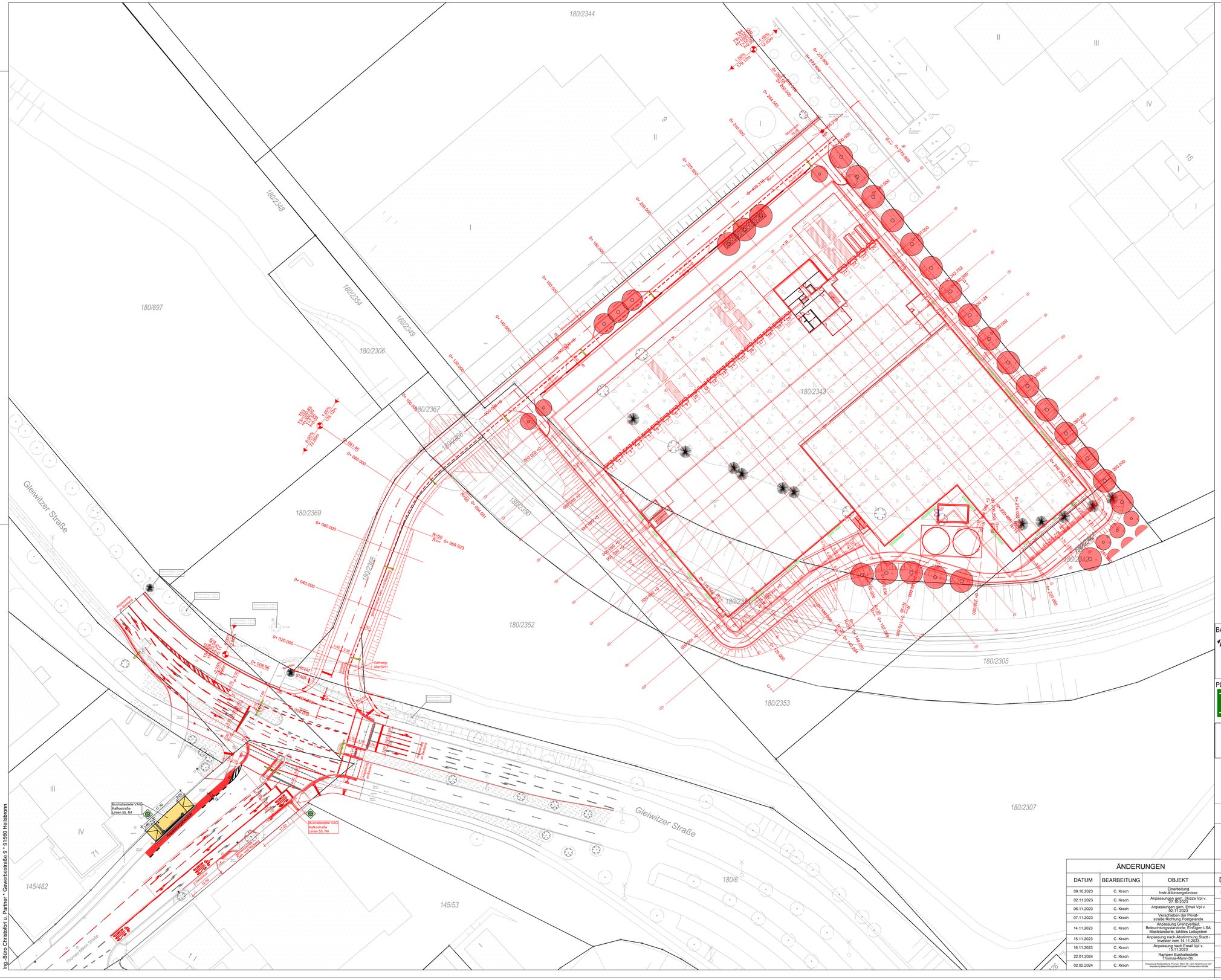
M= 1:500 | 2.2473.2.1

Gleiwitzer Straße

Erweiterung des besteh. Knotenpunktes Gleiwitzer/Thomas-Mann-Straße um Zu- und Ausfahrt zur Erschließung von Flur Nr. 180/2343, 180/2307 + Teilflächen

F:\ROSSTAL\D\VW\DVW21181_Alpha_Gruppe_B Plan 4670\Verkanl\P_LP500_240201.dwg

Ing.-Büro Christofori u. Partner * Gewerbestraße 9 * 91560 Heilsbronn



Zeichenerklärung

- gepl. Fahrbahn / Verkehrsfläche
- gepl. Gehweg
- gepl. Radweg
- gepl. gemeinsamer Geh- und Radweg
- gepl. Ein- und Ausfahrt
- gepl. Stellplätze
- gepl. Bankett / Grünfläche
- gepl. Mulde
- gepl. Dammböschung
- gepl. Baum
- gepl. Schutzrohr DN 100 für Feuerwehr
- best. Beleuchtung
- gepl. Beleuchtung: Neuer Mast bzw. Mast versetzen
- gepl. LSA-Mast

Koordinatensystem:
Lagesystem: UTM 32, ETRS89 / GRS80-Ellipsoid

BAUHERR
alpha Objektverwaltung GmbH & Co. KG
Kressengartenstraße 2
90402 Nürnberg

(Raum für Registratur/Ordnung)

(Raum für Registratur/Ordnung)

PLANER VORENTWURF:
Pongratz - Ing.- Gesellschaft für Tiefbau mbH
90489 Nürnberg - Georg-Strobel-Straße 3b - Ruf (0911) 919 666 40

Projektbearbeiter:
INGENIEURBÜRO CHRISTOFORI UND PARTNER
Vermessung • Planung • Bauleitung

Gewerbestraße 9
91560 Heilsbronn
Tel. 09872 - 95 711 0
Fax 09872 - 95 711 65
info@christofori.de

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 17.10.2022
BEARBEITUNG	Pongratz-Ing. Büro	**gez. Jülich**
	Ingenieurbüro Christofori und Partner	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M= 1:500	2.2473.2.2
09.10.2023	C. Krach	Einarbeitung Instruktionsergebnisse	06.06.2019	PIGT	Linksabbieger stadtauswärts		
02.11.2023	C. Krach	Anpassungen gem. Skizze Vpl v. 27.10.2023	15.07.2019	PIGT	Anpassung gem Skizze Stadt		
06.11.2023	C. Krach	Anpassungen gem. Email Vpl v. 02.11.2023	12.08.021	PIGT	Anpassung gem Skizze Stadt		
07.11.2023	C. Krach	Verschieben der Privat-straße Richtung Postgelände	16.11.2021	PIGT	Einarbeitung Böschungsbreiten		
14.11.2023	C. Krach	Anpasung Grenzverlauf, Beleuchtungsstandorte; Einfügen LSA Maststandorte, taktiles Leitsystem	18.11.2021	PIGT	Flurstücksanpassungen		
15.11.2023	C. Krach	Anpassung nach Abstimmung Stadt - Investor vom 14.11.2023	13.10.2022	PIGT	Einarbeitung Bauminsel		
16.11.2023	C. Krach	Anpassung nach Email Vpl v. 15.11.2023	17.10.2022	PIGT	Vergrößerung Bauminsel		
22.01.2024	C. Krach	Rampen Bushaltestelle Thomas-Mann-Str.					
02.02.2024	C. Krach	Anpassung Radausleitung Thomas- Mann-Str. nach Abstimmung VpI v. Anpassung Beleuchtungskonzept Insel Thomas-Mann-Straße					

F:\ROSSTAL\DVW\DVW21181_Alpha_Gruppe_B Plan 4670\Verkanl\P_LP500_240201.dwg

Ing.-Büro Christofori u. Partner * Gewerbestraße 9 * 91560 Heilsbronn