Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
18.04.2024

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente
Tagesordnung -öffentlich- 4
Vorlagendokumente
TOP Ö 1 Straßenbenennung Bärenschanzstraße
Sitzungsvorlage Geo/006/2024 7
Entscheidungsvorlage Geo/006/2024 10
TOP Ö 2 1000 Bäume und sichere Rad- und Fußwege für den Äußeren Ring
Sitzungsvorlage Vpl/019/2024 12
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.08.2023 Vpl/019/2024 16
Sachverhaltsdarstellung Vpl/019/2024 17
Plan zum Überblick Vpl/019/2024 19
TOP Ö 3 Dr.-Erich-Mulzer-Straße - verkehrsberuhigter Bereich
Sitzungsvorlage Vpl/032/2024 20
TOP Ö 4 Runder Tisch Radverkehr
Berichtvorlage Vpl/031/2024 25
TOP Ö 5 Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung über den Zweckverband
Sitzungsvorlage Vpl/030/2024 28
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/030/2024 31
Verwaltungsvereinbarung ZV StUB - Stand 07.08.2019 Vpl/030/2024 33
Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung Vpl/030/2024 36
TOP Ö 6 Allersberger Straße - zwischen Wölckernstraße und Humboldtstraße
Sitzungsvorlage Vpl/028/2024 39
Straßenplan Allersberger Straße - zwischen Wölckernstraße und Humboldtstraße - 2.2541.2.2 Vpl/028/2024 43
TOP Ö 7 Straßenplan Seilerstraße - Gehweganpassungen im Bereich des Neubaus Härleinstraße 2
Sitzungsvorlage Vpl/027/2024 44
Straßenplan Seilerstraße - Gehweganpassungen Neubau Härleinstraße 2, Vpl-Nr.: 2.2556.2.1 Vpl/027/2024 47
TOP Ö 8 Projekt "Radständer für Gibitzenhof und Steinbühl" - Rückblick auf die E-Partizipation und Ausblick
Sitzungsvorlage Vpl/026/2024 48
Übersichtsplan neues Projektgebiet "St. Leonhard und Schweinau" Vpl/026/2024 53
TOP Ö 9 Volkacher Straße - Evaluation der Einbahnregelung im westlichen Abschnitt
Sitzungsvorlage Vpl/025/2024 54
Zählergebnisse Vpl/025/2024 58
Verkehrsbelastungen Dezember 2022 Vpl/025/2024 59
Verkehrsbelastungen Dezember 2023 Vpl/025/2024 60
TOP Ö 10 Forsthofstraße, Lichtenhofstraße;
Sitzungsvorlage Vpl/029/2024 61
Straßenplan Nr. 2.2413.2.1 Vpl/029/2024 65
TOP Ö 11 Happurger Straße und In der Finstermail
Sitzungsvorlage Vpl/024/2024 66
Straßenplan Nr. 2.2504.2.1 Vpl/024/2024 70
TOP Ö 12 Mittelstraße zwischen Lohestraße und Marienbergpark
Sitzungsvorlage Vpl/082/2023 71

Mittelstraße Plan Nr. 2.2416.2.1A vom 14.09.23 Vpl/082/2023 75
Mittelstraße Plan Nr. 2.2416.2.2A vom 14.09.23 Vpl/082/2023 76
TOP Ö 13 Am Thoner Espan und Michaelstraße; Umbau zur Fahrradstraße der 2. Stufe und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 4
Sitzungsvorlage Vpl/083/2023 77
Am Thoner Espan Plan Nr. 2.2425.2.1 v. 08.11.23 Vpl/083/2023 81
Michaelstraße Plan Nr. 2.2425.2.2 v. 08.11.23 Vpl/083/2023 82
TOP Ö 14 Schupfer Straße; Ertüchtigung für die priorisierte Radvorrangroute Nr. 10 (Teil 2)
Sitzungsvorlage Vpl/020/2024 83
Straßenplan Nr. 2.2503.2.1 Vpl/020/2024 87
TOP Ö 15 Leyher Straße, Busspur und Verbreiterung Radstreifen
Sitzungsvorlage Vpl/021/2024 88
Straßenplan Nr. 2.2534.5.1 Vpl/021/2024 92
TOP Ö 16 Frankenstraße zw. Markgrafenstraße und Gibitzenhofstraße; Umbau zur Fahrradstraße der 2. Stufe und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 3
Sitzungsvorlage Vpl/022/2024 93
Straßenplan Nr. 2.2424.2.1 Vpl/022/2024 97
TOP Ö 17 Sichere und attraktive Straßen rund um die Technische Hochschule
Berichtvorlage Vpl/018/2024 98
Antrag der Stadtratsfraktion B90/Die Grünen vom 28.07.2022 Vpl/018/2024 101
Sachverhaltdarstellung Vpl/018/2024 103

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 18.04.2024, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Straßenbenennung: Anpassung der Verlaufsbeschreibung der Bärenschanzstraße aufgrund der erfolgten Verlaufsänderung** Heilmaier, Andrea, Dr.	Beschluss Geo/006/2024
2.	**1000 Bäume und sichere Rad- und Fußwege für den Äußeren Ring hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.08.2023** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/019/2024
3.	**Dr.-Erich-Mulzer-Straße - verkehrsberuhigter Bereich** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/032/2024
4.	**Runder Tisch Radverkehr hier: mündlicher Bericht** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/031/2024
5.	**Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung über den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/030/2024
6.	**Allersberger Straße - zwischen Wölckernstraße und Humboldtstraße** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/028/2024

7. **Straßenplan Seilerstraße - Gehweganpassungen im Bereich des Neubaus Härleinstraße 2** — Beschluss Vpl/027/2024

Ulrich, Daniel

8. **Projekt "Radständer für Gibitzenhof und Steinbühl" - Rückblick auf die E-Partizipation und Ausblick** — Beschluss Vpl/026/2024

Ulrich, Daniel

9. **Volkacher Straße - Evaluation der Einbahnregelung im westlichen Abschnitt** — Beschluss Vpl/025/2024

Ulrich, Daniel

10. **Forsthofstraße, Lichtenhofstraße; Umbau zur Fahrradstraße und Ertüchtigung für die priorisierte Radvorrangroute Nr. 2** — Beschluss Vpl/029/2024

Ulrich, Daniel

11. **Happurger Straße und In der Finstermail Fahrradstraße / Radvorrangroute Nr. 10** — Beschluss Vpl/024/2024

Ulrich, Daniel

12. **Mittelstraße zwischen Lohestraße und Marienbergpark** — Beschluss Vpl/082/2023

Ulrich, Daniel

13. **Am Thoner Espan und Michaelstraße; Umbau zur Fahrradstraße der 2. Stufe und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 4** — Beschluss Vpl/083/2023

Ulrich, Daniel

14. **Schupfer Straße; Ertüchtigung für die priorisierte Radvorrangroute Nr. 10 (Teil 2)** — Beschluss Vpl/020/2024

Ulrich, Daniel

15. **Leyher Straße, Busspur und Verbreiterung Radstreifen** — Beschluss Vpl/021/2024

Ulrich, Daniel

16. **Frankenstraße zw. Markgrafenstraße und Gibitzenhofstraße; Umbau zur Fahrradstraße der 2.Stufe und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 3**

Beschluss
Vpl/022/2024

Ulrich, Daniel

17. **Sichere und attraktive Straßen rund um die Technische Hochschule**
hier: Antrag der Stadtratsfraktion B‘90/Die Grünen vom 28.07.2022

Bericht
Vpl/018/2024

Ulrich, Daniel

18. **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.03.2024, öffentlicher Teil**

Beschlussvorlage
Geo/006/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Straßenbenennung: Anpassung der Verlaufsbeschreibung der Bärenschanzstraße aufgrund der erfolgten Verlaufsänderung

Anlagen:
Entscheidungsvorlage

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die Verlaufsbeschreibung der Bärenschanzstraße aufgrund der erfolgten Verlaufsänderung anzupassen. Die Bärenschanzstraße verläuft nun von der Bleichstraße parallel zur Fürther Straße bis zum Benjamin-Ferencz-Platz.

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:

Es gibt keine Hinweise darauf, dass bestimmte Personengruppen durch die Verlaufsveränderung der Straße besonders beeinträchtigt werden.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

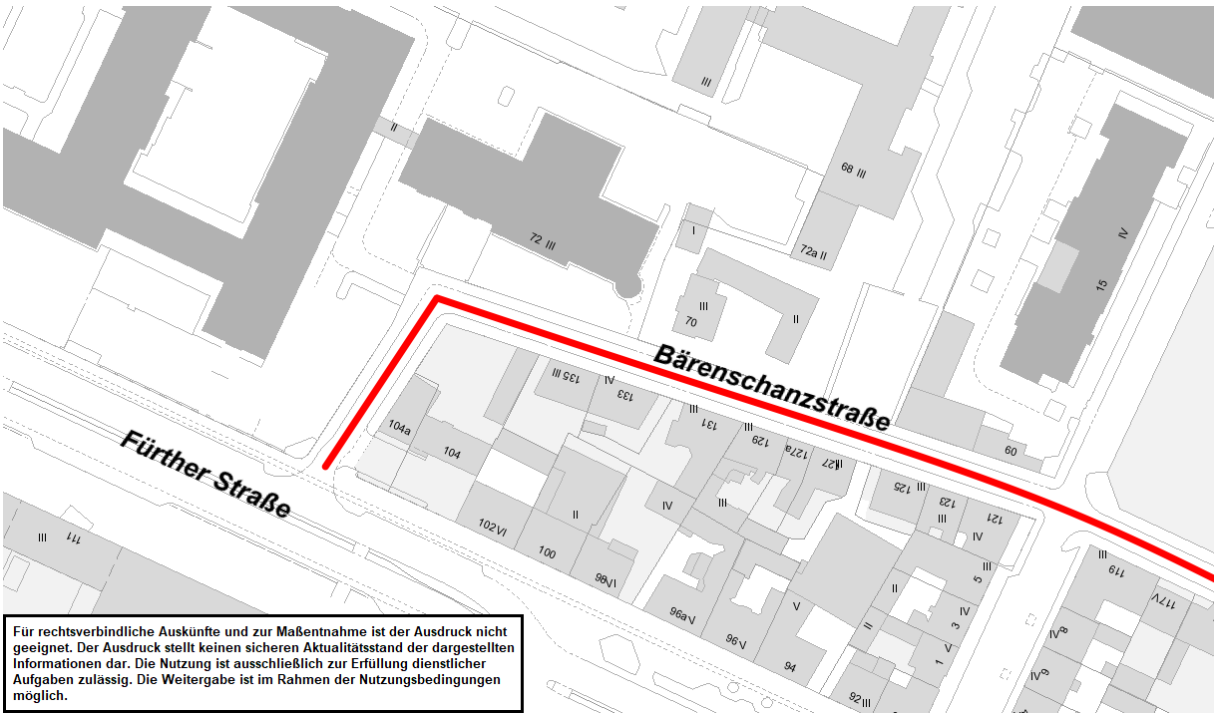
Der Verkehrsausschuss beschließt, die Verlaufsbeschreibung der Bärenschanzstraße wie folgt anzupassen: "Die Bärenschanzstraße verläuft von der Bleichstraße parallel zur Fürther Straße bis zum Benjamin-Ferencz-Platz."

Entscheidungsvorlage

Historie:

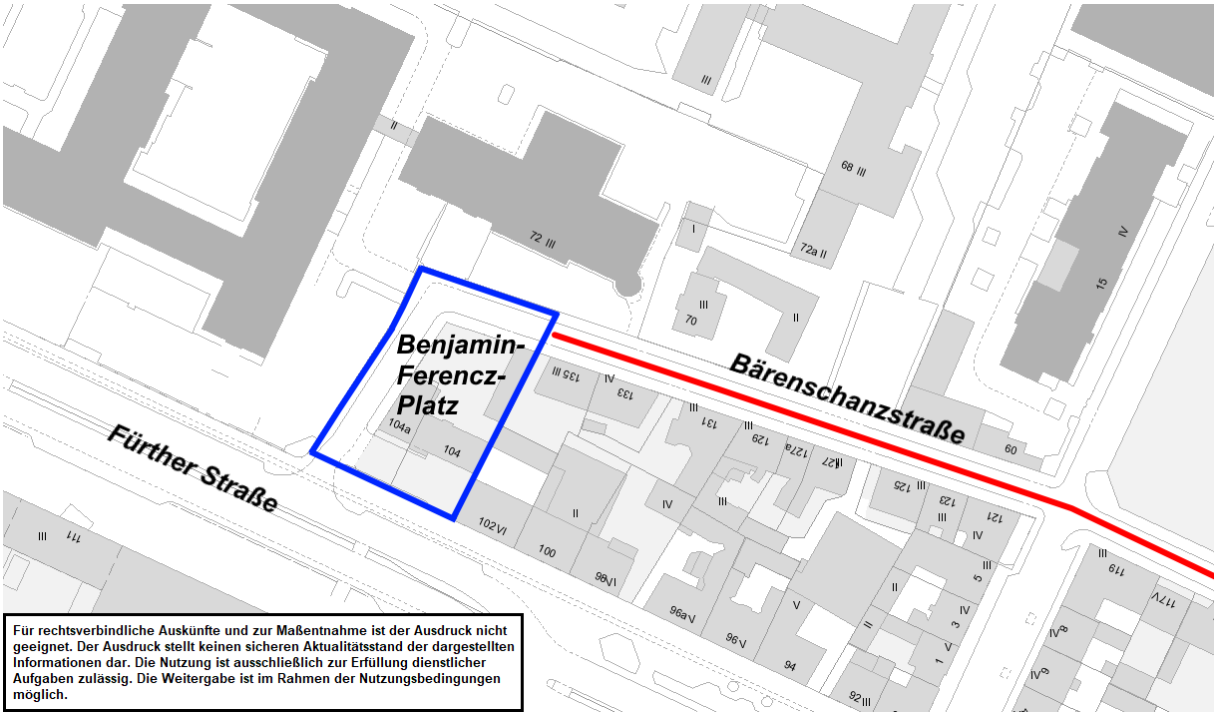
Die Bärenschanzstraße wurde 1868 nach einer 1632 von der Circumvallationslinie aufgeschütteten Erdwallverteidigungsanlage benannt.

Bis zur Benennung des Benjamin-Ferencz-Platzes, verlief die Bärenschanzstraße von der Bleichstraße parallel zur Fürther Straße und mündete bei der Fürther Straße 110 in diese ein.



Verlaufsänderung:

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 14.12.2023 die Benennung des neu zu gestaltenden Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse nach Benjamin Ferencz, dem Chefankläger einer der Nürnberger Prozesse, beschlossen. Aufgrund der künftigen Neugestaltung des Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse werden sich Abweichungen des Verlaufs der Bärenschanzstraße von ihrem jetzigen Straßenverlauf ergeben. Die Bärenschanzstraße wird am neuen Benjamin-Ferencz-Platz enden.



Eine Anpassung der Verlaufsbeschreibung der Bärenschanzstraße ist aufgrund der erfolgten Benennung des Benjamin-Ferencz-Platzes in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 14.12.2023 und der damit einhergehenden Neugestaltung des Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse notwendig.

Es wird vorgeschlagen, die Verlaufsbeschreibung der Bärenschanzstraße wie folgt anzupassen:

Die Bärenschanzstraße verläuft von der Bleichstraße parallel zur Fürther Straße bis zum Benjamin-Ferencz-Platz.

Beschlussvorlage
Vpl/019/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

1000 Bäume und sichere Rad- und Fußwege für den Äußeren Ring
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.08.2023

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.08.2023
Sachverhaltsdarstellung
Plan zum Überblick

Sachverhalt (kurz):

Mit Schreiben vom 15.08.2023 beantragt die SPD-Stadtratsfraktion eine Aufwertung des stark befahrenen Bundesstraßenrings B4R insbesondere auch unter Stärkung des Grüns.

Die Verwaltung nimmt dazu im beiliegenden Sachverhalt Stellung.

Kernpunkt ist, dass bei laufenden und zukünftigen Planungen an der Ringstraße B4R die Prioritäten bei der Aufteilung des begrenzten öffentlichen Raumes hin zum Umweltverbund und den Inhalten des Mobilitätsbeschlusses sowie einer intensiven Begrünung verschoben werden können.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Verbesserungen für Mobilitätseingeschränkte und "schwache" Verkehrsteilnehmende

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Umplanung des RIngs mit dem Ziel einer städtebaulich wirksamen "grünen Allee", einer verbesserten Fuß- und Radwegeausstattung sowie einer Stärkung der Schwammstadtprinzipien voranzutreiben und die planerischen Prioritäten auf die Umsetzung der Ziele zu fokussieren.

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

Ö 2

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
15. AUG. 2023
Nr.
1 Zur Kts.
3 Zur Stellungnahme
4 Abdruck der Abgabe
2
5 Anschreiben Unterschriften vorlegen

VI
III/3.BM

Nürnberg, 15. August 2023
Antragsteller: Dix, Yilmaz

1000 Bäume und sichere Rad- und Fußwege für den Äußeren Ring

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Äußere Ring ist eine der wichtigsten Straßen im Nürnberger Stadtgebiet – mit all ihren Vor- und Nachteilen. So ist er für die Anwohnenden auch in erster Linie mit Lärm und Umweltbelastung verbunden. In weiten Teilen ist der Ring stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt, was insbesondere für den Radverkehr, aber auch für die Fußwege im Quartier ein Nachteil darstellt.

Diese Situation muss verbessert werden. Dies kann nur mit einem Gesamtkonzept gelingen, das auch Umweltaspekten Rechnung trägt. Dabei tragen insbesondere Bäume zur Verbesserung des kleinräumigen Stadtklimas, aber auch zur Minderung der Lärmwahrnehmung und zur Verbesserung der Luftqualität bei.

Aus diesem Grund stellt die SPD-Stadtratsfraktion für den zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Im Sinne einer Aufwertung der stark befahrenen Ringstraße wird die Verwaltung gebeten ein Konzept für den Äußeren Ring zu erarbeiten, der folgende Punkte beinhaltet:

1. Entlang des Äußeren Rings werden mindestens 1000 Bäume neu gepflanzt und mehr Straßenbegleitgrün angelegt.
2. Es wird ein durchgängiges Radwegenetz umgesetzt.
3. Die Fußwege müssen sicher und breit ausgebaut werden.
4. Die vorhandenen Bushaltestellen werden, falls noch nicht geschehen, barrierefrei umgestaltet.
5. Dabei wird ebenso geprüft, ob, dem Prinzip der Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs folgend, abschnittsweise Busspuren eingerichtet werden können.
6. Die Parkbuchten sollen neu sortiert werden, um Gefahrenquellen zu entschärfen.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Kayser
Fraktionsvorsitzende

Harald Dix
Stadtrat

Yasemin Yilmaz
Stadträtin

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

1000 Bäume und sichere Rad- und Fußwege für den Äußeren Ring

Sachverhaltsdarstellung

Mit Schreiben vom 15.08.2023 beantragt die SPD-Stadtratsfraktion eine Aufwertung des stark befahrenen Bundesstraßenrings B4R. Im Detail soll untersucht werden:

1. Die Pflanzung von mindestens 1000 Bäumen,
2. Die Umsetzung eines durchgängigen Radwegenetzes,
3. Breite und sichere Fußwege,
4. Barrierefreie Bushaltestellen,
5. Busspuren,
6. Änderungen an Parkbuchten zur Entschärfung von Gefahrenquellen.

Die Verwaltung nimmt zum Antrag wie folgt Stellung:

1. Der Ansatz einer alleehaften Begrünung des Rings wird vorbehaltlos unterstützt. Die Herstellung von Baumscheiben zur Mehrung des Baumbestands an Straßen ist nicht einfach. Die vorhandenen Leitungen und Kanäle (Sparten) verhindern Baumpflanzungen in vielen Fällen auf den ersten Blick. Die Verwaltung führt deshalb im Zuge aller größeren Straßenplanungen so genannte Spartengespräche durch, um zu klären, ob Leitungen verlegt werden können, noch in Betrieb sind oder aufgegeben werden können bzw. ob die Spartenträger Bedarf an eigenen Maßnahmen haben, bei denen dann die Grünbelange berücksichtigt werden. Diese Gespräche sind aufwendig und mühsam, da die Vereinbarungen mit den Spartenträgern über die Kostenteilung zum Teil kompliziert sind und die Straßen bereits sehr stark mit Sparten belegt sind, so dass Verlegungen kaum möglich sind. Trotzdem werden bei den meisten Neuplanungen Baumstandorte gefunden, auch wenn durchgängige Baumreihen oder gar Alleen nicht immer zu realisieren sind. Am B4R-Ring beabsichtigt der Verwaltung, bei Umplanungen möglichst viele Baumstandorte unter sorgfältiger Abwägung mit den meist betroffenen Belangen des ruhenden Verkehrs zu finden.

2. Da sie historisch gewachsen sind, weist der Ring viele unterschiedliche Arten von Radverkehrsanlagen auf. Der Verwaltung sind die Mißstände bekannt. Der Ring ist nur sehr punktuell Radvorrangroute, für viele Radfahrbeziehungen ist eher umwegig, oft ncht „erste Wahl“.

   Im Bereich Nordwestring und Nordring, teilweise auch am Ostring, wurden in den 1980er Jahren Radstreifen nachträglich angelegt, die zu schmal sind und nur noch Bestandsschutz genießen. Bei Umplanungen sind Verbreiterungen unter dem Vorbahelt der Baumpflanzungen vorzunehmen. Nachdem die Mittelstreifen nicht immer breit genug sind, um von dort Platz zu gewinnen, und im Seitenbereich häufig nicht nur Parkbuchten, sondern auch Bäume vorhanden sind, gestaltet sich die Verbreiterung der Radstreifen äußerst schwierig. Nachdem der Ring eine wichtige Bündelungsfunktion innehat und auch von Buslinien befahren wird, ist eine Reduktion von Fahrspuren nur sehr behutsam und mit umfangreichen Voruntersuchungen denkbar. Bei einer teilweise möglichen Lösung mit Entfall des Mittelstreifens ist zu beachten, dass sich die gesamte Entwässerungssituation ändern kann, und somit ein Gesamtumbau des Querschnitts erforderlich wird. Die Verwaltung ist aufgrund der Problemlage noch nicht über grobe Voruntersuchungen hinaus gekommen.

   Im Bereich Südring sind häufig bauliche Radwege anzutreffen. Diese sind in Neubauabschnitten wie Bayernstraße einwandfrei, in anderen Bereichen jedoch zu schmal. Die Problematik ist nicht ganz so prekär wie bei den Radstreifen zwischen Parkern und Fahrbahn, die Auswirkungen einer Umplanung entsprechen dem jedoch. Im Bereich Frankenstraße läuft zur Zeit die Planung für einen Komplettumbau zwischen Pfälzerstraße und Katzwanger Straße. Es ist vorgesehen, den Plan im Laufe des Jahres 2024 dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorzulegen.

   Im Bereich Ulmenstraße und Umgebung werden die Radwege durch kleine Maßnahmen verbessert. Ein Umbau ist hier meist erst langfristig erforderlich.

Im Bereich Westring wird im Rahmen von Umplanungen die Verbesserung der Radwege berücksichtigt, siehe auch "Busspuren". Für die Maximilianstraße und den Nordwestring zwischen Fürther Straße und Bielefelder Straße wird zur Zeit ein Plan erarbeitet, der erstmals Radverkehrsanlagen berücksichtigt bzw. die vorhandenen Anlagen verbessert.

3. Die Fußwege entlang der Ringstraße B4R sind meist von besserer Qualität als die Radwege. Die Verwaltung sieht nur punktuell Verbesserungsbedarf. In einigen Abschnitten ist der Fußverkehr aufgrund der überwiegend angrenzenden gewerblichen Nutzung zudem gering.

4. Die Bushaltestellen der Linien 35 und 65 konnten abschnittsweise im Rahmen des KIP-Ausbau-Programms und des Ringbuskonzeptes bereits barrierefrei ausgebaut werden (z.B. Marienbader Str., Heinemannbrücke, Nordwestring, Dianaplatz etc.). Die restlichen Haltestellen werden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplan der Stadt Nürnberg mit der höchsten Priorität 1 eingestuft, sodass eine durchgehende Barrierefreiheit der Ringbusse vordringlich erreicht werden kann.

5. Busspuren am Ring gibt es an drei Stellen:
   a. Nordwestring, im Bereich Lerchenbühlstraße bis zur Bucher Straße, dadurch Umfahrung einer Lichtsignalanlage inklusive Radverkehr,
   b. Südring, im Bereich Allersberger Straße bis zum Staubereich vor der Münchener Straße, eine Busschleuse ist seit Jahren in Betrieb,
   c. Busspur Maximilianstraße vom Westfriedhof bis zum Staubereich vor der Fürther Straße, diese Busspur ist nach Stillegung der Straßenbahn eingerichtet worden und nur suboptimal. Sie wird im Rahmen der aktuellen Umplanung verbessert und in Höhe Reutersbrunnenstraße als Busschleuse gestaltet.

   Busspuren an der B4R sind zudem im Rahmen des Masterplans Schneller und Pünktlicher ÖPNV an räumlich möglichen und strategisch wichtigen Stellen geplant:
   d. In der Gustav-Adolf-Straße von der Geisseestraße bis zur Bushaltestelle Gustav-Adolf-Straße mit Ende in der Haltestelle und Busschleuse,
   e. In der Frankenstraße zwischen Pfälzerstraße und Gugelstraße als Busschleuse im Zulauf zum folgenden Abschnitt in Richtung Knoten Katzwanger Straße.

   Im Rahmen des Masterplans soll zusätzlich die Beschleunigung der Buslinien an den Lichtsignalanlagen, die bisher nur am Südring und in kleinen Teilabschnitten vorhanden ist, durchgängig eingeführt werden.

6. Parken entlang der Ringstraße B4R soll zukünftig nicht im Vorgergrund stehen. Vorrang haben die Schaffung von Baumstandorten, die Verbesserung von Fuß- und Radwegen sowie die Beschleunigung und Barrierefreiheit der dort verkehrenden Buslinien. Parkbuchten verbleiben dort, wo Anliegerinnen und Anlieger keine andere Möglichkeit zur Abwicklung der Andienung haben oder wo Baumpflanzungen nicht möglich sind und keine höhere priorisierten Belange entgegenstehen.

Der beiliegende Plan zeigt einen Überblick über den Baumbestand an der B4R und den Stand der bisher bekannten straßenplanerischen Projekte.

Fazit

Kernpunkt der notwendigen Änderung in der Planungsphilosophie ist, dass bei laufenden und zukünftigen Planungen an der Ringstraße B4R die Prioritäten bei der Aufteilung des begrenzten öffentlichen Raumes hin zu einem Alleecharakter unter Beachtung der Ziele der Inhalte des Mobilitätsbeschlusses sowie einer intensiven Begrünung und dem Schwammstadt-Prinzip verschoben werden sollen.

Die Verwaltung wird Zug um Zug die Umgestaltung der Ringstraße B4R in Angriff nehmen. Aktuell in Arbeit sind der Bereich Maximilianstraße und ein Teil des Nordwestrings sowie ein Teil der Frankenstraße. Die Planung der Busspur Gustav-Adolf-Straße wird gerade vorbereitet. Aufgrund des hohen Aufwands ist die Gesamtbetrachtung der B4R ein mittel- bis langfristiger Prozess unter Beachtung der Prioritäten in der Gesamtstadt.

Planung: Nordwestring
Stand: in Arbeit

Planung: Maximilianstraße
Stand: Instruktion läuft

Planung: Welserstraße / Dr.-Gustav-Heinemann-Straße
Radwege im Zuge Fahrbahnsanierung
Stand: Noch nicht begonnen

Planung: Gustav-Adolf-Straße,
Busspur
Stand: Noch nicht begonnen

Planung: Frankenstraße
Plan-Nr: 2.2400.2.1; 2.2400.2.2
Stand: Instruktion läuft

Planung: Frankenstraße / Tiroler Straße
Plan-Nr: 2.2359.2.1
Stand: Beschluss AfV 14.03.2024

Planung: Brunecker Straße, Straßenbahn
und Rückbau Bayernwanne
Plan-Nr: 2.2281.2.1 - 2.2281.2.5
Stand: Einreichung Planfeststellung

Planung: Ben-Gurion-Ring (IKEA)
Plan-Nr: 2.2242.21
Stand: Beschluss AfV vom 26.01.2018
(Bäume entfallen z.T.)

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM 29.02.2024
BEARBEITUNG	Wunder 4921	
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Übersichtsplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 10000	2.2475.2.1
			Ringstraße B4R	
			Übersicht Baumbestand und Planungen	

Beschlussvorlage
Vpl/032/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Dr.-Erich-Mulzer-Straße - verkehrsberuhigter Bereich

Sachverhalt (kurz):

Am 27.04.2022 hat der Stadtrat dem Plan für die Umgestaltung der Dr.-Erich-Mulzer-Straße zugestimmt. Die Umgestaltung sah eine gemischte Verkehrsfläche mit der Aufgabe der Gehwege und Parkplätze zugunsten von Bäumen und Bänken auf der Südseite in der kurzen Straße vor. Die Planung stellt den zweiten Bauabschnitt des Projektes Pocket-Park Peststadel dar und leistet einen Beitrag zur Aufwertung und Begrünung des gesamten Bereichs.



Der Umbau sowohl des Pocket-Parks als auch der Dr.-Erich-Mulzer-Straße sind zwischenzeitlich abgeschlossen. Da die Dr.-Erich-Mulzer-Straße mit der Umgestaltung den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs aufweist, soll sie als solche angeordnet und beschildert werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, die umgestaltete Dr.-Erich-Mulzer-Straße als verkehrsberuhigten Bereich zu beschildern.

Berichtsvorlage
Vpl/031/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Bericht

Betreff:
Runder Tisch Radverkehr
hier: mündlicher Bericht

Bericht:

Am 19. März 2024 fand die 29. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr (RTR) statt. Vorgestellt wurde das Reporting mit Schwerpunkt Radverkehr, welches im AfV am 14.03.2024 präsentiert wurde. Oberbürgermeister Marcus König war anwesend und stand für Fragen aus der Runde zur Verfügung. In Anschluss präsentierte die Verwaltung den aktuellen Sachstand zum Grünpfeil für den Radverkehr.

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/030/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung über den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt
Verwaltungsvereinbarung ZV StUB - Stand 07.08.2019
Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung

Sachverhalt (kurz):

Die Verwaltungsvereinbarung Zweckverband Stadt-Umland-Bahn wurde von den Mitgliedsstädten im Rahmen der Gründung des Zweckverbandes (ZV StUB) 2015/2016 als begleitendes Dokument zur Satzung erarbeitet und beschlossen. Sie regelt Angelegenheiten der Zusammenarbeit der Verbandsmitglieder untereinander und konkretisiert die Satzung. Die bisherige Fassung ist als Anlage beigefügt. Im Zuge der fortschreitenden Planung der Stadt-Umland-Bahn ist nun in einzelnen Punkten eine Fortschreibung erforderlich. Auch die 2021 beschlossene Satzungsänderung mit Erweiterung des Verbandszwecks um die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern soll hiermit konkretisiert werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **BgA**

☒ **ZV StUB**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss stimmt der beiliegenden Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung über den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach zu.

Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung über den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach

Ausführlicher Sachverhalt

Die Verwaltungsvereinbarung wurde von den Mitgliedsstädten im Rahmen der Gründung des ZV StUB 2015/2016 als begleitendes Dokument zur Satzung erarbeitet und beschlossen. Sie regelt Angelegenheiten der Zusammenarbeit der Verbandsmitglieder untereinander und konkretisiert die Satzung. Die bisherige Fassung ist als Anlage beigefügt.

Im Zuge der fortschreitenden Planung der Stadt-Umland-Bahn ist nun in einzelnen Punkten eine Fortschreibung erforderlich. Auch die 2021 beschlossene Satzungsänderung mit Erweiterung des Verbandszwecks um die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern soll hiermit konkretisiert werden.

Neuer §2 Absatz 4:

Die bisherige Verwaltungsvereinbarung sieht eine Entscheidung über die tatsächliche Realisierung nach Ende der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) vor, so dass der Zweckverband aktuell seine Aufträge nur bis zur Leistungsphase 4 vergibt.

Inzwischen ist klar, dass es mehrere Planfeststellungsabschnitte (vsl. 5) geben wird, die zeitlich versetzt bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht werden. Daraus folgt auch, dass ein zeitlicher Versatz bei der Erteilung der Planfeststellung zu unterstellen ist, so dass es den einheitlichen Zeitpunkt für eine Entscheidung nicht geben wird.

Um im Übergang von Leistungsphase 4 zu Leistungsphase 5 keine Zeit zu verlieren, sollen die Prozesse soweit sinnvoll möglich parallelisiert werden. Damit können zumindest die Ausschreibungsverfahren für die Leistungsphase 5 starten, während die Planfeststellungsverfahren noch laufen. Die Festlegung, dass die Ausschreibungen mit entsprechenden Abbruchklauseln zu versehen sind, sorgt dafür, dass weiterhin mit den Ergebnissen des politischen Prozesses umgegangen werden kann.

Der ZV StUB hat bereits seit 2018 Ansätze für Grunderwerb im Haushalt, damit er handlungsfähig ist, falls StUB-relevante Grundstücke auf den Markt kommen. Die Neufassung der Verwaltungsvereinbarung regelt daher neu, dass es vor dem Planfeststellungsverfahren zunächst nur um freiwilligen Grunderwerb gehen soll.

Neuer §5 Absatz 4:

Die Auswertung der Konzessionsverträge zwischen den Verbandsmitgliedern und ihren städtischen Versorgungsunternehmen hat ergeben, dass es zwischen den drei Städten eine Asymmetrie bei der Kostentragung für Leitungsanpassungen gibt. Das solidarische Finanzierungsmodell der Zweckverbandssatzung bedingt jedoch, dass auch die Grundlage der Kosten des Eigenanteils über alle drei Städte solidarisch sein muss. Insofern bildet die vorliegende Regelung das weitreichendste der drei Modelle ab, wonach alle kommunalen Maßnahmen zu einer Folge- und Kostentragungspflicht des Versorgungsunternehmens führen. Wo dies nicht der Fall ist, sollen die entsprechenden Eigenanteilskosten mit der jeweiligen Stadt verrechnet werden. Davon unbenommen bleibt die Inanspruchnahme der Fördermittel von Bund und Land auf dem Gebiet aller drei Städte.

Neuer §5 Absatz 5:

Auch hier geht es um die Sicherstellung der Grundlage des Solidarprinzips unter den Mitgliedern. Grundsätzlich sorgt die Geschäftsstelle dafür, dass alle drei Kommunen gleiche Standards in Ausgestaltung und Ausstattung erhalten, die letztlich aus Fördermitteln und solidarisch finanziertem Eigenanteil bezahlt werden. Hat eine Kommune eigene Wünsche, die Mehrkosten nach sich ziehen, sollen diese dennoch verwirklicht werden können, allerdings unter eigener Kostentragung der betreffenden Stadt.

Neuer §5 Absatz 6:

Der Verbandszweck des ZV StUB bezieht sich ausschließlich auf den Bau und Betrieb der Straßenbahn. Der ZV StUB übernimmt auch die Aufgabenträgerschaft für die Straßenbahn. Für die Busse des ÖPNV bleiben jedoch die Gebietskörperschaften Aufgabenträger und Infrastrukturverantwortliche. Da es im Rahmen der Verknüpfung mit dem Bus Fälle geben wird, wo neue Bussteige sinnvoll nur im Rahmen der StUB-Planung mitgeplant werden können, regelt dieser Absatz die Kostentragung nach Aufgabenträgerschaft.

Neuer §5 Absatz 7:

Analog zum neuen Absatz 5 stellt Absatz 7 dar, dass von einem Verbandsmitglied begehrte Abweichungen von der Vorplanung von ebendiesem Verbandsmitglied zu bezahlen sind. Abweichungen von der Vorplanung sind dann vom Verbandsmitglied zu finanzieren, wenn sie nicht einvernehmlich von den Partnern im ZV StUB getragen werden. Im Zweifel sind die Gremien des ZV StUB (Verbandsausschuss, Verbandsversammlung) zu befassen.

Neuer §5 Absatz 8:

Der Absatz beschreibt die Wechselwirkungen zwischen der Planung des L-Netzes und des T-Netzes.

Neuer §5 Absatz 9:

Dieser Absatz konkretisiert die 2021 per Satzungsänderung eingeführte Aufgabe, die StUB mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen, auf die angedachten Park+Ride-Anlagen und definiert eine Schnittstelle zum Umgang mit den städtischen Planungen für Mobilitätspunkte o.ä., welche ggf. an die Haltestellen der StUB andocken können.

Neuer §5 Absatz 10:

Im Zuge der Planungen zeichnen sich zwei Bereiche ab, in denen es nach §78 VwVfG zur Zusammenfassung von Planfeststellungsverfahren der StUB mit städtischen Projekten kommen wird. Da §78 VwVfG keine Kann-, sondern eine Muss-Vorschrift ist, begeben sich die jeweiligen Projekte damit genehmigungsrechtlich in Abhängigkeit voneinander. Dies betrifft den Abschnitt Boxdorf – Stadtgrenze, wo StUB und die Planung für einen Radschnellweg Nürnberg – Erlangen aufeinandertreffen, und den Regnitzgrund in Erlangen, wo für die Anpassung des Radweges ein Planfeststellungsverfahren das geeignetste Genehmigungsverfahren ist. Es ist nicht ausgeschlossen, dass im Zuge weiterer städtischer Überlegungen noch Punkte für gemeinsame Planfeststellungen hinzukommen. Die Abhängigkeit voneinander bedingt, dass beide Vorhabenträger sich aufeinander verlassen können müssen, um den Prozess geordnet durchführen zu können.

Neufassung §6 Absatz 1:

Der bisherige §6 Absatz 1 hat nur die Personalkonstellation zum Start des ZV StUB festgelegt. Dies ist inhaltlich überholt und wird durch einen Verweis auf den Jahres-Stellenplan des ZV ersetzt.

Verwaltungsvereinbarung
über den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn
Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach

(VV ZV StUB)

Die Stadt Erlangen, vertreten durch den Oberbürgermeister, Herrn Dr. Janik,
und
die Stadt Herzogenaurach, vertreten durch den ersten Bürgermeister, Herrn Dr. Hacker,
und
die Stadt Nürnberg, vertreten durch den Oberbürgermeister, Herrn Dr. Maly,
schließen folgende

Verwaltungsvereinbarung:

Präambel

Mit Inkrafttreten der Satzung des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (Stadt-Umland-Bahn-Verbandssatzung) vom … übertragen die Verbandsmitglieder ab 01.01.2016 nach Art. 17 ff KommZG die Aufgaben der Planung, des Baus und des Betriebs der Stadt-Umland-Bahn zwischen den Städten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach auf den Zweckverband.

Die nachfolgende Vereinbarung soll die Zusammenarbeit der Vertragsparteien in Bezug auf diesen Zweckverband regeln. Sie stellt keine unmittelbare Regelung der Rechtsverhältnisse des Zweckverbands dar.

§ 1
Zusammenarbeit

Die Parteien werden alles unternehmen, durch entsprechende Einflussnahme auf die von ihnen entsandten Verbandsräte (Art. 33 Abs. 2 Satz 4 KommZG) sicherzustellen, dass der Zweckverband entsprechend den nachfolgend vereinbarten Maßgaben tätig wird.

§ 2
Schrittweise Aufgabenerfüllung des Zweckverbands

1) Im ersten Schritt wird der Zweckverband die Planung der Stadt-Umland-Bahn bis Leistungsphase 4 (§ 47 HOAI) in Auftrag geben, um bei Vorliegen sämtlicher Voraussetzungen einen Antrag auf staatliche Förderung des Baus zu stellen.
2) Sollten die Förderbescheide eine erwartungsgemäße Zusage staatlicher Fördermittel enthalten, wird der Zweckverband im zweiten Schritt den Bau der Infrastruktur für die StUB in Auftrag geben.
3) Im letzten Schritt wird der Zweckverband den Betrieb der StUB gewährleisten. Über die konkrete Ausgestaltung der Erfüllung dieser Verbandsaufgabe werden sich die Verbandsmitglieder rechtzeitig auf der Grundlage der dann gegebenen wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse verständigen.

§ 3
Austritt eines Verbandsmitglieds

1) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass bis zum Beginn der Bauphase (§ 2 Abs. 2) der Austritt eines Verbandsmitglieds im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, jederzeit ermöglicht wird. Sie werden in der Verbandsversammlung einem Austritt zustimmen.
2) Nach Baubeginn werden die Parteien einem Austritt nicht mehr zustimmen. Das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund (Art. 44 Abs. 3 KommZG) bleibt hiervon unberührt.

§ 4
Übernahme von Kosten bei Austritt

1) Die Vertragsparteien sind sich einig, dass unbeschadet der vorstehend geregelten Austrittsmöglichkeit mit der Gründung des Zweckverbands die verbindliche Zusage aller Vertragsparteien verbunden ist, die Planung der StUB bis Leistungsphase 4 zu finanzieren.
2) Eine Vertragspartei, die vor Abschluss der Planungsphase (§ 2 Abs. 1) aus dem Zweckverband austritt, ist den Vertragsparteien gegenüber dennoch verpflichtet, ihren Anteil an den Planungskosten entsprechend der Verbandsumlage gemäß § 17 der Verbandssatzung an den Zweckverband zu leisten.

§ 5
Gemeinsame Förderung der Erfüllung der Verbandsaufgaben

1) Vorbehaltlich der Austrittsmöglichkeit gemäß § 2 verpflichten sich die Vertragsparteien, die Erfüllung der Aufgaben des Zweckverbands (Planung, Bau und Betrieb der StUB) bestmöglich zu fördern.
2) Beabsichtigt ein Mitglied der Verbandsversammlung oder des Verbandsausschusses, durch sein Abstimmungsverhalten das Zustandekommen eines Beschlusses zu verhindern, so wird das entsendende Verbandsmitglied dem Zweckverband vorab in schriftlicher Form die Gründe hierfür erläutern und Lösungsvorschläge unterbreiten. Unzulässig sind dabei Erwägungen allgemeiner Art, die sich grundsätzlich gegen das Projekt StUB bzw. die damit verbundene Kostenlast richten.
3) Kommt eine Vertragspartei den vorgenannten Verpflichtungen nicht nach, so hat sie dem Zweckverband den dadurch entstehenden Schaden (z.B. Mehrkosten durch eine verspätete Inbetriebnahme aufgrund verzögerten Baufortschritts) zu ersetzen.

§ 6
Geschäftsstelle des Zweckverbands

1) Der Zweckverband beschäftigt neben dem hauptamtlichen Geschäftsleiter zunächst eine Vorzimmerkraft sowie einen Ingenieur als Projektsteuerer.
2) Die Vertragsparteien werden regelmäßig prüfen, ob die Personalausstattung des Zweckverbands noch angemessen ist.
3) Das Organisationsamt der Stadt Nürnberg nimmt Stellenbewertungen für den Zweckverband vor.

§ 7
Vergabe von Aufträgen

Vergabeentscheidungen der Verbandsversammlung oder des Verbandsausschusses werden erst gefasst, nachdem eine Prüfung durch ein Rechnungsprüfungsamt einer Vertragspartei stattgefunden hat. Die Prüfung erfolgt durch das Rechnungsprüfungsamt der Stadt Nürnberg oder der Stadt Erlangen, je nachdem, welche Stadt zum Zeitpunkt der Vergabeentscheidung nicht den Verbandsvorsitzenden stellt.

§ 8
Schlussbestimmungen; Salvatorische Klausel

1) Soweit aus dieser Verwaltungsvereinbarung Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien entstehen, werden diese vor Beschreitung des Rechtsweges zunächst die Regierung von Mittelfranken zur Schlichtung anrufen.
2) Sofern eine Bestimmung dieser Vereinbarung aus rechtlichem oder sonstigem Grund unwirksam sein bzw. sich Ergänzungs- oder Änderungsbedarf ergeben sollte, verpflichten sich die Verbandsmitglieder, einvernehmlich eine den rechtlichen und wirtschaftlichen Interessen entsprechende Lösung zu vereinbaren.
3) Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

Stadt Erlangen	Stadt Herzogenaurach	Stadt Nürnberg
Der Oberbürgermeister	Der Erste Bürgermeister	Der Oberbürgermeister

Verwaltungsvereinbarung
über den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn
Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach

(VV ZV StUB)

Die Stadt Erlangen, vertreten durch den Oberbürgermeister, Herrn Dr. Janik,
und
die Stadt Herzogenaurach, vertreten durch den ersten Bürgermeister, Herrn Dr. Hacker,
und
die Stadt Nürnberg, vertreten durch den Oberbürgermeister, Herrn Dr. Maly,
schließen folgende

Verwaltungsvereinbarung:

Präambel

Mit Inkrafttreten der Satzung des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (Stadt-Umland-Bahn-Verbandssatzung) vom … übertragen die Verbandsmitglieder ab 01.01.2016 nach Art. 17 ff KommZG die Aufgaben der Planung, des Baus und des Betriebs der Stadt-Umland-Bahn zwischen den Städten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach auf den Zweckverband.

Die nachfolgende Vereinbarung soll die Zusammenarbeit der Vertragsparteien in Bezug auf diesen Zweckverband regeln. Sie stellt keine unmittelbare Regelung der Rechtsverhältnisse des Zweckverbands dar.

§ 1
Zusammenarbeit

Die Parteien werden alles unternehmen, durch entsprechende Einflussnahme auf die von ihnen entsandten Verbandsräte (Art. 33 Abs. 2 Satz 4 KommZG) sicherzustellen, dass der Zweckverband entsprechend den nachfolgend vereinbarten Maßgaben tätig wird.

§ 2
Schrittweise Aufgabenerfüllung des Zweckverbands

1) Im ersten Schritt wird der Zweckverband die Planung der Stadt-Umland-Bahn bis Leistungsphase 4 (§ 47 HOAI) in Auftrag geben, um bei Vorliegen sämtlicher Voraussetzungen einen Antrag auf staatliche Förderung des Baus zu stellen.
2) Sollten die Förderbescheide eine erwartungsgemäße Zusage staatlicher Fördermittel enthalten, wird der Zweckverband im zweiten Schritt den Bau der Infrastruktur für die StUB in Auftrag geben.
3) Im letzten Schritt wird der Zweckverband den Betrieb der StUB gewährleisten. Über die konkrete Ausgestaltung der Erfüllung dieser Verbandsaufgabe werden sich die Verbandsmitglieder rechtzeitig auf der Grundlage der dann gegebenen wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse verständigen.

§ 3
Austritt eines Verbandsmitglieds

1) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass bis zum Beginn der Bauphase (§ 2 Abs. 2) der Austritt eines Verbandsmitglieds im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, jederzeit ermöglicht wird. Sie werden in der Verbandsversammlung einem Austritt zustimmen.
2) Nach Baubeginn werden die Parteien einem Austritt nicht mehr zustimmen. Das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund (Art. 44 Abs. 3 KommZG) bleibt hiervon unberührt.

§ 4
Übernahme von Kosten bei Austritt

1) Die Vertragsparteien sind sich einig, dass unbeschadet der vorstehend geregelten Austrittsmöglichkeit mit der Gründung des Zweckverbands die verbindliche Zusage aller Vertragsparteien verbunden ist, die Planung der StUB bis Leistungsphase 4 zu finanzieren.
2) Eine Vertragspartei, die vor Abschluss der Planungsphase (§ 2 Abs. 1) aus dem Zweckverband austritt, ist den Vertragsparteien gegenüber dennoch verpflichtet, ihren Anteil an den Planungskosten entsprechend der Verbandsumlage gemäß § 17 der Verbandssatzung an den Zweckverband zu leisten.

§ 5
Gemeinsame Förderung der Erfüllung der Verbandsaufgaben

1) Vorbehaltlich der Austrittsmöglichkeit gemäß § 2 verpflichten sich die Vertragsparteien, die Erfüllung der Aufgaben des Zweckverbands (Planung, Bau und Betrieb der StUB) bestmöglich zu fördern.
2) Beabsichtigt ein Mitglied der Verbandsversammlung oder des Verbandsausschusses, durch sein Abstimmungsverhalten das Zustandekommen eines Beschlusses zu verhindern, so wird das entsendende Verbandsmitglied dem Zweckverband vorab in schriftlicher Form die Gründe hierfür erläutern und Lösungsvorschläge unterbreiten. Unzulässig sind dabei Erwägungen allgemeiner Art, die sich grundsätzlich gegen das Projekt StUB bzw. die damit verbundene Kostenlast richten.
3) Kommt eine Vertragspartei den vorgenannten Verpflichtungen nicht nach, so hat sie dem Zweckverband den dadurch entstehenden Schaden (z.B. Mehrkosten durch eine verspätete Inbetriebnahme aufgrund verzögerten Baufortschritts) zu ersetzen.

§ 6
Geschäftsstelle des Zweckverbands

1) Der Zweckverband beschäftigt neben dem hauptamtlichen Geschäftsleiter zunächst eine Vorzimmerkraft sowie einen Ingenieur als Projektsteuerer.
2) Die Vertragsparteien werden regelmäßig prüfen, ob die Personalausstattung des Zweckverbands noch angemessen ist.
3) Das Organisationsamt der Stadt Nürnberg nimmt Stellenbewertungen für den Zweckverband vor.

§ 7
Vergabe von Aufträgen

Vergabeentscheidungen der Verbandsversammlung oder des Verbandsausschusses werden erst gefasst, nachdem eine Prüfung durch ein Rechnungsprüfungsamt einer Vertragspartei stattgefunden hat. Die Prüfung erfolgt durch das Rechnungsprüfungsamt der Stadt Nürnberg oder der Stadt Erlangen, je nachdem, welche Stadt zum Zeitpunkt der Vergabeentscheidung nicht den Verbandsvorsitzenden stellt.

§ 8
Schlussbestimmungen; Salvatorische Klausel

1) Soweit aus dieser Verwaltungsvereinbarung Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien entstehen, werden diese vor Beschreitung des Rechtsweges zunächst die Regierung von Mittelfranken zur Schlichtung anrufen.
2) Sofern eine Bestimmung dieser Vereinbarung aus rechtlichem oder sonstigem Grund unwirksam sein bzw. sich Ergänzungs- oder Änderungsbedarf ergeben sollte, verpflichten sich die Verbandsmitglieder, einvernehmlich eine den rechtlichen und wirtschaftlichen Interessen entsprechende Lösung zu vereinbaren.
3) Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

Stadt Erlangen	Stadt Herzogenaurach	Stadt Nürnberg
Der Oberbürgermeister	Der Erste Bürgermeister	Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage
Vpl/028/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Allersberger Straße - zwischen Wölckernstraße und Humboldtstraße

Anlagen:

Straßenplan Allersberger Straße - zwischen Wölckernstraße und Humboldtstraße - 2.2541.2.2

Sachverhalt (kurz):

Die VAG plant, die Gleise in der Allersberger Straße zwischen der Höhe des Südstadtbads und der Kreuzung Schweiggerstraße/Wölckernstraße zu sanieren. Die Haltestelle Schweiggerstraße stadteinwärts ist aufgrund des zu großen Spaltmaßes nur bedingt barrierefrei. Die stark frequentierte Querung der Humboldtstraße ist zu schmal, und die Einfahrtssituation in die Humboldtstraße führt häufig zu Fehlverhalten von Radfahrenden. Der Radstreifen an der Allersberger Straße wird regelmäßig zugeparkt, was zu Konfliktpotenzialen zwischen dem Kfz-Verkehr, der Straßenbahn und den Radfahrenden führt.

Im Rahmen der Gleissanierung plant die Verwaltung, die größten Probleme mit bestandsnahen Lösungen zu beseitigen. So wird beispielsweise die Querungs- und Einfahrtssituation an der Humboldtstraße deutlich verbessert, der Radstreifen durch Sichtzeichen geschützt und die Haltestelle Schweiggerstraße an die Bedürfnisse der Zukunft angepasst. Die Betriebssicherheit der Straßenbahn wird durch die Verlängerung der stadteinwärtigen Haltestelle erhöht, um illegales Wenden und Abbiegen baulich zu verhindern. Es wurde intensiv geprüft, ob der Radstreifen stadtauswärts verlängert werden kann. Der beengte Querschnitt und die zu erhaltenden Bäume auf der Westseite lassen dies nicht zu. Darüber hinaus ist eine Anbindung an die Radvorrangroute über die Paulstraße gegeben. In der Allersberger Straße hat zudem die Straßenbahn die höchste Priorität bei der Abwägung. Dies liegt insbesondere an der großen Bedeutung der Allersberger Straße für den ÖPNV durch die Anbindung des neuen Stadtteils Lichtenreuth.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund bleibt bei 0.

Es werden keine Baumstandorte geschaffen.

Die Gleissanierung ist für das Jahr 2025 geplant. Die Kosten der Straßenplanung (ohne Kosten der Gleissanierung oder weiterer Auswirkungen auf den Straßenraum ebendieser) belaufen sich auf ca. 600.000 Euro, exklusive Markierungskosten. Ein Planfeststellungsverfahren ist aufgrund der bestandsnahen Planung aller Voraussicht nach nicht erforderlich.

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	600.000 €	**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 der Barrierefreiheit durch Umplanung der Haltestelle.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

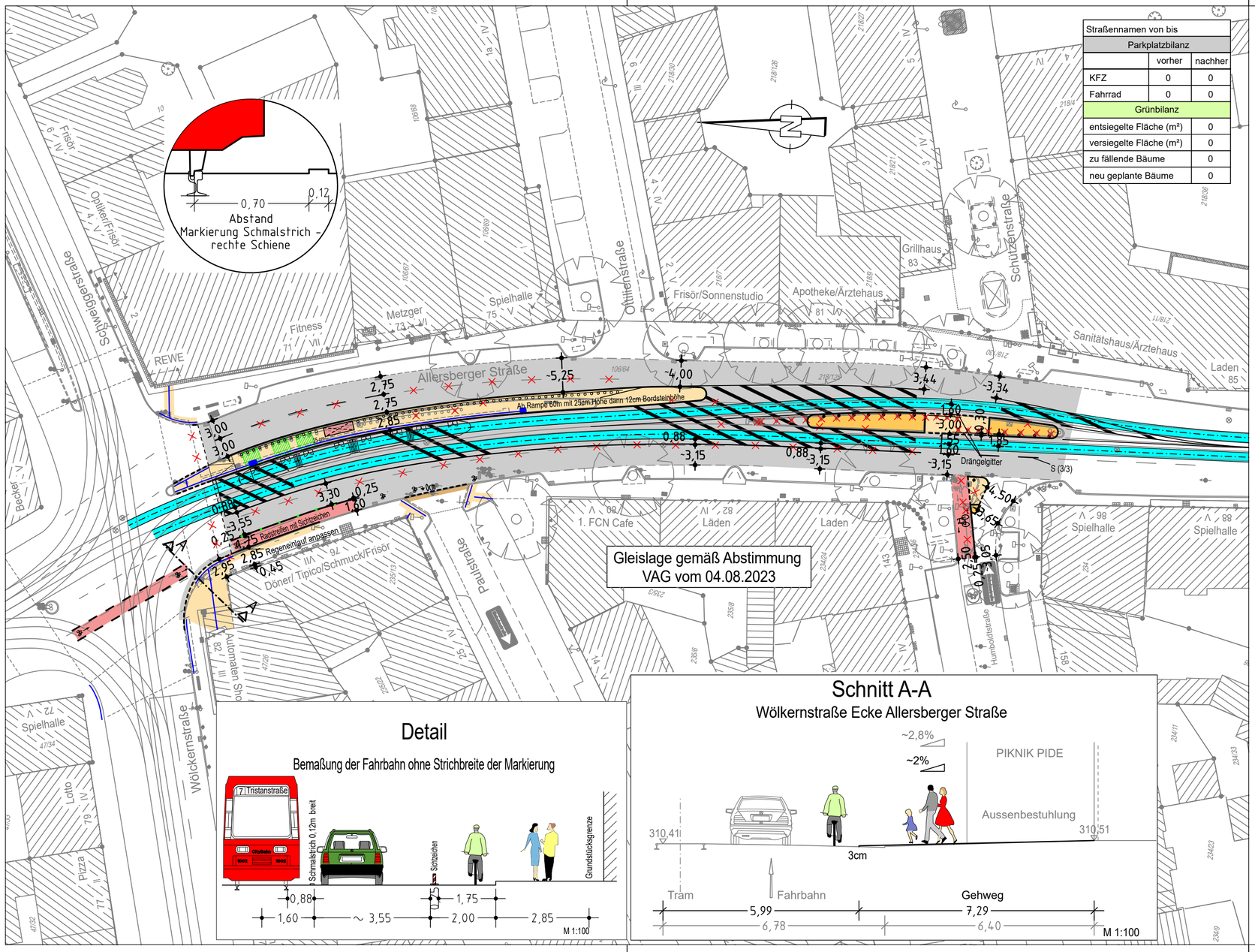
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl-Nr. 2.2541.2.2 Allersberger Straße - zwischen Wölckernstraße und Humboldtstraße vom 12.09.2023 mit letzter Änderung vom 31.01.2024.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1 Herr Maulwurf Tel.: 4451
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Detail

Bemaßung der Fahrbahn ohne Strichbreite der Markierung

Schnitt A-A

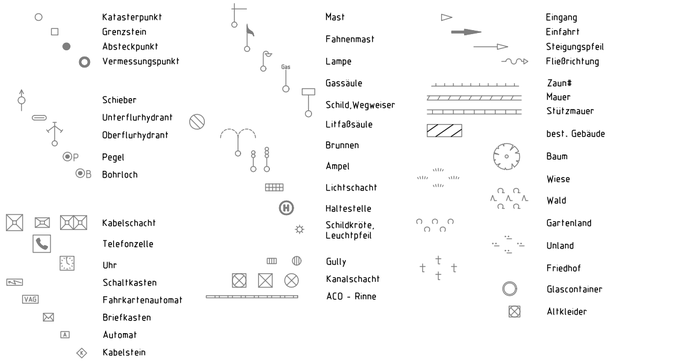
Wölkernstraße Ecke Allersberger Straße

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Freizuhalten von Einbauten
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- VAG Gleise
- sonstige Pflasterfl.
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestandsaufnahme



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 12.09.2023
BEARBEITUNG	Meier(31075)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
14.12.23	Wenzel	Instruktionsergeb.
23.01.24	Reiser M.	Fußgängerüberweg
31.01.24	Wenzel	Einstiegsfeld verschoben

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2541.2.2

Allersberger Straße
zwischen Wölckernstraße und Humboldtstraße

Allersberger_Straße_008_GK V500_2.PLT vom 12.03.24

CARD/1

Beschlussvorlage
Vpl/027/2024

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Straßenplan Seilerstraße - Gehweganpassungen im Bereich des Neubaus Härleinstraße 2

Anlagen:

Straßenplan Seilerstraße - Gehweganpassungen Neubau Härleinstraße 2, Vpl-Nr.: 2.2556.2.1

Sachverhalt (kurz):

Der zum Beschluss vorgelegte Plan zum Ausbau der Seilerstraße dient der fußläufigen Erschließung des Bauvorhabens Härleinstraße 2. Entlang des Wohnneubaus an der Seilerstraße wird der bestehende Gehweg optimiert, sodass die Zugänge zum Neubau sicher erreicht werden können.

Der Beschluss ist notwendig, um die technische Vereinbarung mit dem Investor schließen zu können. Die Kostenaufteilung wird im Rahmen der technischen Vereinbarung geklärt. Die Planung ist innerhalb der Verwaltung abgestimmt. Ebenso die dafür notwendigen Grundestücksarrondierungen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Die Kostentragungsanteile zwischen Investor und Stadt sind vom Abschluss einer Technischen Vereinbarung und deren Regelungen zum Grunderwerb abhängig.

(→ *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:

Optimiertes Gehwegangebot entlang des Neubaus für den Fußverkehr.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt - vorbehaltlich des Abschlusses der technischen Vereinbarung mit dem Investor - den Straßenausbau in der Seilerstraße gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2556.2.1 vom 08.03.2024.

533

556/54

556/116

Seilerstraße

Rinne 4–Zeiler Kopfsteinpflaster

Punkteinlauf

Bordstein Naturstein mit Rinne, Zweizeiler

Bordstein Naturstein mit Rinne, Einzeiler

Punkteinlauf

Rampe mit beidseitigem Handlauf

Härleinstr.

18 – 18

16

16

13

Zufahrt Garage

Zugang Keller

Fassaden–begrünung

Rückbau / Abbruch Rinne + Gehweg Bestand

Gehweg öffentlich

Zugang Müllraum

Bohrpfahlwand mit Extensiv– und Fassadenbegrünung inkl. Absturzsicherung

Absturzsicherung

Hochbeet 80 cm Leichtsubstrat

OKFF EG = 0,00 = 308,05 m üNN

Terrasse Einfassung Betonkeil

Balancier–gerät

Kinder–spielplatz ca. 80 m²

Beton–sitzblöcke

Sand, 10 m²

Holzdeck

Müll–eimer

Müllraum

Haus A

OKFF EG = 0,00 = 308,05 m üNN

3K FFB KG 305,50 m üNN

Besucher Fahrrad–stellplätze

Zufahrt TG

Balkon

Grundstücks–übertragung

Bohrpfahlwand mit Extensiv– und Fassadenbegrünung inkl. Absturzsicherung

Bohrpfahlwand mit Stabgitterzaun

12 – 12

8 – 8

6 – 6

4 – 4

2 – 2

556/4

556/46

556/11

551/1

10

Legende

- Grundstücksgrenze
- TG-Grenze
- FW-Anleiterstelle
- Gebäude, Planung
- Betonsteinplatten Terrassen, 40 x 40 x 4 cm
- Betonsteinpflaster, 20 x 20 x 8 // 20 x 20 x 10 cm
- Traufstreifen Kies
- Sandspielbereich
- Entwässerungsrinne
- Kantenstein 8/50
- Kantenstein 8/25
- Zweizeiler
- Betonkeil
- Stabgitterzaun, H 100 cm
- Rückbau / Abbruch
- Absturzsicherung
- Rasen Spielbereich
- Rasen
- Pflanzfläche Bodendecker
- Hecke
- Fassadenbegrünung bis ca. 2 m Höhe
- Fassadenbegrünung bis ca. 8 m Höhe
- Kleinbaum / Großstrauch Planung
- Strauch Planung
- 308,05 Höhe Bestand, m ü.NN
- 308,05 Höhe Planung, m ü.NN

±0,00 m = +308,05 m ü.NN

Kinderspielplatz
gemäß Spielplatzsatzung Stadt Nürnberg vom 29.06.2021

SOLL: mind. 60 m²
IST: ca. 77 m²

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM08.03.2024
BEARBEITUNG	Rabindranath (72356)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 100	2.2556.2.1
			Seilerstraße Gehweganpassungen Neubau Härleinstraße 2	

Stempel Dritte V_STEMPEL.PLT vom 08.03.24

Planungsgrundlagen:

* Grundriss EG vom 20.05.2022
* Grundriss 1.OG vom 18.05.2022

Bauvorhaben:

Neubau Wohnanlage mit Tiefgarage
Härleinstraße 2
90453 Nürnberg

Bauherr:

Schultheiß Projektentwicklung AG
Großreuther Straße 70
90425 Nürnberg

Gehwegumgestaltung Seilerstraße

Datei: 2022_12 AP–01	Verfasser: JW / AM	Nummer	AP–03
		Maßstab	1 : 100
		Erstellt	20.03.2023
		Stand	23.03.2023

WLG Wollborn LandschaftsArchitekten PartGmbB
Jürgen Wollborn | Veronika Stokklauser | Robert Kirsten
Schreiberhauer Straße 3 90475 Nürnberg
0911 8177 688 0 www.wollborn.com

©WLG 2023 REV_1_JW_230322

Beschlussvorlage
Vpl/026/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Projekt "Radständer für Gibitzenhof und Steinbühl" - Rückblick auf die E-Partizipation und Ausblick

Anlagen:
Übersichtsplan neues Projektgebiet "St. Leonhard und Schweinau"

Sachverhalt (kurz):

Im Rahmen des Projektes „Radständer für die Stadtteile“ werden systematisch Abstellanlagen in den Stadtteilen errichtet. In den dicht bebauten Wohngebieten innerhalb des Rings fehlen oftmals private Abstellmöglichkeiten. Durch kurze Wege zum nächsten Radständer vereinfacht die Stadt Nürnberg Ihren Bürgerinnen und Bürgern die Nutzung des Fahrrades. Eine flächendeckend präsente Infrastruktur leistet auch einen Beitrag zu mehr Sichtbarkeit für das Fahrrad und trägt so zur Förderung des Radverkehrs in Nürnberg bei. Ein positiver Nebeneffekt ist die Ordnung des Fahrradparkens in den Quartieren, wodurch Behinderungen von Fußgängerinnen und Fußgängern durch auf den Gehwegen wild abgestellte Fahrräder reduziert werden.

Bei der Suche nach geeigneten Standorten für die Abstellanlagen werden die Bürgerinnen und Bürger sowie Bürgervereine, Gewerbetreibende und andere Akteure aus den Stadtteilen im Rahmen einer Onlinebeteiligung befragt. Deren Ortskenntnisse helfen, die neuen Abstell-anlagen bedarfsgerecht und alltagstauglich zu planen.

Im Jahr 2013 wurde das Projekt erstmals durchgeführt und war ein großer Erfolg. 2016 erhielt das Projekt „Radständer für die Nordstadt“ sogar den Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Infrastruktur. Mittlerweile wurde das Projekt in acht Gebieten umgesetzt. Neben den Gebieten ‚Südstadt‘ und ‚Nordstadt‘, waren dies das Gebiet ‚Rennweg, Wöhrd und Veilhof‘, ‚Glockenhof und Bleiweiß‘, die ‚Altstadt‘, 'Gostenhof und Rosenau' ‚St. Johannis‘ und zuletzt ‚Gibitzenhof und Steinbühl‘. In St. Johannis werden nach der Onlinebeteiligung vom Sommer 2022 und der verwaltungsinternen Prüfung der dabei eingegangenen Vorschläge seit Anfang des Jahres die Radständer aufgebaut.

Rückblick „Radständer für Gibitzenhof und Steinbühl":
Mit Beschluss des Verkehrsausschusses am 20.04.2023 wurde die Verwaltung beauftragt, das Projekt in Gibitzenhof und Steinbühl durchzuführen. Die Verwaltung hat der Bürgerschaft im Rahmen einer Onlinebeteiligung rund 70 Standorte vorgestellt. Zwischen dem 25. September und dem 12. November 2023 konnten Interessierte die vorgeschlagenen Standorte bewerten und kommentieren oder eigene Standorte vorschlagen.

Insgesamt wurden rund 25 neue Standortvorschläge von den Bürgerinnen und Bürgern eingebracht. Die Resonanz zu der Onlinebeteiligung war damit geringer als bei den bisherigen Projekten. Dies wird zum einen auf die im Vergleich zu den anderen Projektgebieten deutlich geringere Fahrradaffinität der Bewohnerinnen und Bewohner zurückgeführt. Das zeigte sich auch in der im Rahmen der Bestandserhebung ermittelten deutlich geringeren Anzahl an Fahrrädern im öffentlichen Raum. Zum anderen ist ein Teil der Gebietsfläche von gewerblicher Nutzung geprägt. Über 150 Bewertungen zu den Verwaltungs- und Bürgervorschlägen zeigen

jedoch, dass das Interesse am Thema trotz der vergleichsweise geringen Zahl der Vorschläge aus der Bürgerschaft vorhanden ist und die Aufstellung von zusätzlichen Radständern begrüßt wird.

Im Anschluss an die Onlinebeteiligung werden nun die neuen Standortvorschläge auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Ausblick „Radständer für St. Leonhard und Schweinau“:
Der AfV hat nach den positiven Erfahrungen in der Süd- und Nordstadt am 10.03.2016 dem Konzept der Verwaltung zugestimmt, das Projekt „Radständer für die Stadtteile“ in den Gebieten innerhalb des Rings nach und nach durchzuführen. Mit der Fortführung des Projektes wird auch dem Mobilitätsbeschluss Rechnung getragen, der vorsieht, dass pro Jahr rd. 1.000 Radabstellplätze im öffentlichen Raum geschaffen werden sollen.

Die Verwaltung schlägt vor, das Radständerprojekt als nächstes im Gebiet ‚St. Leonhard und Schweinau' durchzuführen. Das Gebiet umfasst die Bezirke Sündersbühl, St. Leonhard, Schweinau und Sandreuth. Das Gebiet wird nördlich und östlich vom Frankenschnellweg und südlich und westlich vom B4-Ring begrenzt. Mit einer Fläche von 3,7 km² ist das Gebiet zwar fast doppelt so groß wie durchschnittlich die letzten Gebiete, doch befinden sich im Norden und Osten große Gewerbeflächen. Entsprechend liegt die Zahl der wohnberechtigten Bevölkerung mit rund 27.000 Einwohnern (Stand 31.12.2022) nur etwa um ein Viertel höher als durchschnittlich in den letzten Gebieten.

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:

Das Projekt fördert den Radverkehr. Radverkehrsanlagen können gebührenfrei genutzt werden und ermöglichen so auch einkommensschwachen Haushalten Teilhabe an umweltfreundlicher Mobilität.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

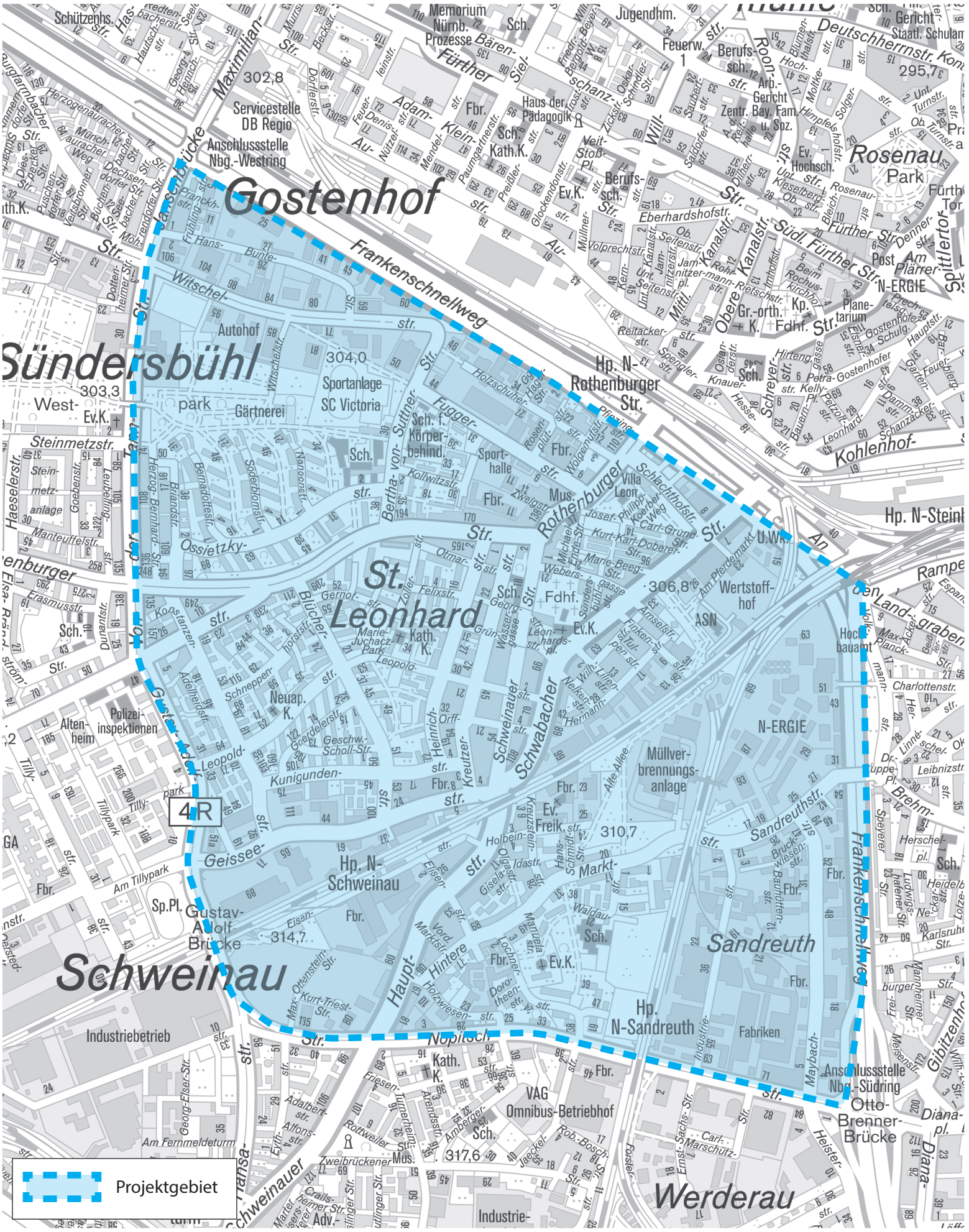
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zum Projekt "Radständer für Gibitzenhof und Steinbühl" zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, als nächstes das Projekt "Radständer für die Stadtteile" im Gebiet 'St. Leohnhard und Schweinau' durchzuführen.

Projektgebiet: Radständer für den Stadtteil St. Leonhard

Ö 8



V\Vpl1\Register\Generalplanung_Verkehr\Radverkehr\Abstellanlangen\Stadtteilprojekt_Radständer_St.Leonhard_Pläne
Stz_2403_Übersicht_St.Leonhard_Afv.ai
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Beschlussvorlage
Vpl/025/2024

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Volkacher Straße - Evaluation der Einbahnregelung im westlichen Abschnitt

Anlagen:
Zählergebnisse
Verkehrsbelastungen Dezember 2022
Verkehrsbelastungen Dezember 2023

Sachverhalt (kurz):

Im März 2023 wurde in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben der in der Volkacher Straße verkehrenden Linienbusse und dem Vorstadtverein Alt-Gründlach e.V. eine Einbahnregelung im westlichen Abschnitt der Volkacher Straße eingeführt. Es wurde außerdem eine Probephase von einem Jahr vereinbart, in der die Auswirkungen der Regelung beobachtet und evaluiert werden sollten. Die Ergebnisse der Evaluation, in die Zählungen, die Erfahrungen der Verkehrsbetriebe und Berichte von Anwohnerinnen und Anwohnern eingeflossen sind, wurden mit dem Vorstadtverein Alt-Gründlach am 18.01.2024 besprochen.

Die Zählungen vor und nach Einführung der Einbahnregelung haben gezeigt, dass sich ca. 350 Kfz/24h von den rd. 460 Kfz/24h, die vormals in der Volkacher Straße in Richtung Westen ermittelt wurden, auf die Hans-Fellner-Straße in Richtung Süden verlagert haben. Im Gegenzug hat die Anzahl der Fahrzeuge in der Hans-Fellner-Straße leicht abgenommen, die vor der Einbahnregelung in Richtung Norden unterwegs waren. Da es in der westlichen Volkacher Straße aufgrund der Einbahnregelung zu keinen Behinderungen mehr kommt, wurde diese Route für die Zufahrt zum Gebiet attraktiver. In der Summe hat der Verkehr in der westlichen Volkacher Straße um fast 400 Kfz/24h abgenommen und in der Hans-Fellner-Straße um knapp 300 Kfz/24h auf rd. 1.120 Kfz/24h im November 2023 zugenommen.

Die Verkehrsbetriebe der drei Buslinien, die in der Volkacher Straße fahren, begrüßen die neue Verkehrsführung. Sie haben seit der Einführung der Einbahnregelung nur noch dann Probleme, wenn einzelne Kfz verbotenerweise gegen die Einbahnrichtung fahren.

Eine hinzugekommene Verengung der Fahrbahn in der westlichen Volkacher Straße aufgrund der Versetzung einer privaten Grundstücksmauer lässt eine Zweibahnregelung in diesem Abschnitt nicht mehr zu.

Als Ergebnis der Evaluation und der baulichen Wriklichkeit empfiehlt die Verwaltung die Beibehaltung der Einbahnregelung. Bei einer Wiedereinführung einer Zweibahnregelung könnten die Buslinien nicht mehr über die Volkacher Straße geführt werden und das Wohngebiet wäre nicht mehr ausreichend gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden.

Auch der Vorstadtverein Alt-Gründlach e.V. sieht nach Betrachtung der Gesamtsituation und aufgrund der drohenden Umleitung der Buslinien keine andere Lösung als die Beibehaltung der Einbahnregelung in der Volkacher Straße. Allerdings bewertet der Vorstadtverein die zusätzliche Verkehrsmenge durch das geplante Neubaugebiet in der Volkacher Straße kritisch und nicht ausreichend berücksichtigt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Mit der Beibehaltung der Einbahnregelung entfallen Behinderungen der Linienbusse durch entgegenkommende Kfz, was den Fahrgästen des ÖPNV zugute kommt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Beibehaltung der Einbahnregelung im westlichen Abschnitt der Volkacher Straße, damit die ÖPNV-Erschließung des Gebietes gewährleistet bleibt.

Zählergebnisse

Volkacher Straße westlich Quellweg

	Kfz/24h	Richtung Westen	Richtung Osten
09. Dezember 2023	866	14	852
26. April 2023	869	--	869
15. Dezember 2022	1.254	462	792
13. Februar 2019	1.500	567	933

Hans-Fellner-Straße

	Kfz/24h	Richtung Norden	Richtung Süden
09. Dezember 2023	1.116	356	760
19. April 2023	1.137	415	722
15. Dezember 2022	834	462	408

2019 lag vor der Pandemie

2022: Zählung vor der Umstellung der Verkehrsführung. Die Ergebnisse sind geprägt von Rückgängen aufgrund von Homeoffice usw.

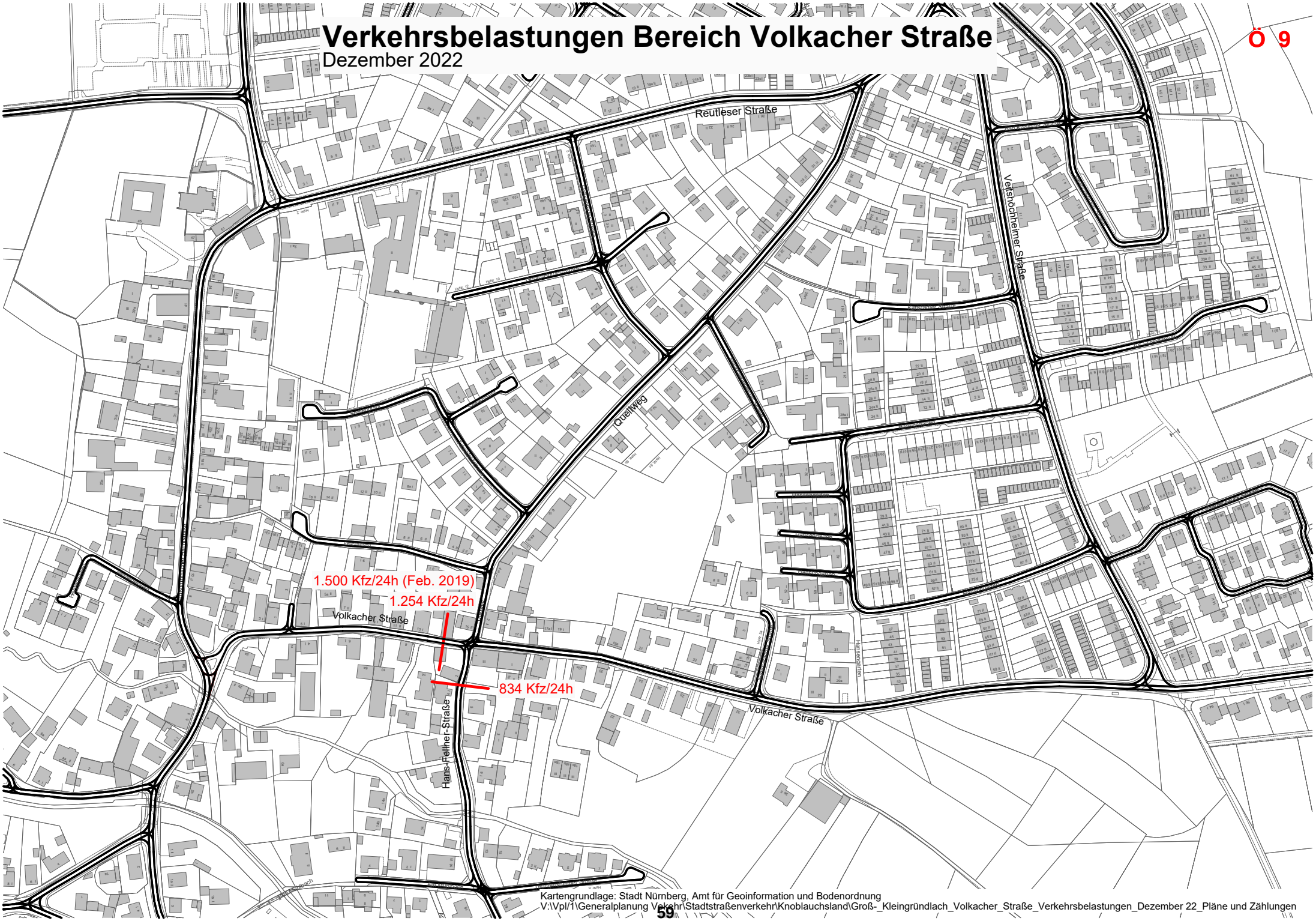
April 2023: Zählung kurz nach der Umstellung der Verkehrsführung

Dezember 2023: Zweite Vergleichszählung nach der Umstellung der Verkehrsführung

Verkehrsbelastungen Bereich Volkacher Straße

Dezember 2022

Ö 9

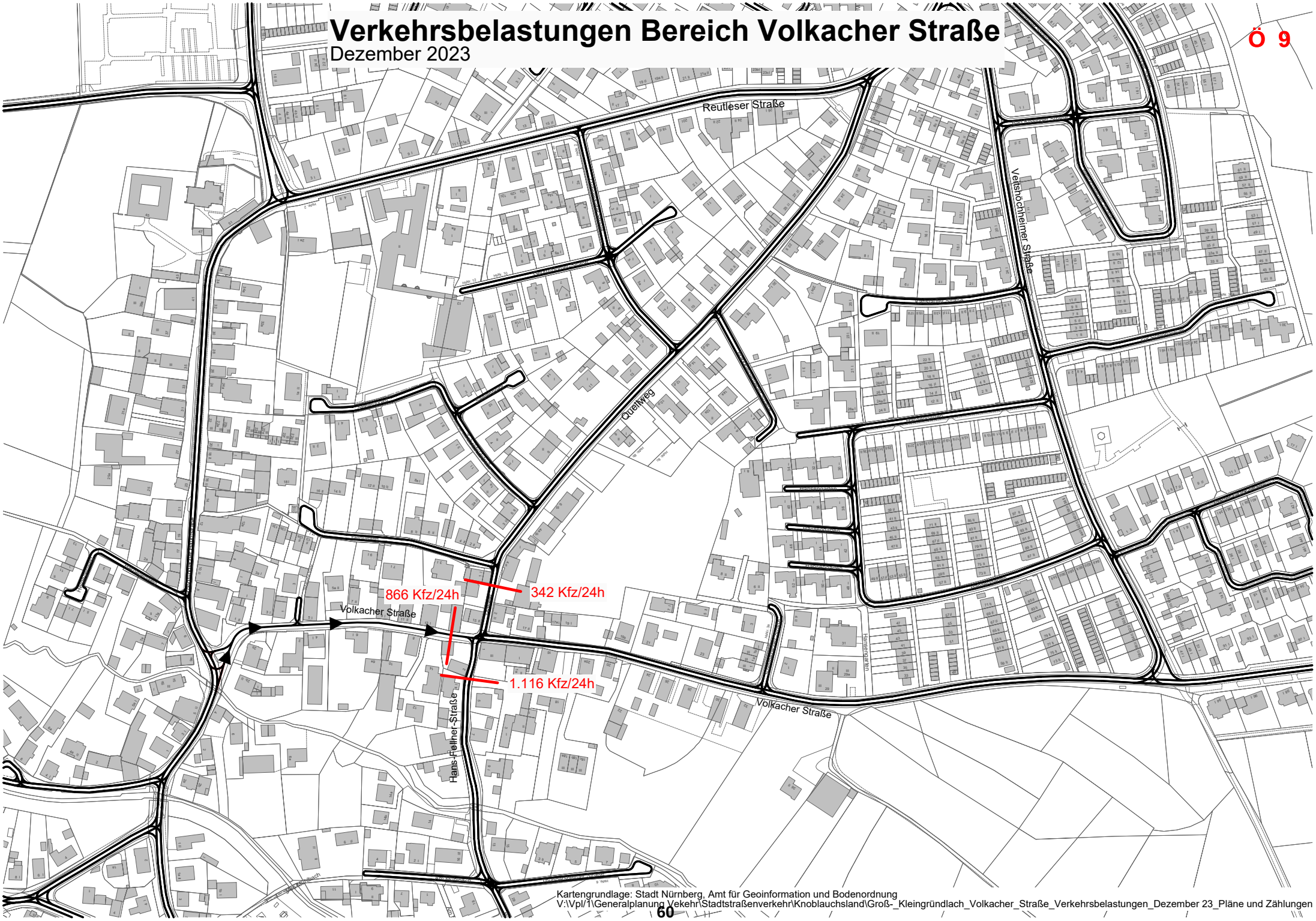


Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung
V:\Vpl/1\Generalplanung Verkehr\Stadtstraßenverkehr\Knoblauchsland\Groß-_Kleingründlach_Volkacher_Straße_Verkehrsbelastungen_Dezember 22_Pläne und Zählungen

Verkehrsbelastungen Bereich Volkacher Straße

Dezember 2023

Ö 9



Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung
V:\Vpl/1\Generalplanung Verkehr\Stadtstraßenverkehr\Knoblauchsland\Groß-_Kleingründlach_Volkacher_Straße_Verkehrsbelastungen_Dezember 23_Pläne und Zählungen

Beschlussvorlage
Vpl/029/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Forsthofstraße, Lichtenhofstraße;
Umbau zur Fahrradstraße und Ertüchtigung für die priorisierte Radvorrangroute Nr. 2

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2413.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Forsthofstraße und die Lichtenhofstraße sind Bestandteil der priorisierten Radvorrangroute Nr. 2 und Ersatz für die in dem 2. Fahrradstraßen-Paket beschlossene Siegfriedstraße. Die Siegfriedstraße wurde aufgrund des verkehrsberuhigten Bereichs, der im Verbindungsstück zur Wilhelm-Spaeth-Str. besteht, als ungünstig für eine Fahrradstraße mit Verbindungsfunktion befunden. Der ursprünglich vorgesehene Verlauf der Radvorrangroute Nr. 2 über die Augustenstraße - Grenzstraße -Schützenstraße verläuft durch eine etablierte Fußgängerzone sowie einen schulhofnahen Bereich, der zu Schulzeiten hoch frequentiert von Fußverkehr ist. Dieser Routenverlauf wurde daher ebenfalls als ungünstig eingestuft. Die zwischen beiden Routen mittig verlaufende Forsthofstraße ist hingegen deutlich geeigneter, da sie weder eine Fußgängerzone noch einen verkehrsberuhigten Bereich beinhaltet.

Die Planung der Forsthofstraße als Fahrradstraße ist kosten- und Kfz-Stellplatzsensibel, da aufgrund der beschriebenen Abwägung nur eine statt zwei Fahrradstraßen angelegt wird. Die Radvorrangroute Nr. 2 stellt für den Radverkehr die nördliche Ost-West-Achse der Südstadt dar und schließt an der Peterskirche an die priorisierte Radvorrangroute Nr. 10 nach Laufamholz an. Weitere Teile der Route sind u.a. die Sybelstraße, diese wurde bereits im vergangenen Oktober beschlossen, die Humboldt- und Leibnizstraße sind bereits umgesetzt.

Die Forsthof- und Lichtenhofstraße soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme, Pflasterung bei abknickenden Vorfahrten und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Bestandteil der Planung sind auch flankierende Maßnahmen, die der Aufwertung des Straßenzugs zu Gute kommen. Dazu zählen u.a. die Einrichtung von baulichen Parkbuchten, das Pflanzen neuer Straßenbäume, die Vergrößerung von Gehwegflächen und die Modernisierung der Straßenbeleuchtung. Im westlichen Bereich zwischen Allersberger Str. und Kriemhildstraße wird die Parksituation durch das Markieren von Parkstandsflächen geordnet. Diese Maßnahme sorgt dafür, dass Einsatzfahrzeuge im Ernstfall uneingeschränkt passieren können, sich künftig auch zwei Pkw begegnen können und der erforderliche Radvorrangrouten-Standard erfüllt wird. Durch die versetzte Anordnung der Parkstandsflächen entsteht eine Verkehrsberuhigung, zudem wird durch das nur einseitige Parken die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht und es entsteht deutlich mehr Platz für den Fußverkehr. Um gerade in Hinblick auf die Radvorrangroute den Qualitätsstandard der Fahrradstraße zu sichern und den Verkehr im Wohnquartier und Schulbereich zu beruhigen, wird auf Höhe von Hs-Nr. 20 eine Sperrstelle errichtet, die den Radverkehr passieren lässt und dem Durchgangsverkehr verhindert.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund sinkt von vorher 145 auf nachher 100.

Hinsichtlich der Grünbilanz kann die gesamte Umgebung von dieser Planung profitieren. Es werden elf neue Baumstandorte geschaffen. Insgesamt werden 360 m² entsiegelt. Dies ist gerade in diesem eher baumarmen und hoch versiegelten Quartier ein wichtiges Signal und ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Schwammstadt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 785.000 Euro. Davon entfallen ca. 435.000 Euro auf den Straßenbau, ca. 88.000 Euro auf das Straßenbegleitgrün, 190.000 Euro auf die Straßenbeleuchtung und ca. 72.000 Euro auf die Verkehrssicherung. Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 9.600 Euro. Die Umsetzung der Maßnahme ist im Laufe des Jahres 2025 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	785.000 €	**Folgekosten**	9.600 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	785.000 €	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:

Fußverkehr profitiert von breiteren Gehwegen. Schüler/innen profitieren von der Verkehrsberuhigung und erhöhten Verkehrssicherheit. Der Radverkehr profitiert von der Fahrradstraße und Radvorrangroute.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

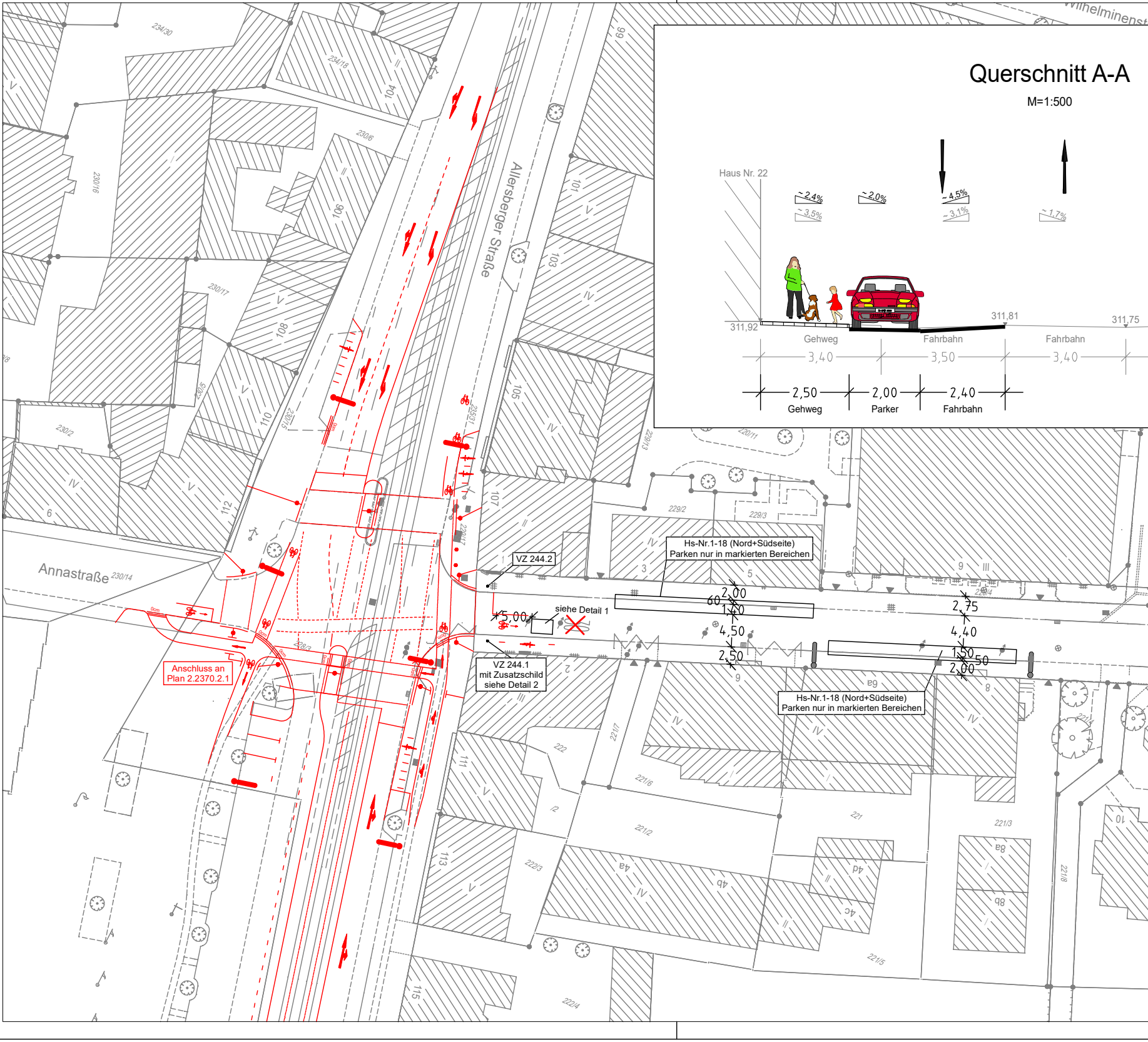
☐

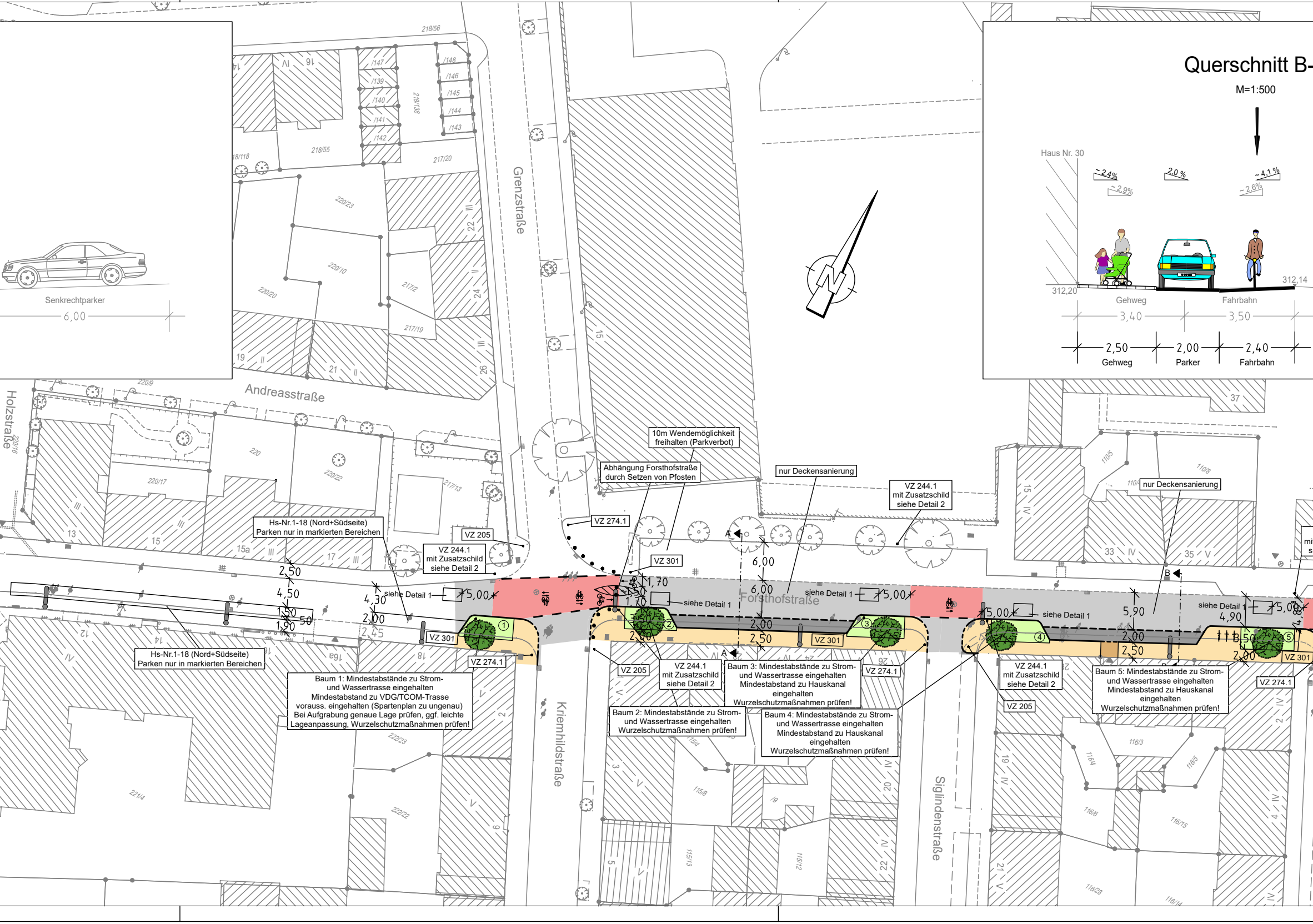
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Forsthofstraße, RVR 2, Vpl-Plan Nr. 2.2413.2.1 vom 05.04.2023 mit letzter Änderung vom 14.02.2024 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu sichern.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1-KomV Herr Roth Tel.: 231-4417
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet


Querschnitt A-A
M=1:500
Haus Nr. 22
~ 2,4%
~ 3,5%
~ 2,0%
~ 4,5%
~ 3,1%
~ 1,7%
311,92
311,81
311,75
Gehweg
Fahrbahn
Fahrbahn
3,40
3,50
3,40
2,50
2,00
2,40
Gehweg
Parker
Fahrbahn
Allersberger Straße
Annastraße
Wilhelminenstr
VZ 244.2
siehe Detail 1
VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2
Anschluss an
Plan 2.2370.2.1
Hs-Nr.1-18 (Nord+Südseite)
Parken nur in markierten Bereichen
Hs-Nr.1-18 (Nord+Südseite)
Parken nur in markierten Bereichen
5,00
2,00
60
1,40
4,50
2,50
2,75
4,40
1,50
50
2,00
234/30
234/18
230/16
230/6
230/17
230/5
230/2
230/15
230/14
229/2
229/3
228/3
220/11
229/13
222
221/7
221/6
221/2
221
221/3
221/8
222/3
222/4
221/5
99
101
103
104
105
106
107
108
110
111
112
113
115
4a
4b
4c
4d
6a
8a
8b
10
3
5
6
8
9



Querschnitt B-

M=1:500

10m Wendemöglichkeit freihalten (Parkverbot)

Abhängung Forsthofstraße durch Setzen von Pfosten

Hs-Nr.1-18 (Nord+Südseite) Parken nur in markierten Bereichen

Hs-Nr.1-18 (Nord+Südseite) Parken nur in markierten Bereichen

Baum 1: Mindestabstände zu Strom- und Wassertrasse eingehalten Mindestabstand zu VDG/TCOM-Trasse vorauss. eingehalten (Spartenplan zu ungenau) Bei Aufgrabung genaue Lage prüfen, ggf. leichte Lageanpassung, Wurzelschutzmaßnahmen prüfen!

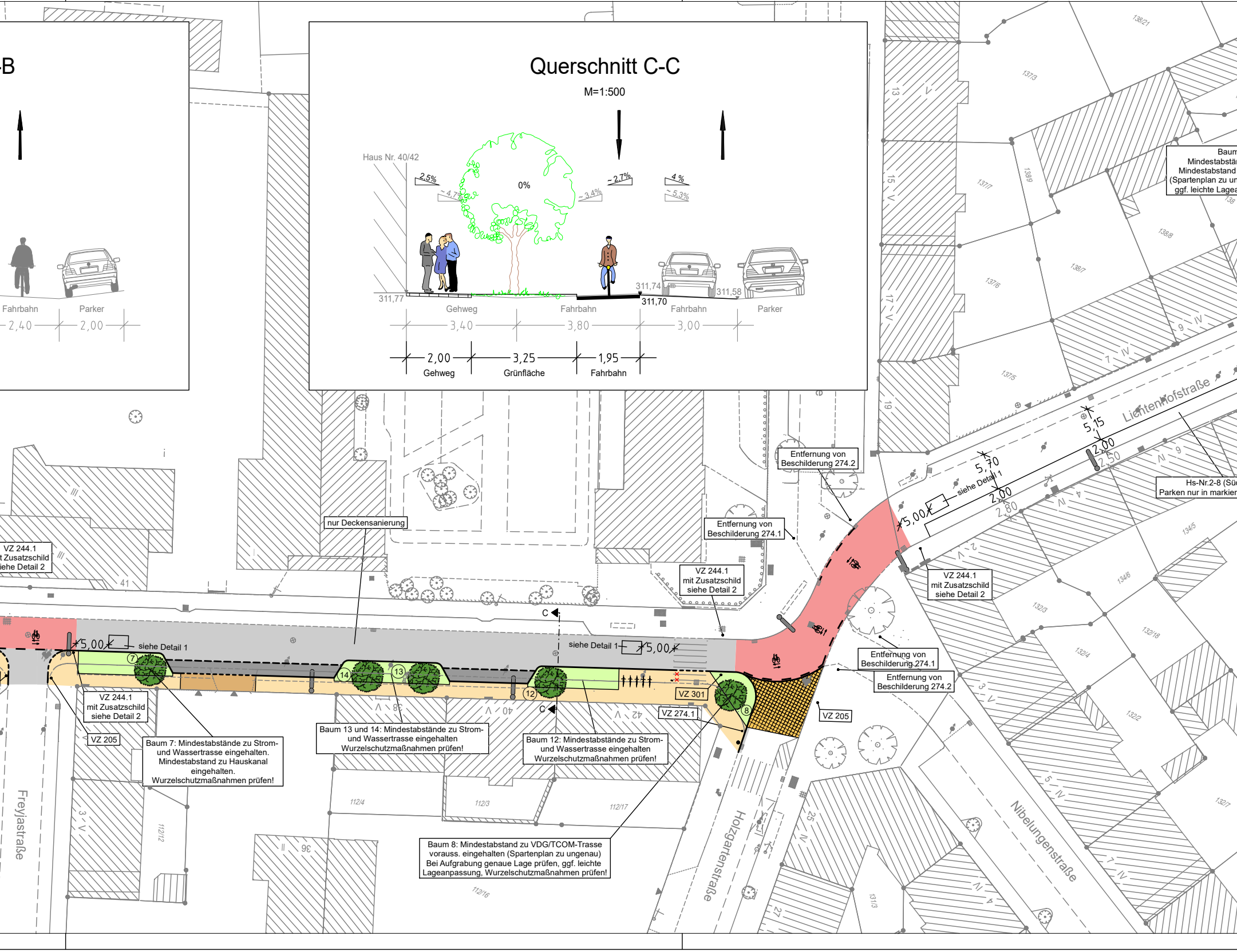
Baum 2: Mindestabstände zu Strom- und Wassertrasse eingehalten Wurzelschutzmaßnahmen prüfen!

Baum 3: Mindestabstände zu Strom- und Wassertrasse eingehalten Mindestabstand zu Hauskanal eingehalten Wurzelschutzmaßnahmen prüfen!

Baum 4: Mindestabstände zu Strom- und Wassertrasse eingehalten Mindestabstand zu Hauskanal eingehalten Wurzelschutzmaßnahmen prüfen!

Baum 5: Mindestabstände zu Strom- und Wassertrasse eingehalten Mindestabstand zu Hauskanal eingehalten Wurzelschutzmaßnahmen prüfen!

Senkrechtparker
6,00
Haus Nr. 30
~2,4%
~2,9%
2,0 %
~4,1 %
~2,6%
312,20
312,14
Gehweg
Fahrbahn
3,40
3,50
2,50
Gehweg
2,00
Parker
2,40
Fahrbahn
Grenzstraße
Andreasstraße
Holzstraße
Kriemhildstraße
Siglindenstraße
Forsthofstraße
N
nur Deckensanierung
nur Deckensanierung
VZ 244.1 mit Zusatzschild siehe Detail 2
VZ 244.1 mit Zusatzschild siehe Detail 2
VZ 244.1 mit Zusatzschild siehe Detail 2
VZ 244.1 mit Zusatzschild siehe Detail 2
VZ 205
VZ 205
VZ 205
VZ 274.1
VZ 274.1
VZ 274.1
VZ 274.1
VZ 274.1
VZ 301
VZ 301
VZ 301
VZ 301
siehe Detail 1
siehe Detail 1
siehe Detail 1
siehe Detail 1
siehe Detail 1
2,50
4,50
1,50
1,90
50
4,30
2,00
2,45
5,00
1,70
1,70
50
3,50
2,00
6,00
6,00
2,00
2,50
5,00
5,00
5,90
2,00
2,50
4,90
3,50
2,00
5,00
4,80
A
A
B
B
①
②
③
④
⑤
218/56
/147
/139
/140
/141
/142
218/138
/148
/146
/145
/144
/143
18/118
218/55
217/20
220/23
220/10
220/20
217/2
217/19
220/9
220
220/22
220/17
217/13
220/16
22
24
26
19
21
15
13
15
15a
17
14
16
12
14
16a
18
2
6
222/23
221/4
222/22
3
5
115/4
115/8
/9
115/13
115/12
20
22
26
19
21
116/3
116/4
116/5
116/6
116/15
116/28
116/14
2
4
33
35
37
15
110/5
110/8
110/
IV
V
III
II


B
Querschnitt C-C
M=1:500
Haus Nr. 40/42
2.5%
~4,7%
0%
~3,4%
~2,7%
4 %
~5,3%
311,77
311,74
311,70
311,58
Fahrbahn
Parker
2,40
2,00
Gehweg
Fahrbahn
Fahrbahn
Parker
3,40
3,80
3,00
2,00
Gehweg
3,25
Grünfläche
1,95
Fahrbahn
Lichtenhofstraße
Holzgartenstraße
Nibelungenstraße
Freyjastraße
5,00
5,00
5,00
5,70
5,15
2,00
2,00
2,50
2,80
siehe Detail 1
siehe Detail 1
siehe Detail 1
C
C
7
8
12
13
14
nur Deckensanierung
VZ 244.1
t Zusatzschild
iehe Detail 2
VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2
VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2
VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2
VZ 205
VZ 205
VZ 301
VZ 274.1
Entfernung von
Beschilderung 274.2
Entfernung von
Beschilderung 274.1
Entfernung von
Beschilderung 274.1
Entfernung von
Beschilderung 274.2
Baum
Mindestabstä
Mindestabstand
(Spartenplan zu un
ggf. leichte Lagea
Hs-Nr.2-8 (Sü
Parken nur in markier
41
40
42
36
13
15
17
19
25
27
9
7
4
2
3
5
7
138/21
137/3
137/7
138/9
138/8
138
138/7
137/6
137/5
134/5
134/6
132/3
132/18
132/4
132/2
132/7
131/3
112/4
112/3
112/17
112/12
112/16

Baum 7: Mindestabstände zu Strom- und Wassertrasse eingehalten. Mindestabstand zu Hauskanal eingehalten. Wurzelschutzmaßnahmen prüfen!

Baum 13 und 14: Mindestabstände zu Strom- und Wassertrasse eingehalten Wurzelschutzmaßnahmen prüfen!

Baum 12: Mindestabstände zu Strom- und Wassertrasse eingehalten Wurzelschutzmaßnahmen prüfen!

Baum 8: Mindestabstand zu VDG/TCOM-Trasse vorauss. eingehalten (Spartenplan zu ungenau) Bei Aufgrabung genaue Lage prüfen, ggf. leichte Lageanpassung, Wurzelschutzmaßnahmen prüfen!


Wilhelm-Spaeth-Straße
38
40
43a
41a
45
48
50
52
52a
56
11
IV
9
5,00
5,50
siehe Detail 1
VZ 205
136
133/7
134
138/11
138/10
138/6
33/17

Bestehende Rotmarkierung aufgrund des relativ neuen Baudatums der Wilhelm-Spaeth-Str. vorerst belassen
Nach vollständiger Umsetzung der RVR 2 - Zählung der Radfahrenden - Bei starker Süd-West Beziehung - bauliche Anpassung (abknickende Rotmarkierung (Süd-West) und Pflastung der nördlichen Einmündung)

n 9: Abstand zu Kanal eingehalten
nde zu Gas-/ und Stromtrasse eingehalten
zu VDG/TCOM-Trasse vorauss. eingehalten
genau) - Bei Aufgrabung genaue Lage prüfen,
anpassung, Wurzelschutzmaßnahmen prüfen!

VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2

dseite)
ten Bereichen

Forsthofstraße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	145	100
Fahrrad	44	60
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		360
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		11

132/8

Detail 1


Fahrradstraße

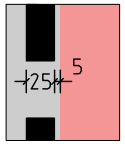
Piktogramm Fahrradstraße 2,00m x 3,00m

Detail 2



Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei

Detail 3



Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

Zeichenerklärung:

Planung

- — Hochbord
- ---- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- ▼ Einfahrt/Ausfahrt
- ● ◎ Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- 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. Gebaude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schaltkasten
- Litfaßsäule
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungspfeil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder
BEARBEITUNG	Biallas (23771) Reiser M.

NÜRNBERG, AM 05.04.2023

gez. Jülich
AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
25.08.23	Reiser M.	Instruktionsergebnis
20.09.23	Biallas	Instruktionserg.
14.11.23	Biallas	Parken
22.11.23	Biallas	Parkmarkierung
14.02.24	Biallas	Markierung

Lageplan

M = 1 : 500 2.2413.2.1

Fahrradstraße 2.Stufe

Forsthofstraße - Lichtenhofstraße

Radvorrangroute 2

Fahrradstraßen 2.Stufe 013 V500_1.PLT vom 14.02.24

CARD/1

Beschlussvorlage
Vpl/024/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Happurger Straße und In der Finstermail
Fahrradstraße / Radvorrangroute Nr. 10

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2504.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Happurger Straße und ein Teil der Straße In der Finstermail sind der dritte Bestandteil der den Osten erschließenden und priorisierten Radvorrangroute Nr. 10. Der erste Teil, die Strindbergstraße, wurde bereits im Januar beschlossen und soll dieses Jahr umgesetzt werden. Der zweite Teil, die Schupfer Straße, wird nun ebenfalls zur Abstimmung vorgelegt. Die Radvorrangroute beginnt an der östlichen Stadtgrenze zu Schwaig, führt durch Laufamholz, Rehhof, Mögeldorf bis nach Sankt Peter an die Regensburger Straße. Ein großer Teil dieser Route ist bereits als Fahrradstraße umgesetzt, dazu zählen die Gleißhammerstraße, Dientzenhoferstraße, Balthasar-Neumann-Straße und Thäterstraße. Mit dem Plan Happurger Straße kann nun der dritte Schritt Richtung Lückenschluss zur Stadtgrenze erfolgen.

Der Straßenabschnitt soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme, Pflasterungen bei abknickenden Vorfahrtssituationen und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Bestandteil der Planung sind auch flankierende Maßnahmen, die der Aufwertung des Straßenzugs zu Gute kommen. Von den Maßnahmen in den Knotenpunktbereichen profitieren vorwiegend schwache Verkehrsteilnehmende wie zu Fuß Gehende, mobilitätseingeschränkte Menschen und Rad fahrende Kinder. Am einmündenden Erschließungsweg des S-Bahnhofs wird eine Querungsstelle für den Fußverkehr geschaffen. Diese kommt ebenfalls der Verkehrsberuhigung für das umliegende Wohngebiet zu Gute.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund sinkt von vorher 59 auf nachher 55. Die große Kapazität an vorhandenen öffentlichen Stellplätzen wird nur in geringem Maße ausgelastet. Auch die reduzierte Anzahl an Stellplätzen wird zu keinem Parkdruck im Quartier führen, da die Bebauungsstruktur durch zahlreiche Stellplätze und Garagen auf privatem Grund geprägt ist.

Es werden 24 m² entsiegelt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 115.000 Euro. Davon entfallen ca. 47.000 Euro auf den Straßenbau, ca. 11.000 Euro auf das Straßenbegleitgrün und ca. 57.000 Euro auf die Verkehrssicherung. Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 5.900 Euro. Die Umsetzung der Maßnahme ist in Abhängigkeit der Personalgewinnung im Laufe des Jahres 2025 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	115.000 €	**Folgekosten**	5.900 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	115.000 €	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:

Schwache Verkehrsteilnehmende profitieren von der Maßnahme. Fußverkehrsflächen werden vergrößert. Der Radverkehr profitiert unmittelbar von der Fahrradstraße und Radvorrangroute.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

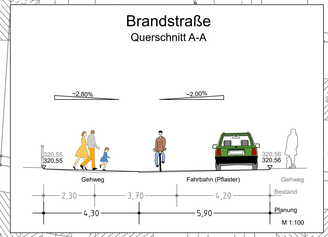
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Happurger Straße RVR 10, Vpl-Plan Nr. 2.2504.2.1 vom 26.06.2023 mit letzter Änderung vom 17.11.2023 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu sichern.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bauer , Tel.: 78158

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo1 Herr Roth Tel.: 231-4417
Datenbereitstellung: Stadtvermessung Nürnberg GmbH
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Brandstraße
Querschnitt A-A



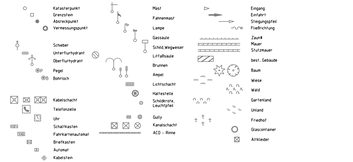
Ottensooser Str. bis in der Finstermail		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	59	55
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	24	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	0	

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Grünfläche

Bestandsaufnahme



Detail 1

Fahrradstraße

Piktogramm Fahrradstraße 2,00m x 3,00m

Detail 2

frei

Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei

Detail 3

Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG			NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 26.06.2023	
BEARBEITUNG	Biallas (23771) / Bauer	gez. Jülich AMTSLEITER	
ÄNDERUNGEN		Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 / 2.2504.2.1
17.11.23	Bauer	Instruktionserg.	Happurger Straße RVR 10 - Fahrradstraße zwischen Brandstraße und Hohensteiner Straße
Happurger Straße_001 V500_1.PLT vom 04.12.23			

Beschlussvorlage
Vpl/082/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.01.2024	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Mittelstraße zwischen Lohestraße und Marienbergpark

Anlagen:

Mittelstraße Plan Nr. 2.2416.2.1A vom 14.09.23
Mittelstraße Plan Nr. 2.2416.2.2A vom 14.09.23

Sachverhalt (kurz):

Die Mittelstraße zwischen Lohestraße und Marienbergpark ist Bestandteil der den Norden erschließenden Radvorrangroute Nr. 4 und des beschlossenen Fahrradstraßenpakets der 2. Stufe. Durch die Umsetzung dieser Maßnahme wird die durch den Kleinreuther Weg, Mittelstraße und Lohestraße führende Radschnellverbindung nach Erlangen mit dem Marienbergpark verbunden. Die Attraktivität der künftigen Radschnellverbindung kann weiter gesteigert werden.

Der Straßenabschnitt soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche.

Für die Erreichbarkeit der Anwesen und die Nutzbarkeit der Straße für den landwirtschaftlichen Verkehr entstehen durch die Einrichtung der Fahrradstraße keinerlei Nachteile. Der dörfliche Charakter der Mittelstraße bleibt von der Maßnahme unberührt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 61.000 Euro einschließlich Markierung. Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 3.100 Euro. Die Finanzierung ist zu 100% aus dem Radwegebudget vorgesehen, eine Förderung von 80% bis zu 90% ist möglich. Eine Umsetzung ist im Laufe des Jahres 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	61.000 €	**Folgekosten**	3.100 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	61.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☒ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Finanzierung aus dem Radwegetopf

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Gerade schwache Verkehrsteilnehmende profitieren von der Maßnahme. Der Radverkehr profitiert unmittelbar von der Fahrradstraße und wird bevorrechtigt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Straßenpläne Mittelstraße, Vpl-Plan Nr. 2.2416.2.1A vom 20.12.2022 mit letzter Änderung vom 14.09.2023 und Vpl-Plan Nr. Nr. 2.2416.2.2A vom 20.12.2022 mit letzter Änderung vom 14.09.2023 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu sichern.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoI-KonV Herr Stiegler
Tel.: 231-44116
Die Nutzung und Weitergabe dieser Daten durch Dritte ist nur mit Genehmigung gestattet.
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Detail 1

Piktogramm
Fahrradstraße
2,00m x 3,00m

Detail 2

Zusatzschild
Kraftfahrzeuge frei

Detail 3

Abstand Breitstrich zu
Fläche "rot gefärbt"

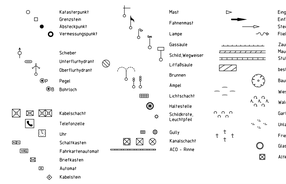
Mittelstraße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	34	34
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	0	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	0	

Zeichenerklärung:

Planung



Bestandsaufnahme



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 20.12.2022
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Bräuning-Fürbach	

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2416.2.1A
28.06.23	Br-Fürbach	Instruktionserg.		
14.09.23	Br-Fürbach	Var. o. Gehweg		

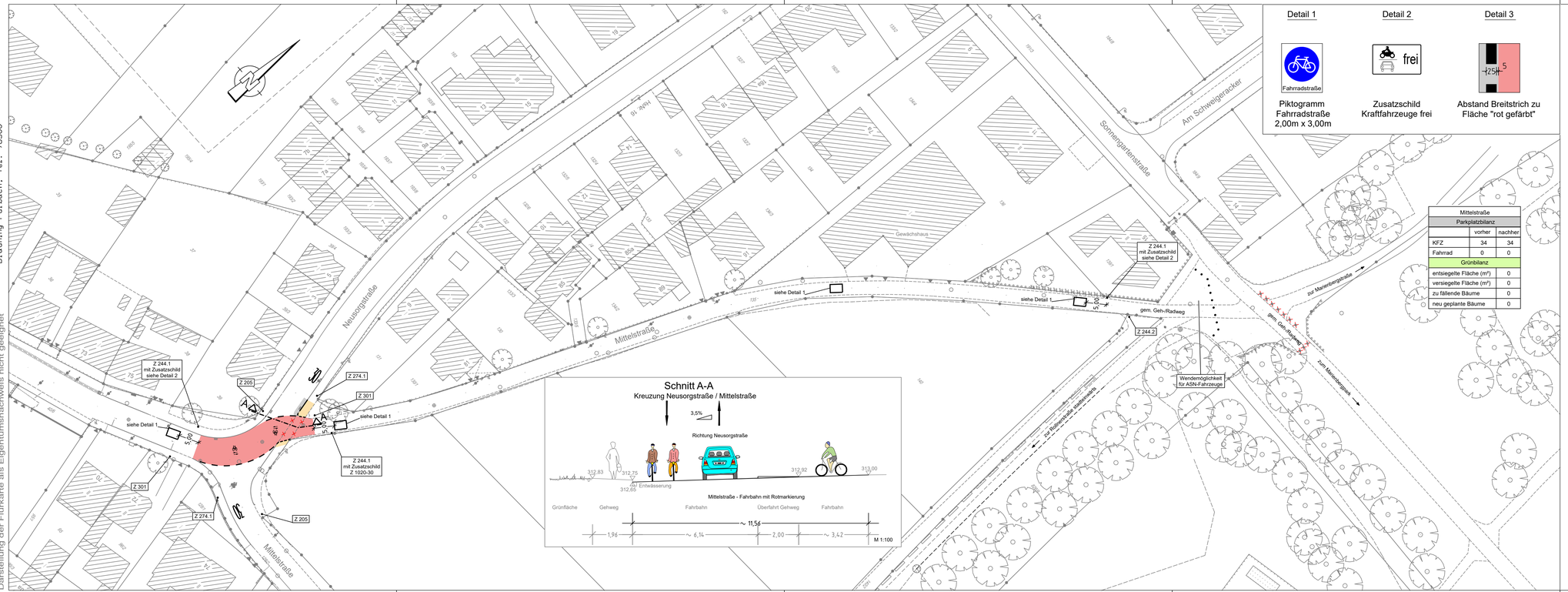
Fahrradstraßen 2. Stufe

Radvorrangroute 4
Mittelstraße
zw. Lohestraße und Hausnr. 73

Fahrradstraßen 2.Stufe 016 V500_1A_PLT vom 10.10.23

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bräuning-Fürbach, Tel. 79300

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



Detail 1

Piktogramm Fahrradstraße 2,00m x 3,00m

Detail 2

Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei

Detail 3

Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

Mittelstraße Parkplatzbilanz	vorher	nachher
KFZ	34	34
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	0	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	0	

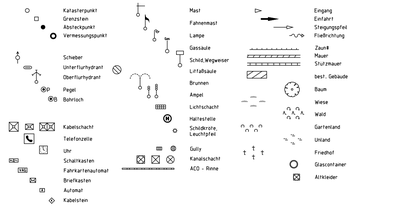
Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte

- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg

Bestandsaufnahme



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 20.12.2022
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2416.2.2A
28.06.23	Br-Fürbach	Instruktionsrg.	**Fahrradstraßen 2. Stufe**	
14.09.23	Br-Fürbach	Var. o. Gehweg	Radvorrangroute 4	
			Mittelstraße	
			zw. Hausnr. 73 und Mittelstraße Ende	

Fahrradstraßen 2.Stufe 016 V500_2A.PLT vom 10.10.23

CARD/1

Beschlussvorlage
Vpl/083/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.01.2024	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Am Thoner Espan und Michaelstraße; Umbau zur Fahrradstraße der 2. Stufe und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 4

Anlagen:
Am Thoner Espan Plan Nr. 2.2425.2.1 v. 08.11.23
Michaelstraße Plan Nr. 2.2425.2.2 v. 08.11.23

Sachverhalt (kurz):

Die Straßen Am Thoner Espan und Michaelstraße sind Bestandteil der den Norden erschließenden Radvorrangroute Nr. 4 und des beschlossenen Fahrradstraßenpakets der 2. Stufe. Durch die Umsetzung dieser Maßnahme wird die durch den Kleinreuther Weg, Mittelstraße und Lohestraße führende Radschnellverbindung nach Erlangen besser erschlossen. Die Attraktivität der künftigen Radschnellverbindung kann weiter gesteigert werden.

Der Straßenabschnitt soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Bestandteil der Planung sind auch flankierende Maßnahmen, die der Aufwertung des Straßenzugs zu Gute kommen. Von den Maßnahmen in den Knotenpunktbereichen profitieren vorwiegend schwache Verkehrsteilnehmende wie zu Fuß Gehende, mobilitätseingeschränkte Menschen und Rad fahrende Kinder. Dies ist insbesondere wegen der nahegelegenen Schule wichtig. Für Schulkinder erhöht sich durch die Einrichtung der Fahrradstraße die Schulwegsicherheit. Die bisher ungeordnete Parksituation auf der Nordseite wird durch die Markierung von Parkwinkeln klar geregelt. Dadurch wird auch zusätzlicher Raum für eine flüssige und sichere Verkehrsabwicklung gewonnen. Die Gefahr, die vom fahrenden oder ruhenden Verkehr ausgeht, verringert sich für ungeschützte Verkehrsteilnehmende dadurch enorm. Im Gegenzug dafür sinkt die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge von vorher 113 auf nachher 87. Im städtischen Vergleich stehen in diesem Quartier eine Vielzahl an privaten Stellplätzen zur Verfügung und der örtliche Parkdruck ist vergleichsweise gering.

Nach Abschluss der laufenden Hochbaumaßnahme an der Schule wird bewertet, ob durch die Baustelle ein Sanierungsbedarf bei der Fahrbahndecke entstanden ist. Dieser wird im Zuge dieser Maßnahme ebenfalls in den erforderlichen Bereichen behoben.

Hinsichtlich der Grünbilanz wird die gesamte Umgebung von dieser Planung profitieren.
Es werden vier neue Baumstandorte geschaffen. Insgesamt werden 165 m² entsiegelt. Hinzu kommen 4 Baumneupflanzungen. Dies ist gerade im Überschwemmungsgebiet des Wetzendorfer Landgrabens ein wichtiges Signal.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 760.000 Euro. Davon entfallen ca. 635.000 Euro auf den Straßenbau, ca. 27.000 Euro auf das Straßenbegleitgrün,
ca. 10.000 Euro auf die Straßenbeleuchtung und ca. 88.000 Euro auf die Verkehrssicherung.

Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 9.300 Euro. Eine Umsetzung ist im Laufe des Jahres 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	760.000 €	**Folgekosten**	9.300 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	760.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☒ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Finanzierung aus dem Radwegetopf

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Straßenpläne Am Thoner Espan und Michaelstraße, Vpl-Plan Nr. 2.2425.2.1 vom 18.01.2023 mit letzter Änderung vom 08.11.2023 und Vpl-Plan Nr. Nr. 2.2425.2.2 vom 18.01.2023 mit letzter Änderung vom 08.11.2023 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu sichern.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoIKomR Herr Maulwurf Tel.: 231-4451
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Aufgrund hoher Beanspruchung durch LKW Einsatz von geprägtem Asphalt

Gasleitung lt. Spartenplan tot - Bei Baumpflanzung entfernen Regelabstand zu VDG-Trasse und 1. T-Com-Leitung an Gehweghinterkante eingehalten. Parallel im Gehweg verlaufende 2. T-Com-Leitung bei Unterschreiten des Mindestabstandes an die Gehweghinterkante verlegen, sonst Wurzelschutz (Genaue Lage der Leitungen ist bei Aufgrabung festzustellen)

VZ 205
VZ 274.1
VZ 244.1 mit Zusatzschild siehe Detail 2
VZ 244.2
VZ 286-20 mit Zusatzschild 1053-30 in OWF
VZ 286-10 mit Zusatzschild 1053-30
VZ 301
5,00 siehe Detail 1
Nach Abschluss der laufenden Hochbaumaßnahmen: Beurteilung ob Deckensanierung notwendig durch SÖR-Bezirk
z.B. Ansaat Silbersommerfläche durch SÖR/1-A
Am Thoner Espan
Äußere Bucher Straße
Killianstraße
Kolbestraße
Michaelstraße
Behelfsbushaltestelle
3,50
3,00
1,80
3,25
13,50

Detail 1

Fahrradstraße

Piktogramm Fahrradstraße 2,00m x 3,00m

Detail 2

frei

Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei

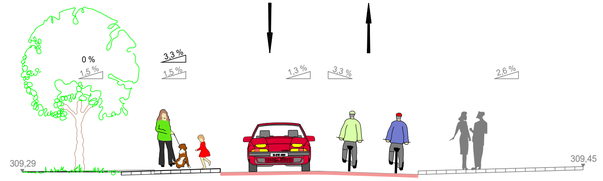
Detail 3

25 5

Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

Querschnitt A-A

M=1:500



Äußere Bucher Straße bis Kolbestraße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	54	45
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		101
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		2

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschütze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte

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

Bestand

- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer

- Schaltkasten
- Litfaßsäule
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungspfeil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 18.01.2023
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN — Lageplan

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2425.2.1
24.05.23	Biallas	Instruktionserg.		
08.11.23	Reiser M.	Stellplatzbilanz		

Fahrradstraßen 2.Stufe

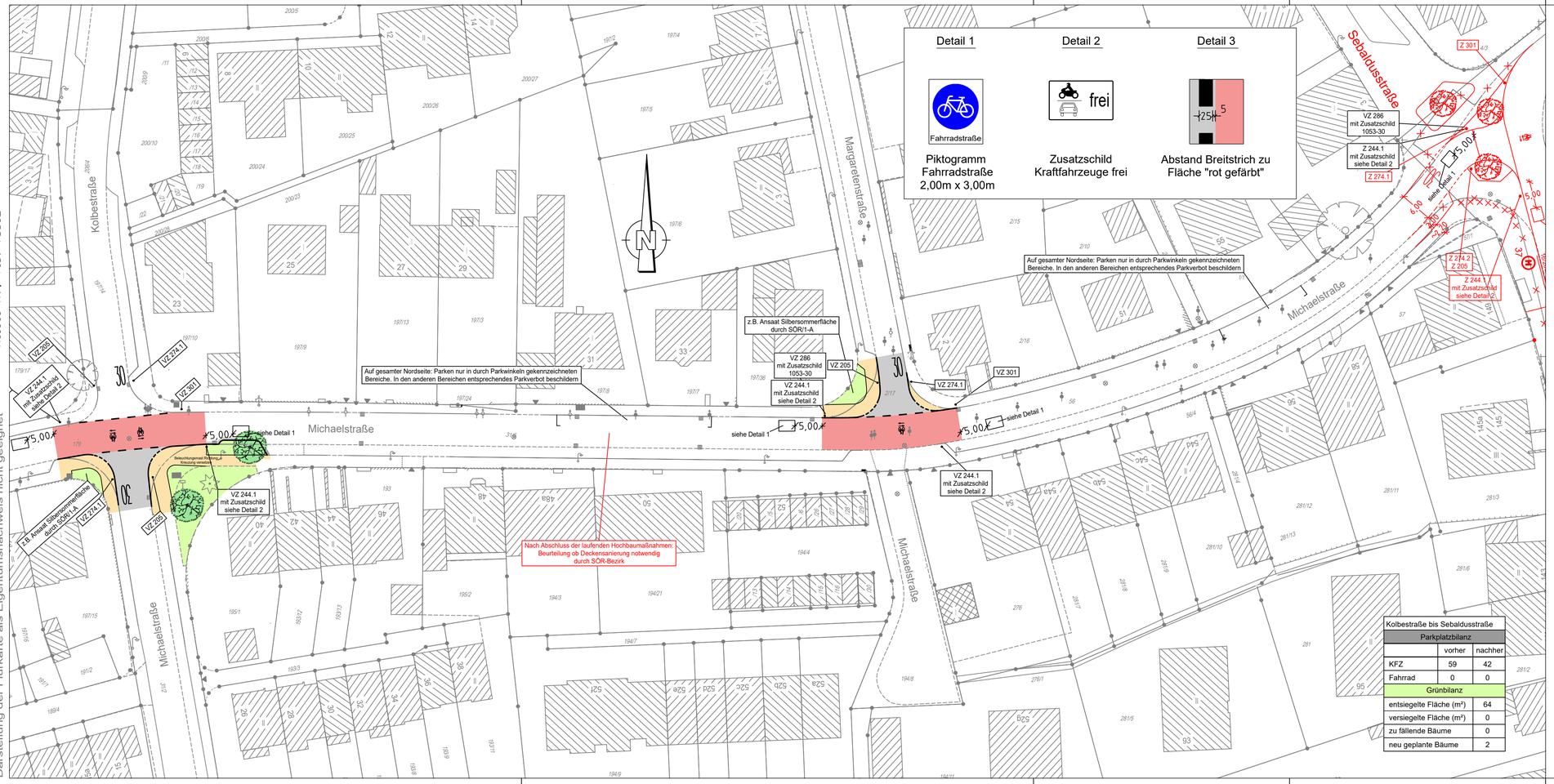
Radvorrangroute 4
Am Thoner Espan

Fahrradstraßen 2.Stufe 025 V500_1.PLT vom 08.11.23

CARD/1

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoIKomR Herr Maulwurf Tel.: 231-4451
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 18.01.2023
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN — Lageplan

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2425.2.2
24.05.23	Biallas	Instruktionserg.		
08.11.23	Reiser M.	Stellplatzbilanz		

Fahrradstraßen 2. Stufe
Radvorrangroute 4
Michaelstraße

Fahrradstraßen 2.Stufe 025 V500_2.PLT vom 08.11.23

CARD/1

Beschlussvorlage
Vpl/020/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Schupfer Straße;
Ertüchtigung für die priorisierte Radvorrangroute Nr. 10 (Teil 2)

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2503.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Schupfer Straße ist der zweite Bestandteil der den Osten erschließenden und priorisierten Radvorrangroute Nr. 10. Der erste Teil, die Strindbergstraße, wurde bereits im Januar beschlossen und soll dieses Jahr umgesetzt werden. Die Radvorrangroute beginnt an der östlichen Stadtgrenze zu Schwaig, führt durch Laufamholz, Rehhof, Mögeldorf bis nach Sankt Peter an die Regensburger Straße. Ein großer Teil dieser Route ist bereits als Fahrradstraße umgesetzt, dazu zählen die Gleißhammerstraße, Dientzenhoferstraße, Balthasar-Neumann-Straße und Thäterstraße. Mit dem Plan Schupfer Straße kann nun der zweite Schritt Richtung Lückenschluss zur Stadtgrenze erfolgen.

Der Straßenabschnitt soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Bestandteil der Planung sind auch flankierende Maßnahmen, die der Aufwertung des Straßenzugs zu Gute kommen. Von den Maßnahmen in den Knotenpunktbereichen profitieren vorwiegend schwache Verkehrsteilnehmende wie zu Fuß Gehende, mobilitätseingeschränkte Menschen und Rad fahrende Kinder. An zwei einmündenden und quartierserschließenden Gehwegen werden komfortable Querungsstellen für den Fußverkehr geschaffen. Diese kommen ebenfalls der Verkehrsberuhigung für das umliegende Wohngebiet zu Gute. Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund sinkt von 87 auf 79. Die große Kapazität an vorhandenen öffentlichen Stellplätzen wird nur in geringem Maße ausgelastet. Auch die reduzierte Anzahl an Stellplätzen wird zu keinem Parkdruck im Quartier führen, da die Bebauungsstruktur durch zahlreiche Stellplätze und Garagen auf privatem Grund geprägt ist.

Hinsichtlich der Grünbilanz kann die gesamte Umgebung von dieser Planung profitieren. Es werden vier neue Baumstandorte geschaffen. Insgesamt werden 139 m² entsiegelt. Dies ist ein wichtiges Signal und ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Schwammstadt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 296.000 Euro. Davon entfallen ca. 177.000 Euro auf den Straßenbau, ca. 40.000 Euro auf das Straßenbegleitgrün und ca. 79.000 Euro auf die Verkehrssicherung. Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 8.500 Euro. Die Umsetzung der Maßnahme ist in Abhängigkeit der Personalgewinnung im Laufe des Jahres 2025 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	296.000 €	**Folgekosten**	8.500 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	296.000 €	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:

Schwache Verkehrsteilnehmende profitieren von der Maßnahme. Fußverkehrsflächen werden vergrößert. Der Radverkehr profitiert unmittelbar von der Fahrradstraße und Radvorrangroute.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

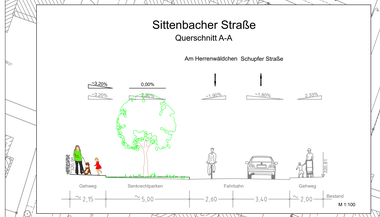
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Schupfer Straße RVR 10, Vpl-Plan Nr. 2.2503.2.1 vom 11.05.2023 mit letzter Änderung vom 15.01.2024 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu sichern.

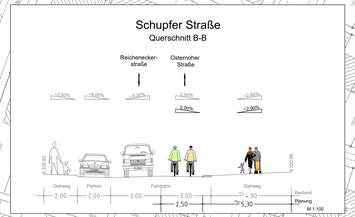
Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Stand: 12.01.2024

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Stadt Nürnberg, Vermessungsverwaltung
Geobasisdatensatz: Bayerische Vermessungsverwaltung
Diese Karte darf zu eigenen nichtgewerblichen Zwecken vervielfältigt

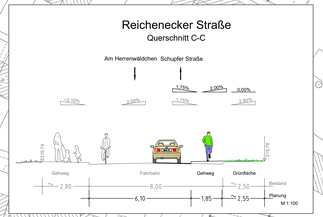
Sittenbacher Straße
Querschnitt A-A



Schupfer Straße
Querschnitt B-B



Reichenecker Straße
Querschnitt C-C



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum — (Standort nach Spartenplan und Prüfung durch Gartenbüro)
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Strahl-/Betonmast)
- erh. Abbruch
- VAS Wartehalle
- Stützmauer
- neue Mastfundorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinabweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- DPNV-Spur
- Parkstandfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach StBR
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RASt Nbg. bzw. StBR-Regelplan/DIN32984

Bestandsaufnahme



Detail 1	Detail 2	Detail 3
Piktogramm Fahrradstraße 2,00m x 3,00m	Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei	Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

Hohensteiner Str. bis Herifenfelder Str.		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	87	79
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²):	139	
versiegelte Fläche (m²):	0	
zu fällende Bäume	0	
neu gepflanzte Bäume	4	

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 11.05.2023
BEARBEITUNG	Bialias(23771)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
20.11.23	Bauer	Instruktionsentw.
04.12.23	Bauer	Querschnitte
07.12.23	Bauer	Querschnitt C-C
15.01.24	Bauer	Gehwegabsenkung

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2503.2.1

Schupfer Straße

RVR 10 - Fahrradstraße

zwischen Hohensteiner Straße und Reichenecker Straße

Schupfer Straße_001 V100_1PLT vom 15.01.24

Beschlussvorlage
Vpl/021/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Leyher Straße, Busspur und Verbreiterung Radstreifen

Anlagen:

Straßenplan Nr. 2.2534.5.1

Sachverhalt (kurz):

Im vorliegenden Bereich der Leyher Straße existiert an der Lichtsignalanlage am Ring B4R bereits eine ÖPNV-Beschleunigung, die allerdings nicht immer genutzt werden kann, da es zur Spitzenzeit zu einem Rückstau für den Bus kommt und dieser seine Beschleunigung nicht nutzen kann. Die Fahrzeiten der Busse streuen deshalb sehr stark. Die geplante Fahrzeit kann zu Hauptverkehrszeiten nur selten eingehalten werden. Davon betroffen ist u.a. auch der Schulverkehr, der meist verspätet sein Ziel erreicht.

Durch die vorliegende Maßnahme kann die Situation für den Busverkehr verbessert werden. Nach Markierung der Busspur wird der Bus seltener durch den Rückstau behindert und kann die vorhandene ÖPNV-Beschleunigung besser nutzen. Um gleichzeitig die Leistungfähigkeit der Lichtsignalanlage aufrecht zu erhalten, endet die Busspur kurz vor der Kreuzung. Dadurch kann die verbleibende Fläche bis zum Knoten weiterhin als zweistreifige Aufstellfläche für linksabbiegende Kraftfahrzeuge genutzt werden. Die Markierung wird im Zuge einer Sanierung der Fahrbahndecke realisiert. Es sind keine baulichen Veränderungen geplant. Durch die angepasste Straßenmarkierung, können die vorhandenen Radfahrstreifen auf das aus Sicherheitsgründen notwendige Maß verbreitert werden. Es entsteht mehr Platz zwischen Radfahrenden und sich evtl. öffnenden Türen der am Straßenrand parkenden Kraftfahrzeugen. Die Maßnahme hat keinen Einfluss auf die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge und die entsiegelte Fläche.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 435.000 Euro. Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 30.000 Euro. Nach Beschluss wird die Maßnahme entsprechend zur Umsetzung eingeplant, ein genauer Zeitpunkt kann nicht genannt werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	435.000 €	**Folgekosten**	30.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	435.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☒ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Verkehrsicherheit für den Radverkehr wird erhöht. Der Schulverkehr profitiert von der Maßnahme und kann die vorgegebenen Fahrtzeiten einhalten.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

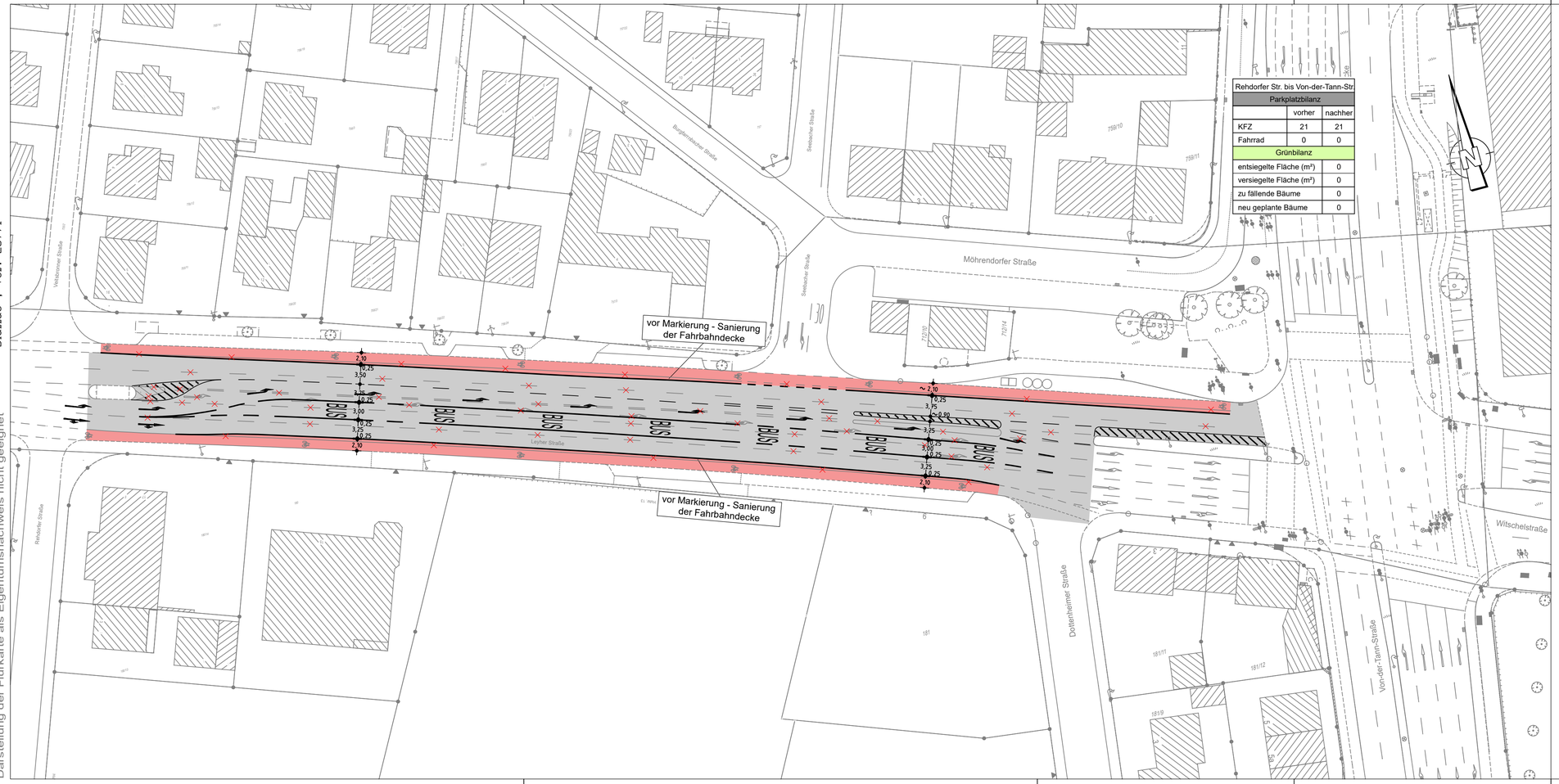
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Leyher Straße, Vpl-Plan Nr. 2.2534.5.1 vom 16.06.2023 mit letzter Änderung vom 14.02.2024 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu gewährleisten.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Biallas , Tel. 23771

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1
Heiko Satt
Tel. 231-4422
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Rehdorfer Str. bis Von-der-Tann-Str		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	21	21
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		0
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		0

Zeichenerklärung:

Markierung
Schwarz = Planung Grau = Bestand

- Schmalstrich 12cm (S)
- Breitstrich 25cm (B)
- Haltlinie 50cm

Planung

- Fahrbahnfläche
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Einfahrt/Ausfahrt

Legende

- Bestandshöhe
- Abstarkpunkt
- Grenzpunkt
- Vermessungspunkt
- Scheiber
- Gasscheiber
- Wasserscheiber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Grundwasserpegel
- Regeneinlauf
- Kanaldeckel
- Durchlass
- Eingang, Einfahrt
- Durchfahrtshöhe
- Poller
- Steigungspfeil
- Lampe
- Mast
- Stromnast
- Fahnennast
- Ampel
- Brunnen
- Gasmeriksaule
- Laubbaum
- Nadelbaum
- Baum
- Gebüsch
- Grünstreifen
- Wasserfläche
- Fließrichtung
- Zaun
- Mauer
- Uferlinie
- Hecke
- Gelander
- Leitplanke
- Rinne (3-Zeiler)
- Drainrinne
- Lftt., Lade-, Lüftungsschacht
- Strom., Post-, Fernmeschacht
- Schaltkasten
- Fundament
- Treppe
- Pfeiler/ Stütze

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 16.06.2023
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

Lageplan

ÄNDERUNGEN			M = 1 : 500	2.2534.5.1
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT		
16.11.23	Bauer	Instruktionserg.		
14.02.24	Biallas	Instruktionserg.		

Leyher Straße

Markierungsplan Busspur
Zwischen Rehdorfer Straße
und Von-der-Tann-Straße

Leyher Straße 001 Busspur V500_G.PLT vom 14.02.24

CARD/1

Beschlussvorlage
Vpl/022/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Frankenstraße zw. Markgrafenstraße und Gibitzenhofstraße;
Umbau zur Fahrradstraße der 2.Stufe und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 3

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2424.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Frankenstraße zwischen Markgrafenstraße und Gibitzenhofstraße ist das westliche Ende der Radvorrangroute Nr. 3 und Bestandteil des beschlossenen Fahrradstraßenpakets der 2. Stufe. Östlich schließt nach einem kurzen Übergangsstück die bereits im letzten September vom AfV beschlossene Fahrradstraße Sperberstraße an. Diese soll dieses Jahr umgesetzt werden. Die Radvorrangroute Nr. 3 beginnt an der Gibitzenhofstraße führt über die Sperberstraße, Franken- und Bayernstraße und endet im Osten an der Regensburger Straße. Sie stellt damit für den Radverkehr die südliche Ost-West-Achse der Südstadt dar.

Der Straßenabschnitt soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Bestandteil der Planung sind auch flankierende Maßnahmen, die der Aufwertung des Straßenzugs zu Gute kommen. Dazu zählen u.a. die Vergrößerung der Bestandsbaumscheiben und das Pflanzen neuer Straßenbäume. Die derzeitige Hauptfunktion der Frankenstraße als Erschließungsstraße des Industriegebiets im östlichen Planungsbereich wird durch die Einrichtung der Fahrradstraße nicht beeinträchtigt. Der im Bestand vorliegende Straßenquerschnitt wird im Industriegebiet nicht verändert. Die Verkehrsführung am neu umgebauten Helmut-Herold-Platz bleibt unverändert. Besonders hervorzuheben bei dieser Maßnahme ist die neu entstehende große Grünfläche im bisher überdimensionierten Einmündungsbereich der Gibitzenhofstraße. Die Grünfläche verbessert die Lebensqualität in diesem sonst hochversiegelten Umfeld.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund sinkt von vorher 153 auf nachher 130. Vor Ort exisiert bereits eine hohe Kapazität an Stellplätzen auf Firmengrundstücken, die den Hauptbedarf des Gebietes abdecken. Aktuell werden diese Kapazitäten noch erweitert. Hinsichtlich der Grünbilanz kann die gesamte Umgebung von dieser Planung profitieren.

Es werden sechs neue Baumstandorte geschaffen. Insgesamt werden 349 m² entsiegelt. Dies ist gerade in diesem eher baumarmen und hoch versiegelten Quartier ein wichtiges Signal und ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Schwammstadt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 530.000 Euro. Davon entfallen ca. 317.000 Euro auf den Straßenbau, ca. 92.000 Euro auf das Straßenbegleitgrün und ca. 56.000 Euro auf die Verkehrssicherung. Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 8.000 Euro.

Die Umsetzung der Maßnahme ist in Abhängigkeit der Personalgewinnung im Laufe des Jahres 2025 bzw. 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	530.000 €	**Folgekosten**	8.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	530.000 €	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:

Schwache Verkehrsteilnehmende profitieren von der Maßnahme. Fußverkehrsflächen werden vergrößert. Der Radverkehr profitiert unmittelbar von der Fahrradstraße und Radvorrangroute.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

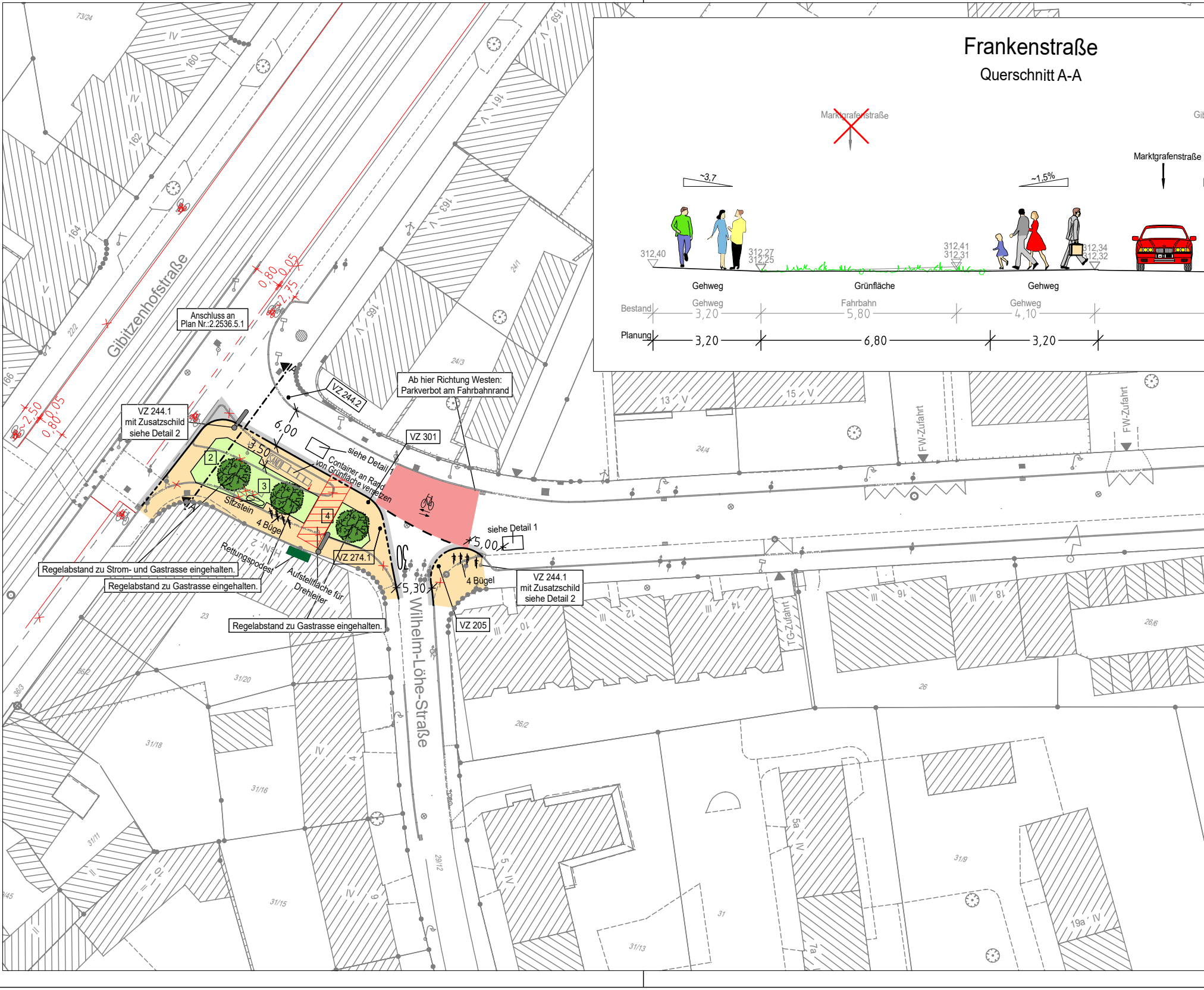
☐

Beschlussvorschlag:

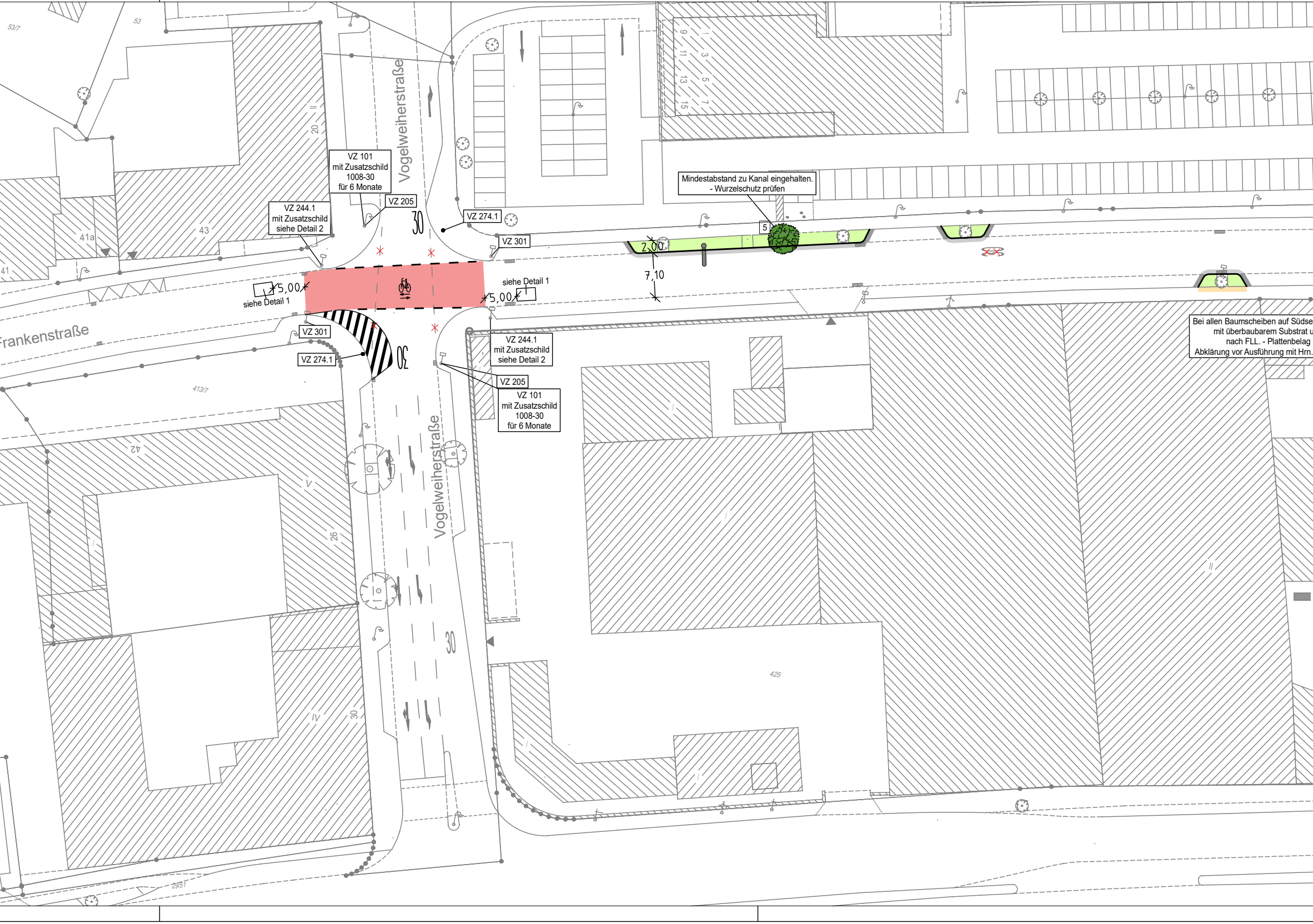
Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Frankenstraße zw. Markgrafenstr. und Gibitzenhofstr., RVR 3, Vpl-Plan Nr. 2.2424.2.1 vom 24.01.2023 mit letzter Änderung vom 16.02.2024 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu sichern.

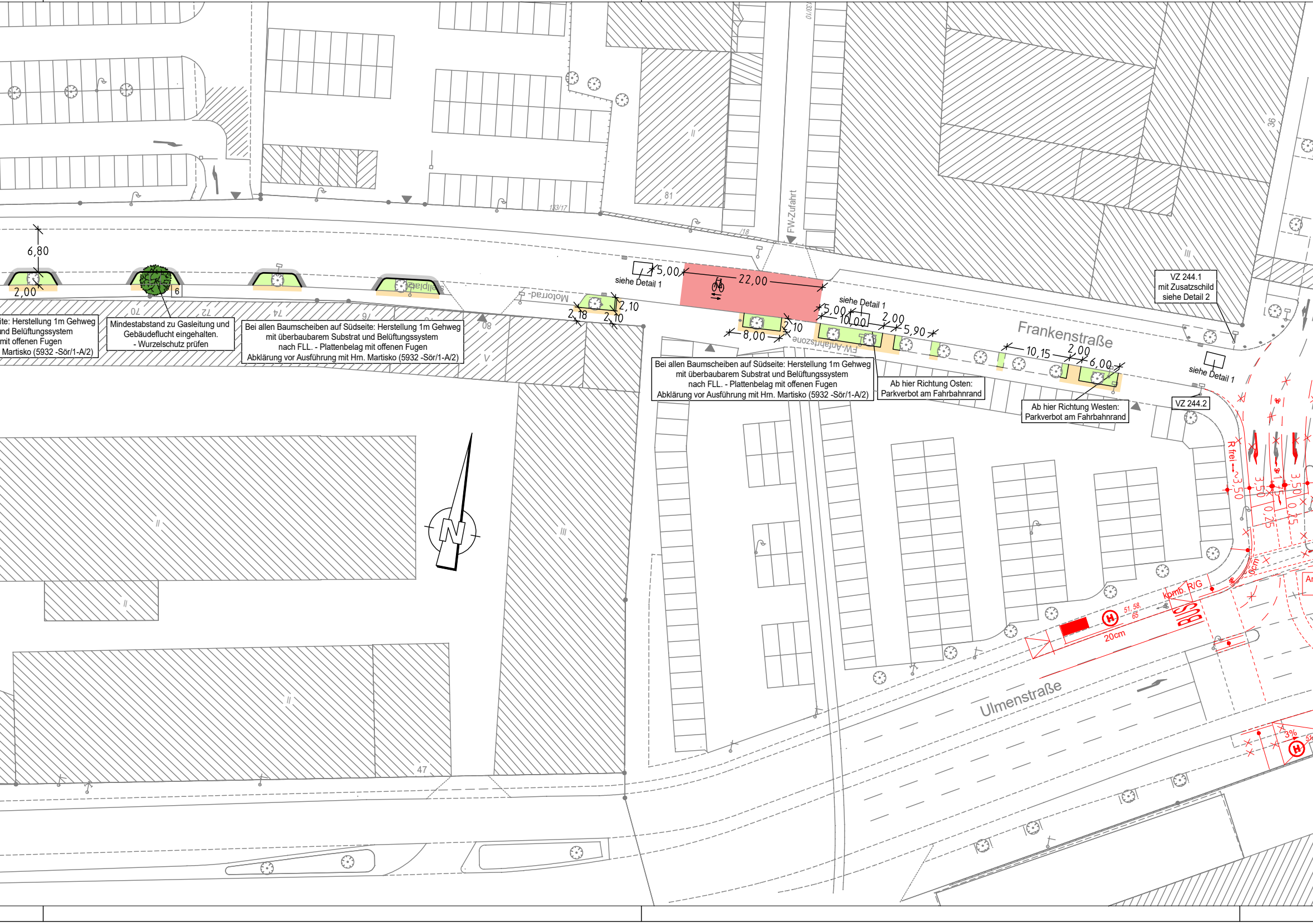
Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Wenzel, Tel. 78303

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1 Herr Schütz Tel.: 8456
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet


Frankenstraße
Querschnitt A-A
Marktgrafenstraße
Marktgrafenstraße
~3,7
~1,5%
312,40
312,27
312,25
312,41
312,31
312,34
312,32
Gehweg
Grünfläche
Gehweg
Bestand
Gehweg 3,20
Fahrbahn 5,80
Gehweg 4,10
Planung
3,20
6,80
3,20
Gibitzenhofstraße
Wilhelm-Löhe-Straße
Anschluss an Plan Nr.:2.2536.5.1
Ab hier Richtung Westen: Parkverbot am Fahrbahnrand
VZ 244.1 mit Zusatzschild siehe Detail 2
VZ 244.2
VZ 301
6,00
3,50
siehe Detail 1
Container an Rand von Grünfläche versetzen
Sitzstein
4 Bügel
Rettungspodest
Aufstellfläche für Drehleiter
VZ 274.1
5,30
5,00
siehe Detail 1
4 Bügel
VZ 244.1 mit Zusatzschild siehe Detail 2
VZ 205
Regelabstand zu Strom- und Gastrasse eingehalten.
Regelabstand zu Gastrasse eingehalten.
Regelabstand zu Gastrasse eingehalten.
FW-Zufahrt
FW-Zufahrt
TG-Zufahrt
2
3
4
0,80
0,05
2,75
2,50
0,05
0,80
160
161
162
163
164
165
159
166
73/24
24/1
24/3
24/4
22/2
23
36/2
36/3
31/20
31/18
31/16
31/11
31/15
31/9
31/13
31
26
26/2
26/6
29/12
13 V
15 V
16 III
18 III
14 III
12 III
10 III
5a IV
5 IV
7a
19a IV
4
6 IV
10 II


bitzenhofstraße
Gibitzenhofstraße
~1,4%
312,23
312,20
Fahrbahn
Fahrbahn
Gehweg
7,90
7,80
M 1:100
Mindestabstand zu Wassertrasse eingehalten. - Wurzelschutz prüfen Mindestabstand zu Beleuchtungsmast eingehalten
7
neue Leuchte am alten Standort
Helmut-Herold-Platz
FW-Zufahrt
neue Leuchte am alten Standort
neue Leuchte am alten Standort
Neuplanung Helmut-Herold-Platz
Realisierung durch SÖR/1-G
Markuskirche
31
neue Leuchte am alten Standort
Anschluss Trinkbrunnen
neue Leuchte
1,1 %
Mindestabstand zu Kanal eingehalten. - Wurzelschutz prüfen
38/4
38/7
38/8
38/2
38/9
52/3
38
52
37a
Kindergarten
37
Rampe
39
38/10
F
36/6
36
20
Leuchtenstandort neu
Leuchtenstandort entfällt
Leuchtenstandort neu
Leuchtenstandort neu
32
33/2
33/4
413/6
23a . IV
31/8
31/7
27 IV
34/5
31/6
Tankstelle
31
413/2
42


Vogelweiherstraße
Vogelweiherstraße
Frankenstraße
VZ 101
mit Zusatzschild
1008-30
für 6 Monate
VZ 205
VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2
VZ 274.1
VZ 301
30
5,00
siehe Detail 1
siehe Detail 1
5,00
VZ 301
VZ 274.1
30
VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2
VZ 205
VZ 101
mit Zusatzschild
1008-30
für 6 Monate
30
Mindestabstand zu Kanal eingehalten.
- Wurzelschutz prüfen
5
2,00
7,10
Bei allen Baumscheiben auf Südse
mit überbaubarem Substrat u
nach FLL. - Plattenbelag
Abklärung vor Ausführung mit Hrn.
53/7
53
20
43
41a
41
413/7
42
26
30
425
29/51
9
11
13
15
1
3
5
7


Frankenstraße
Ulmenstraße
FW-Zufahrt
FW-Anfahrtszone
Motorrad-
Stellplatz
6,80
2,00
6
22,00
5,00
siehe Detail 1
siehe Detail 1
siehe Detail 1
2,10
2,18
2,10
2,10
8,00
5,00
10,00
2,00
5,90
10,15
2,00
6,00
VZ 244.2
R frei
~3,50
3,50
3,50
0,25
0,25
Komb. R/G
BUS
20cm
0cm
51, 58, 65
3%
N
81
47
36
70
72
74
76
78
80
II
III
V

ite: Herstellung 1m Gehweg
nd Belüftungssystem
mit offenen Fugen
 Martisko (5932 -Sör/1-A/2)

Mindestabstand zu Gasleitung und
Gebäudeflucht eingehalten.
- Wurzelschutz prüfen

Bei allen Baumscheiben auf Südseite: Herstellung 1m Gehweg
mit überbaubarem Substrat und Belüftungssystem
nach FLL. - Plattenbelag mit offenen Fugen
Abklärung vor Ausführung mit Hrn. Martisko (5932 -Sör/1-A/2)

Bei allen Baumscheiben auf Südseite: Herstellung 1m Gehweg
mit überbaubarem Substrat und Belüftungssystem
nach FLL. - Plattenbelag mit offenen Fugen
Abklärung vor Ausführung mit Hrn. Martisko (5932 -Sör/1-A/2)

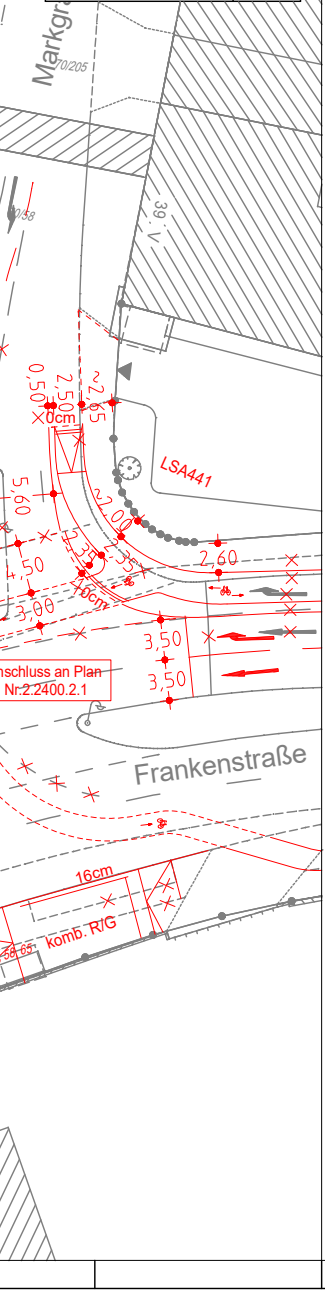
Ab hier Richtung Osten:
Parkverbot am Fahrbahnrand

Ab hier Richtung Westen:
Parkverbot am Fahrbahnrand

VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2

Frankenstraße von Gibitzenhofstraße bis Markgrafenstraße

Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	153	130
Motorrad	8	5
Fahrrad	0	16
Lastenrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		349
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		6


Markgr
70/205
0/58
39 V
0,50
2,50
~2,65
0cm
LSA441
5,60
2,00
2,35
2,35
2,60
4,50
10cm
3,00
3,50
3,50
nschluss an Plan
Nr.2.2400.2.1
Frankenstraße
16cm
komb. R/G
58 65

Zeichenerklärung:

Planung

—	Hochbord
----	Hochbord abgesenkt
●	Busch
●	gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
▼	Einfahrt/Ausfahrt
● ◎	Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
☒	erf. Abbruch
▨	VAG Wartehalle
▬	Stützmauer
ǀ	neue Maststandorte
⬜	Fahrbahnfläche
⬜	Gehwegfläche
🟫	Bordsteinradweg rot eingefärbt
🟥	Radstreifen/-furt rot eingefärbt
⬛	Parkstandsfläche
🟧	sonstige Pflasterfl.
🟩	Grünfläche
🟫	Überfahrt-Gehweg
—	Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder
BEARBEITUNG	Biallas (23771) Wenzel

NÜRNBERG, AM 24.01.2023

gez. Jülich
AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
14.11.23	Wenzel	Plan Umgriff
18.12.23	Wenzel	Plan Umgriff
16.02.24	Biallas	Instruktionserg.

Lageplan

M = 1 : 500 — 2.2424.2.1

Fahrradstraßen 2.Stufe
Frankenstraße
Radvorrangroute 3
zwischen Gibitzenhofstraße
und Marktgrafenstraße

Fahrradstraßen 2.Stufe 024 V500_G.PLT vom 16.02.24

CARD/1

Berichtsvorlage
Vpl/018/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.04.2024	öffentlich	Bericht

Betreff:

Sichere und attraktive Straßen rund um die Technische Hochschule
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.07.2022

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion B90/Die Grünen vom 28.07.2022
Sachverhaltdarstellung

Bericht:

Mit Schreiben vom 28.07.2022 beantragt die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen mehrere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Stärkung des Umweltverbundes im Bereich der Technischen Hochschule in Wöhrd:

In der Sachverhaltsdarstellung nimmt die Verwaltung dazu Stellung.

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:

Verbesserungen für Mobilitätseingeschränkte und "schwache" Verkehrsteilnehmende werden vorgeschlagen

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Antrags-Nummer:
AN/ 471/2022

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 28. Juli 2022

OBERBÜRGERMEISTER
28. JUL. 2022
Nr.
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen
z.w.V.

BAUREFERAT
- 8 AUG. 2022
472/22

Sichere und attraktive Straßen rund um die Technische Hochschule

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Wassertor-, Wollentor- und Hirsvogelstraße stellen eine wichtige Verbindung zwischen Wöhrder Talübergang und Äußerer-Cramer-Klett-Straße dar. Täglich nutzen viele Bürger*innen, vor allem aber tausende Studierende zu Fuß oder auf dem Fahrrad diese Verbindungsstraßen auf ihrem Weg zur TH, aber auch, um die dort ansässigen Restaurants zu besuchen oder in den Bäckereien einzukaufen.

Die Verkehrsinfrastruktur weist in diesem Bereich jedoch viele Defizite auf: Parkende Autos behindern die Sicht und Wege über Fußgängerampeln werden wegen ihrer teils ungünstigen Standorte schnell zu Umwegen. Hinzu kommt, dass es zwischen dem Wöhrder Talübergang und der Gießereistraße an Radinfrastruktur mangelt und es auf dieser Strecke zudem enge Kurven gibt. Mit niedrigeren Geschwindigkeiten ließen sich hier Gefahrensituationen entschärfen und die Aufenthaltsqualität verbessern, was auch den (Einzel-)Händler*innen zugutekäme.

Auch auf der Südseite, wo das Prinzregentenufer den Hochschulcampus von der Wöhrder Wiese trennt, überqueren täglich tausende Fußgänger*innen und Radfahrende die Straße, darunter auch Schülerinnen der Maria-Ward-Schule. Auf Höhe der Liebigstraße befindet sich zwar eine Fußgänger*innenquerung, die allerdings in einem derart schlechten Zustand ist, dass sie eher einem Provisorium gleicht. Auch zwischen Arnulfstraße, der Parallelstraße zur Liebigstraße, und Ulman-Stromer-Weg wäre ein Übergang angesichts der häufigen Überschreitung des geltenden 30er-Tempolimits von Vorteil. Gerade an diesen Stellen könnte ein Zebrastreifen eine sinnvolle Option sein, um den Fußgänger*innen den Vorrang und somit eine sichere Verbindung zur Wöhrder Wiese zu ermöglichen.

Da im Rahmen der Urbanen Gartenschau (UGS) eine Umgestaltung des nahen Kesslerplatzes angedacht ist, wäre es eine Überlegung, in diesem Zusammenhang eine Verbesserung der Infrastruktur und Erhöhung der Sicherheit in den genannten Bereichen anzustreben.

Aber auch unabhängig von möglichen Synergien durch die UGS stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

- Die Verwaltung prüft die Verbreiterung des Gehwegs mindestens auf der Südseite der Wollentorstraße zur attraktiveren Erreichbarkeit der dortigen Fußgänger*innenampeln.
- Die Verwaltung prüft die Einführung von Tempo 30 mindestens zwischen Prinzregentenufer und Gießereistraße.
- Die Verwaltung prüft die Schaffung je eines Fußgänger*innenüberwegs am Prinzregentenufer auf Höhe der Liebigstraße und Arnulfstraße in Richtung Ulman-Stromer-Weg.
- Die Verwaltung berichtet über mögliche Anpassungen im beschriebenen Bereich im Hinblick auf die im Rahmen der Urbanen Gartenschau angedachte Umgestaltung des nahen Kesslerplatzes sowie der im Nahverkehrsentwicklungsplan und im Straßenbahnzielnetz der VAG vorgesehenen Straßenbahnstrecke zwischen Dürrenhof und Rathenauplatz.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Kahl
Stadtrat

Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

Sichere und attraktive Straßen rund um die Technische Hochschule

Bericht

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen wünscht mehrere Maßnahmen im Bereich der Technischen Hochschule in Wöhrd.

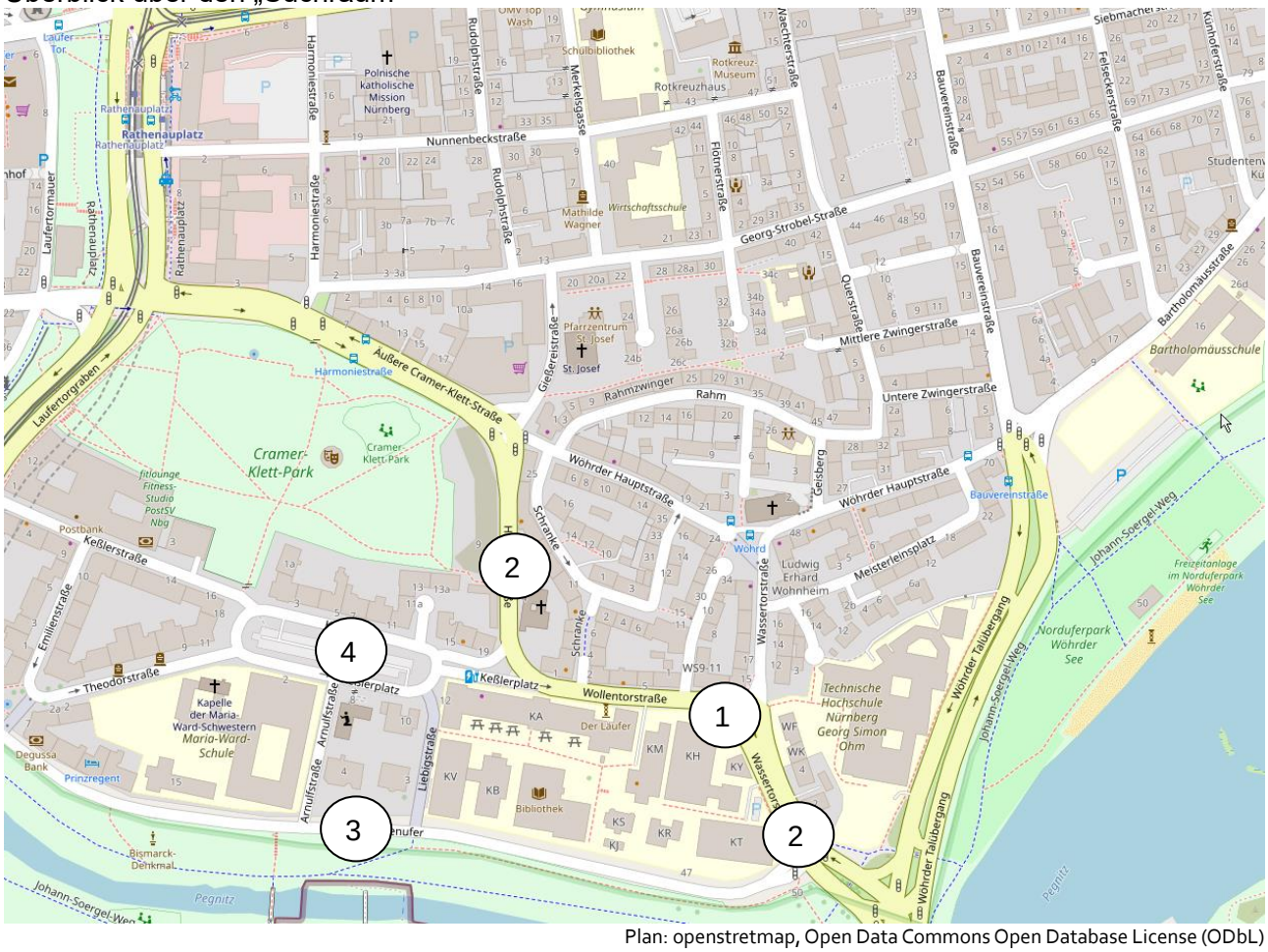
1. Verbreiterung des südlichen Gehwegs in der Wollentorstraße,

2. Tempo-30 in der Wollentor- und Hirsvogelstraße zwischen Prinzregentenufer und Gießereistraße,

3. Fußgängerüberwege am Prinzregentenufer in Höhe Liebigstraße und Arnulfstraße und

4. Anpassungen im Bereich der Hochschule im Rahmen der Landesgartenschau und der geplanten Straßenbahnstrecke zwischen Dürrenhof und Rathenauplatz

Überblick über den „Suchraum“



Plan: openstretmap, Open Data Commons Open Database License (ODbL)

zu

1. Eine Verbreiterung der Gehwege in der Wollentorstraße ist prinzipiell möglich. Es würden Längsparkbuchten entfallen. Die Verwaltung sieht keine gravierenden Mißstände, so dass vorgesehen ist, Änderungen dort erst im Rahmen noch kommender Anlässe wie Straßensanierungen etc. vorzunehmen. Als wichtiger wird die Durchbindung der vom Rathenauplatz ankommenden Radverkehrsanlagen in der Äußeren Cramer-Klett-Straße bis zur Hochschule gesehen. Zumindest in Fahrtrichtung "bergauf" in der Hirsvogelstraße besteht Bedarf und auch die Möglichkeit, durch einen allerdings ziemlich aufwendigen Umbau mit

Verschiebung der Fahrbahn und Entfall von Längsparkern einen Radstreifen anzulegen. Für die Äußere Cramer-Klett-Straße existiert bereits ein Straßenplan mit verbesserten Radstreifen, einer verbesserten Erreichbarkeit des Cramer-Klett-Parks von Norden und einer mittigen Baumreihe. Er befindet sich zur Zeit in der verwaltungsinternen Abstimmung und hat noch keine Vereinbarung zur Finanzierung und zeitlichen Umsetzung. Die zur Zeit stark ausgelastete Verkehrsplanung strebt einen Straßenplan für den Radstreifen im Zusammenhang mit Anpassungen der Baumaßnahme der Hochschule auf dem ehemaligen Rädda-Barnen-Gelände im Cramer-Klett-Park an. Eine Aussage über die Realisierungsmöglichkeit kann erst nach Abschluss der Planung getätigt werden.

2. Für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Hauptverkehrsstraße auf Tempo 30 ist eine Gefahrenlage nachzuweisen, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies ist in der Wassertor-/Wollentorstraße zwischen dem Prinzregentenufer und der Gießereistraße nicht ersichtlich. Durch den Kurvenverlauf müssen Verkehrsteilnehmende zwangsläufig ihre Geschwindigkeit reduzieren. In den Kurven mit teils eingeschränkten Sichtverhältnissen sind Lichtsignalanlagen vorhanden, welche eine sichere Querung ermöglichen. Zwischen den LSA ist der Streckenverlauf geradlinig und gut einsehbar. Eine besondere Gefahrenlage lässt sich aus den örtlichen Verhältnissen nicht ableiten. Die unauffällige Unfallauswertung stützt diese Auffassung.

   Auch liegt keine Einrichtung vor, in deren direktem Umfeld auch ohne eine besondere Gefahrenlage (nach einer Einzelfallprüfung) Tempo 30 angeordnet werden könnte. Dies ist nur bei direkt an der Straße gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern der Fall. Die Technische Hochschule fällt nicht unter diese Einrichtungen.

3. In Tempo 30-Zonen sind Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) nach der StVO grundsätzlich entbehrlich. Die zulässige Geschwindigkeit ist bereits reduziert und es ist überall mit querenden Zufußgehenden zu rechnen. Auch am Prinzregentenufer wird aufgrund der vielen Parkplätze und Ziele auf die gesamte Länge der Straße gequert. Die Sicherverhältnisse sind dabei in der Regel sehr gut. Auswertungen des ZV-KVÜ haben zudem ein unterdurchschnittliches Geschwindigkeitsniveau ergeben. Verbesserungen von Querungsstellen am Prinzregentenufer werden im Rahmen einer zur Zeit laufenden Untersuchung zur Anlage von Busparkplätzen für Touristen und der Sicherung der wertvollen Baumstandorte mit geprüft und können bei einem Umbau realisiert werden.

4. Das Gelände der Landesgartenschau Nürnberg 2030 reicht vom Keßlerplatz bis an die Wollentorstraße. Dabei wird es eine gesonderte Betrachtung bezüglich der Nutzungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in diesem Bereich geben. Dieser Teil wird in ein von den weiteren Wettbewerben der Landesgartenschau getrenntes Verfahren einbezogen, bei dem partizipative Workshops geplant sind, die zwischen Mitte 2025 und 2026 stattfinden werden.

   Eine Verbesserung der Verkehrsführung am Prinzregentenufer ist für den Keßlerplatz wünschenswert. Die Verkehrsführung hätte Auswirkungen auf die Platzgestaltung, die dann ebenfalls in die Wettbewerbsauslobungen für den Keßlerplatz eingebracht werden sollte.

   Der Nahverkehrsplan (NVEP 2025+) wurde 2012 beschlossen, um die erforderlichen Schritte zum Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrsangebotes im Rahmen der langfristigen Stadtentwicklungsplanung aufzuzeigen.

   Das Zielnetz des Nahverkehrsentwicklungsplans beinhaltet die sogenannte Campuslinie (Tram über GSO-Campus / TH Nürnberg), die eine Realisierung der Altstadtquerung voraussetzt. Der Linienweg sah ein direkte Verbindung von der StUB-Erlangen (FAU) über die Altstadtquerung (FAU WiSo) und GSO-Campuslinie über Rathenauplatz - Cramer-Klett-

Straße (TH) - Dürrenhof (TH Standort B) zur Dokuschleife vor.

Die Abschätzung des Nutzen/Kosten-Verhältnisses (NKV) lag bei > 1,6. Die Planungen zur Altstadtquerung (Baustufe A1) und der davon abhängigen Planung der Tram über GSO-Campus (Baustufe A2) wurden mit Beschluss des Verkehrsausschusses am 05.03.2015 zurückgestellt.

Das ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 baut auf dem NVEP 2025+ auf. Es wurde am 22.07.2021 vom Verkehrsausschuss unter dem TOP „ÖPNV-Angebot verbessern - Straßenbahntakt verkürzen“ behandelt und zur sukzessiven Umsetzung beschlossen.

Das ÖPNV-Maßnahmenpaket macht Vorschläge, wie die derzeitige Betriebsstrecke in der Pirckheimerstraße wieder im Linienbetrieb genutzt werden könnte.

Da die verkehrlich sinnvollste Lösung einer Verknüpfung mit der Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof aufgrund des förderschädlichen Parallelverkehrs zur U-Bahnlinie 3 ausscheidet, wurden Linienwege unterstellt, die die sog. Hochschulspange (Campuslinie) berücksichtigen. Als Prüfungsrelevant gelten nur Linienverläufe, die nicht parallel zur U3 verkehren. Perspektivisch haben nur neue Linienwege / -angebote, z.B. unter Einbeziehung der sog. Campuslinie, eine Chance auf Realisierung, da sie förderfähig wären.

Im Rahmen des ÖPNV-Maßnahmenpaketes 2030 wurde eine weitere Trassenvariante zur Tram über GSO-Campus (NVEP 2025+) ins Spiel gebracht: Rathenauplatz - Stresemannplatz - Technische Hochschule - Dürrenhof. Die Trasse würde die hochbelastete Haltestelle Stresemannplatz mit einem Zusatzangebot versorgen und stünde nicht im Widerspruch zu Begrünungsmaßnahmen im Bereich Wöhrder Marktplatz und Äußere Cramer-Klett-Straße. Zudem wäre der Anteil an vom Kraftfahrzeugverkehr abgetrennten Gleiskörpern durch Markierungen und Rasengleise größer.

Am 06.05.2021 hat der Verkehrsausschuss die Verwaltung beauftragt, die Möglichkeiten zur Reaktivierung des Linienbetriebs der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße zu prüfen und voranzutreiben.

Am 29.09.2021 wurden im Stadtrat der Personal- und Finanzbedarf zur Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg behandelt und priorisiert. Dem Beschluss des Stadtrats folgend, sind die personellen Ressourcen zur weiteren Planung der Straßenbahnprojekte „Pirckheimerstraße“ und „GSO Campus“ frühestens ab 2027 verfügbar. Aufgrund der chronischen Personalknappheit in der Planungs- und Bauverwaltung ist eine Verschiebung zu erwarten.