Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

16.01.2025

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente
Tagesordnung -öffentlich- 5
Vorlagendokumente
TOP Ö 1 Benennung Brunner Zwickel
Sitzungsvorlage Geo/013/2024 10
Entscheidungsvorlage Geo/013/2024 13
Kartenausschnitt Geo/013/2024 14
Straßenbenennungsstatistik Geo/013/2024 15
TOP Ö 2 Benennung Magda Watts
Sitzungsvorlage Geo/014/2024 16
Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 03.04.2024 Geo/014/2024 19
Entscheidungsvorlage Geo/014/2024 21
Kartenausschnitt Geo/014/2024 23
Straßenbenennungsstatistik Geo/014/2024 24
TOP Ö 3 Benennung nach Inge Lauterbach
Sitzungsvorlage Geo/015/2024 25
Entscheidungsvorlage Geo/015/2024 28
Kartenausschnitt Geo/015/2024 30
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 12.07.2023 Geo/015/2024 31
Straßenbenennungsstatistik Geo/015/2024 32
TOP Ö 4 Benennung "Umspannwerk Gebersdorf"
Sitzungsvorlage Geo/016/2024 33
Entscheidungsvorlage Geo/016/2024 36
Kartenausschnitt Geo/016/2024 38
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021 Geo/016/2024 39
Straßenbenennungsstatistik Geo/016/2024 40
TOP Ö 5 Ergebnisse der Verkehrszählung 2024
Berichtvorlage Vpl/076/2024 41
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/076/2024 45
Anhang Ergebnisse der Verkehrszählung 2024 Vpl/076/2024 57
* TOP Ö 5.1 Angebotsanpassungen im ÖPNV bei der VAG
Sitzungsvorlage Vpl/097/2024 74
Tabelle der Einsparungsmaßnahme Vpl/097/2024 78
* TOP Ö 5.2 Straßenplan Thumenberger Weg im Bereich DB-Brücke, Umsetzung des Änderungsverlangens der Stadt Nürnberg
Sitzungsvorlage Vpl/003/2025 79
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/003/2025 83
Straßenplan Nr. 2.1000.2.14A Vpl/003/2025 87
Höhenplan Nr. 2.1000.3.10 Vpl/003/2025 88
TOP Ö 6 Runder Tisch Radverkehr
Berichtvorlage Vpl/086/2024 89
TOP Ö 7 Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2025
Sitzungsvorlage Vpl/090/2024 92
Radwegeplanungsprogramm 2025 Anlage1 Vpl/090/2024 96
Radwegebauprogramm 2025 SÖR Anlage 2 Vpl/090/2024 100

TOP Ö 8 Radschnellverbindung Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein
Sitzungsvorlage Vpl/083/2024 101
Entscheidungsvorlage Vpl/083/2024 105
Straßenplan ehemalige-Bibertbahn 2.2500.2.13 Vpl/083/2024 110
Straßenplan ehemalige-Bibertbahn 2.2500.2.14 Vpl/083/2024 111
Straßenplan ehemalige-Bibertbahn 2.2500.2.15 Vpl/083/2024 112
Straßenplan Am-Birnbaum 2.2500.2.16 Vpl/083/2024 113
TOP Ö 9 Straßenplan Gostenhofer Hauptstraße und Bauerngasse
Sitzungsvorlage mit Beratungsfolge Vpl/054/2024 114
Straßenplan 2.2500.2.1 Vpl/054/2024 118
TOP Ö 10 Ammanstraße – zwischen Landgrabenstraße und Humboldtstraße
Sitzungsvorlage Vpl/062/2024 119
Straßenplan 2.2547.2.1 Vpl/062/2024 123
TOP Ö 11 Durchsagen und Hinweise im ÖPNV neben Deutsch auch in Englisch
Berichtvorlage Vpl/069/2024 124
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.09.2024 Vpl/069/2024 128
Schreiben VAG vom 22.10.2024 Vpl/069/2024 129
TOP Ö 12 Eine Promenade vom Plärrer in die Altstadt: Aufwertung Ludwigsstraße
Berichtvorlage Vpl/070/2024 131
Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen, SPD- Stadtratsfraktion und der ÖDP vom 22.02.2024 Vpl/070/2024 135
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/070/2024 137
TOP Ö 13 Ausweisen der Straße Am Wiesengrund in Worzeldorf als Tempo 30 Zone
Sitzungsvorlage Vpl/068/2024 140
TOP Ö 14 Ampelschaltung Mögeldorfer Plärrer
Berichtvorlage Vpl/067/2024 144
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 12.07.2024 Vpl/067/2024 148
TOP Ö 15 Intressen von Einzelhandel und Gastronomie bei der Neuschaffung von verkehrsberuhigten Zonen bzw. Fußgängerzonen
Berichtvorlage Vpl/073/2024 149
Antrag der FPD vom März 2023 Vpl/073/2024 153
TOP Ö 16 Rennmühlstraße in Katzwang
Berichtvorlage Vpl/072/2024 155
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.04.2024 Vpl/072/2024 158
TOP Ö 17 Stellplätze für Motorräder
Berichtvorlage Vpl/071/2024 159
Antrag der Stadtratsfraktion der AfD vom 23.10.2024 Vpl/071/2024 163
TOP Ö 18 Stärkere Einbindung der Bürger- und Vorstadtvereine
Berichtvorlage Vpl/074/2024 164
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.01.2020 Vpl/074/2024 168
TOP Ö 19 Kooperation zwischen Polizei und Kommunale Verkehrsüberwachung
Berichtvorlage Vpl/075/2024 169
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.04.2022 Vpl/075/2024 173
TOP Ö 20 Am Messehaus;
Sitzungsvorlage Vpl/084/2024 175
Straßenplan 2.2581.2.1 Vpl/084/2024 179
TOP Ö 21 E-Scooter Konzept für Nürnberg
Berichtvorlage Vpl/079/2024 180

Antrag der FDP vom April 2023 Vpl/079/2024 183
TOP Ö 22 Querungshilfe Fischbacher Hauptstraße
Sitzungsvorlage Vpl/082/2024 184
Antrag der SPDStadtratsfraktion vom 07.02.2022 Vpl/082/2024 188
Straßenplan 2.2066.2.5 Vpl/082/2024 192
TOP Ö 23 Gyulaer Straße – Parkplätze und Bäume im Rahmen Fahrbahnsanierung
Sitzungsvorlage Vpl/080/2024 193
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2526.2.1 Vpl/080/2024 197
TOP Ö 24 Reisebusse raus aus der Augustinerstraße
Berichtvorlage Vpl/077/2024 198
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.12.2019 Vpl/077/2024 202
TOP Ö 25 Umgestaltung der Einmündung Katzwanger Hauptstraße/Weiherhauser Straße
Berichtvorlage Vpl/081/2024 203
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 19.02.2024 Vpl/081/2024 207
TOP Ö 26 Verbesserung der Anschlussverbindungen zwischen Bus und S-Bahn
Berichtvorlage Vpl/078/2024 208
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.03.2024 Vpl/078/2024 212
Umsteigerzahlen zwischen S-Bahn und Bus (VE 2017) Vpl/078/2024 214
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/078/2024 215
TOP Ö 27 Sicherer Schulweg zur Kettelerschule
Berichtvorlage Vpl/085/2024 218
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.11.2020 Vpl/085/2024 223
TOP Ö 28 Straßenplan Allersberger Straße zwischen Gudrunstraße und Jean-Paul-Platz, Anschluss an die Neubaustrecke Lichtenreuth mit Rasengleis
Sitzungsvorlage Vpl/087/2024 225
Straßenplan 2.2492.2.1 Vpl/087/2024 229
TOP Ö 29 Äußere Bayreuther Straße – zw. Leipziger Platz und Merianstraße
Sitzungsvorlage Vpl/088/2024 230
Straßenplan 2.2544.2.1 Vpl/088/2024 234
TOP Ö 30 Wilhelm-Spaeth-Straße
Sitzungsvorlage Vpl/089/2024 235
Straßenplan 2.2559.2.1 Vpl/089/2024 239
TOP Ö 31 Straßenplan Lochnerstraße
Sitzungsvorlage Vpl/091/2024 240
Straßenplan 2.2514.2.1 Vpl/091/2024 244
TOP Ö 32 Sulzbacher Straße zwischen Fenitzerstraße und Welserstraße
Sitzungsvorlage Vpl/093/2024 245
Straßenplan 2.2472.2.1 Vpl/093/2024 249
TOP Ö 33 Stationäre Blitzer: Neue Spielräume für die KVÜ nutzen
Berichtvorlage Vpl/095/2024 250
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 13.05.2020 Vpl/095/2024 254
* TOP Ö 33.1 Querungsmöglichkeiten für Fußgänger entlang der Regensburger Straße
Berichtvorlage Vpl/096/2024 255

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 16.01.2025, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Benennung der neu entstehenden Straßen nördlich der Brunner Hauptstraße, südlich der Heiligenmühlstraße nach der Lagebeschreibung "Brunner Zwickel" und der alten Flurbezeichnung "Lustäckerweg"** Heilmaier, Andrea, Dr.	Beschluss Geo/013/2024
2.	**Benennung des Verbindungsweges von der Julius-Loßmann-Straße zur Johann-Krieger-Straße nach der Künstlerin und ehemaligen Zwangsarbeiterin Magda Watts;** **Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 03.04.2024** Heilmaier, Andrea, Dr.	Beschluss Geo/014/2024
3.	**Benennung der Grünanlage an der Ecke Lange Gasse - Treibberg nach der Bürgermedaillenträgerin und ehemaligen Vorsitzenden des Altstadtfreunde Nürnberg e.V. Dr. Inge Lauterbach;** **Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 12.07.2023** Heilmaier, Andrea, Dr.	Beschluss Geo/015/2024
4.	**Benennung der neu entstehenden Straßen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4634 "Umspannwerk Gebersdorf" nach der Nonne und Buchmeisterin Kunigund Niklasin sowie der Ordensschwester und Adeligen Maria Ward;** **Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021** Heilmaier, Andrea, Dr.	Beschluss Geo/016/2024
5.	**Ergebnisse der Verkehrszählung 2024** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/076/2024

5.1 **Angebotsanpassungen im ÖPNV bei der VAG** — Beschluss Vpl/097/2024

Ulrich, Daniel

5.2 **Straßenplan Thumenberger Weg im Bereich DB-Brücke, Umsetzung des Änderungsverlangens der Stadt Nürnberg** — Beschluss Vpl/003/2025

Ulrich, Daniel
(Tischvorlage)

6. **Runder Tisch Radverkehr**
hier: mündlicher Bericht — Bericht Vpl/086/2024

Ulrich, Daniel

7. **Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2025** — Beschluss Vpl/090/2024

Ulrich, Daniel

8. **Radschnellverbindung Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein**
Beschluss der Vorplanung entlang der ehemaligen Bibertbahntrasse zwischen der Rothenburger Straße und Felsenstraße — Beschluss Vpl/083/2024

Ulrich, Daniel

9. **Straßenplan Gostenhofer Hauptstraße und Bauerngasse** — Beschluss Vpl/054/2024

Ulrich, Daniel

10. **Ammanstraße – zwischen Landgrabenstraße und Humboldtstraße** — Beschluss Vpl/062/2024

Ulrich, Daniel
Wurde am 17.10.2024 im AfV abgesetzt.

11. **Durchsagen und Hinweise im ÖPNV neben Deutsch auch in Englisch**
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.09.2024 — Bericht Vpl/069/2024

Ulrich, Daniel

12. **Eine Promenade vom Plärrer in die Altstadt: Aufwertung Ludwigsstraße**
hier: Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen, SPD- Stadtratsfraktion und der ÖDP vom 22.02.2024 — Bericht Vpl/070/2024

Ulrich, Daniel

13. **Ausweisen der Straße Am Wiesengrund in Worzeldorf als Tempo 30 Zone** — Beschluss Vpl/068/2024

Ulrich, Daniel

14. **Ampelschaltung Mögeldorfer Plärrer**
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 12.07.2024 — Bericht Vpl/067/2024

Ulrich, Daniel

15. **Neuschaffung Fußgängerzonen**
hier: Antrag der FDP vom 27.03.2023 — Bericht Vpl/073/2024

Ulrich, Daniel

16. **Rennmühlstraße in Katzwang**
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.04.2024 — Bericht Vpl/072/2024

Ulrich, Daniel

17. **Stellplätze für Motorräder**
hier: Antrag der AfD- Stadtratsfraktion vom 23.10.2024 — Bericht Vpl/071/2024

Ulrich, Daniel

18. **Stärkere Einbindung der Bürger- und Vorstadtvereine**
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.01.2020 — Bericht Vpl/074/2024

Ulrich, Daniel

19. **Kooperation zwischen Polizei und Kommunale Verkehrsüberwachung**
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.04.2022 — Bericht Vpl/075/2024

Ulrich, Daniel

20. **Am Messehaus;**
Umbau zur Fahrradstraße - Lückenschluss zwischen bestehender Fahrradstraße Rennweg und B4R — Beschluss Vpl/084/2024

Ulrich, Daniel

21. **E-Scooter Konzept für Nürnberg**
hier: Antrag der FDP vom April 2023 — Bericht Vpl/079/2024

Ulrich, Daniel

22. **Querungshilfe Fischbacher Hauptstraße** Beschluss
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 07.02.2022 Vpl/082/2024

Ulrich, Daniel

23. **Gyulaer Straße – Parkplätze und Bäume im Rahmen** Beschluss
Fahrbahnsanierung Vpl/080/2024

Ulrich, Daniel

24. **Reisebusse raus aus der Augustinerstraße** Bericht
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.12.2019 Vpl/077/2024

Ulrich, Daniel

25. **Umgestaltung der Einmündung Katzwanger** Bericht
Hauptstraße/Weiherhauser Straße Vpl/081/2024
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 19.02.2024

Ulrich, Daniel

26. **Verbesserung der Anschlussverbindungen zwischen Bus und S-** Bericht
Bahn Vpl/078/2024
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 20.03.2024

Ulrich, Daniel

27. **Sicherer Schulweg zur Kettelerschule** Bericht
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.11.2020 Vpl/085/2024

Ulrich, Daniel

28. **Straßenplan Allersberger Straße zwischen Gudrunstraße und** Beschluss
Jean-Paul-Platz, Anschluss an die Neubaustrecke Lichtenreuth Vpl/087/2024
mit Rasengleis

Ulrich, Daniel

29. **Äußere Bayreuther Straße – zw. Leipziger Platz und Merianstraße** Beschluss
Entschärfung eines Unfallschwerpunktes zwischen Radfahrern Vpl/088/2024
und Rechtsabbiegern

Ulrich, Daniel

30. **Wilhelm-Spaeth-Straße** Beschluss
Umbau zur Fahrradstraße - Lückenschluss zwischen Harsdörfferstraße und bestehender Fahrradstraße Vpl/089/2024

Ulrich, Daniel

31. **Straßenplan Lochnerstraße** Beschluss
Vpl/091/2024

Ulrich, Daniel

32. **Sulzbacher Straße zwischen Fenitzerstraße und Welserstraße** Beschluss
Haltestelle Deichslerstraße Vpl/093/2024

Ulrich, Daniel

33. **Stationäre Blitzer: Neue Spielräume für die KVÜ nutzen** Bericht
hier: Antrag der SPD- Stadtratsfraktion vom 13.05.2020 Vpl/095/2024

Ulrich, Daniel

33.1 **Querungsmöglichkeiten für Fußgänger entlang der Regensburger Straße** Bericht
hier: Antrag aus der Bürgerversammlung gem. Art. 18 GO Vpl/096/2024

Ulrich, Daniel

34. **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 17.10.2024, öffentlicher Teil**

Beschlussvorlage
Geo/013/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung der neu entstehenden Straßen nördlich der Brunner Hauptstraße, südlich der Heiligenmühlstraße nach der Lagebeschreibung "Brunner Zwickel" und der alten Flurbezeichnung "Lustäckerweg"

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Kartenausschnitt
Straßenbenennungsstatistik

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die beiden neu entstehenden Straßen nördlich der Brunner Hauptstraße, südlich der Heiligenmühlstraße als "Brunner Zwickel" und "Lustäckerweg" zu benennen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Seit dem Jahr 2018 wird angestrebt, mehr Straßen nach Frauen zu benennen. Von den im Zeitraum 01/2018 - 01/2025 beschlossenen 62 Straßenbenennungen erfolgten 46 nach Personen, davon 24 nach Frauen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der beiden neu entstehenden Straßen nördlich der Brunner Hauptstraße, südlich der Heiligenmühlstraße als "Brunner Zwickel" und "Lustäckerweg".

Entscheidungsvorlage

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4665 „Brunner Zwickel“ am östlichen Ortsrand von Brunn entstehen nördlich der Brunner Hauptstraße, südlich der Heiligenmühlstraße, zwei neue Straßen. Die bisher in Brunn benannten Straßen sind nach derem lokalen, geographischen Lagebezug oder nach alten, lokalen Flurbezeichnungen benannt.

Da themenfremde Straßenneubenennungen in einem thematisch homogenen Benennungsgebiet vermieden werden sollten, bietet es sich an, eine der beiden neu entstehenden Straßen nach der Lagebezeichnung des Bebauungsgebietes als „Brunner Zwickel“ zu benennen („Zwickel“ bezeichnet ein meist dreiseitig begrenztes bzw. keilförmiges Randgebiet). Zur Wahrung des historischen Namensgutes könnte die weitere neu enstehende Straße nach der alten, lokalen Flurbezeichnung „Lustäcker“ als „Lustäckerweg“ benannt werden.

Es wird vorgeschlagen, die neu entstehenden Straßen nördlich der Brunner Hauptstraße, südlich der Heiligenmühlstraße als

Brunner Zwickel
(nach der Lagebezeichnung „Zwickel“)

und

Lustäckerweg
(nach der alten Flurbezeichnung „Lustäcker“)

zu benennen.

Hinweis zur Benennung von mehr Straßen nach Frauen:

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

Von den im Zeitraum 01/2018 - 01/2025 beschlossenen 62 Straßenbenennungen erfolgten 46 nach Personen, davon 24 nach Frauen.

Beilage: .....



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

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

Straßenbenennungen seit 01/2018 — *Stand 03/2024*

Datum	Erläuterung	Straßenname	Männlich	Weiblich	N/A	Anträge aus dem Stadtrat	Vorschlag aus der Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, etc.	Vorschlag aus der Stadtverwaltung
26.01.2018	Umbenennung eines Teilstücks der Mendelstraße nach Dr. Heinz Sebiger	Dr.-Heinz-Sebiger-Straße	1				Datev	
	Benennung der Grünfläche Koberger-/Uhland-/Grolandstraße in Margarete-Tanner-Park	Margarethe-Tanner-Park		1		Bündnis90/Die Grünen		
24.01.2019	Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße	Hintere Dorfäckerstraße			1			Geo
	Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße	Helmut-Bloß-Straße	1			CSU		
	Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"	Am Leonhardspark			1			Geo
21.02.2019	Benennung von 5 Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"	Elise-Hopf-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Babette-Müller-Straße		1			Vorschlag aus der Bürgerschaft	
		Käte-Reichert-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Schmidt-Burkhardt-Straße		1		CSU		
		Harry-Klinger-Straße	1			SPD		
28.03.2019	Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld	Magnus-Hirschfeld-Platz	1			Bündnis90/Die Grünen		
27.06.2019	Benennung von zwei Straßen im Bebauungsplan Nr. 4335 "Kohlenhof", südlich der Kohlenhofstraße	Emmy-Noether-Straße		1				Geo
		Sophie-Germain-Straße		1				Geo
	Straßenbenennung Augustinerhof	Augustinerhof			1			Geo
19.09.2019	Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
12.12.2019	Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4614 südwestlich der Gerhart-Hauptmann-Straße gelegenen Erschließungsstraße nach dem Ehepaar Hansfried und Marianne Defet	Defetstraße			1		Frau Renate Blank MdB	
	Benennung des im Tafel-Areal nördlich der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße verlaufenden Weges nach Gertrud Krüger	Gertrud-Krüger-Weg		1				Geo
22.04.2020	Benennung von drei Wegen und einem Platz im Bereich Siedlungen Süd (Falkenheim)	Ziegelweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Falkenheimweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Am Schießplatzwäldchen			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Siedlerfestplatz			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
	Benennung des Durchgangs von der Königstraße zum Klarissenplatz als "Richard-Lindner-Gasse"	Richard-Lindner-Gasse	1			CSU		
	Benennung der Freifläche im Innenbereich des "Tafelhofpalais" (Nähe Bahnhofsplatz / Bahnhofstraße) als Dr.-Helmut-Kohl-Platz nach dem langjährigen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	Dr.-Helmut-Kohl-Platz	1			CSU		
28.05.2020	Benennung der neu gestalteten Grünanlage zwischen der südlich liegenden Wandererstraße und der nordwestlich liegenden Adam-Klein-Straße sowie der östlich liegenden Augsburger Straße als "Quelle-Park"	Quelle-Park			1			Geo
24.09.2020	Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas	Eva-Mötsch-Straße		1				Geo
		Maria-Haas-Straße		1				Geo
29.10.2020	Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten"	Im Weingarten			1			Geo
17.12.2020	Umbenennung des südöstlichen Teilbereichs des Kornmarkts zwischen Germanischem Nationalmuseum und Klaragasse in "Dr.-Peter-Schönlein-Platz" nach Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein	Dr.-Peter-Schönlein-Platz	1					Herr OBM Dr. Maly
03.03.2021	Benennung der Brücke an der Beuthener Straße über die Hans-Kalb-Straße in "Pedro-Rodríguez-Brücke" nach dem mexikanischen Rennfahrer Pedro Rodríguez	Pedro-Rodríguez-Brücke	1			CSU		
23.06.2021	Benennung der von der Straße "Am Tillypark" abzweigenden, bis zum südlichen Wendehammer der "Tillystraße" verlaufenden Erschließungsstraße zur neuen Sport- und Multifunktionshalle im südöstlichen Bereich des Tillyparks als "Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße" nach der erfolgreichen Sportlerin und Sportmedizinerin Dr. Ingeborg Bausenwein.	Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße		1				
21.07.2021	Benennung des Platzes an der „Liegnitzer Straße" in Höhe der „Schreiberhauer Straße" nach dem ersten Mordopfer der rechtsextremen Terrorgruppe NSU Enver Şimşek	Enver-Şimşek-Platz	1			CSU		
14.10.2021	Benennung des Weges nördlich des neuen Bratwurstmuseums vom "Trödelmarkt" bis zum "Henkersteg" als "Bratwurstgasse"	Bratwurstgasse			1	CSU		
27.10.2021	Benennung der neuen von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße im südlichen Bereich der neuen Technischen Universität Nürnberg (B-Plan 4656) nach Astrophysikerin und Maschinenbauerin Dr. Luise Herzberg	Dr.-Luise-Herzberg-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.04.2022	Benennung der Grünanlage an der Ecke Lorschstraße-Bestelmeyerstraße-Velburger-Straße nach dem Nürnberger NSU-Opfer İsmail Yaşar	İsmail-Yaşar-Platz	1					
12.05.2022	Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut	Ellis-Kaut-Straße		1		CSU		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Alois-Jung-Straße, Oskar-Pflaumer-Straße, Ludwig-Göhring-Straße und Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Berta Backof	Berta-Backof-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Ludwig Göhring	Ludwig-Göhring-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Nerzstraße Richtung Südosten bis zur Brunecker Straße führenden Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Lorenz Hagen	Lorenz-Hagen-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Oskar-Pflaumer-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Alois Jung	Alois-Jung-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße östlich der Alois-Jung-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Oskar Pflaumer	Oskar-Pflaumer-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Brunecker Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Friedrich von Praun	Friedrich-von-Praun-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden vom westlichen Ende der Gertrud-Steinl-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, südlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Kunigunde Schumann	Kunigunde-Schumann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Germaine Geiß	Germaine-Geiß-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße südlich der Nemeskeistraße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Marie Haag	Marie-Haag-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße nördlich der Marie-Haag-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Paula und Johanna Nemeskei	Nemeskeistraße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Anna Schwarm	Anna-Schwarm-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße östlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Emma Ullmann	Emma-Ullmann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Gertrud Steinl	Gertrud-Steinl-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
23.03.2023	Benennung der von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. nach Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky	Irma-Walther-Straße		1		SPD		
	Benennung der über die Autobahn A3 führenden Brücke, in Fortsetzung des Buchenbühler Wegs, bis zur Stadtgrenze nach der in Buchenbühl gebräuchlichen Bezeichnung "Oberfranks-Brücke" (vermutlich in Anlehnung an die früher in unmittelbarer Nähe zur Brücke lebenden Familie Oberfrank)	Oberfranks-Brücke			1			
26.04.2023	Benennung der Grünanlage südlich der Sperberstraße zwischen Burgundenstraße und Huldstraße nach dem Nürnberger NSU-Opfer Abdurrahim Özüdoğru	Abdurrahim-Özüdoğru-Park	1					
19.10.2023	Benennung der Wendeschleife an der Ecke Seminarweg - Dutzendteichstraße - Bayernstraße nach dem Nürnberger Unternehmer Johannes Falk	Johannes-Falk-Platz	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
	Benennung des von der Paumannstraße nach Nordosten bis zur Julius-Loßmann-Straße verlaufenden Fußgängerwegs nach der ungarisch-rumänischen Schriftstellerin Ágnes Rózsa	Ágnes-Rózsa-Weg		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
14.12.2023	Benennung des neu zu gestaltenden Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse nach dem Chefankläger einer der Nürnberger Prozesse Benjamin Ferencz	Benjamin-Ferencz-Platz	1			CSU		
14.03.2024	Benennung der neu entstehenden Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße im Bereich des "Tiefen Feldes" nach der alten Flurbezeichnung "Tiefes Feld"	Am Tiefen Feld			1			Geo
	Benennung des Verbindungswegs zwischen dem Johann-Soergel-Weg und dem Wöhrder Wiesenweg östlich des Ulman-Stromer-Wegs als "Weg der Partnerstädte"	Weg der Partnerstädte			1			IB
	Benennung der neu enstehenden von der Wiesbadener Straße Richtung Osten abzweigenden und Richtung Steinacher Straße verlaufenden Straße nach der luxemburgischen Gemeinde Schengen, Unterzeichnungsort des Schengener Abkommens	Schengener Straße			1			Geo
	Benennung der Straße westlich des Simon-Marius-Platzes zwischen der Straße "Am Tiefen Feld" und dem Uraniapark nach Maria Clara Eimmart	Maria-Clara-Eimmart-Straße		1		CSU	Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung des Platzes zwischen der Maria-Clara-Eimmart-Straße und der Von-Soldner-Straße nach Simon Marius	Simon-Marius-Platz	1				Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung der Straße östlich des Simon-Marius-Platzes zwischen der Straße "Am Tiefen Feld" und dem Uraniapark nach Johann Georg von Soldner	Von-Soldner-Straße	1					Geo
	Benennung der Straße zwischen dem Simon-Marius-Platz und der Rothenburger Straße nach Johann Heinrich Müller	Johann-Heinrich-Müller Straße	1				Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung des Parks südlich der Rothenburger Straße auf Höhe der Straße "Am Tiefen Feld" nach Urania, der Muse der Sternenkunde	Uraniapark			1			
Benennungen:			**22**	**24**	**16**		**Gesamt: 62**	
		Dies entspricht	*35,48%*	*38,71%*	*25,81%*	*der Benennungen seit 01/2018*		

Beschlussvorlage
Geo/014/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung des Verbindungsweges von der Julius-Loßmann-Straße zur Johann-Krieger-Straße nach der Künstlerin und ehemaligen Zwangsarbeiterin Magda Watts;
Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 03.04.2024

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 03.04.2024
Entscheidungsvorlage
Kartenausschnitt
Straßenbenennungsstatistik

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, den Verbindungsweg von der Julius-Loßmann-Straße zur Johann-Krieger-Straße als "Magda-Watts-Weg" zu benennen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Seit dem Jahr 2018 wird angestrebt, mehr Straßen nach Frauen zu benennen. Von den im Zeitraum 01/2018 - 01/2025 beschlossenen 62 Straßenbenennungen erfolgten 46 nach Personen, davon 24 nach Frauen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **Av**

☐

☐

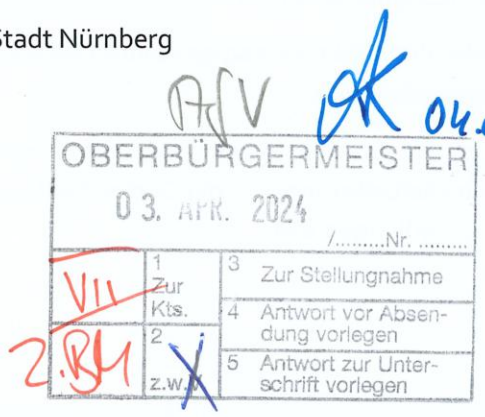
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung des Verbindungsweges von der Julius-Loßmann-Straße zur Johann-Krieger-Straße als "Magda-Watts-Weg".

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 03.04.2024

Würdigung: Wegbenennungen nach ehemaligen Zwangsarbeiter:innen in der Gartenstadt

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der Gartenstadt befand sich das ehemalige KZ-Außenlager der Siemens-Schuckertwerke, dort mussten rund 550 überwiegend jüdische Mädchen und Frauen aus Ungarn unter unmenschlichen Bedingungen Zwangsarbeit leisten.

Diese Frauen verdienen einen Platz in unserem historischen Gedächtnis der Stadt. So wurde die Erinnerungsarbeit seit 2015 ausgebaut, um die Menschen in den Stadtteilen zu informieren und mitzunehmen.

2019 wurden an der Julius-Loßmann-Straße zwei Stelen zur Erinnerung an die 550 jüdischen Frauen und Mädchen eingeweiht. Ein weiterer Meilenstein ist die erste Wegbenennung nach der ehemaligen Zwangsarbeiterin Ágnes Rózsa im April 2024. Sie war allerdings nicht die einzige herausragende Persönlichkeit, durch die wir die Geschichte anschaulich machen können. Auch andere Frauen haben vielfältige Überlebensstrategien verfolgt und Schicksale erlitten, die es sichtbar zu machen gilt:

So beispielswiese Magda Watts, die Künstlerin, die Puppenmacherin, Cecilie Klein, die Poetin, Marketa Novak, die Medienmacherin, Eva Keszler und Suzana Perl, Verfasserin wertvoller Zeitzeugenberichte[1]. Aber auch ein Mann, George John Beeston, selbst Zwangsarbeiter in Nürnberg, gab durch seine Autobiografie und späteren Besuche nach der Befreiung entscheidende Impulse für die Klärung der Geschichte des Lagers am Südfriedhof.

Um sie sichtbar zu machen, schlagen wir weitere Wegbenennungen vor. So gibt es auf dem ehemaligen Gelände bzw. in unmittelbarer Nähe unbenannte Verbindungswege, die sich für hierfür anbieten würden (eine Karte mit ersten Überlegungen findet sich im Anhang). Außerdem wäre eine Benennung des bisher unbenannten Platz an dem diese Wege zusammenlaufen (gegenüber der Humanistischen Kita), in „Platz der Zwangsarbeiter:innen" umsetzbar.

[1] Hierzu kann die Dokumentation "Von Ausschwitz nach Nürnberg - Das KZ-Außenlager der Siemens-Schuckertwerke", die der Verwaltung bereits vorliegt, als wichtige Quelle dienen.

Ein solches Netz an Wegen wäre ein herausragendes Zeichen für eine authentische, lokale Erinnerungsarbeit, die von der Stadt und der Zivilgesellschaft gleichermaßen getragen wird.

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

- Die Verwaltung prüft, welche noch unbenannte Wege und Plätze auf dem Gelände des ehemaligen KZ-Außenlagers und in dessen Umgebung, für eine Benennung nach ehemaligen Zwangsarbeiter:innen geeignet wären.
- Das Stadtarchiv erstellt über die im Antrag genannten Persönlichkeiten die nötigen Gutachten, die für die Benennungen nötig sind.
- Die Verwaltung schlägt dem Stadtrat ein ganzheitliches Konzept zur Benennung weiterer Wege nach ehemaligen Zwangsarbeiter:innen in der Gartenstadt vor – in Abstimmung mit dem Bunten Tisch Gartenstadt und Siedlungen Süd.

Mit freundlichen Grüßen

Réka Lörincz
Stadtärtin

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

Entscheidungsvorlage

Es wird vorgeschlagen, den Verbindungsweg von der Julius-Loßmann-Straße zur Johann-Krieger-Straße als

Magda-Watts-Weg
(nach der Künstlerin und ehemaligen Zwangsarbeiterin Magda Watts, 1929-2019)

zu benennen.

Magda Watts (geb. Segelbaum) wurde am 18. März 1929 als sechstes Kind einer jüdischen Familie in Birkenkirchen, Ungarn, geboren. Die Entwicklung des Ortes war durch den Bahnanschluss im 19. Jahrhundert begünstigt worden und seit etwa 1840 lebten auch Juden dort. 1940 lebten rund 4.500 Juden in Birkenkirchen. Anfang 1944 endete Magdas „glückliche Kindheit“, als die Wehrmacht in ihre Heimatstadt einmarschierte und innerhalb einer Woche ein Ghetto einrichtete.

Kurz darauf wurden Magda und ihre Familie nach Nyírjes in ein Sammellager gebracht und anschließend nach Auschwitz deportiert. Dort wurden ihre Mutter und Schwester sofort ermordet. Magda und ihre Schwester Sári überlebten. In Auschwitz erlebte Magda extreme Bedingungen: Hunger, Krankheit, Misshandlungen und ständige Angst. Als „fingerfertige“ Frauen für Zwangsarbeit gesucht wurden, war Magda zu schwach, aber sie versteckte sich unter der Decke ihrer Schwester und gelangte so nach Nürnberg. Dort musste sie für die Siemens-Schuckert-Werke arbeiten. Die Arbeitsbedingungen waren hart, doch Magda fand Trost im Basteln von Puppen, die bei den SS-Aufseherinnen sehr beliebt wurden. Sie bekam bessere Behandlung und sogar eine Werkstatt zur Verfügung, in der sie Puppen mit Hilfe von anderen Häftlingen herstellen konnte. Nach einem Luftangriff im Januar 1945 wurde sie nach Holleischen im Sudetenland gebracht, wo sie bis zur Befreiung im Mai 1945 arbeitete. Nach der Befreiung blieb sie noch drei Wochen im Lager, um sich zu erholen, bevor sie mit ihrer Schwester Joli nach Budapest kam. Magda lebte zunächst bei ihrer Schwester und zog dann zurück nach Birkenkirchen, wo sie versuchte, ein neues Leben zu beginnen. 1946 zog sie mit den Grüner-Brüdern, die nach Israel auswandern wollten, nach Österreich und dann nach Israel. Dort arbeitete sie in verschiedenen Berufen, bis sie 1951 mit ihrer Familie erneut nach Europa reiste. Magda heiratete 1951 Gabi Watts, einen ehemaligen Flüchtling aus Rumänien. Doch die Ehe zerbrach, und sie heiratete später Ernö Reich, von dem sie sich wiederum trennte. Ab 1961 arbeitete sie als Stewardess auf Kreuzfahrtschiffen und heiratete 1966 Beny Barnea, einen Offizier der israelischen Armee. Sie lebte in Tel Aviv, wo sie zunächst als Zimmermädchen arbeitete und später als Schichtleiterin in einem Hotel. 1983 besuchte Magda mit einer Gruppe von Überlebenden Ungarn und erlebte dort einen emotionalen Zusammenbruch, der sie dazu brachte, erneut Puppen zu basteln. Das Basteln half ihr, ihre traumatischen Erlebnisse zu verarbeiten und gab ihr neue Kraft.

Magda Watts wurde eine international anerkannte Künstlerin. Ihre Puppen, die 2.000 Jahre jüdische Geschichte darstellen, sind in Museen und Privatsammlungen weltweit zu finden, darunter im Puppenmuseum in Haifa, wo sie mehr als 1.000 Puppen ausgestellt hat. Magda Watts verstarb am 31. März 2019 im Alter von 90 Jahren in Eilat, Israel.

Anmerkung zur Diversity-Relevanz

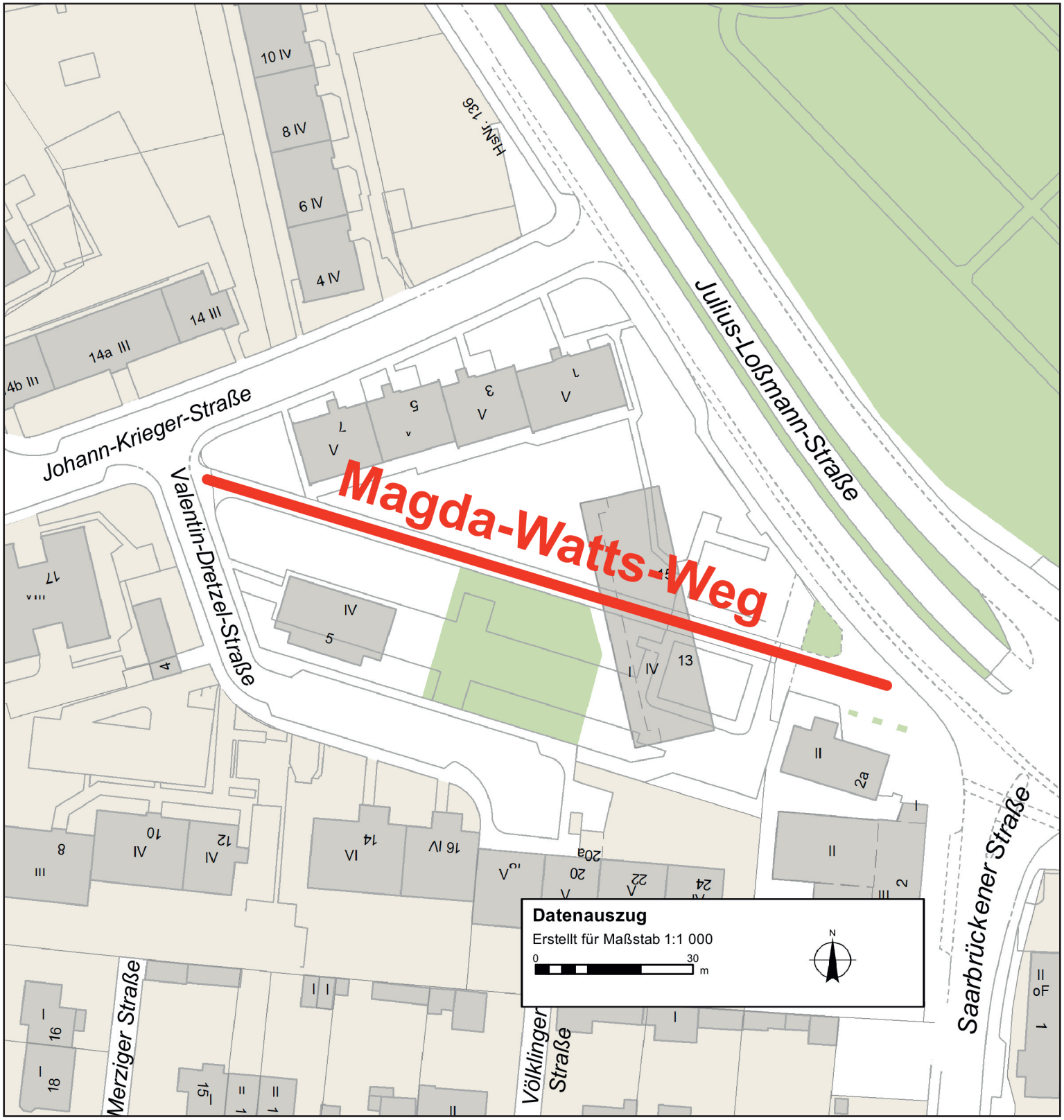
In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.11.2018 haben Stadtverwaltung und Stadtratsmitglieder einmütig bekundet, dass mehr Straßen nach Frauen benannt werden müssen. Dies wurde auch in dem vom Stadtrat verabschiedeten Gleichstellungsaktionsplan festgelegt.

Von den im Zeitraum 01/2018 - 01/2025 beschlossenen 62 Straßenbenennungen erfolgten 46 nach Personen, davon 24 nach Frauen.

NÜRNBERG

Ö 2

Beilage: .....



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

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

Straßenbenennungen seit 01/2018 *Stand 03/2024*

Datum	Erläuterung	Straßenname	Männlich	Weiblich	N/A	Anträge aus dem Stadtrat	Vorschlag aus der Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, etc.	Vorschlag aus der Stadtverwaltung
26.01.2018	Umbenennung eines Teilstücks der Mendelstraße nach Dr. Heinz Sebiger	Dr.-Heinz-Sebiger-Straße	1				Datev	
	Benennung der Grünfläche Koberger-/Uhland-/Grolandstraße in Margarete-Tanner-Park	Margarethe-Tanner-Park		1		Bündnis90/Die Grünen		
24.01.2019	Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße	Hintere Dorfäckerstraße			1			Geo
	Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße	Helmut-Bloß-Straße	1			CSU		
	Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"	Am Leonhardspark			1			Geo
21.02.2019	Benennung von 5 Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"	Elise-Hopf-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Babette-Müller-Straße		1			Vorschlag aus der Bürgerschaft	
		Käte-Reichert-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Schmidt-Burkhardt-Straße		1		CSU		
		Harry-Klinger-Straße	1			SPD		
28.03.2019	Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld	Magnus-Hirschfeld-Platz	1			Bündnis90/Die Grünen		
27.06.2019	Benennung von zwei Straßen im Bebauungsplan Nr. 4335 "Kohlenhof", südlich der Kohlenhofstraße	Emmy-Noether-Straße		1				Geo
		Sophie-Germain-Straße		1				Geo
	Straßenbenennung Augustinerhof	Augustinerhof			1			Geo
19.09.2019	Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
12.12.2019	Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4614 südwestlich der Gerhart-Hauptmann-Straße gelegenen Erschließungsstraße nach dem Ehepaar Hansfried und Marianne Defet	Defetstraße			1		Frau Renate Blank MdB	
	Benennung des im Tafel-Areal nördlich der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße verlaufenden Weges nach Gertrud Krüger	Gertrud-Krüger-Weg		1				Geo
22.04.2020	Benennung von drei Wegen und einem Platz im Bereich Siedlungen Süd (Falkenheim)	Ziegelweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Falkenheimweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Am Schießplatzwäldchen			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Siedlerfestplatz			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
	Benennung des Durchgangs von der Königstraße zum Klarissenplatz als "Richard-Lindner-Gasse"	Richard-Lindner-Gasse	1			CSU		
	Benennung der Freifläche im Innenbereich des "Tafelhofpalais" (Nähe Bahnhofsplatz / Bahnhofstraße) als Dr.-Helmut-Kohl-Platz nach dem langjährigen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	Dr.-Helmut-Kohl-Platz	1			CSU		
28.05.2020	Benennung der neu gestalteten Grünanlage zwischen der südlich liegenden Wandererstraße und der nordwestlich liegenden Adam-Klein-Straße sowie der östlich liegenden Augsburger Straße als "Quelle-Park"	Quelle-Park			1			Geo
24.09.2020	Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas	Eva-Mötsch-Straße		1				Geo
		Maria-Haas-Straße		1				Geo
29.10.2020	Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten"	Im Weingarten			1			Geo
17.12.2020	Umbenennung des südöstlichen Teilbereichs des Kornmarkts zwischen Germanischem Nationalmuseum und Klaragasse in "Dr.-Peter-Schönlein-Platz" nach Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein	Dr.-Peter-Schönlein-Platz	1					Herr OBM Dr. Maly
03.03.2021	Benennung der Brücke an der Beuthener Straße über die Hans-Kalb-Straße in "Pedro-Rodríguez-Brücke" nach dem mexikanischen Rennfahrer Pedro Rodríguez	Pedro-Rodríguez-Brücke	1			CSU		
23.06.2021	Benennung der von der Straße "Am Tillypark" abzweigenden, bis zum südlichen Wendehammer der "Tillystraße" verlaufenden Erschließungsstraße zur neuen Sport- und Multifunktionshalle im südöstlichen Bereich des Tillyparks als "Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße" nach der erfolgreichen Sportlerin und Sportmedizinerin Dr. Ingeborg Bausenwein.	Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße		1				
21.07.2021	Benennung des Platzes an der „Liegnitzer Straße" in Höhe der „Schreiberhauer Straße" nach dem ersten Mordopfer der rechtsextremen Terrorgruppe NSU Enver Şimşek	Enver-Şimşek-Platz	1			CSU		
14.10.2021	Benennung des Weges nördlich des neuen Bratwurstmuseums vom "Trödelmarkt" bis zum "Henkersteg" als "Bratwurstgasse"	Bratwurstgasse			1	CSU		
27.10.2021	Benennung der neuen von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße im südlichen Bereich der neuen Technischen Universität Nürnberg (B-Plan 4656) nach Astrophysikerin und Maschinenbauerin Dr. Luise Herzberg	Dr.-Luise-Herzberg-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.04.2022	Benennung der Grünanlage an der Ecke Lorschstraße-Bestelmeyerstraße-Velburger-Straße nach dem Nürnberger NSU-Opfer İsmail Yaşar	İsmail-Yaşar-Platz	1					
12.05.2022	Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut	Ellis-Kaut-Straße		1		CSU		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Alois-Jung-Straße, Oskar-Pflaumer-Straße, Ludwig-Göhring-Straße und Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Berta Backof	Berta-Backof-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Ludwig Göhring	Ludwig-Göhring-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Nerzstraße Richtung Südosten bis zur Brunecker Straße führenden Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Lorenz Hagen	Lorenz-Hagen-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Oskar-Pflaumer-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Alois Jung	Alois-Jung-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße östlich der Alois-Jung-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Oskar Pflaumer	Oskar-Pflaumer-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Brunecker Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Friedrich von Praun	Friedrich-von-Praun-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden vom westlichen Ende der Gertrud-Steinl-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, südlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Kunigunde Schumann	Kunigunde-Schumann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Germaine Geiß	Germaine-Geiß-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße südlich der Nemeskeistraße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Marie Haag	Marie-Haag-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße nördlich der Marie-Haag-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Paula und Johanna Nemeskei	Nemeskeistraße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Anna Schwarm	Anna-Schwarm-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße östlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Emma Ullmann	Emma-Ullmann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Gertrud Steinl	Gertrud-Steinl-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
23.03.2023	Benennung der von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. nach Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky	Irma-Walther-Straße		1		SPD		
	Benennung der über die Autobahn A3 führenden Brücke, in Fortsetzung des Buchenbühler Wegs, bis zur Stadtgrenze nach der in Buchenbühl gebräuchlichen Bezeichnung "Oberfranks-Brücke" (vermutlich in Anlehnung an die früher in unmittelbarer Nähe zur Brücke lebenden Familie Oberfrank)	Oberfranks-Brücke			1			
26.04.2023	Benennung der Grünanlage südlich der Sperberstraße zwischen Burgundenstraße und Huldstraße nach dem Nürnberger NSU-Opfer Abdurrahim Özüdoğru	Abdurrahim-Özüdoğru-Park	1					
19.10.2023	Benennung der Wendeschleife an der Ecke Seminarweg - Dutzendteichstraße - Bayernstraße nach dem Nürnberger Unternehmer Johannes Falk	Johannes-Falk-Platz	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
	Benennung des von der Paumannstraße nach Nordosten bis zur Julius-Loßmann-Straße verlaufenden Fußgängerwegs nach der ungarisch-rumänischen Schriftstellerin Ágnes Rózsa	Ágnes-Rózsa-Weg		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
14.12.2023	Benennung des neu zu gestaltenden Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse nach dem Chefankläger einer der Nürnberger Prozesse Benjamin Ferencz	Benjamin-Ferencz-Platz	1			CSU		
14.03.2024	Benennung der neu entstehenden Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße im Bereich des "Tiefen Feldes" nach der alten Flurbezeichnung "Tiefes Feld"	Am Tiefen Feld			1			Geo
	Benennung des Verbindungswegs zwischen dem Johann-Soergel-Weg und dem Wöhrder Wiesenweg östlich des Ulman-Stromer-Wegs als "Weg der Partnerstädte"	Weg der Partnerstädte			1			IB
	Benennung der neu enstehenden von der Wiesbadener Straße Richtung Osten abzweigenden und Richtung Steinacher Straße verlaufenden Straße nach der luxemburgischen Gemeinde Schengen, Unterzeichnungsort des Schengener Abkommens	Schengener Straße			1			Geo
	Benennung der Straße westlich des Simon-Marius-Platzes zwischen der Straße "Am Tiefen Feld" und dem Uraniapark nach Maria Clara Eimmart	Maria-Clara-Eimmart-Straße		1		CSU	Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung des Platzes zwischen der Maria-Clara-Eimmart-Straße und der Von-Soldner-Straße nach Simon Marius	Simon-Marius-Platz	1				Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung der Straße östlich des Simon-Marius-Platzes zwischen der Straße "Am Tiefen Feld" und dem Uraniapark nach Johann Georg von Soldner	Von-Soldner-Straße	1					Geo
	Benennung der Straße zwischen dem Simon-Marius-Platz und der Rothenburger Straße nach Johann Heinrich Müller	Johann-Heinrich-Müller Straße	1				Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung des Parks südlich der Rothenburger Straße auf Höhe der Straße "Am Tiefen Feld" nach Urania, der Muse der Sternenkunde	Uraniapark			1			
Benennungen:			**22**	**24**	**16**		**Gesamt: 62**	
		Dies entspricht	*35,48%*	*38,71%*	*25,81%*	*der Benennungen seit 01/2018*		

Beschlussvorlage
Geo/015/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung der Grünanlage an der Ecke Lange Gasse - Treibberg nach der Bürgermedaillenträgerin und ehemaligen Vorsitzenden des Altstadtfreunde Nürnberg e.V. Dr. Inge Lauterbach;
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 12.07.2023

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Kartenausschnitt
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 12.07.2023
Straßenbenennungsstatistik

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die Grünanlage an der Ecke Lange Gasse - Treibberg als "Inge-Lauterbach-Platz" zu benennen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Seit dem Jahr 2018 wird angestrebt, mehr Straßen nach Frauen zu benennen. Von den im Zeitraum 01/2018 - 01/2025 beschlossenen 62 Straßenbenennungen erfolgten 46 nach Personen, davon 24 nach Frauen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **Av**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der Grünanlage an der Ecke Lange Gasse - Treibberg als "Inge-Lauterbach-Platz".

Entscheidungsvorlage

Es wird vorgeschlagen, die Grünanlage an der Ecke Lange Gasse – Treibberg als

Inge-Lauterbach-Platz
(nach der Bürgermedaillenträgerin und ehemaligen Vorsitzenden des Altstadtfreunde Nürnberg e.V. Dr. Inge Lauterbach, 1938-2023)

zu benennen.

Inge Lauterbach (geb. Dammler) wurde am 30. Juni 1938 in Berlin geboren. Die Familie wurde während des Zweiten Weltkriegs ausgebombt und zog zunächst zu den Großeltern nach Idar-Oberstein. Weitere Stationen waren Bentorf, Vlotho, Hannover und schließlich Osnabrück. Später begann sie ihr Chemiestudium in Münster als eine von zwei Frauen unter 58 Männern. Der Einstieg in das Studium sei schwer gewesen, wie sich Inge Lauterbach später erinnerte. Mädchen könnten in Osnabrück zur damaligen Zeit kein naturwissenschaftliches Gymnasium besuchen, weshalb sie sich einige Grundlagen zu ihrem Studium selbst aneignen musste. Im Sommer 1969 schloss Inge Lauterbach ihr Studium mit der Promotion an der Universität Heidelberg ab. Nach dem Abschluss ihres Studiums fing sie in der Produktentwicklung bei der Firma Conradty an. Dort lernte sie ihren späteren Ehemann kennen. Nach 17 Jahren bei der Firma Conradty vollzog Inge Lauterbach einen Jobwechsel - die Stadt Nürnberg suchte damals eine Leitung für die Abteilung Immissionsschutz und Abfallrecht beim Umweltamt. 1994 wurde sie Mitglied beim ZONTA Club Nürnberg Area. In diesem Netzwerk engagieren sich Frauen, die in leitender Position oder freiberuflich tätig sind, für die rechtlichen, wirtschaftlichen, sozialen und gesundheitlichen Belange von Frauen. Hier war sie 1997 und 1998 Vizepräsidentin und stand dem Club von 1998 bis 2000 als Präsidentin vor. Inge Lauterbach setzte sich dort besonders für die Stärkung der Menschenrechte, Gewaltprävention und für die Ausschreibung des 1992 installierten ZONTA International Wettbewerbs „Young Women in Public Affairs“ in Nürnberg ein.

<u>Inge Lauterbachs Engagement beim Altstadtfreunde Nürnberg e.V.:</u>
1976 trat Inge Lauterbach dem Altstadtfreunde Nürnberg e.V. bei und begann Stadtführungen anzubieten. 1988 wurde sie in den Vorstand gewählt. Nach dem Rücktritt von Erich Mulzer übernahm Inge Lauterbach 2004 den Vorsitz. Die Idee, in der Scheune in der Zirkelschmiedsgasse – 1990 von den Altstadtfreunden erworben und bis 2001 saniert – einen Veranstaltungsraum für Kunst und Kultur zu verwirklichen, geht auf Inge Lauterbach zurück. Unter ihrem Vorsitz wurde der Verein neu organisiert und die Finanzen stabilisiert, sodass in ihrer Zeit unter anderem auch die Häuser Weißgerbergasse 10, Irrerstraße 1, Pfeifergasse 9 und die drei Handwerkerhäuser in der Kühnertsgasse 18–22 saniert werden konnten. Im Jahr 2010 gab Inge Lauterbach den Vorsitz bei den Altstadtfreunden ab und kümmerte sich um die Einrichtung und Leitung des Museums |22|20|18| Kühnertsgasse, das 2011 eröffnet wurde. 10 Jahre lang kuratierte sie dort mehrere Ausstellungen, die von ihrem Ideenreichtum lebten.

2013 erhielt Inge Lauterbach die Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. 2016 zeichnete sie die Stadt Nürnberg für ihre Verdienste um den Erhalt der Altstadt und ihr Engagement für die Verbesserung der beruflichen und gesellschaftlichen Lage von Frauen, insbesondere in der Gewaltprävention und für den Frauennotruf Nürnberg, mit der Bürgermedaille aus.

Am 15. März 2023 nahm Inge Lauterbach noch an der Eröffnung der Ausstellung zum Kunstwettbewerb „50 Jahre Altstadtfreunde / 20 Jahre Kunst in der Scheune“ teil. Sie verstarb knapp zwei Wochen später am 23. März 2023 im Alter von 84 Jahren.

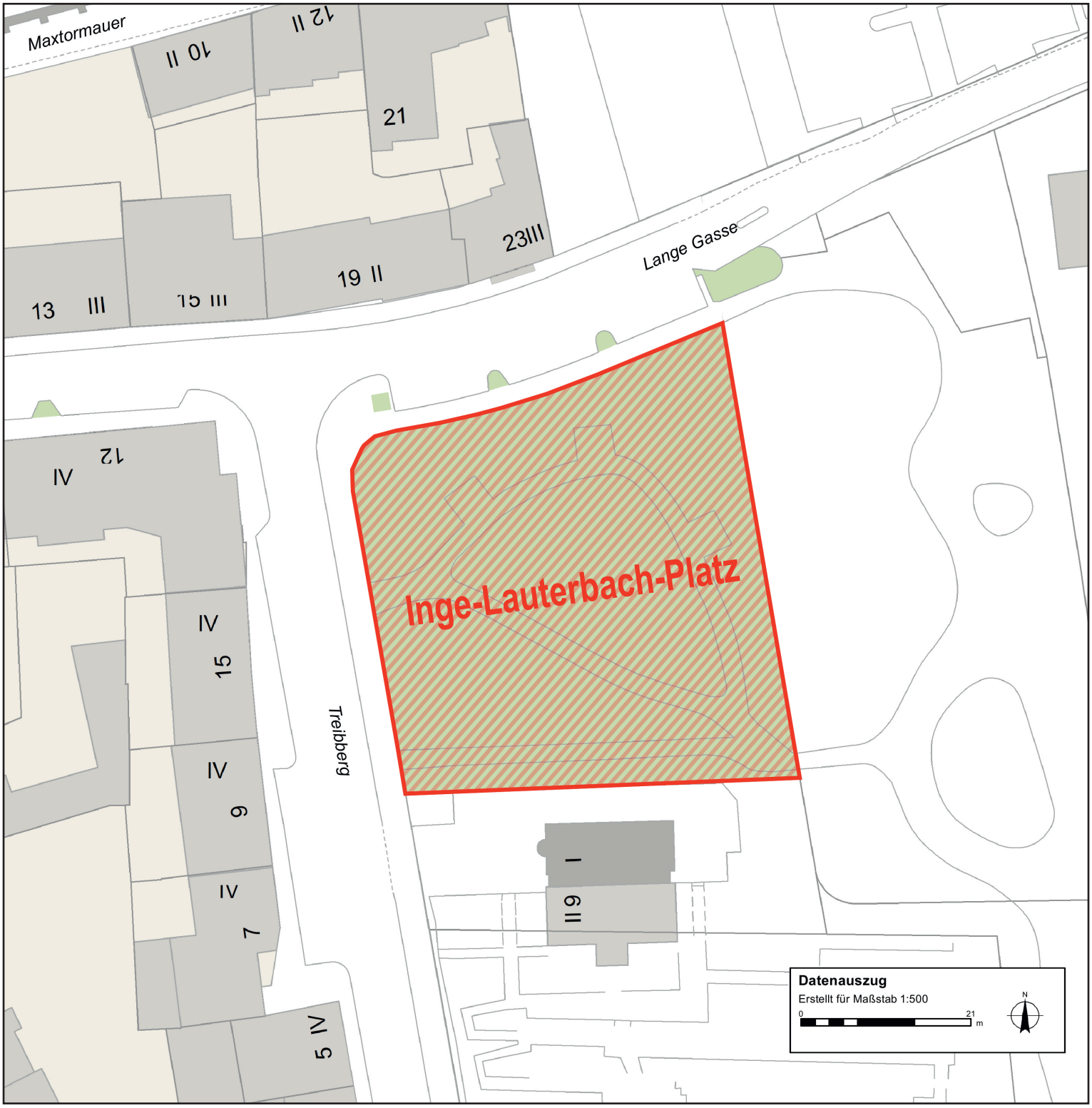
Hinweis zur Benennung von mehr Straßen nach Frauen:

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

Von den im Zeitraum 01/2018 - 01/2025 beschlossenen 62 Straßenbenennungen erfolgten 46 nach Personen, davon 24 nach Frauen.

NÜRNBERG

Beilage: .....



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

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

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 / 231-2895

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 3

Ref. VII / Antrags-Nr. 27/2023
Termin: 04.03.2024
19. Juli 2023
zur Bearbeitung: Geo
im Benehmen mit:
Kopien an: Ref. VII/S+H, SWM

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
13. JULI 2023
Nr.
VII
VI
X
z.w.V.
Zur Unterschrift vorlegen

Nürnberg, 12. Juli 2023
Antragsteller: Kayser

Benennung eines Teils der Zirkelschmiedsgasse nach Frau Dr. Inge Lauterbach

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im März dieses Jahres verstarb die ehemalige Vorsitzende der Altstadtfreunde und Bürgermedaillenträgerin, Dr. Inge Lauterbach, im Alter von 84 Jahren.

Frau Dr. Lauterbach widmete über Jahrzehnte hinweg ihr ehrenamtliches Engagement den Altstadtfreunden, deren Vorsitz sie von 2004 bis 2010 innehatte. Besonders zu würdigen sind beispielsweise die unter ihrer Regie realisierte Einrichtung des Altstadtfreunde-Museums „Museum |22|20|18| Kühnertsgasse“ und die Sanierung einer aus dem Jahr 1424 stammenden Scheune in der Zirkelschmiedsgasse. Dort rief sie auch die Kulturveranstaltung „Kunst in der Scheune“ ins Leben.

Um ihr Leben und ehrenamtliches Wirken weiterhin zu würdigen, spricht sich die SPD-Stadtratsfraktion für eine Benennung des Platzes vor der „Kulturscheune“ der Altstadtfreunde nach Frau Dr. Inge Lauterbach aus. Derzeit ist der Platz Teil der Zirkelschmiedsgasse und als Fußgängerzone ausgewiesen.

Vor diesem Hintergrund stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung

- prüft eine Benennung des Platzes vor der „Kultscheune“ der Altstadtfreunde (Zirkelschmiedsgasse 30) nach Frau Dr. Inge Lauterbach.
- stellt geeignete Alternativen für eine Umbenennung nach Fr. Dr. Inge Lauterbach vor, falls der beantragte Platz einer Umbenennung nicht dienlich ist.

Mit freundlichen Grüßen
C. Kayser

Christine Kayser
Fraktionsvorsitzende

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Straßenbenennungen seit 01/2018 — *Stand 03/2024*

Datum	Erläuterung	Straßenname	Männlich	Weiblich	N/A	Anträge aus dem Stadtrat	Vorschlag aus der Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, etc.	Vorschlag aus der Stadtverwaltung
26.01.2018	Umbenennung eines Teilstücks der Mendelstraße nach Dr. Heinz Sebiger	Dr.-Heinz-Sebiger-Straße	1				Datev	
	Benennung der Grünfläche Koberger-/Uhland-/Grolandstraße in Margarete-Tanner-Park	Margarethe-Tanner-Park		1		Bündnis90/Die Grünen		
24.01.2019	Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße	Hintere Dorfäckerstraße			1			Geo
	Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße	Helmut-Bloß-Straße	1			CSU		
	Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"	Am Leonhardspark			1			Geo
21.02.2019	Benennung von 5 Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"	Elise-Hopf-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Babette-Müller-Straße		1			Vorschlag aus der Bürgerschaft	
		Käte-Reichert-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Schmidt-Burkhardt-Straße		1		CSU		
		Harry-Klinger-Straße	1			SPD		
28.03.2019	Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld	Magnus-Hirschfeld-Platz	1			Bündnis90/Die Grünen		
27.06.2019	Benennung von zwei Straßen im Bebauungsplan Nr. 4335 "Kohlenhof", südlich der Kohlenhofstraße	Emmy-Noether-Straße		1				Geo
		Sophie-Germain-Straße		1				Geo
	Straßenbenennung Augustinerhof	Augustinerhof			1			Geo
19.09.2019	Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
12.12.2019	Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4614 südwestlich der Gerhart-Hauptmann-Straße gelegenen Erschließungsstraße nach dem Ehepaar Hansfried und Marianne Defet	Defetstraße			1		Frau Renate Blank MdB	
	Benennung des im Tafel-Areal nördlich der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße verlaufenden Weges nach Gertrud Krüger	Gertrud-Krüger-Weg		1				Geo
22.04.2020	Benennung von drei Wegen und einem Platz im Bereich Siedlungen Süd (Falkenheim)	Ziegelweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Falkenheimweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Am Schießplatzwäldchen			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Siedlerfestplatz			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
	Benennung des Durchgangs von der Königstraße zum Klarissenplatz als "Richard-Lindner-Gasse"	Richard-Lindner-Gasse	1			CSU		
	Benennung der Freifläche im Innenbereich des "Tafelhofpalais" (Nähe Bahnhofsplatz / Bahnhofstraße) als Dr.-Helmut-Kohl-Platz nach dem langjährigen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	Dr.-Helmut-Kohl-Platz	1			CSU		
28.05.2020	Benennung der neu gestalteten Grünanlage zwischen der südlich liegenden Wandererstraße und der nordwestlich liegenden Adam-Klein-Straße sowie der östlich liegenden Augsburger Straße als "Quelle-Park"	Quelle-Park			1			Geo
24.09.2020	Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas	Eva-Mötsch-Straße		1				Geo
		Maria-Haas-Straße		1				Geo
29.10.2020	Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten"	Im Weingarten			1			Geo
17.12.2020	Umbenennung des südöstlichen Teilbereichs des Kornmarkts zwischen Germanischem Nationalmuseum und Klaragasse in "Dr.-Peter-Schönlein-Platz" nach Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein	Dr.-Peter-Schönlein-Platz	1					Herr OBM Dr. Maly
03.03.2021	Benennung der Brücke an der Beuthener Straße über die Hans-Kalb-Straße in "Pedro-Rodríguez-Brücke" nach dem mexikanischen Rennfahrer Pedro Rodríguez	Pedro-Rodríguez-Brücke	1			CSU		
23.06.2021	Benennung der von der Straße "Am Tillypark" abzweigenden, bis zum südlichen Wendehammer der "Tillystraße" verlaufenden Erschließungsstraße zur neuen Sport- und Multifunktionshalle im südöstlichen Bereich des Tillyparks als "Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße" nach der erfolgreichen Sportlerin und Sportmedizinerin Dr. Ingeborg Bausenwein.	Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße		1				
21.07.2021	Benennung des Platzes an der „Liegnitzer Straße" in Höhe der „Schreiberhauer Straße" nach dem ersten Mordopfer der rechtsextremen Terrorgruppe NSU Enver Şimşek	Enver-Şimşek-Platz	1			CSU		
14.10.2021	Benennung des Weges nördlich des neuen Bratwurstmuseums vom "Trödelmarkt" bis zum "Henkersteg" als "Bratwurstgasse"	Bratwurstgasse			1	CSU		
27.10.2021	Benennung der neuen von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße im südlichen Bereich der neuen Technischen Universität Nürnberg (B-Plan 4656) nach Astrophysikerin und Maschinenbauerin Dr. Luise Herzberg	Dr.-Luise-Herzberg-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.04.2022	Benennung der Grünanlage an der Ecke Lorschstraße-Bestelmeyerstraße-Velburger-Straße nach dem Nürnberger NSU-Opfer İsmail Yaşar	İsmail-Yaşar-Platz	1					
12.05.2022	Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut	Ellis-Kaut-Straße		1		CSU		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Alois-Jung-Straße, Oskar-Pflaumer-Straße, Ludwig-Göhring-Straße und Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Berta Backof	Berta-Backof-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Ludwig Göhring	Ludwig-Göhring-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Nerzstraße Richtung Südosten bis zur Brunecker Straße führenden Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Lorenz Hagen	Lorenz-Hagen-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Oskar-Pflaumer-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Alois Jung	Alois-Jung-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße östlich der Alois-Jung-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Oskar Pflaumer	Oskar-Pflaumer-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Brunecker Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Friedrich von Praun	Friedrich-von-Praun-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden vom westlichen Ende der Gertrud-Steinl-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, südlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Kunigunde Schumann	Kunigunde-Schumann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Germaine Geiß	Germaine-Geiß-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße südlich der Nemeskeistraße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Marie Haag	Marie-Haag-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße nördlich der Marie-Haag-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Paula und Johanna Nemeskei	Nemeskeistraße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Anna Schwarm	Anna-Schwarm-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße östlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Emma Ullmann	Emma-Ullmann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Gertrud Steinl	Gertrud-Steinl-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
23.03.2023	Benennung der von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. nach Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky	Irma-Walther-Straße		1		SPD		
	Benennung der über die Autobahn A3 führenden Brücke, in Fortsetzung des Buchenbühler Wegs, bis zur Stadtgrenze nach der in Buchenbühl gebräuchlichen Bezeichnung "Oberfranks-Brücke" (vermutlich in Anlehnung an die früher in unmittelbarer Nähe zur Brücke lebenden Familie Oberfrank)	Oberfranks-Brücke			1			
26.04.2023	Benennung der Grünanlage südlich der Sperberstraße zwischen Burgundenstraße und Huldstraße nach dem Nürnberger NSU-Opfer Abdurrahim Özüdoğru	Abdurrahim-Özüdoğru-Park	1					
19.10.2023	Benennung der Wendeschleife an der Ecke Seminarweg - Dutzendteichstraße - Bayernstraße nach dem Nürnberger Unternehmer Johannes Falk	Johannes-Falk-Platz	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
	Benennung des von der Paumannstraße nach Nordosten bis zur Julius-Loßmann-Straße verlaufenden Fußgängerwegs nach der ungarisch-rumänischen Schriftstellerin Ágnes Rózsa	Ágnes-Rózsa-Weg		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
14.12.2023	Benennung des neu zu gestaltenden Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse nach dem Chefankläger einer der Nürnberger Prozesse Benjamin Ferencz	Benjamin-Ferencz-Platz	1			CSU		
14.03.2024	Benennung der neu entstehenden Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße im Bereich des "Tiefen Feldes" nach der alten Flurbezeichnung "Tiefes Feld"	Am Tiefen Feld			1			Geo
	Benennung des Verbindungswegs zwischen dem Johann-Soergel-Weg und dem Wöhrder Wiesenweg östlich des Ulman-Stromer-Wegs als "Weg der Partnerstädte"	Weg der Partnerstädte			1			IB
	Benennung der neu enstehenden von der Wiesbadener Straße Richtung Osten abzweigenden und Richtung Steinacher Straße verlaufenden Straße nach der luxemburgischen Gemeinde Schengen, Unterzeichnungsort des Schengener Abkommens	Schengener Straße			1			Geo
	Benennung der Straße westlich des Simon-Marius-Platzes zwischen der Straße "Am Tiefen Feld" und dem Uraniapark nach Maria Clara Eimmart	Maria-Clara-Eimmart-Straße		1		CSU	Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung des Platzes zwischen der Maria-Clara-Eimmart-Straße und der Von-Soldner-Straße nach Simon Marius	Simon-Marius-Platz	1				Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung der Straße östlich des Simon-Marius-Platzes zwischen der Straße "Am Tiefen Feld" und dem Uraniapark nach Johann Georg von Soldner	Von-Soldner-Straße	1					Geo
	Benennung der Straße zwischen dem Simon-Marius-Platz und der Rothenburger Straße nach Johann Heinrich Müller	Johann-Heinrich-Müller Straße	1				Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung des Parks südlich der Rothenburger Straße auf Höhe der Straße "Am Tiefen Feld" nach Urania, der Muse der Sternenkunde	Uraniapark			1			
Benennungen:			**22**	**24**	**16**		**Gesamt: 62**	
		Dies entspricht	*35,48%*	*38,71%*	*25,81%*	*der Benennungen seit 01/2018*		

Beschlussvorlage
Geo/016/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss		öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung der neu entstehenden Straßen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4634 "Umspannwerk Gebersdorf" nach der Nonne und Buchmeisterin Kunigund Niklasin sowie der Ordensschwester und Adeligen Maria Ward;
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021

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

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die zwei neu entstehenden Straßen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4634 "Umspannwerk Gebersdorf" als "Kunigund-Niklasin-Straße" und "Maria-Ward-Straße" zu benennen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Seit dem Jahr 2018 wird angestrebt, mehr Straßen nach Frauen zu benennen. Von den im Zeitraum 01/2018 - 01/2025 beschlossenen 62 Straßenbenennungen erfolgten 46 nach Personen, davon 24 nach Frauen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **Av**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der zwei neu entstehenden Straßen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4634 "Umspannwerk Gebersdorf" als "Kunigund-Niklasin-Straße" und "Maria-Ward-Straße".

Entscheidungsvorlage

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4634 "Umspannwerk Gebersdorf" entstehen zwei neue Straßen, die zu benennen sind. Es wird vorgeschlagen, die zwei neu entstehenden Straßen als

Kunigund-Niklasin-Straße
(nach der Nürnberger Nonne und Buchmeisterin Kunigund Niklasin, Unbekannt-1457)

Maria-Ward-Straße
(nach der englischen Ordensschwester Maria Ward, 1585-1645)

zu benennen.

Kunigund Niklasin: Die Buchmeisterin Kunigund Niklasin stammte vermutlich aus München. Sie war Nonne im Nürnberger Katharinenkloster, in dem sie schon vor 1428 gelebt hatte. In jenem Jahr war das Dominikanerkloster St. Katharina reformiert worden. Nach der Reform und bis zum Ende des 15. Jahrhunderts entstand der Großteil der Bibliothek des Katharinenklosters. Bevor der Buchdruck erfunden wurde, waren die Schreibkunst und Buchgestaltung zumeist in den Klöstern angesiedelt. In Nürnberg waren dies die beiden Dominikanerklöster - als Männerkonvent das Predigerkloster, als Frauenkonvent das Katharinenkloster. Kunigund Niklasin besorgte hier seit dem Jahr 1436 Abschriften grundlegender Texte, die für die Lesungen bei Tisch oder im Kapitel gedacht waren. Ihre Handschrift weist charakteristische Merkmale auf, die es ermöglichen, ihr auch nicht signierte Schriften zuzuordnen. Sie gilt im Kloster als Begründerin der Schreibschule. Nachweislich stammen über 30 Handschriften von ihr. Überliefert sind von ihr Teile einer handgeschriebenen mehrbändigen deutschen Bibel, Predigt- und Legendenbücher sowie liturgische Schriften. Erhalten sind mehr als die Hälfte ihrer Schriften, darunter 17 deutschsprachige Handschriften in der Stadtbibliothek Nürnberg. Ein Teil dieser Schriften ist durch Fleuronnéeinitialen gegliedert, die auch von Kunigund Niklasin stammen dürften. Die Sorgfalt, mit der sie arbeitete, lässt erkennen, dass sie sich umfangreiche Kenntnisse über die Buchherstellung angeeignet haben musste und auch über Lateinkenntnisse verfügte. Nach 1451 sind nur noch Buchkataloge von ihr überliefert. Als Buchmeisterin hatte sie die Aufgabe, die Bibliothek zu ordnen. Um 1455 begann sie außerdem damit, einen Katalog der deutschen Handschriften der Klosterbibliothek anzulegen, den ihre Nachfolgerinnen noch bis circa 1500 fortführten. Kunigund Niklasin gilt als die fleißigste bekannte Schreiberin des Klosters. Sie verstarb 1457.

Maria Ward: Maria Ward (engl. Mary) wurde 1585 im englischen Mulwith geboren. Ihre Eltern, die die anglikanische Kirche ablehnten, erzogen sie im katholischen Glauben. Maria Ward entschloss sich, entgegen dem Wunsch ihrer Eltern, die sie verheiraten wollten, in ein Kloster einzutreten. Nachdem Elisabeth I. 1559 zur Königin gekrönt worden war, versuchte die Königin den Einfluss der Katholiken im Land zurückzudrängen, ohne jedoch in religiösen Fanatismus zu verfallen. Als radikale Katholiken 1605 versucht hatten, einen Anschlag auf das Parlament zu verüben, sahen sich Katholiken in England starken Anfeindungen ausgesetzt, weshalb Maria Ward das Land verließ. In der zu den spanischen Niederlanden gehörenden Stadt Saint-Omer schloss sie sich 1606 den Klarissen als Laienschwester an, war aber mit der strengen Ordensführung nicht zufrieden. Sie verließ das Kloster und gründete mit ihrem Erbe ein eigenes Kloster, kam aber dann zu der Erkenntnis, dass ein kontemplatives Leben im Kloster nicht ihre Berufung sein könne, weshalb sie zunächst wieder nach England ging. In London kümmerte sie sich um Kranke, besuchte Katholiken in Haft und warb für ihre Sache, sodass ihr gleichgesinnte katholische Frauen und Mädchen nach Saint-Omer folgten, wo Maria Ward 1609 mit fünf adeligen Engländerinnen unter dem Namen „Institutum Beatae Mariae Virginis“ – als „Institut der Englischen Fräulein“ bekannt – eine Schule für Mädchen gründete. 1611 erhielt sie im Gebet eine Botschaft, die lautete: „Nimm das gleiche der Gesellschaft“, wobei sie hierunter die von Ignatius von Loyola gegründete „Gesellschaft Jesu“ (Jesuitenorden) verstand. Von da an versuchte sie eine Ordensgemeinschaft für Frauen zu etablieren, die sich an diesem Vorbild orientierte. Ihre

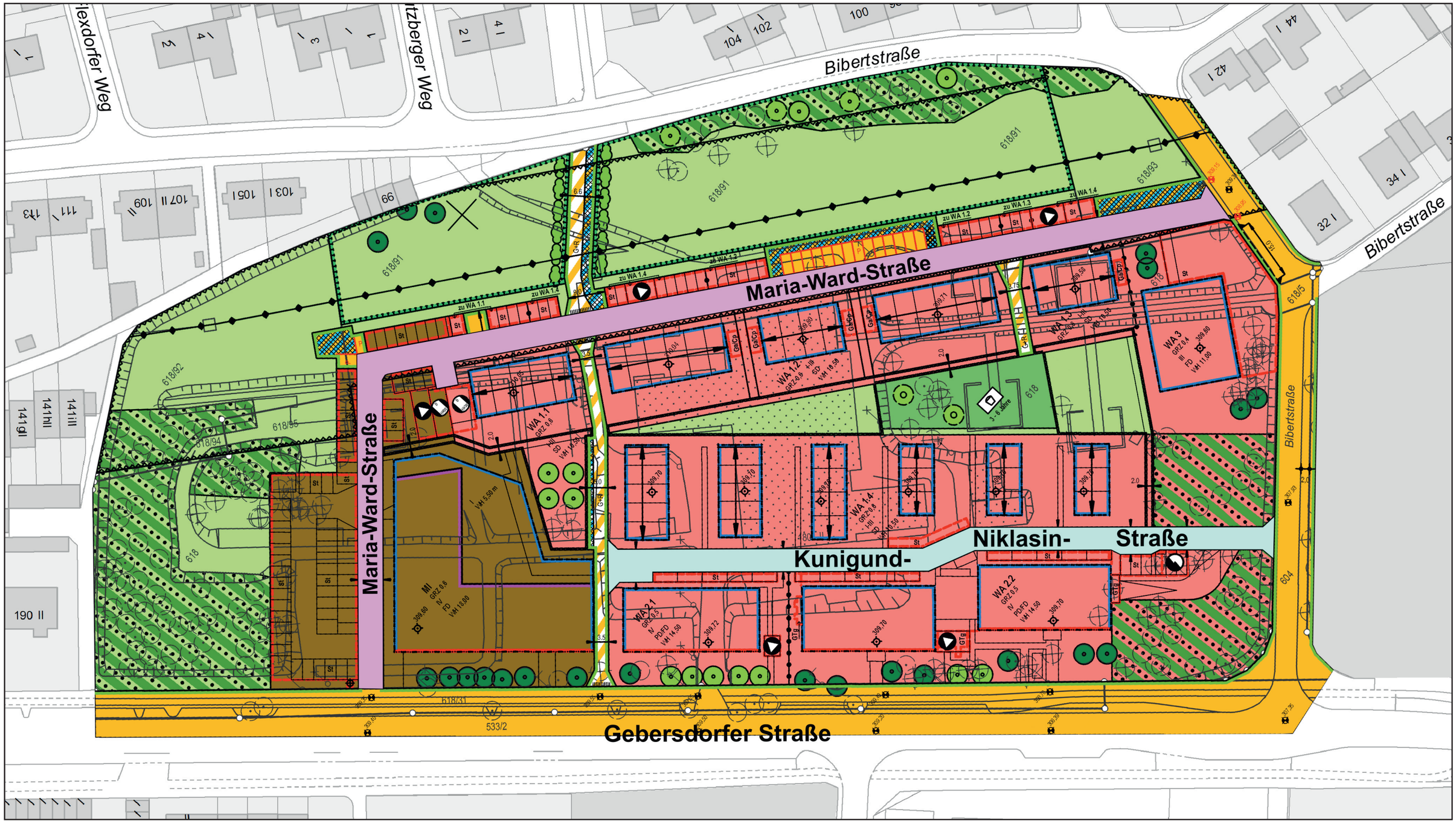
Kongregation sollte ohne Klausur und Habit im Dienst der Erziehung katholischer junger Frauen stehen. Maria Ward war der Meinung, ohne den Zwang der Klausur, den Menschen besser dienen und helfen zu können. Sie fühlte sich dem Willen Gottes verpflichtet. Das Streben nach Gerechtigkeit und Wahrhaftigkeit war aus ihrer Sicht eben Gottes Wille. Diese Ideen stießen bei den Behörden der Kurie nicht auf Gegenliebe und auch der englische Klerus äußerte seine Vorbehalte, zumal die Ähnlichkeit zum immer wieder angefeindeten Jesuitenorden Anlass zur Kritik bot. Hinzukam, dass gerade die Klausur in den Frauenorden zu dieser Zeit wieder besonders streng durchgeführt werden sollte. Auch die Jesuiten selbst standen dem Ansinnen skeptisch gegenüber. Man befürchtete ein weiblicher Abzweig könne den Orden lächerlich machen. Maria Ward versuchte trotzdem für ihre Gemeinschaft die päpstliche Anerkennung zu erlangen. Zweimal (1621/22 und 1629) wanderte Maria Ward daher zu Fuß über die Alpen nach Rom. Ihrem Unterfangen war jedoch kein Erfolg beschieden. Eine Gemeinschaft apostolischer Frauen ohne Klausur schien für die päpstliche Autorität undenkbar. Dennoch rief Maria Ward – auch auf Veranlassung katholischer Fürstenhäuser – weitere Häuser und Schulen ins Leben, so in Lüttich, Trier, Köln, Rom, Perugia, Neapel, München, Wien und Preßburg. Als Papst Urban VIII. ihre Gemeinschaft 1631 verboten hatte, wurde Maria Ward in München im Angerkloster für neuen Wochen inhaftiert. Noch 1631 wurde sie nach Rom beordert, wo sie im Februar/März 1632 eintraf. Dort sollte sie sich der Anklage stellen. Obwohl keine Gerichtsverhandlung stattfand, durfte Maria Ward Rom nicht verlassen oder sich einem Orden anschließen. Dennoch gestattete der Papst ihr, die Lehr- und Erziehungstätigkeit in Rom mit ihren verbliebenen Anhängerinnen fortzuführen. Aus gesundheitlichen Gründen wurde Maria Ward schließlich 1637 gestattet nach Spa zu reisen, von dort begab sie sich 1639 nach England, wo sie am 30. Januar 1645 in Heworth bei York verstarb. Trotz der Schwierigkeiten, mit denen Maria Ward zu kämpfen gehabt hatte, wuchs ihre Gemeinschaft auch nach ihrem Tod weiter.

Anmerkung zur Diversity-Relevanz

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

Von den im Zeitraum 01/2018 - 01/2025 beschlossenen 62 Straßenbenennungen erfolgten 46 nach Personen, davon 24 nach Frauen.

Beilage: .....



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

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

Ref. VII / Antrags-Nr. 71
Termin: 29.10.2021
23. Juni 2021
zur Bearbeitung: Geo
im Benehmen mit:
Kopien an: Ref VII/SrM, SVII/S

Amt für Geoinformation und Bodenordnung
z. K.
Eing.: 25. JUNI 2021
z. Erl.
1-KomR

Ö 4

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
22. JUNI 2021
VII | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2.34 / VI | 2 z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
1428/GST | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

21.06.2021
Bälz

Straßenbenennung nach Frauen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

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

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

Antrag:

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

Die Verwaltung benennt neue Straßen nach folgenden Frauen:

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

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

A21061400 Frauen-Straßennamen.docx

Straßenbenennungen seit 01/2018 *Stand 03/2024*

Datum	Erläuterung	Straßenname	Männlich	Weiblich	N/A	Anträge aus dem Stadtrat	Vorschlag aus der Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, etc.	Vorschlag aus der Stadtverwaltung
26.01.2018	Umbenennung eines Teilstücks der Mendelstraße nach Dr. Heinz Sebiger	Dr.-Heinz-Sebiger-Straße	1				Datev	
	Benennung der Grünfläche Koberger-/Uhland-/Grolandstraße in Margarete-Tanner-Park	Margarethe-Tanner-Park		1		Bündnis90/Die Grünen		
24.01.2019	Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße	Hintere Dorfäckerstraße			1			Geo
	Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße	Helmut-Bloß-Straße	1			CSU		
	Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"	Am Leonhardspark			1			Geo
21.02.2019	Benennung von 5 Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"	Elise-Hopf-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Babette-Müller-Straße		1			Vorschlag aus der Bürgerschaft	
		Käte-Reichert-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Schmidt-Burkhardt-Straße		1		CSU		
		Harry-Klinger-Straße	1			SPD		
28.03.2019	Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld	Magnus-Hirschfeld-Platz	1			Bündnis90/Die Grünen		
27.06.2019	Benennung von zwei Straßen im Bebauungsplan Nr. 4335 "Kohlenhof", südlich der Kohlenhofstraße	Emmy-Noether-Straße		1				Geo
		Sophie-Germain-Straße		1				Geo
	Straßenbenennung Augustinerhof	Augustinerhof			1			Geo
19.09.2019	Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
12.12.2019	Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4614 südwestlich der Gerhart-Hauptmann-Straße gelegenen Erschließungsstraße nach dem Ehepaar Hansfried und Marianne Defet	Defetstraße			1		Frau Renate Blank MdB	
	Benennung des im Tafel-Areal nördlich der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße verlaufenden Weges nach Gertrud Krüger	Gertrud-Krüger-Weg		1				Geo
22.04.2020	Benennung von drei Wegen und einem Platz im Bereich Siedlungen Süd (Falkenheim)	Ziegelweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Falkenheimweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Am Schießplatzwäldchen			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Siedlerfestplatz			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
	Benennung des Durchgangs von der Königstraße zum Klarissenplatz als "Richard-Lindner-Gasse"	Richard-Lindner-Gasse	1			CSU		
	Benennung der Freifläche im Innenbereich des "Tafelhofpalais" (Nähe Bahnhofsplatz / Bahnhofstraße) als Dr.-Helmut-Kohl-Platz nach dem langjährigen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	Dr.-Helmut-Kohl-Platz	1			CSU		
28.05.2020	Benennung der neu gestalteten Grünanlage zwischen der südlich liegenden Wandererstraße und der nordwestlich liegenden Adam-Klein-Straße sowie der östlich liegenden Augsburger Straße als "Quelle-Park"	Quelle-Park			1			Geo
24.09.2020	Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas	Eva-Mötsch-Straße		1				Geo
		Maria-Haas-Straße		1				Geo
29.10.2020	Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten"	Im Weingarten			1			Geo
17.12.2020	Umbenennung des südöstlichen Teilbereichs des Kornmarkts zwischen Germanischem Nationalmuseum und Klaragasse in "Dr.-Peter-Schönlein-Platz" nach Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein	Dr.-Peter-Schönlein-Platz	1					Herr OBM Dr. Maly
03.03.2021	Benennung der Brücke an der Beuthener Straße über die Hans-Kalb-Straße in "Pedro-Rodríguez-Brücke" nach dem mexikanischen Rennfahrer Pedro Rodríguez	Pedro-Rodríguez-Brücke	1			CSU		
23.06.2021	Benennung der von der Straße "Am Tillypark" abzweigenden, bis zum südlichen Wendehammer der "Tillystraße" verlaufenden Erschließungsstraße zur neuen Sport- und Multifunktionshalle im südöstlichen Bereich des Tillyparks als "Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße" nach der erfolgreichen Sportlerin und Sportmedizinerin Dr. Ingeborg Bausenwein.	Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße		1				
21.07.2021	Benennung des Platzes an der „Liegnitzer Straße" in Höhe der „Schreiberhauer Straße" nach dem ersten Mordopfer der rechtsextremen Terrorgruppe NSU Enver Şimşek	Enver-Şimşek-Platz	1			CSU		
14.10.2021	Benennung des Weges nördlich des neuen Bratwurstmuseums vom "Trödelmarkt" bis zum "Henkersteg" als "Bratwurstgasse"	Bratwurstgasse			1	CSU		
27.10.2021	Benennung der neuen von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße im südlichen Bereich der neuen Technischen Universität Nürnberg (B-Plan 4656) nach Astrophysikerin und Maschinenbauerin Dr. Luise Herzberg	Dr.-Luise-Herzberg-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.04.2022	Benennung der Grünanlage an der Ecke Lorschstraße-Bestelmeyerstraße-Velburger-Straße nach dem Nürnberger NSU-Opfer İsmail Yaşar	İsmail-Yaşar-Platz	1					
12.05.2022	Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut	Ellis-Kaut-Straße		1		CSU		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Alois-Jung-Straße, Oskar-Pflaumer-Straße, Ludwig-Göhring-Straße und Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Berta Backof	Berta-Backof-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Ludwig Göhring	Ludwig-Göhring-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Nerzstraße Richtung Südosten bis zur Brunecker Straße führenden Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Lorenz Hagen	Lorenz-Hagen-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Oskar-Pflaumer-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Alois Jung	Alois-Jung-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße östlich der Alois-Jung-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Oskar Pflaumer	Oskar-Pflaumer-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Brunecker Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Friedrich von Praun	Friedrich-von-Praun-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden vom westlichen Ende der Gertrud-Steinl-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, südlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Kunigunde Schumann	Kunigunde-Schumann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Germaine Geiß	Germaine-Geiß-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße südlich der Nemeskeistraße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Marie Haag	Marie-Haag-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße nördlich der Marie-Haag-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Paula und Johanna Nemeskei	Nemeskeistraße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Anna Schwarm	Anna-Schwarm-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße östlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Emma Ullmann	Emma-Ullmann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Gertrud Steinl	Gertrud-Steinl-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
23.03.2023	Benennung der von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. nach Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky	Irma-Walther-Straße		1		SPD		
	Benennung der über die Autobahn A3 führenden Brücke, in Fortsetzung des Buchenbühler Wegs, bis zur Stadtgrenze nach der in Buchenbühl gebräuchlichen Bezeichnung "Oberfranks-Brücke" (vermutlich in Anlehnung an die früher in unmittelbarer Nähe zur Brücke lebenden Familie Oberfrank)	Oberfranks-Brücke			1			
26.04.2023	Benennung der Grünanlage südlich der Sperberstraße zwischen Burgundenstraße und Huldstraße nach dem Nürnberger NSU-Opfer Abdurrahim Özüdoğru	Abdurrahim-Özüdoğru-Park	1					
19.10.2023	Benennung der Wendeschleife an der Ecke Seminarweg - Dutzendteichstraße - Bayernstraße nach dem Nürnberger Unternehmer Johannes Falk	Johannes-Falk-Platz	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
	Benennung des von der Paumannstraße nach Nordosten bis zur Julius-Loßmann-Straße verlaufenden Fußgängerwegs nach der ungarisch-rumänischen Schriftstellerin Ágnes Rózsa	Ágnes-Rózsa-Weg		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
14.12.2023	Benennung des neu zu gestaltenden Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse nach dem Chefankläger einer der Nürnberger Prozesse Benjamin Ferencz	Benjamin-Ferencz-Platz	1			CSU		
14.03.2024	Benennung der neu entstehenden Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße im Bereich des "Tiefen Feldes" nach der alten Flurbezeichnung "Tiefes Feld"	Am Tiefen Feld			1			Geo
	Benennung des Verbindungswegs zwischen dem Johann-Soergel-Weg und dem Wöhrder Wiesenweg östlich des Ulman-Stromer-Wegs als "Weg der Partnerstädte"	Weg der Partnerstädte			1			IB
	Benennung der neu enstehenden von der Wiesbadener Straße Richtung Osten abzweigenden und Richtung Steinacher Straße verlaufenden Straße nach der luxemburgischen Gemeinde Schengen, Unterzeichnungsort des Schengener Abkommens	Schengener Straße			1			Geo
	Benennung der Straße westlich des Simon-Marius-Platzes zwischen der Straße "Am Tiefen Feld" und dem Uraniapark nach Maria Clara Eimmart	Maria-Clara-Eimmart-Straße		1		CSU	Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung des Platzes zwischen der Maria-Clara-Eimmart-Straße und der Von-Soldner-Straße nach Simon Marius	Simon-Marius-Platz	1				Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung der Straße östlich des Simon-Marius-Platzes zwischen der Straße "Am Tiefen Feld" und dem Uraniapark nach Johann Georg von Soldner	Von-Soldner-Straße	1					Geo
	Benennung der Straße zwischen dem Simon-Marius-Platz und der Rothenburger Straße nach Johann Heinrich Müller	Johann-Heinrich-Müller Straße	1				Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung des Parks südlich der Rothenburger Straße auf Höhe der Straße "Am Tiefen Feld" nach Urania, der Muse der Sternenkunde	Uraniapark			1			
Benennungen:			**22**	**24**	**16**		**Gesamt: 62**	
		Dies entspricht	*35,48%*	*38,71%*	*25,81%*	*der Benennungen seit 01/2018*		

Berichtsvorlage
Vpl/076/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Ergebnisse der Verkehrszählung 2024

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt
Anhang Ergebnisse der Verkehrszählung 2024

Bericht:

Am 16. und 17. Juli 2024 erfassten knapp 210 Schülerinnen und Schüler an rund 70 Zählstellen im gesamten Stadtgebiet den Verkehr über insgesamt 16 Stunden im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr.

Es wurden wie bei jeder Verkehrszählung der Außenkordon, der die stadtgrenzüberschreitenden Verkehre abbildet, sowie die Pegnitzbrücken als Vergleichsgröße für den Binnenverkehr und weitere im Stadtgebiet verteilte Zählstellen erhoben. Einen räumlichen Schwerpunkt der Zählung gab es im Jahr 2024 nicht.

Am Außenkordon wurden 483.434 Kfz/16h und auf den Pegnitzbrücken 164.271 Kfz/16h gezählt. Insgesamt wurden wieder weniger Fahrzeuge erfasst als nach dem leichten Anstieg der Verkehrsmenge im Vorjahr. Im Vergleich zur letzten Zählung vor der Pandemie 2019 zeigt sich ein Rückgang der Kraftfahrzeugmenge von bis zu 20%. Der Rückgang lässt sich weiterhin als Effekt der Pandemie erklären (Homeoffice-Effekt, Zunahme des ÖPNV - auch durch das Deutschlandticket).

Zudem zeigt ein Vergleich mit den ÖPNV-Fahrgastzahlen, dass der öffentliche Nahverkehr in Nürnberg zulegen konnte.

Der ausführliche Bericht über die Ergebnisse der Zählung ist dieser Vorlage als Anhang beigefügt. Dieser wird als Heft in der Reihe "Neues aus dem Baumeisterhaus" erscheinen.

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)

☐

☐

☐

Inhaltsverzeichnis

1. Verkehrszählung 2024 2
2. Einschränkungen im Verkehrsnetz 3
3. Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon 4
4. Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken 5
5. Besondere Zählquerschnitte 6
6. Zusammensetzung des Verkehrs 6
7. Kraftfahrzeugbestand 8
8. Entwicklung des Schwerlastverkehrs 8
9. Entwicklung des Radverkehrs 9
10. Vergleich mit ÖPNV-Fahrgastzahlen 10
11. Fazit 12

1. Verkehrszählung 2024

Im Juli 2024 fand die jährliche Querschnittszählung des Nürnberger Verkehrs statt. Nachdem 2020 sowie 2021 aufgrund der Corona-Pandemie keine Zählungen durchgeführt werden konnten und die erhobenen Werte aus den Jahren 2022 und 2023 einen spürbaren Rückgang in der Gesamtverkehrsmenge zeigen, diente die Zählung 2024 insbesondere dazu, zu prüfen, ob das Verkehrsaufkommen in der Stadt weiterhin verringert bleibt. Abgesehen von baustellenbedingten Behinderungen gab es keine Besonderheiten, die im nennenswerten Maßstab Einfluss auf die Zählung nahmen.

Am Dienstag, den 16. und Mittwoch, den 17. Juli 2024 erfassten knapp 210 Schülerinnen und Schüler der 10. Jahrgangsstufe Nürnberger Gymnasien über insgesamt 16 Stunden den Verkehr an rund 70 Zählstellen. Jedes Jahr wird der Verkehr am sogenannten „Außenkordon“, bestehend aus den die Stadtgrenze überschreitenden Straßen, sowie auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr erhoben. Im Jahr 2024 gab es keinen räumlichen Schwerpunkt bei der Zählung.

Die Zählung wäre ohne das Engagement der beteiligten Schulen sowie der eingesetzten Jugendlichen nicht durchführbar gewesen. Ihnen gilt an dieser Stelle ein herzlicher Dank.

Seit 1967 wird die Zählung am Dienstag und Mittwoch in der vorletzten Schulwoche vor den Sommerferien durchgeführt, was eine kontinuierliche Fortschreibung und Vergleichbarkeit der Datenreihe gewährleistet. Es wird an Normalwerktagen der Zeitraum 6:00 bis 22:00 Uhr in vier Intervallen von je vier Stunden abgedeckt und nach Fahrzeugarten – Fahrrad, Kraftrad, Pkw, Lkw, Lastzug und Bus – unterschieden. An einzelnen Zählstellen wurde darüber hinaus nach Taxis oder landwirtschaftlichem Verkehr differenziert und in der Altstadt wurden zudem Fußgängerinnen und Fußgänger erfasst.

An den beiden Zähltagen 2024 blieb es bei sommerlichen Temperaturen von bis zu 26°C weitgehend trocken. Einen Regenschauer gab es nur in der Pause zwischen zwei Zählintervallen.

Die teilnehmenden Schülerinnen und Schüler wurden vor der Zählung ausführlich in die Zähltätigkeit eingewiesen. Während der Zählintervalle wurden die Jugendlichen durch Mitarbeitende des Verkehrsplanungsamts regelmäßig aufgesucht und betreut.

Neben den jährlich erhobenen Standardzählstellen am Außenkordon und auf den Pegnitzbrücken werden die aktuellen Verkehrsmengen an weiteren im Stadtgebiet verteilten Zählstellen geprüft. Diese werden für aktuelle oder anstehende Planungen benötigt oder dienen zur Aktualisierung des Gesamtdatenbestands nach der Pandemie und sind somit auch für die Bewertung der Verkehrsentwicklung relevant.

Die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrszählung 2024 werden im vorliegenden Bericht zusammengefasst. Das Verkehrsplanungsamt steht für Rückfragen zu detaillierten Daten zur Verfügung.

2. Einschränkungen im Verkehrsnetz

Folgende Baustellen hatten an beiden Zähltagen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen an verschiedenen Zählstellen und in deren weiterem Umfeld:

- Die Obere Dorfstraße in Neunhof war aufgrund einer Baumaßnahme ab dem Soosweg ortsauswärts gesperrt. Eine beschilderte großräumige Umleitung von und nach Kalchreuth führte über Ziegelstein und Heroldsberg.

- Aufgrund einer umfangreichen Sanierung der Infrastruktur in der Johannisstraße und Brückenstraße musste die Brückenstraße zwischen der Johannisstraße und der Wiesentalstraße voll gesperrt werden.

- Die Rothenburger Straße musste aufgrund von Kanalbauarbeiten zwischen Sigmundstraße und Virnsberger Straße gesperrt werden. Die Umleitung erfolgte über die Sigmundstraße und die Virnsberger Straße.

- Wegen der Umgestaltung des Nägeleinsplatzes war die Maxbrücke gesperrt.

- In der Bayreuther Straße stand im Zuge der Verlängerung der Straßenbahn zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz nur eine Fahrspur je Richtung zur Verfügung.

- Die Kalchreuther Straße wurde aufgrund der Erneuerung einer Wasserleitung zwischen Buchenbühl und Ziegelstein in Fahrtrichtung Ziegelstein ab der Kreuzung mit der Herrmann-Löns-Straße für den Kfz-Verkehr gesperrt. In Fahrtrichtung Buchenbühl blieb der Streckenabschnitt der Kalchreuther Straße normal befahrbar. Die Umleitung Richtung Ziegelstein erfolgte über Märzenweg, Ehrenbürgerweg und Rathsbergstraße.

- Die Bamberger Straße war an der Einmündung zur Raiffeisenstraße gesperrt.

- Aufgrund der Erneuerung des Durchlasses des Langwassergrabens im Rahmen des Hochwasserschutzes für Altenfurt war die Oelser Straße auf Höhe der Hausnummer 11 gesperrt.

- Die Gebersdorfer Straße war zwischen Kuglerstraße und Wörnitzstraße / Felsenstraße komplett gesperrt. Eine Umfahrung erfolgte über die Rothenburger Straße / Hügelstraße, Südwesttangente und Ansbacher Straße, alternativ über Hügelstraße, Wallensteinstraße, Gustav-Adolf-Straße und Ansbacher Straße.

- In der Ostendstraße war ab der Tullnaustraße bis zur Arminiusstraße die stadtauswärtige Richtung gesperrt.

- Im Stadtgebiet Schwabach gab es eine Vollsperrung der St 2239 zwischen Penzendorf, Schaftnach und Schwarzach ab der SC2 bis zur östlichen Rampe der B2 mit Auswirkungen auf den Pendlerverkehr.

Während der Zählungen gab es weitere Baumaßnahmen, die aber keine Auswirkungen auf Zählquerschnitte hatten.

3. Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon

Der sogenannte Außenkordon besteht aus allen wichtigen Einfallstraßen nach Nürnberg und zeigt auf, wie viele Fahrzeuge im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr in die Stadt einfahren bzw. sie wieder verlassen. Die dortige Kfz-Gesamtverkehrsmenge wird jährlich erfasst, wodurch die Entwicklung der Verkehrsmenge über die Stadtgrenze sehr gut nachvollziehbar ist. Auf einzelnen Hauptverkehrsstraßen, insbesondere dem Frankenschnellweg und der Südwesttangente, ist in den Ergebnissen auch Durchgangsverkehr ohne Ziel oder Quelle in Nürnberg enthalten, der sich bei Zählungen nicht unterscheiden lässt.

Die Gesamtmenge des Verkehrs am Außenkordon im Juli 2024 lag mit 483.434 Kfz/16h wieder niedriger als im Vorjahr (511.550 Kfz/16h, -5,5%) und nähert sich dem Wert aus dem Coronajahr 2022 (466.975 Kfz/16h) an. Eine Steigerung der Kfz-Verkehrsmenge auf das Niveau vor der Pandemie bis einschließlich 2019, als noch zwischen 550.000 und 600.000 Kfz/16h gezählt worden sind, ist somit nicht eingetreten, sondern das Gegenteil ist der Fall. Der Wert ist vergleichbar mit den Zahlen von vor 25 Jahren. Diese Tendenz, dass niedrigere Werte als 2023 erhoben wurden, spiegelt sich an den meisten Querschnitten wider. Abweichend davon wurde der Wert von 2023 an der Kalchreuther Straße (2.555 Kfz/16h im Vergleich zu 2.086 Kfz/16h in 2023) aufgrund einer Sperrung der Oberen Dorfstraße in Neunhof und folglich einer Verlagerung leicht überschritten. Zudem normalisieren sich die Werte der Erlenstegenstraße (16.618 Kfz/16h im Vergleich zu 13.479 Kfz/16h in 2023) und Laufamholzstraße (20.279 Kfz/16h im Vergleich zu 19.118 Kfz/16h in 2023) aufgrund Beendigung der dortigen Baumaßnahmen. Aus den Werten der Äußeren Bayreuther Straße lässt sich ableiten, dass die Baustelle zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz keine signifikante Auswirkung auf den Kfz-Verkehr an der Zählstelle in Höhe der Stadtgrenze hat (36.644 Kfz/16h im Vergleich zu 36.256 Kfz/16h in 2023). Weiterhin kam es durch die Sperrung der St 2239 auf Schwabacher Stadtgebiet zu weiträumigeren Umfahrungen und zu einer stärkeren Steigerung in der Rennmühlstraße (14.736 Kfz/16h im Vergleich zu 10.812 Kfz/16h in 2023) sowie zu leichten Zunahme in der Mühlhofer Hauptstraße mit einer einhergehenden Abnahme in der Hirschenholzstraße (4.668 Kfz/16h im Vergleich zu 6.898 Kfz/16h in 2023). Deutlich niedrigere Werte sind auf der Südwesttangente (54.054 Kfz/16h im Vergleich zu 61.686 Kfz/16h in 2023) und dem Frankenschnellweg mit dem geringsten Wert seit Jahrzehnten (48.732 Kfz/16h im Vergleich zu 52.814 Kfz/16h in 2023) zu verzeichnen.

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass der Verkehr fast überall abgenommen hat, außer an Stellen, an denen es zu baustellenbedingten Verlagerungseffekten kam. Der allgemeine Rückgang der Verkehrsmengen gegenüber dem Vorjahr lässt sich nicht mehr als Effekt der Pandemie erklären. Es wird von vielen Beschäftigten nun offenbar dauerhaft regelmäßig die Möglichkeit genutzt, von zu Hause aus zu arbeiten. Zudem konnte der öffentliche Nahverkehr in Nürnberg – anders als im bundesweiten Vergleich – zulegen. Dieser Sondereffekt zeigt die Stärke Nürnbergs als ÖPNV-Stadt und auch einen lokal sehr guten Effekt des Deutschlandtickets. Im VGN werden offensichtlich Fahrten vom Auto auf den ÖPNV verlagert. Im Netz zeigen die Dauerzählstellen der U-Bahn acht Prozent mehr Fahrgäste als 2019.

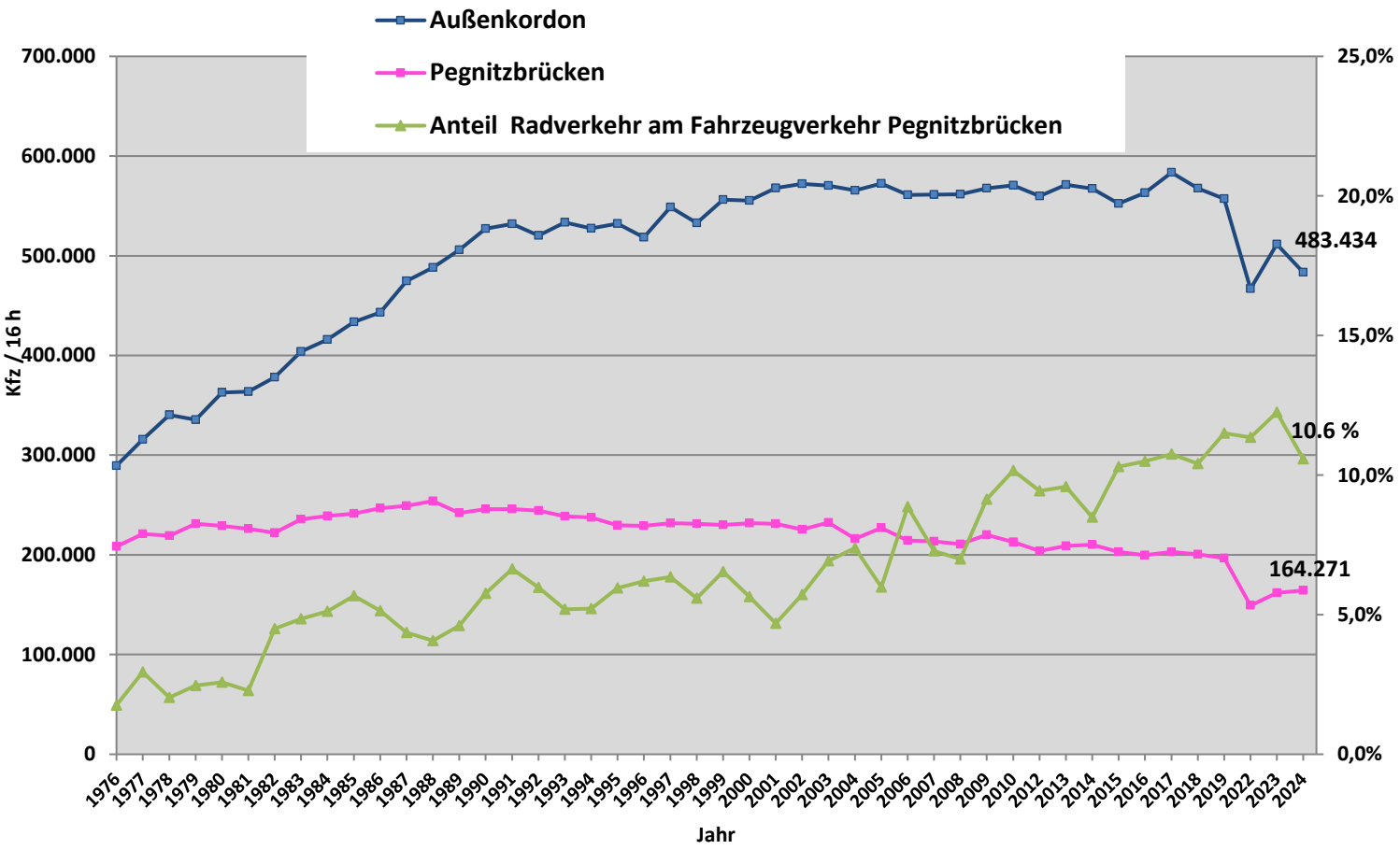


Abbildung 1: Entwicklung des Verkehrs

4. Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken

Die Fahrzeuge auf allen Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr werden bei jeder Verkehrszählung erfasst, um daraus Rückschlüsse auf den Nürnberger Binnenverkehr ziehen zu können. Auch wenn viele Fahrten innerhalb Nürnbergs die Pegnitzbrücken nicht passieren, kann die Verkehrsmenge auf den Brücken dennoch seit 1967 als Indikator für den innerstädtischen Verkehr herangezogen werden.

Auf den Pegnitzbrücken waren nach dem konstanten Rückgang des Kfz-Verkehrs bis 2019 auf knapp unter 200.000 Kfz/16h in diesem Jahr 164.271 Kfz/16h gezählt worden. Dies entspricht zwar einem kleinen Plus um 2.435 Kfz/16h (+1,5%) gegenüber 2023, jedoch sind dies mit minus 16,5% immer noch deutlich weniger Kraftfahrzeuge als die 196.603 in 16 Stunden im Jahr 2019.

Gestiegen ist die Kfz-Verkehrsmenge v.a. an Stellen, an denen es im Vorjahr zu baustellenbedingten Einschränkungen kam. So z.B. in der Wahlerstraße (9.854 Kfz/16h im Vergleich zu 7.824 Kfz/16h in 2023), auf der Adenauerbrücke (19.098 Kfz/16h im Vergleich zu 14.281 Kfz/16h in 2023) und der Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke (26.550 Kfz/16h im Vergleich zu 22.611 Kfz/16h in 2023). Allerdings sind trotz dieser Steigerungen die Werte jeweils deutlich unter den Werten aus dem Jahr 2019. Zu einem stärkeren Rückgang kam es dagegen erneut auf der Johannisbrücke (6.336 Kfz/16h im Vergleich zu 8.517 Kfz/16h in 2023), was sich durch eine Sperrung in der Brückenstraße begründen lässt, sowie auf der Ludwig-Erhard-Brücke (7.687 Kfz/16h im Vergleich zu 10.286 Kfz/16h in 2023), auf der sich der Wert nach einer baustellenbedingten Verlagerung aus dem Vorjahr wieder normalisiert hat. Auch hier lässt sich feststellen, dass sich größere Abweichungen vom allgemeinen Trend der reduzeirten Verkehrsmengen durch baustellenbedingte Umleitungen begründen lassen.

Der Anstieg der Kfz-Gesamtverkehrsmenge an den Pegnitzbrücken im Vergleich zu 2023 fiel mit 1,5% geringfügig aus, während die Menge am Außenkordon etwas deutlicher um 5,5% abnahm. Im Vergleich zu den Jahren vor der Pandemie wird der Trend der rückläufigen Bedeutung des Kfz-Verkehrs im innerstädtischen Kontext fortgesetzt. Mittelfristig bleibt jedoch abzuwarten, in welcher Größenordnung sich dieser manifestiert.

5. Besondere Zählquerschnitte

Wie im Vorjahr war auch 2024 der Bedarf an aktuellen Zähldaten für verschiedene Straßenquerschnitte außergewöhnlich hoch, da 2020 und 2021 aufgrund der Covid-19-Pandemie keine allgemeingültigen Zählungen durchgeführt und die Ergebnisse von 2022 nur eingeschränkt verwendet werden konnten. Daher wurden zusätzlich zum Standardprogramm an mehreren wichtigen Zählstellen Querschnitts- und Stromzählungen im Nürnberger Stadtgebiet durchgeführt.

So wurden zum Beispiel am Knoten Münchener Straße / Bayernstraße / Frankenstraße alle Abbiegeströme erfasst. Im Zusammenhang mit der angelaufenen Entwicklung des neuen Stadtquartiers Lichtenreuth sind hier aktuelle Zahlen für die Evaluation umgesetzter Maßnahmen von Interesse. Aufgrund der Planungen zur Verlängerung der Straßenbahn von der Allersberger Straße in das neue Quartier Lichtenreuth wurden auch die Ströme des Knotens Allersberger Straße / Frankenstraße erfasst. Abbiegebeziehungen können durch automatische Zählmethoden oftmals nicht mit derselben Präzision erfasst werden wie durch eine manuelle Zählung.

Auch im Umfeld des Frankenschnellwegs wurden Zu- und Abfahrten sowie kreuzende Querschnitte in das Zählprogramm aufgenommen. Konkret wurden Zählungen an der Rothenburger Straße (18.022 Kfz/16h), Schwabacher Straße (14.691 Kfz/16h), An den Rampen (7.985 Kfz/16h) und an der Landgrabenstraße (12.997 Kfz/16h) durchgeführt.

Die Ergebnisse für alle genannten Querschnitte und Knotenpunkte bestätigen die allgemeine Abnahme des Kfz-Verkehrs nach der Corona-Pandemie und im Zuge des folgenden Wandels der Arbeitswelt.

Als Baustein für die Bewertung der Situation in der Innenstadt wurden darüber hinaus die Passantinnen und Passanten in der Königstraße und in der Breiten Gasse ermittelt. Während die Anzahl der Fußgängerinnen und Fußgänger in der Königstraße nach wie vor auf dem hohen Niveau von vor der Pandemie liegt, haben sie in der Breiten Gasse deutlich von rd. 22.000 bis 28.000 FG/16h auf 15.128 FG/16h abgenommen. Dies dürfte der sehr unschönen Baustellensituation dort geschuldet sein. Es bleibt abzuwarten, ob die Umgestaltung und geplante Aufwertung der Breiten Gasse sowie die Bemühungen um die Beseitigung des Ladenleerstands wieder zu einer Zunahme der Passantinnen und Passanten führen wird.

Neben den auszugsweise in diesem Kapitel beschriebenen Zählstellen wurden weitere Querschnitts- und Stromzählungen im Stadtgebiet durchgeführt (siehe Zählstellenplan 2024 im Anhang).

6. Zusammensetzung des Verkehrs

Wie sich die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel in den letzten Jahren am Außenkordon und auf den Pegnitzbrücken entwickelt hat, zeigen die folgenden Tabellen 1 und 2 auf.

Zwar waren am Außenkordon absolut weniger Fahrzeuge unterwegs als im Jahr 2023, die Anteile der jeweiligen Fahrzeugarten am Gesamtverkehr waren jedoch vergleichbar. Insgesamt wurden

441.028 Pkw gezählt und damit 22.536 weniger als 2023 und nochmal deutlich weniger als bis einschließlich 2019, als jeweils mehr als 500.000 Pkw während der Zählintervalle den Außenkordon passierten. Der Wert nähert sich wieder mehr dem Jahr 2022 mit 421.675 Pkw an, in dem die coronabedingten Beschränkungen noch spürbar waren.

Auf den Pegnitzbrücken ist der Pkw-Verkehr mit 154.508 Pkw/16h bzw. 84,1% sowohl absolut als auch anteilig gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Im Vergleich zu 2019 ist die absolute Zahl dagegen deutlich geringer, der Anteil der Pkw am Gesamtverkehr jedoch minimal gestiegen (2019: 184.077 Pkw, 82,9%). Der Anteil an Krafträdern (Krad) ging weiter zurück auf 2,4%, genauso wie der Radverkehrsanteil auf 10,6% (siehe „9. Entwicklung des Radverkehrs“).

Die Entwicklung des Schwerverkehrs wird in einem gesonderten Kapitel behandelt.

	Rad	Krad	Pkw	Lkw	Lz	Bus
2024	10.276	8.323	441.028	14.651	16.257	3.175
	2,1 %	**1,7 %**	**89,3 %**	**3,0 %**	**3,3 %**	**0,6 %**
2023[1]	10.512	8.663	463.564	18.723	17.561	3.039
	2,0 %	**1,7 %**	**88,8 %**	**3,6 %**	**3,4 %**	**0,6 %**
2022[1]	8.382	9.181	421.675	16.687	16.365	3.067
	1,8 %	**1,9 %**	**88,7 %**	**3,5 %**	**3,4 %**	**0,6 %**
2019[1]	10.660	10.529	510.008	16.606	16.929	3.183
	1,9 %	**1,9 %**	**89,8 %**	**2,9 %**	**3,0 %**	**0,6 %**
2018	10.189	10.562	517.052	18.720	18.301	2.902
	1,8 %	**1,8 %**	**89,5 %**	**3,2 %**	**3,2 %**	**0,5 %**

Tabelle 1: Zählstellengruppe Außenkordon (Fz/16h)

	Rad	Krad	Pkw	Lkw	Lz	Bus
2024	19.438	4.465	154.508	2.892	562	1.844
	10,6 %	**2,4 %**	**84,1 %**	**1,6 %**	**0,3 %**	**1,0 %**
2023[1]	22.585	4.790	151.317	3.137	684	1.918
	12,2 %	**2,6 %**	**82,0 %**	**1,7 %**	**0,4 %**	**1,0 %**
2022[1]	19.097	4.820	138.791	2.889	899	1.761
	11,3 %	**2,9 %**	**82,5 %**	**1,7 %**	**0,5 %**	**1,0 %**
2019	25.549	6.188	184.077	3.198	1.122	2.018
	11,5 %	**2,8 %**	**82,9 %**	**1,4 %**	**0,5 %**	**0,9 %**
2018	23.320	6.449	187.717	3.436	1.093	1.982
	10,4 %	**2,9 %**	**83,8 %**	**1,5 %**	**0,5 %**	**0,9 %**

Tabelle 2: Zählstellengruppe Pegnitzbrücken (Fz/16h)

[1] Abweichungen von 100,0% durch Rundung bedingt

7. Kraftfahrzeugbestand

Zum Zeitpunkt der Zählung (Stichtag 30.06.2024) waren in Nürnberg 545.074 Personen mit Hauptwohnsitz in 290.592 Haushalten gemeldet. Dies sind 2.595 Personen (+0,5%) und 965 Haushalte (+0,3%) mehr als zum Zeitpunkt der letzten Zählung 2023. Die Zunahme der letzten Jahre hat sich somit erneut bestätigt.

Der Kraftfahrzeugbestand belief sich zum Stichtag auf 304.220 zugelassene Fahrzeuge, was gegenüber 2023 einer Zunahme von 2.319 Kfz entspricht (+0,8%). Auf ein Kraftfahrzeug kommen durchschnittlich 1,8 Personen, wie bereits in den vorgegangenen Zählungen 2019 und 2022, und auf jeden Haushalt nahezu konstant 1,05 Kraftfahrzeuge. **Der Anteil autoloser Haushalte liegt bei ca. 31%.**

8. Entwicklung des Schwerlastverkehrs

Der Schwerlastverkehr setzt sich aus Lastkraftwagen (Lkw) und Lastzügen (Lz) zusammen. Jedes Jahr wird die Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Außenkordon ausgewertet und mit den vorherigen Werten verglichen (siehe Abbildung 2).

Der Schwerverkehr liegt sowohl am Außenkordon als auch auf den Pegnitzbrücken unter den Werten von vor der Pandemie, obwohl der Wirtschaftsverkehr nicht vom Homeoffice betroffen ist, da Waren und Güter auf jeden Fall transportiert werden müssen. Vermutlich macht sich hier die allgemeine konjunkturelle Entwicklung bemerkbar.

30.908 Lkw und Lz passierten im Juli 2024 den Außenkordon und damit deutlich weniger als 2023 (36.284 Fahrzeuge, -5.376, -14,8%) sowie 2022 (33.052 Fahrzeuge, -2.144, -6,9%) und 2019 (33.535 Fahrzeuge, -2.627, -8,5%). Der Gesamtanteil am Fahrzeugverkehr am Außenkordon ist mit 6,3% zu 2023 (7,0%) leicht gefallen. Auffallend ist jedoch die absolute Minderung an Lkw und Lz im Vergleich zu den Vorjahren, vor allem nach dem absoluten Anstieg im letzten Jahr, da im Vorjahr ansonsten ein Rückgang der Gesamtverkehrsmenge zu verzeichnen ist. Insgesamt liegt die Anzahl der Lkw+Lz auf dem niedrigsten Niveau der letzten 25 Jahre.

Ein Großteil des Schwerverkehrs überquert den Außenkordon auf der Südwesttangente sowie am Frankenschnellweg. Im Jahr 2024 fuhren hier 19.318 Lkw und Lz und damit 62,5% des gesamten Schwerverkehrs am Außenkordon. Insbesondere dort ist auch ein gewisser Anteil an Durchgangsverkehr ohne Ziel oder Quelle in Nürnberg enthalten, der bei Zählungen nicht unterschieden werden kann.

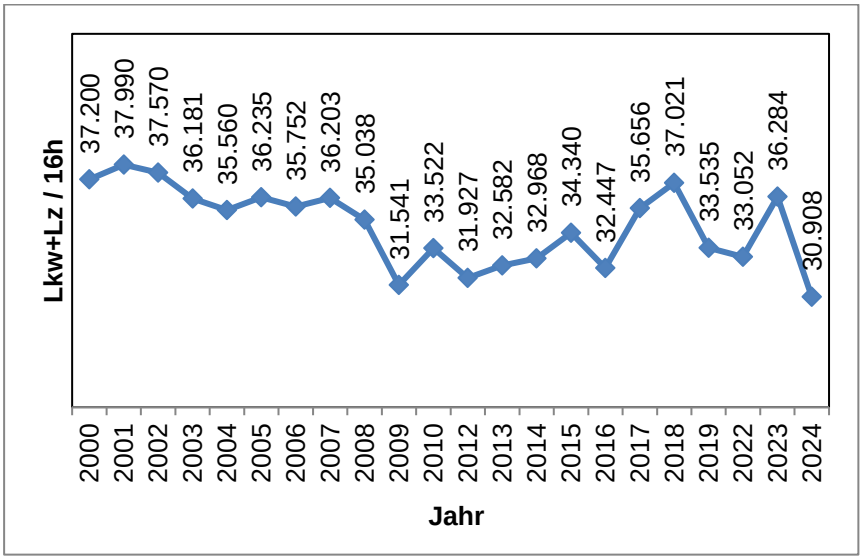


Abbildung 2: Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Außenkordon

9. Entwicklung des Radverkehrs

Mit 10.276 Rädern/16h erreichte der Radverkehr am Außenkordon fast die Werte aus dem Vorjahr (10.512 Räder/16h) sowie dem Jahr 2019 (10.660 Räder/16h) und konnte den Anteil am Gesamtverkehr aufgrund der seitdem zurückgegangenen Gesamtverkehrsmenge leicht auf 2,1% steigern (siehe Abbildung 1 und Tabelle 1). Im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr spielt der Radverkehr nach wie vor eine eher untergeordnete Rolle, auch wenn der Anteil tendenziell leicht ansteigt. Zudem bestehen zahlreiche Radwegeverbindungen über die Stadtgrenze abseits der Straßen, die im Rahmen der Verkehrszählung erhoben werden, so zum Beispiel im Reichswald oder im Knoblauchsland, was eine vollumfassende Aussage erschwert. Durch den Ausbau von Radvorrangrouten mit Anschluss an die Radverbindungen der Nachbarkommunen sowie Radschnellverbindungen ins Umland und die Zunahme der Nutzung von Pedelecs, mit denen größere Entfernungen zurückgelegt werden können, ist zu erwarten, dass der Radverkehr zukünftig jedoch auch stadtgrenzüberschreitend weiter ansteigen wird.

Wird die Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken betrachtet (Abbildung 3 sowie Tabelle 2), zeigt sich, dass mit 19.438 Rädern/16h 3.147 weniger Räder erfasst wurden als 2023 (-13,9%). So hat auf den Pegnitzbrücken der Radverkehrsanteil etwas abgenommen, während der Pkw-Anteil leicht gestiegen ist. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr auf den Pegnitzbrücken sank auf 10,6% (2023: 12,2%), während der Pkw-Anteil (84,1%) leicht gestiegen ist (2023: 82,0%). Der Rückgang der absoluten Anzahl an Radfahrenden gegenüber dem Vorjahr lässt sich genauso wie die Abahme der Kfz-Verkehrsmengen als Pandemieeffekt und der damit verbundenen Abnahme des Gesamtverkehrs erklären. Zusätzlich steht jedoch zu vermuten, dass die erheblichen Anstrengungen der Stadt zur Verbesserung der Radinfrastruktur nun auch zu Verlagerungen führen, die bisher nicht gmessen werden (können). Ob die Zahlenreihe zum Radanteil auf Pegnitzbrücken auf Dauer aussagekräftig ist, wird nun geprüft.

Wie bereits dargestellt, arbeiten nunmehr viele Arbeitnehmer regelmäßig und wohl auf Dauer von zu Hause. Dadurch entfallen nicht nur Wege mit dem Auto, sondern auch mit dem Rad. Aufgrund des Arbeitens von zu Hause werden zum Ausgleich vermehrt kürzere Wege zu Fuß im näheren Umfeld des Zuhauses oder für Erledigungen, z.B. in den Pausen, zurückgelegt. Da die Pegnitzbrücken bereits seit Beginn der jährlich durchgeführten Verkehrszählungen als Vergleichsgröße für den Binnenverkehr dienen, zeigt sich, dass das Rad im innerstädtischen Verkehr trotz der leichten Abnahme eine bedeutende Rolle spielt.

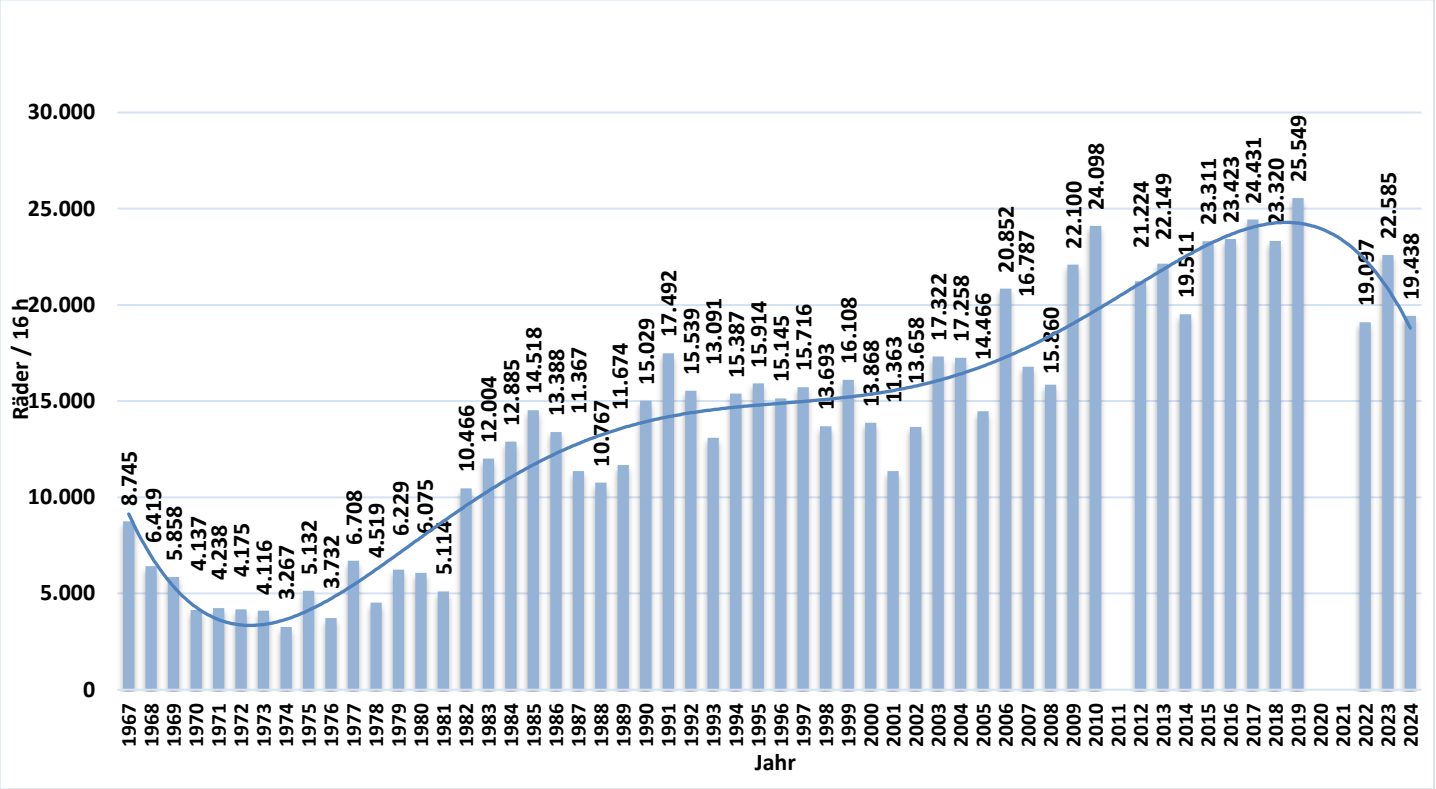


Abbildung 3: Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr

10. Vergleich mit ÖPNV-Fahrgastzahlen

Fahrgastzahlen der VAG-Busse am Außenkordon

Ein direkter Vergleich zwischen den Pendlerinnen und Pendlern, die mit dem Kraftfahrzeug die Stadtgrenze überfahren, und den Pendlern im ÖPNV ist leider nicht möglich, da die Bahn AG keine Daten zu ihren Fahrgastzahlen zur Verfügung stellt. Für die U1 nach Fürth (40.000 Fahrgäste/Werktag) und die VAG-Buslinien (siehe Abbildung 4), die ins Umland fahren, liegen aktuelle Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2023 vor. Auch wenn ein direkter Vergleich der ÖV- und IV-Fahrten damit nur bedingt möglich ist, zeigen die Zahlen, dass im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr das Kraftfahrzeug mit 483.434 Kfz/16h am Außenkordon dominiert.

Abbildung 4 zeigt, wie sich die Busfahrgäste auf einzelnen Linien am Außenkordon verteilen. Dargestellt sind die Linien der VAG. Daneben gibt es noch Linien, die von anderen Verkehrsunternehmen betrieben werden.

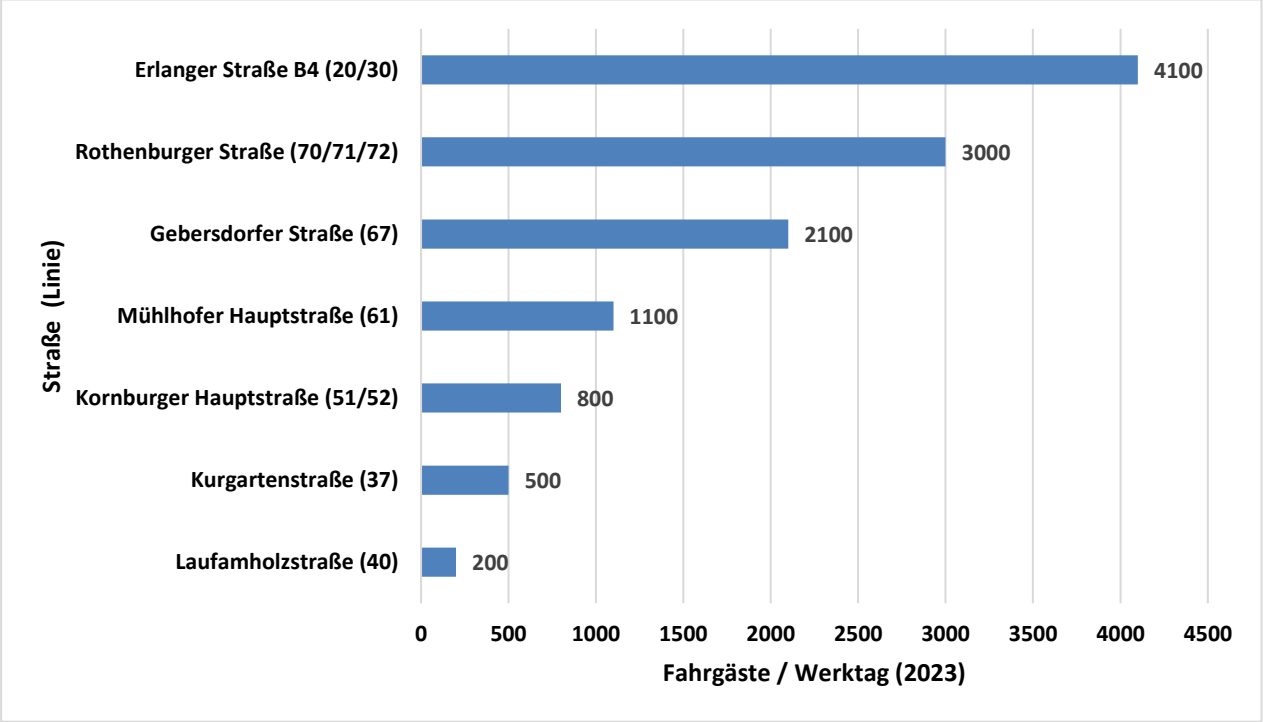


Abbildung 4: Fahrgastzahlen der VAG-Busse am Außenkordon

Entwicklung der Linienbeförderungsfälle pro Werktag

Die Maßeinheit der Linienbeförderungsfälle bezeichnet die Anzahl der Fahrgäste. In Abbildung 5 ist die Entwicklung der Kennzahl für die letzten zehn Jahren dargestellt. Im Allgemeinen lässt sich ein konstantes Wachstum bis 2019 erkennen. Mit Beginn der Covid-19-Pandemie brechen die Werte 2020 stark ein. Bis zum Jahr 2022 konnten sich die Werte zwar wieder erholen, aber das Niveau vor der Pandemie noch nicht wieder erreichen. Erst im Jahr 2023 konnten die Werte aus dem Jahr 2019 teilweise sogar übertroffen werden. Das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket hat hierbei sicher einen Einfluss. Ebenfalls interessant ist die sich herauskristallisierende verschobene Tagesganglinie. Vor allem die Nachmittagsspitze des Pendelverkehrs ist nicht mehr so ausgeprägt und verteilt sich stärker über den gesamten Nachmittag. Auch erreichen die Fahrgastzahlen am Nachmittag teilweise die Werte der Frühspitze. Eine Ursache hierfür könnte das Mehrangebot von Homeoffice-Arbeitsplätzen sein, sodass die morgendliche Fahrgastspitze durch den Rückgang von Pendlerinnen und Pendlern teilweise abflacht und die Freizeitaktivitäten nach der Arbeit zunehmen. Durch die Einführung der Straßenbahnlinien 10 und 11 im Fahrplanjahr 2024 sind die Linienbeförderungsfälle der Straßenbahn angestiegen. Erste Zählungen verdeutlichen dies bereits.

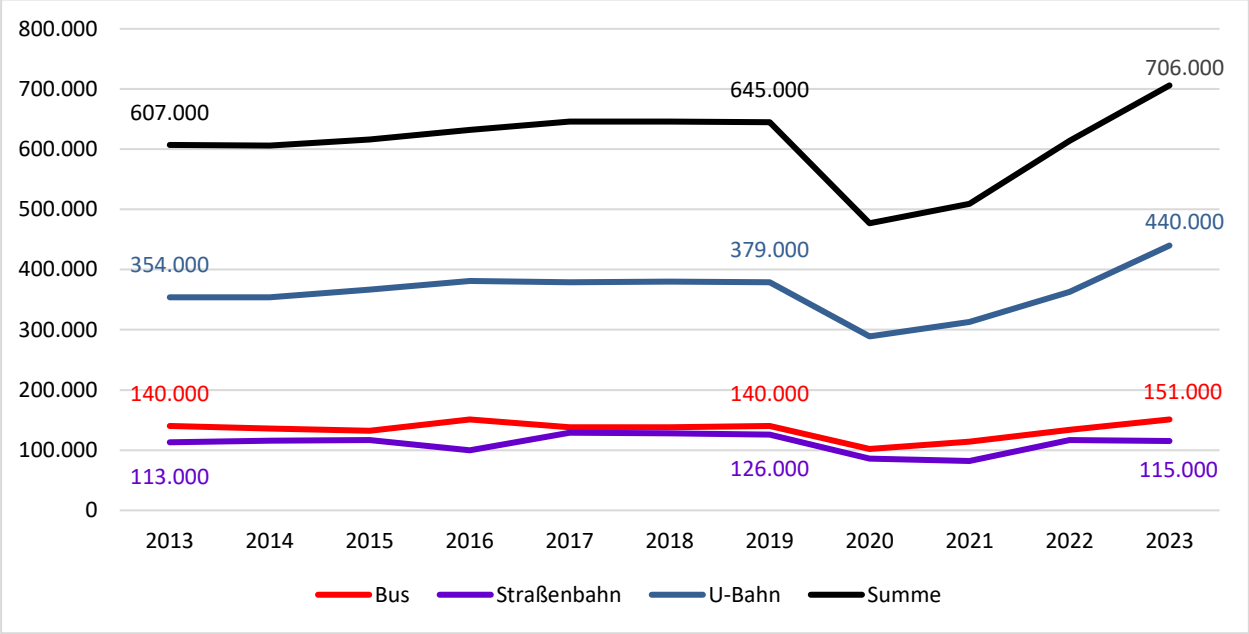


Abbildung 5: Entwicklung der Linienbeförderungsfälle pro Werktag

11. Fazit

Nachdem die erhobenen Werte aus den Jahren 2022 und 2023 einen spürbaren Rückgang in der Gesamtverkehrsmenge andeuteten, diente die Zählung 2024 insbesondere dazu, zu prüfen, ob das Verkehrsaufkommen in der Stadt dauerhaft verringert bleibt oder sich die Zahlen wieder auf Vor-Pandemie-Niveau einpendeln werden. Im Juli 2024 wurden am Außenkordon 483.434 Kfz/16h gezählt und damit 5,5% weniger als 2023. Eine Steigerung der Kfz-Verkehrsmenge auf das Niveau vor der Pandemie, als noch 550.000 und 600.000 Kfz/16h gezählt worden sind, ist somit nicht eingetreten. Der Rückgang der Verkehrsmengen gegenüber dem Vorjahr lässt sich nun dauerhaft als Effekt der geänderten Arbeitswelten nach der Pandemie erklären. Viele Beschäftigte nutzen regelmäßig die Möglichkeit, von zu Hause aus zu arbeiten. Zudem konnte der öffentliche Nahverkehr in Nürnberg – anders als im bundesweiten Vergleich – zulegen. So zeigen die Dauerzählstellen der U-Bahn 8% mehr Fahrgäste als 2019. Diese auch durch das Deutschlandticket bedingte Zunahme der ÖPNV-Fahrgäste dürfte ein weiterer Grund sein, warum der Autoverkehr stärker verloren hat.

An den Pegnitzbrücken ist eine leichte Zunahme von 1,5% auf 164.271 Kfz/16h gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen, jedoch verkehren auch hier deulich weniger als die noch im Jahr 2019 in 16 Stunden gezählten 196.603 Kfz. Die leichte Steigerung befindet sich jedoch im Bereich der üblichen Tagesschwankungen. So nahm der Verkehr an einigen Zählstellen zu, an denen es 2023 zu baustellenbedingten Einschränkungen kam. Im Vergleich zu den Jahren vor der Pandemie wird also auch hier der Trend der rückläufigen Bedeutung des Kfz-Verkehrs im innerstädtischen Kontext fortgesetzt.

Der Radverkehr konnte am Außenkordon mit 10.276 Rädern/16h fast die Werte aus dem Vorjahr (10.512 Räder/16h) sowie dem Jahr 2019 (10.660 Räder/16h) erreichen und konnte den Anteil am Gesamtverkehr aufgrund der seitdem zurückgegangenen Gesamtverkehrsmenge leicht auf 2,1% steigern. Der Radverkehrsanteil auf den Pegnitzbrücken nahm in diesem Jahr dagegen etwas ab und sank mit 19.438 Rädern/16h auf 10,6% (2023: 12,2%). Der Rückgang der Radverkehrsmengen gegenüber dem Vorjahr lässt sich einerseits wie die Abahme der Kfz-Verkehrsmengen als Effekt des Wandels der Arbeitswelt und der damit verbundenen Abnahme des Gesamtverkehrs erklären. Wie bereits dargestellt, arbeiten viele Arbeitnehmer regelmäßig von zu Hause. Dadurch entfallen auch Wege mit dem Fahrrad. Zusätzlich zeigt sich jedoch, dass der

Ausbau der Radinfrastruktur nunmehr die Frage öffnet, ob die Zählstellen noch geeignet sind, ein realistisches Bild des Radverekhrs zu liefern.

Die Fahrgastzahlen des ÖPNV zeigen, dass im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr das Kraftfahreug am Außenkordon dominiert. Insgesamt neue Höchstwerte belegen aber auch, wie relevant der öffentliche Personennahverkehr für die Fortbewegung im innerstädtischen Bereich ist. Durch die Einführung der Straßenbahnlinien 10 und 11 im Fahrplanjahr 2024 werden die Linienbeförderungsfälle der Straßenbahn weiter ansteigen. Erste Zählungen verdeutlichen dies bereits und lassen erkennen, dass das neue Angebot gut genutzt wird. Dies zeigt, wie wichtig weiterhin ein Ausbau des ÖPNV als Rückgrat der städtischen Mobilität ist, wie es z.B. mit den Projekten Stadt-Umland-Bahn, Minervastraße, Stadtparkschleife oder Verlängerung der Straßenbahn ins neue Quartier Lichtenreuth geplant ist. Nur wenn aufgrund eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebots möglichst viele Menschen auf die Nutzung eines Autos verzichten können, können weitere Flächen für den Fußgänger- und Radverkehr, für Grün und Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen 2024 zeigen, dass sich der Verkehr in Nürnberg seit Corona stark positiv verändert hat. Auch in den fortlaufend unterjährig durchgeführten automatischen Zählungen bestätigt sich der Trend der bis zu 20 Prozent gesunkenen Verkehrsmengen. Der Effekt der Pandemie ist also weiterhin stark zu spüren. Der Trend ist kein reines Nürnberg-Phänomen. Ähnliche Entwicklungen werden bspw. in der Nachbarstadt Fürth und auch in München festgestellt. Was Nürnberg jedoch wieder auszeichnet, ist, dass im bundesweiten Vergleich der öffentliche Nahverkehr zulegen konnte. Dieser Aufschwung unterstreicht, dass die Nürnberger Prioritätensetzung im Verbund mit dem Deutschandticket sehr erfolgreich ist.

ANHANG

Abbildung 6:	Zählstellenplan 2024
Abbildung 7:	Summe Außenkordon (Tagesverlauf)
Abbildung 8:	Summe Pegnitzbrücken (Tagesverlauf)
Tabelle 3:	Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon von 2010 bis 2024
Tabelle 4:	Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken von 2010 bis 2024
Tabelle 5:	Entwicklung des Verkehrs von 2015 bis 2024 – Zählstellen 2024

Abbildung 6

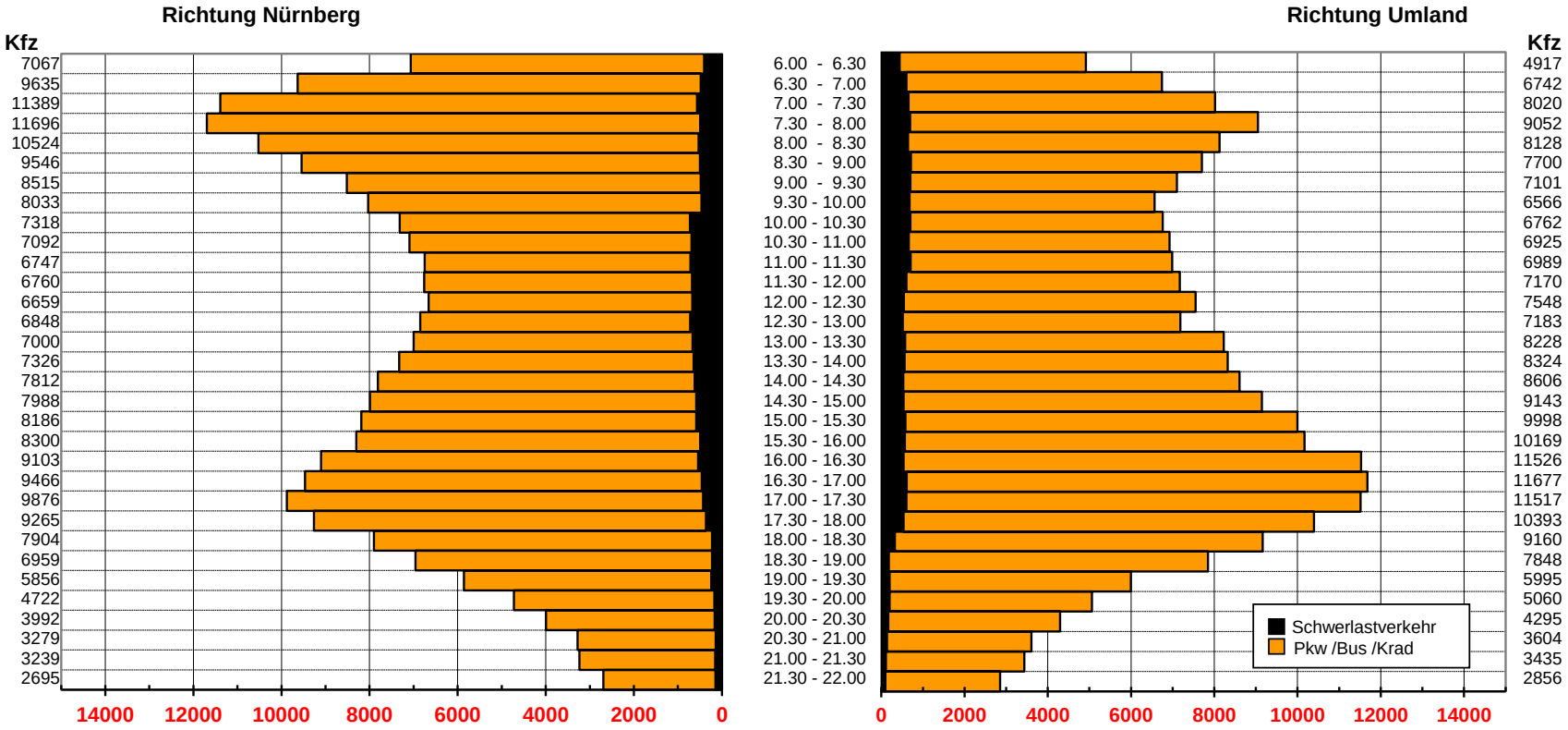
GESAMTZÄHLSTELLENPLAN QZ 2024

Zählung am 16. / 17.07.2024

83 (4)
84 (2)
10d (4)
225 (3)
94 (2)
358 (6)
93 (2)
10a (3)
13 (2)
17a (2)
461 (2)
75 (1)
60e (2)
60f (2)
62 (5)
15 (2)
60 (4)
127 (6)
77 (4)
306 (2)
60g (2)
216 (6)
63 (2)
60m (4)
65 (3)
68a (1)
95 (2)
19 (5)
134 (2)
20 (4)
144 (4)
160 (2)
302 (2)
37 (5)
22 (1)
170 (1)
22/8 (2)
44 (2)
45 (2)
47 (2)
405 (3)
46b (2)
173 (2)
257 (2)
29 (7)
112/3 (4)
137 (4)
57/7 (3)
57/8 (2)
368 (2)
368/2 (2)
402 (2)
410 (4)
369 (8)
281 (4)
50 (4)
51 (2)
52 (2+1Sp.)
258 (2)
230 (6)
87 (2)
86 (2)
29b (2)
88 (2)
89 (2)
145 (6)
53d (2)
55a (3)
121 (2)
90 (2)
91 (2)
191 (2)

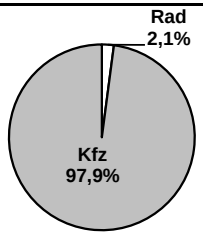
Reutles
Großgründlach
Neunhof
Boxdorf
Kraftshofer Forst
Buchenbühl
Heroldsberg
Günthersbühler Forst
LDKRS. NÜRNBERGER LA
Sebalder
Erlenstegener Forst
Reichswald
Behringersdorfer Forst
Ronhof
Höfles
Schnepfenreuth
Almoshof
Ziegelstein
Kleinreuth h.d.V.
NÜRNBERG
Poppenreuth
Thon
Großreuth h.d.V.
Wetzendorf
Schniegling
Erlenstegen
Laufamholz
Malmsbach
Schwaig b. Nbg.
Behringersdorf
Gärten b. W.
Rennweg
Schoppershof
Gärten h. d. V.
St. Johannis
Mögeldorf
Lorenzer
Zerzabelshof
Wöhrd
Sebald
Kleinreuth b. Schw.
Großreuth b. Schw.
Gostenhof
Sündersbühl
St. Peter
Gleißhammer
Steinbühl
Gibitzenhof
Dutzendteich
Langwasser
Neuselsbrunn
Fischbach
Staatsforst Fischbach
Röthenbach b. Schw.
Eibach
Deutenbach
Bertelsdorf
Eckershof
Unterasbach
Weiherhaus
Worzeldorf
Kornburg
Katzwang
Reichelsdorf
Mühlhof
Wolkersdorf
Dietersdorf
Kleinschwarzenlohe
Wendelstein
Röthenbach b. St. Wolfgang
Rückersdorf
Schwabach
Brünst
Eichwasen
Nasbach
Limbach
Ober-baimbach
Unter-weihersbuch
Fabergut
Stein
Maiach
Neu-katzwang
Raubershof
Eibacher Forst
Forsthofer Forst
Feuchter Forst
Reichswald
ROTH
LDKRS.
SCHWABACH
STEIN
Albrecht Dürer Airport Nürnberg
Volkspark Marienberg
Hohe Linden
Wolfszagel
Raubersried
Sorg
Klein-schwarzenlohe
Kalchreuther Forst
Staats-forst
Oedenberg
Simmelberg
Gaisreuth
Eichelleite
Distelboden
Rotenstütz
Günthersbühler Forst
Laufamholzer Forst
Drei Linden
Hirschenkopf
Rote Marter
Bärenmarter
Hänge
Buchenbühl
Haidberg
Rehhof
Vogelherd
Finstermail
Oberburg
Unterburg
Hammer
Freiland adlg.
Hundsmühle
Bocksauden
Lehen
Sturz forst
Reigelsberg
Wenngrabenleite
Eichelleite
Günth
Haime
Forst
Drei Höhen
Hutberg
Altenfurt
Moorenbrunn
Netzelholz
Gugelhammer
Fischleinsberg
Steinberg
Hirschenlecke
Sommerleite
Behringersdorf
Mittelbüg
Finkenlache
Zelch
Drei Hutbuchen
Rote Marter
Hohe Linden
Staatsforst Fisch
Fischbach
Schwaig b. Nbg.
Malmsbach
Altes Holz
Gugelhammer
Netzelholz
Wolfszagel
Raubersried
Rothbühl
Bühl
Lehmgrube
Leinschlag
Lohe
Richt
Stockwiesen
Tiergarten
Nachtbehälter
Schmausenbuck
Klingenberg
Tullnau
Weichsel-garten
Glocken-hof
Tafel-hof
Lichtenhof
Bleiweiß
Lorenz
Gleis-bühl
Rosenau
Park
Wöhrder Wiese
Veilhof
Seeleinsbühl
Eber-hardshof
Muggenhof
Doos
Leyh
Kalb-siedlung
Gaismanns-hof
Höfen
Ronhof
Poppenreuth Nord
Mittel-mühle
Herbstwiesen
Kleingründlach
Stockelwiesen
Obermühle
Irrgarten
Espan
Stadtpark wiesen
Schniegling
Gewerbegebiet Schmalau
Boxdorf
Steinach
Bislohe
Wasserreuth
Sack
Kronach
Braunsbach
Dörfwiesenfeld
Grabenfeld
Knoblauchsland
Ronhof
Höfles
Schnepfenreuth
Almoshof
Lohe
Ziegelstein
Kleinreuth h.d.V.
Volkspark Nürnberg Marienberg
Poppenreuth
Thon
Großreuth h.d.V.
Wetzendorf
Schniegling
Neunhof
Kraftshofer Forst
Buchenbühl
Heroldsberg
Erlenstegen
Laufamholz
Malmsbach
Schwaig b. Nbg.
Behringersdorf
Gärten b. W.
Rennweg
Schoppershof
Gärten h. d. V.
St. Johannis
Mögeldorf
Lorenzer
Zerzabelshof
Wöhrd
Sebald
Kleinreuth b. Schw.
Großreuth b. Schw.
Gostenhof
Sündersbühl
St. Peter
Gleißhammer
Steinbühl
Gibitzenhof
Dutzendteich
Langwasser
Neuselsbrunn
Fischbach
Staatsforst Fischbach
Röthenbach b. Schw.
Eibach
Deutenbach
Bertelsdorf
Eckershof
Unterasbach
Weiherhaus
Worzeldorf
Kornburg
Katzwang
Reichelsdorf
Mühlhof
Wolkersdorf
Dietersdorf
Kleinschwarzenlohe
Wendelstein
Röthenbach b. St. Wolfgang
Rückersdorf
Schwabach
Brünst
Eichwasen
Nasbach
Limbach
Ober-baimbach
Unter-weihersbuch
Fabergut
Stein
Maiach
Neu-katzwang
Raubershof
Eibacher Forst
Forsthofer Forst
Feuchter Forst
Reichswald
ROTH
LDKRS.
SCHWABACH
STEIN
Albrecht Dürer Airport Nürnberg
Hohe Linden
Wolfszagel
Raubersried
Sorg
Klein-schwarzenlohe
Kalchreuther Forst
Staats-forst
Oedenberg
Simmelberg
Gaisreuth
Eichelleite
Distelboden
Rotenstütz
Günthersbühler Forst
Laufamholzer Forst
Drei Linden
Hirschenkopf
Rote Marter
Bärenmarter
Hänge
Buchenbühl
Haidberg
Rehhof
Vogelherd
Finstermail
Oberburg
Unterburg
Hammer
Freiland adlg.
Hundsmühle
Bocksauden
Lehen
Sturz forst
Reigelsberg
Wenngrabenleite
Eichelleite
Günth
Haime
Forst
Drei Höhen
Hutberg
Altenfurt
Moorenbrunn
Netzelholz
Gugelhammer
Fischleinsberg
Steinberg
Hirschenlecke
Sommerleite
Behringersdorf
Mittelbüg
Finkenlache
Zelch
Drei Hutbuchen
Rote Marter
Hohe Linden
Staatsforst Fisch
Fischbach
Schwaig b. Nbg.
Malmsbach
Altes Holz
Gugelhammer
Netzelholz
Wolfszagel
Raubersried
Rothbühl
Bühl
Lehmgrube
Leinschlag
Lohe
Richt
Stockwiesen
Tiergarten
Nachtbehälter
Schmausenbuck
Klingenberg
Tullnau
Weichsel-garten
Glocken-hof
Tafel-hof
Lichtenhof
Bleiweiß
Lorenz
Gleis-bühl
Rosenau
Park
Wöhrder Wiese
Veilhof
Seeleinsbühl
Eber-hardshof
Muggenhof
Doos
Leyh
Kalb-siedlung
Gaismanns-hof
Höfen
Ronhof
Poppenreuth Nord
Mittel-mühle
Herbstwiesen
Kleingründlach
Stockelwiesen
Obermühle
Irrgarten
Espan
Stadtpark wiesen
Schniegling
Gewerbegebiet Schmalau
Boxdorf
Steinach
Bislohe
Wasserreuth
Sack
Kronach
Braunsbach
Dörfwiesenfeld
Grabenfeld
Knoblauchsland
Reutles
Großgründlach
Neunhof
Kraftshofer Forst
Buchenbühl
Heroldsberg
Günthersbühler Forst
LDKRS. NÜRNBERGER LA
Sebalder
Erlenstegener Forst
Reichswald
Behringersdorfer Forst
Ronhof
Höfles
Schnepfenreuth
Almoshof
Ziegelstein
Kleinreuth h.d.V.
NÜRNBERG
Poppenreuth
Thon
Großreuth h.d.V.
Wetzendorf
Schniegling
Eichenlohe
Herrenwiese
Irrhain
Sooswiesen
Am Rönig
Gerstplatz
Ebersreuth
Osterplatz
Fuchsrein
Gräfenbergbahn
Geschaidter Forst
Kraftshofer Forst
Birkenlach
Lohenbrücke
Hermesbrücke
Kothbrunnengraben
Gut Dua am Reichswald
Albrecht Dürer Airport Nürnberg
Knoblauchsland
Almoshof
Lohe
Marienberg
Beim Marterle
Hohe Acker
Dorffeld
Volkspark Marienberg
Lohet Moos
Schafhof
Herrnhütte
Klingenhof
Nordostbahnhof
Spitalhof
Gartenfeld
Lerchenbühl
Neue Wald
Beim großen Ruhestein
Bamberger Str.
Kriegsopfersdlg.
Espan
Stadtpark wiesen
Schniegling
Wetzendorf
Nordbahnhof
Maxfeld Stadtpark
Schoppershof
Weigelshof
Steinplatte
Rechenberg
Klinikum Nord
St. Johannis
Gärten h. d. V.
Rennweg
St. Jobst
Reichsparteitagsgelände
Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke
Dr.-Luise-Merkel-Brücke
Dr.-Gustav-Heinemann-Str.
Veilhof
Seeleinsbühl
Eberhardshof
Muggenhof
Doos
Leyh
Kalbsiedlung
Gaismannshof
Höfen
Ronhof
Poppenreuth Nord
Mittelm

Querschnittszählung vom 16.07.2024
Summe Außenkordon



Richtung Nürnberg			
	Fahrzeuge / 16h		Kfz/16h
Rad:	5021	2,0%	-
Krad:	4150	1,7%	1,7%
Pkw:	220140	89,6%	91,4%
Bus:	1508	0,6%	0,6%
Lkw:	7581	3,1%	3,1%
Lkz:	7418	3,0%	3,1%
Gesamt:	245818	100,0%	**240797**

Querschnitt (beide Richtungen)			
	Fahrzeuge / 16h		Kfz/16h
Rad:	10276	2,1%	-
Krad:	8323	1,7%	1,7%
Pkw:	441028	89,3%	91,2%
Bus:	3175	0,6%	0,7%
Lkw:	14651	3,0%	3,0%
Lkz:	16257	3,3%	3,4%
Gesamt:	493710	100,0%	**483434**



Richtung Umland			
	Fahrzeuge / 16h		Kfz/16h
Rad:	5255	2,1%	-
Krad:	4173	1,7%	1,7%
Pkw:	220888	89,1%	91,0%
Bus:	1667	0,7%	0,7%
Lkw:	7070	2,9%	2,9%
Lkz:	8839	3,6%	3,6%
Gesamt:	247892	100,0%	**242637**

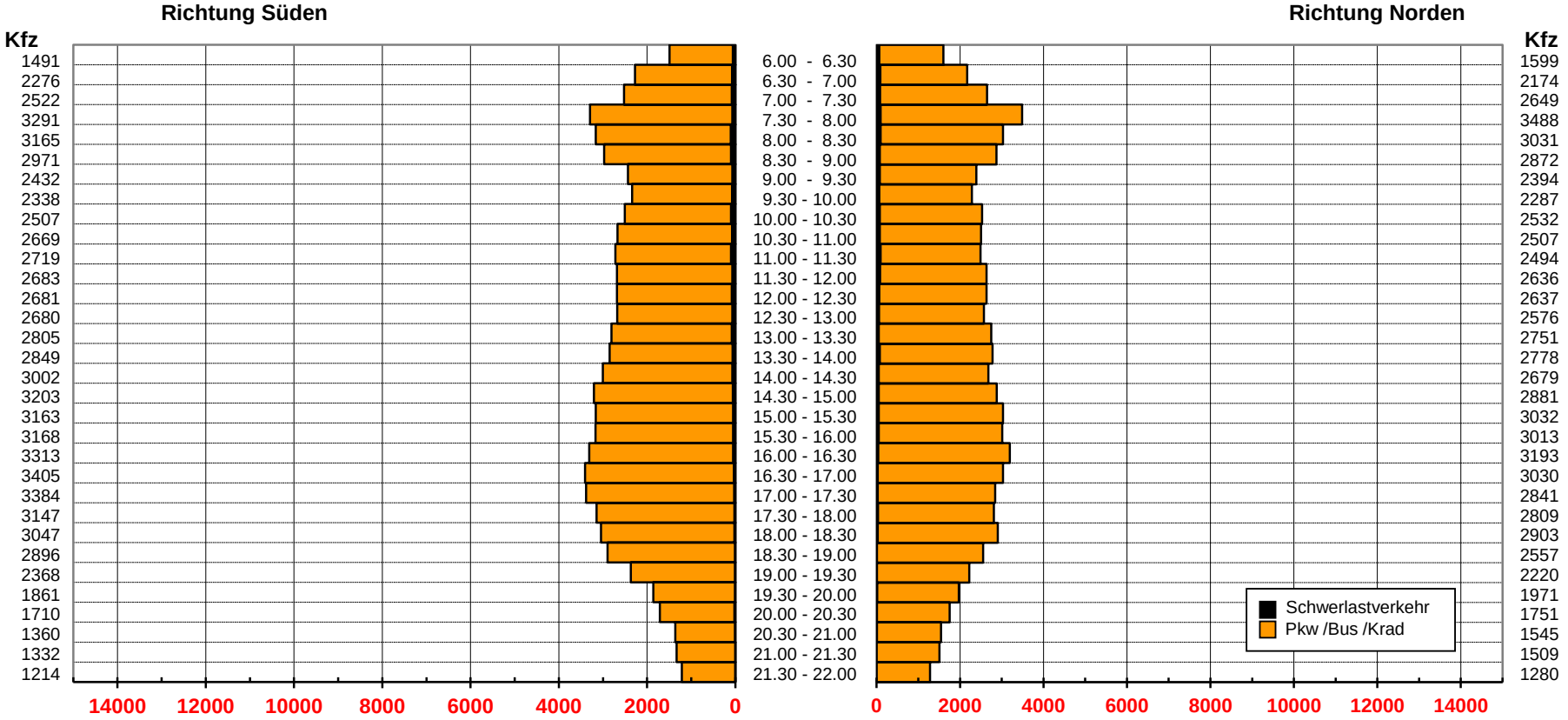
Abbildung 7

Stadt Nürnberg Verkehrsplanungsamt

Querschnittszählung vom 16.07.24

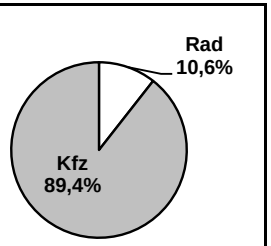
Summe Pegnitzbrücken

(Meßgröße für den Binnenverkehr)



Richtung Süden			
	Fahrzeuge / 16h		Kfz/16h
Rad:	8700	9,4%	-
Krad:	2146	2,3%	2,6%
Pkw:	78825	85,4%	94,2%
Bus:	932	1,0%	1,1%
Lkw:	1460	1,6%	1,7%
Lkz:	289	0,3%	0,3%
Gesamt:	92352	100,0%	**83652**

Querschnitt (beide Richtungen)			
	Fahrzeuge / 16h		Kfz/16h
Rad:	19438	10,6%	-
Krad:	4465	2,4%	2,7%
Pkw:	154508	84,1%	94,1%
Bus:	1844	1,0%	1,1%
Lkw:	2892	1,6%	1,8%
Lkz:	562	0,3%	0,3%
Gesamt:	183709	100,0%	**164271**



Richtung Norden			
	Fahrzeuge / 16h		Kfz/16h
Rad:	10738	11,8%	-
Krad:	2319	2,5%	2,9%
Pkw:	75683	82,8%	93,9%
Bus:	912	1,0%	1,1%
Lkw:	1432	1,6%	1,8%
Lkz:	273	0,3%	0,3%
Gesamt:	91357	100,0%	**80619**

Abbildung 8

Tabelle 3: Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon (Kfz/16 h)
(Ordnung der Zählstellen von Norden über Osten und Süden nach Westen)

	Zählstelle	Juli 2010	Juli 2012	Juli 2013	Juli 2014	Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019	Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
83	Erlanger Straße	29.895	29.973	30.176	31.887	30.235	27.042 [1]	33.059	33.383	30.430	23.767	26.805	25.202
149	Obere Dorfstraße (Neunhof)	6.498	6.249	6.270	7.050	6.766	6.865	7.191	7.138	5.755 [2]	4.199	5.317	-- [3]
84	Kalchreuther Straße	2.794	2.762	2.602	2.913	2.949	3.090	-- [4]	2.643	2.529	2.018	2.086	2.555
10d	Äußere Bayreuther Straße	36.884	39.571	39.024	36.896	39.678	37.730	36.598	39.167	39.859	32.370	36.644	36.256
13	Erlenstegenstraße	18.934	19.688	19.851	19.523	16.829 [5]	18.379	22.705	21.585	19.811	16.299	13.479 [6]	16.618
17a	Laufamholzstraße	20.592	21.045	20.545	20.616	21.724 [5]	20.845	20.586	20.607	19.993	17.218	20.279 [6]	19.118
87	Fischbach-Ost	5.348	5.043	4.638	4.592	5.496	4.849	4.817	5.048	4.933	3.682	4.223	3.928
86	Regensburger Straße	23.351	20.718	21.339	22.075	25.450	22.693	23.983	22.123	27.008	17.162	18.024	18.920
29b	Oelser Straße	7.462	6.932	6.990	6.948	7.488	7.400	12.063 [7]	7.610	8.826	7.861	8.124	6.369
88	Gleiwitzer Straße	12.981	12.910	13.308	14.028	12.151	11.945	7.931 [7]	11.647	12.536	8.800	13.333	12.710
89	Am Zollhaus	10.107	8.028	9.456	9.796	9.393	9.180	10.418	10.215	11.534	6.842	7.384	6.892
145	Südwesttangente A 73	89.193	88.461	91.787	92.736	84.179 [8]	94.055	89.980	90.138	71.414[9]	72.252	82.834	76.400
90	Kornburger Hauptstraße	9.313	8.028	7.771	7.145	8.988	8.419	9.331	9.926	10.086	7.803	7.678 [10]	7.365
191	Hirschenholzstraße	8.187	6.841	7.605	7.798	8.216	9.056	8.663	9.628	9.356	6.404	6.898	4.668
91	Rennmühlstraße	12.775	11.687	12.733	12.059	12.387	11.268	13.627	11.411	14.431	9.742	10.812	14.736
121	Mühlhofer Hauptstraße	15.313	15.217	12.328	13.597	14.865	15.827	14.894	16.504	14.411	10.204	10.898	11.352
52	Nürnberger Straße (Stein)	31.551	28.800 [11]	31.740	31.037	30.419	27.696	29.415	23.674 [12]	26.481	23.898	27.937[13]	26.579
57/8	Gebersdorfer Straße	11.374	8.320 [11]	10.952	10.203	7.714 [14]	9.896	10.131	8.468 [12]	11.132	8.225	6.319[13]	5.321
57/7	Rothenburger Straße	32.183	32.107	30.764	31.861	32.372	31.960	28.953	28.431	27.039	27.198	28.317	26.410
137	SWT Stadtgrenze Fürth	53.248	53.275	53.248	49.405	46.070 [8]	53.492	65.265	65.084	56.664	55.330	61.686	54.054
134	Leyher Straße	10.145	10.507	12.398	11.430	4.698 [15]	11.682	12.802	12.926	13.751	9.755	11.194	10.406
60g	Karl-Martell-Straße	2.472	2.676	2.693	3.073	4.237 [15]	2.613	3.017	3.362	3.486	2.462	2.456	1.957
60m	Frankenschnellweg (Leiblsteg)	54.561	54.414	58.066	52.284	55.327	55.405	55.292	45.276 [16]	56.785	51.048	52.814	48.732

	Zählstelle	Juli 2010	Juli 2012	Juli 2013	Juli 2014	Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019	Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
60	Fürther Straße	22.984	24.349	24.593	22.854	23.513	21.539	21.749	22.852	24.180	17.010[17]	15.579[17]	16.450
75	Schnieglinger Straße	1.129	1.165	1.234	1.154	1.154 [18]	1.061	1.119	1.483	1.078	491	925	1.057
76	Brettergartenstraße	18.059	18.495	17.416	18.840	18.177	18.118	18.571	16.093[19]	15.614[20]	12.335	13.655	13.655[18]
93	Marktäckerstraße	5.805	4.327 [21]	4.767	5.262	4.715	6.056	4.958	5.490	4.783	4.644	4.360	4.019
94	Höfleser Hauptstraße	4.620	4.223	4.070	5.090	2.563 [22]	4.509	4.693	5.605	4.754	3.682	3.996 [23]	4.211
302	Virnsberger Straße	12.920	14.001	12.882	15.308	14.554	10.453 [24]	11.408	10.020	8.596	4.274	7.494	7.494 [18]
	Summe	**570.678**	**559.812**	**571.246**	**567.460**	**552.307**	**563.123**	**583.246**	**567.537**	**557.255**	**466.975**	**511.550**	**483.434**
		118,1%	115,8%	118,2%	117,4%	114,3%	116,5%	120,7%	117,4%	115,3%	96,6%	105,8%	100,0 %
												100,0%	94,5 %

[1] Bauarbeiten für Straßenbahnverlängerung bis Am Wegfeld
[2] Straßensperrung nördl. Kalchreuth
[3] Sperrung Obere Dorfstraße
[4] Sperrung Kalchreuther Straße
[5] Wegen Bauarbeiten Äußere Sulzbacher Straße nur Fahrtrichtung Innenstadt möglich
[6] Gleissanierung in der Äußeren Sulzbacher Straße und Erlenstegenstraße, dort sowie in der Welserstraße nördlich der Äußeren Sulzbacher Straße nur eine Fahrspur pro Richtung
[7] Sperrung Gleiwitzer Straße Richtung Süden zur AS A6
[8] Bauarbeiten A6 zwischen Kreuz Nürnberg Süd und Kreuz Nürnberg Ost
[9] Sechsstreifiger Ausbau der SWT zwischen Nürnberg Hafen-Ost und Kreuz Nürnberg Süd
[10] Einspurige, wechselseitige Verkehrsführung in der Seckendorfstraße
[11] Stau Ortsdurchfahrt Stein
[12] Umbaumaßnahmen Schlosskreuzung Stein / Ansbacher Straße
[13] Vollsperrung Gebersdorfer Straße zwischen Kuglerstraße und Appoldstraße
[14] Bauarbeiten Gebersdorfer Straße
[15] Bauarbeiten Höfener Spange, Leyher Straße nur Richtung Fürth befahrbar
[16] Bauarbeiten am Autobahnkreuz Fürth-Erlangen
[17] Einspurige Führung östlich Sigmundstraße aufgrund der Baustelle auf dem Quelle-Areal
[18] Vorjahreswert
[19] Bauarbeiten am Knoten Brettergartenstraße/Holsteiner Weg
[20] Baustelle Raiffeisenstraße
[21] Unterbrechung Bielefelder Straße wegen U-Bahnbau
[22] Eingeschränkte Abbiegemöglichkeiten Am Wegfeld wegen Straßenbahnverlängerung
[23] Einbahnregelung Ri. Westen/Fürth im Braunsbacher Weg wegen Fahrbahndeckschichtsanierung
[24] Lückenschluss Höfener Spange

Tabelle 4: Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken (Kfz/16 h)

(Ordnung der Zählstellen von Westen nach Osten)

	Zählstelle	Juli 2010	Juli 2012	Juli 2013	Juli 2014	Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019	Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
60e	Kurgartenbrücke	12.951	13.385	13.089 [1]	11.423 [1]	12.512	12.888	13.457	12.761	12.387	10.398	11.529	11.404
60f	Wahlerstraße (Muggenhof)	14.403	13.408	14.288	14.487	14.351	13.628	14.517	13.524	14.935	7.218	7.824 [2]	9.854
77	Theodor-Heuss-Brücke	33.945	30.070	34.830	34.131	32.594	34.152	35.865	28.419 [3]	31.146	25.120	30.622	29.450
63	Johannisbrücke	11.977	11.851	12.508	8.601 [4]	11.222	13.709 [5]	11.470	13.135 [6]	11.191	10.010	8.517	6.336
65	Hallertorbrücke	30.997	30.569	30.502	35.739 [4]	29.650	21.209 [5]	24.623 [7]	29.100	24.883	20.495	22.400	21.071
66a	Maxbrücke	723	895	944	✶	832	1.094 [5]	840	789	1.998	300 [8]	296 [8]	✶
68a	Obere Karlsbrücke	625	612	602	511	493	610	✶	431	448	386	335	420
95	Spitalbrücke	1.270	510 [9]	1.328	1.268	1.349	1.369	1.513	1.250	968	528	977	698
19	Steubenbrücke	34.589	34.871	35.677	35.179	34.996	33.900	28.503 [7]	35.282	34.327	26.409	32.168	31.703
20	Adenauerbrücke	27.716	25.835	23.894	28.184	27.200	26.832	30.364 [7]	25.630	23.919 [10]	20.563	14.281[11]	19.098
128	Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke	33.466	32.284	32.257	31.102	28.386 [12]	31.312	31.812	30.733	31.274	20.466 [13]	22.611[14]	26.550
15	Ludwig-Erhard-Brücke	10.269	9.496	9.129 [1]	9.689	9.373	9.010	9.798	9.623	9.127	7.277	10.286[14]	7.687
	Summe	**212.931**	**203.786**	**209.048**	**210.314**	**202.958**	**199.713**	**202.869**	**200.677**	**196.603**	**149.170**	**161.846**	**164.271**
		129,6%	124,1%	127,3%	128,0%	123,6%	121,6%	123,5%	122,2%	119,7%	90,8%	98,5%	100,0%
												100,0%	101,5%

✶ Straßensperrung bzw. Brückensperrung

[1] Baustellenbedingt signalgeregelt wechselseitig einspurig befahrbar
[2] Einspurige Führung der Fürther Straße östlich Sigmundstraße, Rechtsabbiegen aus der Fürther Straße in die Adolf-Braun-Straße nicht möglich
[3] Sanierungsarbeiten an der Maximilianstraße zwischen Reutersbrunnenstraße und Muggenhofer Straße
[4] Bauarbeiten am Knoten Willstr./Deutschherrnstr.
[5] Sanierung Hallertorbrücke
[6] Umfahrung von Sanierungsmaßnahmen an der Maximilianstraße
[7] Umbaumaßnahme Bahnhofsplatz
[8] Durchfahrt für den allgemeinen Kfz-Verkehr seit 2020 gesperrt
[9] Zeitweise wegen Sanierungsarbeiten gesperrt
[10] Brückensanierung, Linksabbiegen aus der Wassertorstraße Ri. Norden nicht möglich
[11] Vollsperrung Kreuzung Dürrenhofstraße / Stephanstraße
[12] wegen Bauarbeiten Äußere Sulzbacher Straße nur Richtung Innenstadt befahrbar
[13] Brückensanierung, nur einspurig befahrbar
[14] Gleissanierung in der Äußeren Sulzbacher Straße und Erlenstegenstraße, dort sowie in der Welserstraße nördlich der Äußeren Sulzbacher Straße nur eine Fahrspur pro Richtung

Tabelle 5: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (KFZ/16 h) - Zählstellen 2024

Zählstelle		Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019		Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
10a	Schafhofstraße (Nördl. Eichendorffstr.)	--	--	--	12.804 285 (2,3%)	--		--	--	9.027 200 (2,2%)
10a/1	Eichendorffstraße (östl. Schafhofstr.)	--	--	--	11.836 241(2,1%)	--		--	--	9.477 2 (1,3%)
10a/2	Eichendorffstraße (westl. Schafhofstr.)	--	--	--	15.164 278 (1,8%)	--		--	--	12.386 190 (1,5%)
10d	Äußere Bayreuther Straße (B 2 nördl. Bierweg)	39.678 1.545 (3,9%)	37.730 1.440 (3,8%)	36.598 1.453 (4,0%)	39.167 1.87(3,6%)	39.589 1.317 (3,3%)		32.370 1.171 (3,6%)	36.644 1.379 (3,8%)	36.256 1.421 (3,9%)
12a	Äußere Sulzbacher Straße 32	--	--	--	--	--		--	--	16.570 327 (3,0%)
13	Erlenstegenstraße 104 (B 14 Stadtgrenze)	16.829[1] 321 (1,9%)	18.379 348 (1,9%)	22.705 346 (1,5%)	21.585 383 (1,8%)	19.811 363 (1,8%)		16.299 339 (2,1%)	13.479[2] 234 (1,7%)	16.618 190 (1,2%)
15	Ludwig-Erhard-Brücke (Flußstraße)	9.373 65 (0,7%)	9.010 62 (0,7%)	9.798 96 (0,9%)	9.623 126 (1,4%)	9.127 91 (1,0%)		7.277 127 (1,7%)	10.286[2] 111 (1,0%)	7.687 71 (0,9%)
17a	Laufamholzstraße 401 (westl. AS Mögeldorf)	21.724[3] 590 (2,7%)	20.845 401 (1,9%)	20.586 437 (2,1%)	20.607 364 (1,8%)	19.993 415 (2,1%)		17.218 377 (2,2%)	20.279[2] 372 (1,7%)	19.118 316 (1,7%)
19	Steubenbrücke	32.712 447 (1,3%)	33.900 445 (1,3%)	28.503[4] 518 (1,8%)	35.282 488 (1,4%)	34.327 444 (1,3%)		26.409 624 (2,4%)	32.168 733 (2,0%)	31.703 357 (1,1%)
20	Adenauerbrücke (Wöhrder Talübergang)	27.200 387 (1,4%)	26.832 358 (1,3%)	30.364[4] 523 (1,7%)	25.630 311 (1,2%)	23.919[5] 244 (1,0%)		20.563 274 (1,3%)	14.281[6] 319 (1,9%)	19.098 282 (1,3%)
21	Ostendstraße 107 (westl. Cheruskerstraße)	--	18.391 292 (1,6%)	--	--	--		--	--	10.340 271 (2,6%)

[1] Wegen Bauarbeiten Äußere Sulzbacher Straße nur Fahrtrichtung Innenstadt möglich
[2] Gleissanierung in der Äußeren Sulzbacher Straße und Erlenstegenstraße, dort sowie in der Welserstraße nördlich der Äußeren Sulzbacher Straße nur eine Fahrspur pro Richtung
[3] Bauarbeiten Äußere Sulzbacher Straße
[4] Umbaumaßnahme Bahnhofsplatz
[5] Brückensanierung, Linksabbiegen aus der Wassertorstraße Ri. Norden nicht möglich
[6] Vollsperrung Kreuzung Dürrenhofstraße / Stephanstraße

Tabelle 5: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (KFZ/16 h) - Zählstellen 2024

Zählstelle		Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019		Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
22	Siedlerstraße 37	--	--	--	--	--		--	--	5.751 42 (0,7%)
22/8	Zerzabelshofer Hauptstraße (westl. Bingstraße)	--	--	--	--	--		--	--	8.234 68 (0,9%)
29	Regensburger Str. 242 (zw. Ben-Gurion-Ring und Waldluststr.)	--	--	31.261 1.867 (6,0%)	--	--		26.147 644 (2,4%)	--	25.720 599 (2,4%)
29/7	Ben-Gurion-Ring (nördl. Regensburger Straße)	--	--	34.197 1.713 (5,0%)	--	--		--	--	27.975 918 (3,3%)
29/8	Regensburger Straße (westl. Ben-Gurion-Ring)	--	--	16.434 659 (4,0%)	--	--		--	--	14.931 241 (1,6%)
29/9	Bayernstraße (südl. Regensburger Straße)	--	--	31.292 1.757 (5,6%)	--	--		--	--	23.468 904(3,8%)
29b	Oelser Straße (Hallenbad Altenfurt)	7.488 334 (4,5%)	7.400 246 (3,3%)	12.063[7] 909 (7,5%)	7.610 245 (3,2%)	8.826 317 (3,6%)		7.861 299 (3,8%)	8.124 315 (3,8%)	6.677 123 (1,9%)
35	Münchener Straße (südl.Frankenstr.)	--	--	43.568 1.602 (3,7%)	--	--		--	--	28.665 1.489 (5,2%)
35a	Münchener Straße (südl. Zollhausstr.)	--	--	--	--	--		--	--	33.765 1.988 (5,8%)
35g	Zollhausstraße 18	--	--	--	--	--		--	--	16.009 738 (4,6%)
37	Frauentorgraben (Opernhaus)	43.013 738 (1,8%)	39.772 644 (1,6%)	--	38.958 710 (1,8%)	37.144 1.202 (3,2%)		31.900 651 (2,0%)	37.320 560 (1,5%)	38.244 550 (1,3%)
44	Rothenburger Straße 67 (Eisenbahnüberführung)	--	--	--	--	--		--	--	18.022 317 (1,7%)

[7] Sperrung der Gleiwitzer Straße Richtung Süden zur AS A6

Tabelle 5: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (KFZ/16 h) - Zählstellen 2024

Zählstelle		Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019		Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
45	Schwabacher Straße (Bahnüberführung Hessestr.)	--	--	--	--	--		--	--	14.691 122 (0,8%)
46b	An den Rampen 15 (östl. FSW)	--	--	--	--	--		--	--	7.985 184 (2,4%)
47	Steinbühler Tunnel	--	--	--	--	--		--	--	14.655 175 (1,2%)
50	Nopitschstraße (HP Sandreuth)	27.482 976 (3,6%)	--	--	26.351 1.005 (3,8%)	--		24.092 985 (4,1%)	26.624[8] 969 (3,9%)	22.067 999 (4,5%)
51	Gibitzenhofstraße 169 (nördl. Ulmenstraße)	--	--	15.966 256 (1,7%)	--	--		--	--	10.979 211 (1,9%)
52	Nürnberger Straße (B14 Stein Schloß)	30.419 1.086 (3,6%)	27.696 1.262 (4,6%)	29.415 1.057 (6,2%)	23.674[9] 1.420 (6,0%)	26.481 1.237 (4,7%)		23.898 1.481 (6,2%)	27.937[10] 1.376 (4,9%)	26.579 983 (3,7%)
53d	Eibacher Hauptstraße 146 (südl. Pappenheimer Str.)	16.046 624 (3,9%)	13.600 568 (4,2%)	--	17.725 935 (5,2%)	16.885 707 (4,2%)		12.748 607 (4,8%)	14.565 573 (3,9%)	15.926 501 (3,1%)
55a	Weltenburger Straße (Eisenbahnbrücke)	--	8.848 33 (0,4%)	--	9.790 90 (0,9%)	9.003 41 (0,4%)		--	7.933 47 (0,6%)	7.924 27(0,4%)
55a/4	Vorjurastraße (südl. Weltenburger Straße)	--	16.113 431 (2,7%)	--	16.316 594 (3,6%)	16.327 590 (3,6%)		--	12.723 296 (2,4%)	10.708 286 (2,6%)
55a/5	Vorjurastraße (nördl. Weltenburger Str.)	--	19.225 450 (2,3%)	--	19.934 652 (3,2%)	19.384 607 (3,2%)		--	15.698 323 (2,0%)	13.624 303 (2,3%)
57/7	Rothenburger Straße (östl. Gebersdorfer Straße)	32.372 1.462 (4,5%)	31.960 1.398 (4,3%)	28.953 1.348 (4,6%)	28.431 1.099 (3,8%)	27.039[11] 1.114 (4,1%)		27.198 1.212 (4,5%)	28.317 1.167 (4,1%)	26.410 959 (4,7%)

[8] Sperrung Hintere Marktstraße auf Höhe der Waldaustraße (Kanalbaumaßnahme)
[9] Bauarbeiten Ansbacher Straße, Schlosskreuzung Stein
[10] Vollsperrung Gebersdorfer Straße zwischen Kuglerstraße und Appoldstraße
[11] Brückensanierung Charles-de-Gaulle-Brücke

Tabelle 5: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (KFZ/16 h) - Zählstellen 2024

Zählstelle		Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019		Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
57/8	Gebersdorfer Straße (südl. Rothenburger Straße)	7.714 170 (2,2%)	9.896 128 (1,3%)	10.131 151 (1,4%)	8.468 132 (1,6%)	11.132 183 (1,7%)		8.225 654 (7,9%)	6.319[12] 80 (1,2%)	5.321[13] 83 (1,6%)
60	Fürther Straße 356 (B 8 östl. FSW)	23.513 1.122 (4,7%)	21.539 978 (4,3%)	21.749 1.093 (5,0%)	22.852 1.091 (4,7%)	24.180 1.033 (4,3%)		17.010[14] 866 (5,1%)	15.579[14] 1.596 (10,3%)	19.118 316 (1,7%)
60e	Kurgartenbrücke	12.512 181 (1,4%)	12.888 164 (1,3%)	13.457 157 (1,1%)	12.761 182 (1,4%)	12.387 90 (0,7%)		10.398 164 (1,6%)	11.529 145 (1,2%)	11.404 97 (0,8%)
60f	Wahlerstraße (Pegnitzbrücke Muggenhof)	14.351 545 (3,8%)	13.628 384 (3,0%)	14.517 491 (3,4%)	13.524 585 (4,4%)	14.935 571 (3,8%)		7.218 396 (5,5%)	7.824[15] 427 (5,5%)	9.854 331 (3,3%)
60g	Karl-Martell-Straße 33	4.237[16] 218 (5,1%)	2.613 155 (5,9%)	3.017 148 (4,9%)	3.362 139 (4,2%)	3.486 290 (8,3%)		2.462 182 (7,4%)	2.456 153 (6,3%)	1.957 99 (5,0%)
60m	Frankenschnellweg (Leiblsteg)	55.328 4.501 (8,1%)	55.405 3.779 (6,9%)	55.292 4.404 (8,0%)	45.276[17] 4.010 (8,9%)	56.785 4.025 (7,1%)		51.048 4.766 (9,3%)	52.814 4.600 (8,7%)	48.732 7.078 (8,4 %)
61/1	Nordwestring (nördl. Schnieglinger Straße)	--	32.808 1.352 (4,1%)	--	--	--		26.305[18] 823 (3,1%)	--	30.525 944 (3,1%)
62	Bielefelder Straße 45	--	2.508[19] 55 (2,2%)	--	4.158 78 (1,8%)	3.662 51 (1,4%)		3.421 66 (1,9%)	--	3.515 51 (1,5%)
63	Johannisbrücke	11.222 112 (1,1%)	13.709[20] 204 (1,5%)	11.470 152 (1,3%)	13.135 169 (1,3%)	11.191 142 (1,3%)		10.010 136 (1,3%)	8.517 100 (1,1%)	6.336 71 (1,1%)

[12] Vollsperrung Gebersdorfer Straße zwischen Kuglerstraße und Appoldstraße
[13] Vollsperrung Gebersdorfer Straße zwischen Wörnitzstraße und Kuglerstraße
[14] Einspurige Führung östlich Sigmundstraße aufgrund der Baustelle auf dem Quelle-Areal
[15] Rechtsabbiegen aus der Fürther Straße in die Adolf-Braun-Straße wegen Sanierung des U-Bahnhofs Muggenhof nicht möglich
[16] Bauarbeiten Höfener Spange, Leyher Straße nur Richtung Fürth befahrbar
[17] Bauarbeiten A73 Autobahnkreuz Fürth-Erlangen
[18] Baumaßnahme ehemaliges Radloff-Center
[19] Zählung kurz nach Öffnung U-Bahnbau
[20] Sanierung Hallertorbrücke

Tabelle 5: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (KFZ/16 h) - Zählstellen 2024

Zählstelle		Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019		Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
65	Hallertorbrücke	29.650 415 (1,4%)	21.209[21] 344 (1,6%)	24.623[22] 456 (1,9%)	29.100 540 (1,8%)	24.883[23] 408 (1,7%)		20.495 432 (2,1%)	22.400 419 (1,9%)	21.071 393 (1,8%)
66a	Maxbrücke	832 22 (2,6%)	1.094[21] 31 (2,8%)	840 21 (2,5%)	789 23 (2,0%)	1.998 68 (3,4%)		300[24] 15 (5,0%)	296[24] 23 (7,7%)	--[24 25]
68a	Obere Karlsbrücke	493 3 (0,6%)	610 0 (0,0%)	--[26]	431 8 (1,9%)	448 6 (1,3%)		386 8 (2,1%)	335 0 (0,0%)	420 2 (0,5%)
75	Schnieglinger Straße 333 (östl. Herderstraße)	1.154[27] 20 (1,7%)	1.061 4 (0,4%)	1.119 6 (0,6%)	1.483 25 (1,6%)	1.078 10 (0,9%)		491 10 (2,0%)	925 7 (0,7%)	1.057 11 (1,0%)
76	Brettergartenstraße (Hans-Böckler-Straße 94)	18.177 256 (1,4%)	18.118 287 (1,6%)	18.571 303 (1,7%)	16.093[28] 767 (4,7%)	15.614[29] 188 (1,2%)		12.335 164 (1,3%)	13.655 203 (1,5%)	13.655[27] 203 (1,5%)
77	Theodor-Heuss-Brücke (Maximilianstraße)	32.594 1.388 (4,3%)	34.152 1.199 (3,6%)	35.865 1.188 (3,3%)	28.419 1.027 (3,6%)	31.146 1.146 (3,7%)		25.120 825 (3,3%)	30.622 792 (2,6%)	29.450 1.013 (3,5%)
78	Frankenstraße (westl. Münchener Str.)	--	--	--	--	--		--	--	23.889 1.130 (4,7%)
83	Erlanger Straße (B 4 südl. AS Tennenlohe)	30.235 1.576 (5,3%)	27.042[30] 1.010 (3,8%)	33.059 1.707 (5,2%)	33.383 1.657 (5,0%)	30.430 1.636 (5,4%)		23.767 1.326 (5,6%)	26.805 1.562 (5,8%)	25.202 1.212 (4,8%)
84	Kalchreuther Straße (Eisenbahnbrücke)	2.949 23 (0,8%)	3.090 8 (0,2%)	--[31]	2.643 12 (0,5%)	2.529 7 (0,3%)		2.018 41 (2,0%)	2.086 4 (0,1%)	2.555 9 (0,4%)

[21] Sanierung Hallertorbrücke
[22] Umbaumaßnahme Bahnhofsplatz
[23] Bauarbeiten Westtor
[24] Durchfahrt für den allgemeinen Kfz-Verkehr seit 2020 gesperrt (Ausnahme: Taxi, Touristenbus)
[25] baustellenbedingt gesperrt
[26] wegen Sanierung gesperrt
[27] Vorjahreswert
[28] Bauarbeiten am Knoten Brettergartenstraße / Holsteiner Straße
[29] Baustelle Raiffeisenstraße
[30] Bauarbeiten Verlängerung Straßenbahn Am Wegfeld
[31] Vollsperrung

Tabelle 5: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (KFZ/16 h) - Zählstellen 2024

Zählstelle		Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019		Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
86	Regensburger Straße (B 4 westl. AS Fischbach)	25.450[32] 1.700 (6,7%)	22.693 1.505 (6,6%)	23.983 1.959 (8,2%)	22.123 1.807 (8,1%)	27.008 2.284 (8,4%)		17.162 1.302 (7,6%)	18.024 1.477 (3,8%)	18.920 1.629 (8,5%)
87	Fischbach-Ost	5.496 93 (1,7%)	4.849 106 (2,1%)	4.817 79 (1,7%)	5.048 104 (2,1%)	4.933 125 (2,5%)		3.682 63 (1,7%)	4.223 75 (1,8%)	3.928 36 (1,0%)
87a	Brunner Straße	1.917 18 (0,9%)	2.197 33 (1,4%)	2.238 21 (1,0%)	2.094 33 (1,6%)	1.602 28 (1,8%)		1.649 27 (1,6%)	1.879 34 (1,8%)	1.702 15 (0,9%)
87b	Straße nach Birnthon (Kr N5/LAU 13)	3.579 75 (2,1%)	2.652 73 (2,7%)	2.579 59 (2,2%)	2.954 71 (2,4%)	3.331 97 (2,9%)		2.033 36 (1,8%)	2.344 41 (1,7%)	2.226 21 (1,0%)
88	Gleiwitzer Straße (nördl. AS Langwasser)	12.151 800 (6,6%)	11.945 959 (8,0%)	7.931[33] 964 (12,1%)	11.647 995 (8,5%)	12.536 962 (7,7%)		8.800 1.045(11,9%)	13.333 727 (5,5%)	12.710 873 (6,8%)
89	Am Zollhaus (südl. Liegnitzer Straße)	9.393 236 (2,5%)	9.180 201 (2,2%)	10.418 336 (3,2%)	10.215 275 (2,7%)	11.534 316 (2,7%)		6.842 195 (2,8%)	7.384 203 (2,7%)	6.892 197 (2,9%)
90	Kornburger Hauptstraße 65 (Autobahnbrücke)	8.988 253 (2,8%)	8.419 325 (3,0%)	9.331 383 (4,1%)	9.926 441 (4,5%)	10.086 376 (3,7%)		7.803 282 (3,6%)	7.678[34] 220 (2,9%)	7.365 216 (3,9%)
91	Rennmühlstraße (Rednitzbrücke Katzwang)	12.387 179 (1,5%)	11.268 170 (1,5%)	13.627 158 (1,1%)	11.411 104 (0,9%)	14.431 146 (1,1%)		9.742 104 (1,1%)	10.812 165 (1,6%)	14.736 172 (1,1%)
93	Marktäckerstraße (westl. Mühlweg)	4.715 115 (2,5%)	6.056 169 (2,8%)	4.958 387 (7,8%)	5.490 147 (2,6%)	4.783 180 (3,8%)		4.644 218 (4,7%)	4.360 164 (3,8%)	4.019 151 (3,7%)
94	Höfleser Hauptstraße (westl. Mühlweg)	2.563[35] 118 (4,6%)	4.509 295 (6,5%)	4.887 412 (8,4%)	5.605 315 (5,7%)	4.754 219 (4,6%)		3.682 257 (7,0%)	3.996[36] 274 (6,9%)	4.211 245 (5,8%)
95	Spitalbrücke (FG 95)	1.349 31 (2,3%)	1.369 40 (2,9%)	1.620 31 (2,0%)	1.250 34 (2,7%)	968 29 (3,0%)		528 22 (4,1%)	977 28 (2,8%)	698 30 (4,2%)

[32] Firmenlauf Dienstagabend
[33] Sperrung der Gleiwitzer Straße Richtung Süden zur AS A6
[34] Einspurige, wechselseitige Verkehrsführung in der Seckendorfstraße
[35] Eingeschränkte Abbiegemöglichkeiten Am Wegfeld wegen Straßenbahnverlängerung
[36] Einbahnregelung Ri. Westen/Fürth im Braunsbacher Weg wegen Fahrbahndeckschichtsanierung

Tabelle 5: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (KFZ/16 h) - Zählstellen 2024

Zählstelle		Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019		Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
112/3	Von-der-Tann-Straße (südl. Rothenburger Str.)	--	--	--	--	--		29.298 2.216 (7,6%)	30.304 2.167 (7,1%)	31.650 1.979 (6,2%)
121	Mühlhofer Hauptstraße 46 (B 2 Stadtgrenze)	14.865 546 (3,7%)	15.827 651 (4,1%)	14.894 705 (4,7%)	16.504 913 (5,5%)	14.411 671 (4,6%)		10.204 407 (3,9%)	10.898 433 (4,0%)	11.352 422 (3,7%)
125	Nordwestring	--	32.398 1.357 (4,0%)	--	--	--		--	--	31.914 971 (3,1%)
127	Äußere Sulzbacher Straße 13	--	--	--	--	--		--	--	20.803 343 (1,7%)
127/1	Welserstraße (nördl. Äußere Sulzbacher Str.)	--	--	--	--	--		--	--	29.965 943 (3,0%)
127/3	Dr. Gustav-Heinemann-Straße (südl. Äußere Sulzbacher Str.)	--	--	--	--	--		--	--	27.914 873(3,1%)
128	Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke (Nordostring)	28.186[37] 948 (3,3%)	31.312 1.088 (3,5%)	31.812 1.053 (3,3%)	30.733 1.036 (3,4%)	31.274 1.125 (3,6%)		20.466[38] 775 (3,8%)	22.611[39] 724 (3,2%)	26.550 805 (3,0%)
134	Leyher Straße 146 (östl. Höfener Straße)	4.698[40] 182 (3,8%)	11.682 330 (2,0%)	12.802 399 (3,1%)	12.926 378 (2,9%)	13.751 472 (3,4%)		9.755 286 (2,9%)	11.194 364 (3,3%)	10.406 307 (2,9%)
137	Südwesttangente (Stadtgrenze Fürth)	45.562[41] 3.801 (8,3%)	53.492 3.740 (7,0%)	65.265 2.657 (6,7%)	65.084 4.698 (7,2%)	56.664 4.206 (7,4%)		55.330 3.933 (7,1%)	61.686 4545 (7,4%)	54.054 4.364 (8,1%)
144	Königstraße 39 (FG 34) *(Fußgängerbereich)*	140 7 (5,0%)	181 34 (18,8%)	165 32 (19,4%)	151 29 (19,2%)	148 29 (19,6%)		--	110 20 (18,2%)	130 18 (13,8%)
145	Südwesttangente (A 73 östl. Münchener Straße)	84.179[41] 12.126 (14,4%)	94.055 11.875 (12.6%)	89.980 10.411 (11,6%)	90.138 12.973 (14,4%)	71.414[42] 10.693 (15,0%)		72.252 11.686 (16,2%)	82.834 14.062 (17%)	76.400 10.870 (14,2%)

[37] Bauarbeiten Äußere Sulzbacher Straße
[38] Brückensanierung, nur einspurig befahrbar
[39] Gleissanierung in der Äußeren Sulzbacher Straße und Erlenstegenstraße, dort sowie in der Welserstraße nördlich der Äußeren Sulzbacher Straße nur eine Fahrspur pro Richtung
[40] Bauarbeiten Höfener Spange, Richtung Fürth gesperrt wegen Bauarbeiten
[41] Bauarbeiten A6 zwischen Kreuz Nürnberg Süd und Kreuz Nürnberg Ost
[42] Sechsstreifiger Ausbau zwischen Nürnberg Hafen-Ost und Kreuz Nürnberg-Süd

Tabelle 5: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (KFZ/16 h) - Zählstellen 2024

Zählstelle		Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019		Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
149	Obere Dorfstraße (Neunhof)	6.766 197 (2,9%)	6.865 176 (2,6%)	7.191 53 (1,6%)	7.138 169 (3,8%)	5.755[43] 91 (1,6%)		4.199 71 (1,7%)	5.317 118 (2,2%)	--[44]
160	Breite Gasse 74 *(Fußgängerbereich)*	--	--	--	--	--		--	--	83 19 (22,9%)
170	Bingstraße 8 (östl. Siedlerstraße)	--	--	--	--	--		--	--	2.586 51 (2,0%)
172	Ostendstraße 115 (östl. Cheruskerstr.)	--	26.036 533 (2,0%)	--	--	--		--	--	18.860 407 (2,2%)
173	Landgrabenstraße 14 (östl. Frankenschnellweg)	--	--	--	--	--		--	--	12.997 198 (1,5%)
186	Schleswiger Straße 47	--	--	7.287 132 (1,8%)	--	--		5.711 159 (2,8%)	--	5.596 104 (2,0%)
191	Hirschenholzstraße (südl. Neuseser Straße)	8.216 182 (2,2%)	9.056 184 (2,0%)	8.663 483 (5,6%)	9.628 386 (4,0%)	9.356 256 (2,7%)		6.404 149 (2,3%)	6.898 170 (2,5%)	4.668 99 (2,1%)
216	Cheruskerstraße (südl. Ostendstr.)	--	33.957 1.233 (3,6%)	--	--	--		--	--	28.404 1.005 (3,5%)
225	Flughafenstraße	--	10.794 537 (5,0%)	11.556 551 (4,8%)	--	--		--	--	8.204 419 (5,1%)
230	Trierer Straße 168 (westl. Kornburger Straße)	--	--	16.217 687(4,3%)	--	--		--	--	9.906 382 (3,8%)
230/1	Münchener Straße (nördl. Trierer Straße)	--	--	--	--	--		--	--	29.672 1.574 (5,3%)
257	Pillenreuther Straße 34 (nördl. Wölckernstraße)	--	--	--	14.143 213 (1,5%)	--		--	--	13.784 200 (1,5%)

[43] Straßensperrung nördl. Kalchreuth
[44] Baustelle (Vollsperrung)

Tabelle 5: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (KFZ/16 h) - Zählstellen 2024

Zählstelle		Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019		Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
258	Seckendorfstraße (nördl. Kornburg)	--	--	--	--	--		--	--	8.790 231 (2,6%)
281	Frankenstraße zwischen Gugelstraße und Voltastraße	--	--	--	--	--		--	--	20.082 716 (3,5%)
302	Virnsberger Straße (südöstl. Höfener Spange)	14.554 560 (3,8%)	10.453[45] 373 (3,5%)	11.408 391 (3,4%)	10.020 485 (4,9%)	8.596 403 (4,7%)		4.274 166 (3,8%)	7.494 239 (3,1%)	7.494[46] 239 (3,1%)
306	Schmausenbuckstraße 52	--	--	--	--	--		--	--	7.332 89 (1,5%)
358	Wilhelmshavener Straße (östl. Erlanger Str.)	--	--	--	--	--		--	--	6.065 110 (2,8%)
358/1	Erlanger Straße (südl. Wilhelmshavener Str.)	--	--	--	--	--		--	--	27.374 801 (2,9%)
358/3	Erlanger Straße (nördl. Wilhelmshavener Str.)	--	--	--	--	--		--	--	30.955 827 (2,7%)
368	Geisseestraße (westl. Schweinauer Hauptstr.)	--	--	--	--	--		--	--	5.091 113 (2,2%)
368/2	Schweinauer Hauptstraße (südl. Schwabacher Straße)	--	--	--	--	--		--	--	11.303 127 (1,1%)
369	Münchener Straße (nördl. Frankenstr.)	29.632 492 (1,6%)	--	--	27.009 547 (2,0%)	--		--	--	15.716 529 (3,4%)
369/1	Bayernstraße (östl. Münchener Straße)	--	25.526 1.133 (4,4%)	--	--	--		--	--	16.914 1.124 (6,7%)
405	Fuggerstraße (westl. Rothenburger Straße)	--	--	--	--	--		--	--	5.240 169 (3,3%)

[45] Zählung nach Eröffnung Höfener Spange
[46] Vorjahreswert

Tabelle 5: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (KFZ/16 h) - Zählstellen 2024

Zählstelle		Juli 2015	Juli 2016	Juli 2017	Juli 2018	Juli 2019		Juli 2022	Juli 2023	Juli 2024
410	Allersberger Straße (nördl. Frankenstraße)	11.656 225 (1,9%)	--	--	--	--		--	--	9.110 123 (1,4%)
410/1	Frankenstraße (östl. Allersberger Straße)	36.838 1.402 (3,8%)	--	--	--	--		--	--	25.619 846 (3,3%)
410/2	Frankenstraße (westl. Allersberger Straße)	34.208 1.419 (4,2%)	--	--	--	--		--	--	24.063 833 (3,4%)
424	Sperberstraße (östl. Kleestraße)	--	--	918 19 (2,1%)	--	--		--	--	944 27 (2,9%)
461	Frauentaler Weg (nördl. Wetzendorfer Straße)	--	--	--	--	--		--	--	2.668 139 (5,0%)
461/1	Wetzendorfer Straße (östl. Frauentaler Weg)	--	--	--	--	--		--	--	3.356 152 (4,6%)
461/2	Frauentaler Weg (südl. Wetzendorfer Straße)	--	--	--	--	--		--	--	2.184 63 (2,8%)
462	Sperberstraße (westl. Allersberger Straße	--	--	--	--	--		--	--	374 6 (1,6%)
462/1	Allersberger Straße (südl. Sperberstraße)	--	--	--	--	--		--	--	570 21 (3,7%)

Beschlussvorlage
Vpl/097/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Angebotsanpassungen im ÖPNV bei der VAG

Anlagen:
Tabelle der Einsparungsmaßnahme

Sachverhalt (kurz):

In der Stadtratssitzung am 11.12.2024 wurde die Vorlage zu den Anpassungen im Angebot des Busverkehrs bei der VAG in den Verkehrsausschuss verwiesen; ein Einsparvolumen von 600.000 Euro, wirksam im Jahr 2025, wurde als Ziel gesetzt. Entsprechend hat die Verwaltung gemeinsam mit der VAG das Betriebsangebot erneut überprüft. Ziel ist es, Einsparungen im Betriebsangebot der VAG zu identifizieren, die einerseits den Wirtschaftsplan entlasten und durch die andererseits möglichst wenig Fahrgäste verloren gehen.

Gemäß öffentlichem Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) ist die Stadt Besteller des öffentlichen Nahverkehrs. Bei Veränderungen des Angebots ist daher ein entsprechender Beschluss des Stadtrates erforderlich.

Die nunmehr vorgeschlagenen Einsparungsmaßnahmen betreffen das Taktangebot bei fünf Buslinien im Nürnberger Stadtgebiet. Diese können aufgrund der anzupassenden Dienstpläne bei Beschluss im Januar ab Mai 2025 wirksam umgesetzt werden. Der Einsparungsbeitrag ist in beigefügter Tabelle sowohl für das gesamte Jahr als auch anteilig für Mai bis Dezember 2025 dargestellt. Bei einem späteren Beschluss wären größere Einsparungen nötig (mehr Buslinien betroffen), um im Jahr 2025 eine Einsparung von 600.000 Euro zu erreichen.

Schon jetzt ist abzusehen, dass die hier zum Beschluss vorgelegten Änderungen für 2026 keinesfalls ausreichen werden. Anfang 2025 wird sich daher eine Arbeitsgruppe aus VAG und Verwaltung mit den kostenrelevanten Angebotsthemen beschäftigen - d.h.

- Taktraster,
- Schulanfangszeiten,
- Ferienfahrplan und
- Taktbrechpunkte bei einzelnen Linien,

um langfristig die Finanzierung des ÖPNV-Angebots in Nürnberg zu stabilisieren.

Einsparungen im ÖPNV-Angebot der VAG sind schmerzhaft und führen dazu, dass Fahrgäste verloren gehen. Um möglichst wenig negative Effekte auszulösen, sollen Einsparungen möglichst zielgenau identifiziert werden, um die bisher sehr erfolgreiche Stärkung des Umweltverbundes zur Entlastung des öffentlichen Raumes vom MIV in Nürnberg nicht zu gefährden. Die nun von Einsparungen betroffenen Linien wurden großflächig über das Stadtgebiet verteilt, um die Auswirkungen auf die Fahrgäste zu minimieren. Außerdem kann so auf die Einstellung kompletter Linien verzichtet werden.

Die vorgeschlagenen Einsparungen betreffen folgende Linien:

➢ Linie 31 (Herrnhütte - Großgründlach):
Einstellung der Linie zwischen Neunhof und Großgründlach in der NVZ,

- Linie 34 (Plärrer - Gostenhof - Friedrich-Ebert-Platz):
  20´-Takt in der NVZ,

- Linie 55 (Meistersingerhalle - Langwasser Mitte):
  20´-Takt in der HVZ nachmittags,

- Linie 57 (Langwasser Mitte - Fischbach Bahnhof):
  Verkürzung der HVZ um zwei Stunden,

- Linie 62 (Röthenbach - Kornburg Schleife):
  Sommerferienfahrplan (20´-Takt HVZ) und Verkürzung der HVZ um zwei Stunden.

Ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot ist die Grundlage für die Mobilität in Nürnberg, es muss aber langfristig auch finanzierbar bleiben. Der ÖPNV ist in Nürnberg - wie in allen deutschen Städten - nicht kostendeckend leistbar. Über den Verlustausgleich im StWN Konzern hinaus benötigt die VAG künftig einen direkten Verlustausgleich aus dem städtischen Haushalt.

Um die hohen Investitionen in den ÖPNV auch weiter sicher zu stellen, müssen die Angebote geprüft 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:

Der ÖPNV wird schwerpunktmäßig von schwächeren Verkehrsteilnehmern genutzt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VAG**

☒ **BgA**

☐

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Vorlage dargestellten Einsparungsmaßnahmen im ÖPNV Betriebsangebot der VAG mit dem Ziel 600.000 Euro im Jahr 2025 einzusparen zeitnah umzusetzen.

Der Nahverkehrsplan und der öffentliche Dienstleistungsauftrag sind entsprechend anzupassen.

Vorschlag VAG/Vpl: Einsparungsmaßnahmen zur Entlastung der Wirtschaftsplanung der VAG				
Einsparmaßnahme (Sortierung aufsteigend nach Liniennummer!)	**Fahrgastverlust [FG/a***]**	**Einsparung* [€/a**]**	**anteilige Einsparung 2025 Mai bis Dezember* [€**]**	**Anmerkungen**
Einsparungspaket (zeitnahe Wirksamkeit)				
Einstellung der **Linie 31** zwischen Neunhof und Großgründlach in der NVZ	22.000	80.000 €	50.000 €	NVP Anpassung erforderlich
20´-Takt in der NVZ auf der **Linie 34**	32.000	210.000 €	140.000 €	NVP Anpassung erforderlich
20´-Takt in der HVZ nachmittags auf der **Linie 55**	32.000	170.000 €	110.000 €	Komfortnachteil
Verkürzung der HVZ um 2 Stunden auf der **Linie 57**	26.000	50.000 €	30.000 €	Einzelne Anschlüsse an Bhf. Fischbach entfallen.
Sommerferienfahrplan (20´-Takt HVZ) **und** Verkürzung der HVZ um 2 Stunden auf der **Linie 62**	53.000	480.000 €	310.000 €	Komfortnachteil
Zwischensumme	**165.000**	**990.000 €**	**640.000 €**	

***inkl. Einnahmenrückgang durch Fahrgastverluste**
****auf 10.000er Stellen gerundet**
*****auf 1.000er Stellen gerundet**

Beschlussvorlage
Vpl/003/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Straßenplan Thumenberger Weg im Bereich DB-Brücke, Umsetzung des Änderungsverlangens der Stadt Nürnberg

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt
Straßenplan Nr. 2.1000.2.14A
Höhenplan Nr. 2.1000.3.10

Sachverhalt (kurz):

Bereits im Jahr 2001 hat die Deutsche Bahn die Stadt Nürnberg über die notwendige Sanierung der Eisenbahnüberführung Thumenberger Weg (EÜ km 4,491 Strecke 5903 Nürnberg-Schirnding) informiert. Die Verwaltung hat nach erfolgter Abwägung und Prüfung dem Stadtrat ein Änderungsverlangen vorgeschlagen. Dieses wurde am 19.12.2002 und zuletzt am 19.09.2019 im Verkehrsausschuss beschlossen.

Inzwischen wurde die Planung von Brücke und Straße fortgesetzt. In der Entscheidungsvorlage wird die Planung erläutert. Zudem wird über die Bauzeit, insbesondere die notwendige Straßensperrung, und die Prüfung von Alternativen berichtet.

Der Beschluss der zugehörigen Lage- und Höhenpläne wird dringend begehrt, um die Sperrpause für den Brückeneinschub nicht zu gefährden, da seitens der DB gewichtige Zwangspunkte für den Termin bestehen und die Bauarbeiten im Mai 2025 beginnen sollen. Die Verwaltung benötigt den Beschluss für die Kreuzungsvereinbarung, die weiteren planerischen Schritte und die ggf. anfallenden Grundstücksgeschäfte.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☒ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

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

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Ausreichend breite Rad- und Gehwege zwischen Pegnitzgrund und Erlenstegenstraße, verbesserte Erschließung von drei Hochbaumaßnahmen im Umfeld

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt

- den Straßenplan Thumenberger Weg, Vpl-Nr. 2.1000.2.14A vom 29.06.2022 mit letzter Änderung vom 14.11.2024,
- den zugehörigen Höhenplan, Vpl-Nr. 2.1002.3.10 vom 31.01.2024 mit letzter Änderung vom 13.06.2024
- und beauftragt die Verwaltung, die Detailplanung zu erarbeiten sowie Finanzierung und Zuschüsse zu klären und zu sichern sowie
- im Bedarfsfall die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.

Straßenplan Thumenberger Weg im Bereich DB-Brücke
Änderungsverlangen der Stadt Nürnberg

Entscheidungsvorlage

Ausgangslage

Die Eisenbahnüberführung Thumenberger Weg (EÜ km 4,491 Strecke 5903 Nürnberg-Schirnding) muss zeitnah saniert werden. Das Änderungsverlangen, das Grundlage für die Straßenplanung ist, wurde am 19.09.2019 im Verkehrsausschuss beschlossen.

Die Verwaltung hat daraufhin in enger Abstimmung mit der DB und allen beteiligten Dienststellen einen Straßen- und Höhenplan erarbeitet. Dieser wurde in letzter Zeit an die aktuellen Hochbaumaßnahmen („Monopol 491“ (ehem. Branntweinmonopol-Areal), Thumenberger Weg 33 und ehem. Kromwell-Areal Thumenberger Weg 26) im Umfeld angepasst. Deshalb erstreckt sich die Planung über die DB-Überführung hinaus bis zur Erlenstegenstraße und nach Süden zur Straße „Am Goldhammer“.

Planung

Der Straßenplan beruht auf der Grundlage des beschlossenen Querschnitts mit einer Durchfahrtshöhe von mindestens 4,50 m. Dazu muss die Fahrbahn tiefer gelegt werden.

Der Gehweg auf der Ostseite ist im Bereich der Brücke heute 1,78 m breit, wird aber durch die notwendige Schutzplanke auf ca. 1 m eingeengt. Zukünftig wird dort ein 2 m breiter Gehweg neben einem 2,50 m breiten Zweirichtungsradweg verlaufen. Der Radweg stellt die Verbindung zwischen der Erlenstegenstraße und dem Pegnitzgrund dar.

Auf der Westseite wird ein 2 m breiter Gehweg zur verbesserten Erschließung zwischen „Monopol 491“ und der Martin-Albert-Straße neu realisiert.

Die Rad- und Gehwege werden in der Höhe getrennt von der Fahrbahn geführt, um sie leichter begehbar bzw. befahrbar zu machen. Die Durchfahrtshöhe beträgt hier ca. 2,70 m.

Es werden zwei Bussteige – soweit es möglich ist - barrierefrei ausgebaut und eine Querungshilfe mit Fußgängerüberweg und Insel hergestellt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In Höhe der Querungshilfe wird auch die Verbindung zum Weißen Weg aufgewertet und eine Verbesserung für ein- und ausfahrende Radfahrerinnen und Radfahrer geplant.

Die neuen angrenzenden Baugebiete werden erschlossen. Die Planung wurde mit den Bauträgern abgestimmt.

Die Höhenplanung ist wegen der gestaffelten Höhenlage von Fahrbahn und Rad-/Gehweg und der Anschlüsse an den Bestand komplex. Es werden neue Stützwände notwendig und die Sparten müssen an die neue Gesamtsituation angepasst werden.

Des weiteren plant SUN einen neuen Kanal auf der gesamten Länge Erlenstegen- und Martin-Albert-Straße. Die Umsetzung erfolgt abschnittsweise unter Vollsperrung des Thumenberger Wegs.

Die Entwässerung ist wegen der beschränkten Leistungsfähigkeit des neuen Kanals mit dessen hydraulischer Problematik noch im Detail zu klären.

Die Planung ist innerhalb der Verwaltung, mit der DB und dem Behindertenrat abgestimmt. Dabei sind Details des Bussteigs in Richtung Mögeldorf noch zu klären, weil die örtlichen Bedingungen schwierig sind.

Ein kombinierter Rad-/Gehweg führt auch entlang des Thumenberger Wegs bis zum Bauende in Höhe „Am Goldhammer“. Er dient auch als FW-Zufahrt für das Neubauareal (ehem. Kromwell-Areal) und verbessert die Erschließung.

Stellplätze sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden und werden auch nicht geschaffen. Die Bilanz der versiegelten Flächen ist nahezu ausgeglichen. Es handelt sich größtenteils um steile Böschungen und einen Grünstreifen im südlichen Bereich. Wichtig ist dabei der Erhalt der nordostseitigen bepflanzten Böschung durch Veränderung der Linienführung und zahlreiche Neupflanzungen von Bäumen als Ersatz für die durch die DB-Maßnahme und den Straßenbau entfallende Bäume. Auf der Seite des „Monopol 491“ wird zunächst eine Böschung errichtet, die im Falle einer Neubebauung (die noch nicht fertig geplant ist) gegebenenfalls durch eine Stützwand ersetzt werden muss. Deshalb ist eine abschließende Flächenbilanz nicht möglich. Die Maßnahmen wurden in der Verwaltung abgestimmt.

Der beschlossene Straßenplan wird Grundlage für die Kreuzungsvereinbarung mit der DB.

Bauablauf und Terminzwänge

Der Bauablauf ist durch die bereits beantragte Sperrpause der Bahnstrecke vom 16.10.2026 – 31.10.2026 für den Einschub des Brückenbauwerks vorgegeben.

Die Sperrpause der DB ist zwingend einzuhalten, weil der Zustand des Bauwerks sich massiv verschlechtert hat, so dass die Geschwindigkeit der Züge bereits herabgesetzt werden musste. Zudem dient die Eisenbahnstrecke als Umleitung - auch für schwere Güterzüge - für nachfolgende Baumaßnahmen, zum Beispiel der Generalsanierung der Strecke Nürnberg – Regensburg.

Die vorbereitenden Spartenverlegungen von N-Ergie und SUN müssen im Mai 2025 beginnen. In Abhängigkeit von einer Not-Gleissanierung der VAG im Kreuzungsbereich Erlenstegenstraße/Thumenberger Weg wird noch ein Termin für den Beginn der Komplettsperrung des Thumenberger Wegs im Laufe des Jahres 2025 festgelegt, die insbesondere für die sich in der Höhenlage verändernde Kanalhaltung zwingend erforderlich ist. Die Sperrung dauert ca. 5 Jahre und wird nach heutigem Stand einen Durchlass für den Rad- und Fußverkehr ermöglichen. Dieser Belang wurde der DB frühzeitig kommuniziert. Ein Umleitungskonzept wird beschildert. Der Kanalbau im Bereich der DB-Brücke ist von Oktober 2025 bis Mai 2026 vorgesehen. Das Brückenbauwerk wird auf einer Fläche südlich der Bahnlinie unter Vollsperrung errichtet und dann eingeschoben. Dabei wird auch eine Weiche aus dem Brückenbauwerk heraus verlegt und während der Sperrpause die Anlagen der DB so weit hergestellt, dass der Zugbetrieb wieder aufgenommen werden kann. Anschließend werden die Flügelmauern der Brücke und die Stützwände im Jahr 2027 realisiert. Gleichzeitig wird der Kanal bis zur Erlenstegenstraße durchgebaut. Danach erfolgt der Straßenbau abschnittsweise. Durch die Entwässerungsplanung mit Überflutungsnachweis nach aktuellem Stand der Technik können sich die Bauzeitenpläne noch ändern. Die Fertigstellung der kompletten Straße ist für das Jahr 2029/30 terminiert.

Aktuell laufen Abstimmungen zwischen den Beteiligten zur Optimierung der Bauabläufe, um die Bauzeit und damit die Sperrzeiten des Thumenberger Weges möglichst noch zu verkürzen. Der Abstimmungsprozess ist kompliziert und dauert noch an. Zeitlich noch zu bewerten ist die Planung, die Genehmigungsdauer und der Bau der Entwässerungseinrichtungen.

Kosten, Zuschüsse, Prüfung von Varianten

Das Änderungsverlangen der Stadt Nürnberg löst voraussichtliche Kosten von 10 Mio. Euro für die Brücke, 6,5 Mio. Euro für die Stützwände und für den gesamten Straßenbau von ca. 3,7 Mio. Euro aus. Die Kosten sind noch nicht vollständig ermittelt. Für Planung, Genehmigung und Bau der Entwässerungsanlagen sind weiterere Kosten zu erwarten. Für die Verbesserung der Sicherheit

und Leichtigkeit des Verkehrs sowie für Kreuzungsmaßnahmen mit der Bahn sind Zuschüsse zu erwarten.

Die Verwaltung hat aufgrund der hohen Kosten geprüft, ob sich durch eine Verminderung der Durchfahrtshöhe der Fahrbahn Einsparungen ergeben. Angesetzt wurde eine bestandsnahe Höhe von 3,90 m. Die Höhenplanung wurde durchgeführt.

Die DB informiert, dass für eine lichte Höhe von 3,90 m im Vergleich zur aktuell geplanten Vorzugsvariante das Gründungsniveau der Brücke hochgesetzt werden muss. Die Baugrubensohle und die Fundamente würden um ca. 60 cm nach oben versetzt. Für den geplanten Bauablauf der reinen Brückenbaumaßnahme hätte die geänderte lichte Höhe jedoch keinen Einfluss.

Für den Kanalbau ergibt sich im näheren Umfeld der Brücke ein geringerer Bauaufwand von einer Kanalhaltung. Die Höhenlage des Kanals, der eine geringe Überdeckung aufweist, muss in jedem Fall angepasst werden, weil durch den stärkeren Überbau sich die Höhe der Fahrbahn in jedem Fall - sowohl bei 3,90 m als auch bei 4,50 m Durchfahrtshöhe - verändert.

Die Höhenlage der begleitenden Rad-/Gehwege ändern sich nicht. Deshalb bleibt auch der finanzielle Aufwand für die äußeren Stützwände, die unter großem Aufwand von der Fahrbahn aus mit Bohrpfählen errichtet werden müssen, unverändert. Die Länge der einfacheren Winkelstützmauern zwischen den Rad-/Gehwegen und der Fahrbahn verringert sich um ca. 70 m.

Eine Einsparung kann abhängig von den Planungen der WBG möglicherweise durch die Errichtung einer Böschung statt einer Stützwand auf der Seite des „Monopol 491“ erzielt werden.

Der Kanal muss aufgrund der geänderten hydraulischen Situation und zur Gewährleistung der Abflussleistungsfähigkeit im weiteren Bereich der Straße zwischen Weißer Weg und Flußstraße in jedem Fall von DN 400 auf DN 1000 ertüchtigt werden.

Durch die Entwässerungsplanung mit Überflutungsnachweis nach aktuellem Stand der Technik können sich zusätzliche Aufwendungen ergeben.

Die Regierung von Mittelfranken hat bei vergleichbaren Fällen sich bezüglich der Zuschüsse schon geäußert. Für eine geringere Durchfahrtshöhe sind Zuschüsse nur zu erwarten, wenn sich die Regeldurchfahrtshöhe von 4,50 m nur mit unverhältnismäßigen baulichen Aufwand oder gar nicht erreichen lässt. Dies ist hier nicht der Fall. Die Planung wird auch bezüglich der Zuwendungen für die Erreichung der Regeldurchfahrtshöhe und die Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr noch mit der Regierung besprochen.

Die Bauzeit würde sich bei einer geringeren Durchfahrtshöhe im Kanalbau um ca. 2 Wochen verringern. Die DB hat sich zu den Möglichkeiten der Zeiteinsparung ebenfalls geäußert. Der Prozess zwischen den Beteiligten läuft noch.

Die Höhenlage der begleitenden Rad- und Gehwege ändert sich nicht. Deshalb bleibt auch der zeitliche Aufwand für die äußeren Stützwände, die unter großem Aufwand von der Fahrbahn aus mit Bohrpfählen errichtet werden müssen, unverändert.

Die Länge der einfacheren Winkelstützmauern zwischen den Wegen und der Fahrbahn verringert sich um ca. 70 m. Die Bauzeit würde sich um einige Wochen verringern. Der Anteil der Einsparung an den Gesamtkosten rechtfertigt vermutlich nicht die Verringerung der Durchfahrtshöhe.

Im Zeitraum der Maßnahme ist auch der Ausbau der Ostendstraße vorgesehen. Die Ostendstraße ist Umleitungsroute für die Baustelle Thumenberger Weg. Der Thumenberger Weg ist mit ca. 11.000 Fahrzeugen/24 h belastet. (Zählung vor der Corona-Pandemie). Seit 2022 haben die Verkehrsbelastungen stadtweit um bis zu 20% abgenommen. Eine aktuelle Zählung liegt noch nicht vor. Die Querungen werden sich auf die B4R (Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke) und auch

weiträumig auf die A3 und den Wöhrder Talübergang verlagern, so dass sich die Mehrbelastung der Ostendstraße in Grenzen halten wird. Zudem finden im Bereich Mögeldorfer Plärrer keine verkehrseinschränkenden Maßnahmen während der Bauzeit statt und die Ostendstraße weist im Baubereich keine für die Leistungsfähigkeit maßgebenden Knotenpunkte auf. Eine Vollsperrung ist in der Ostendstraße nicht erforderlich. Beim Anschluss an die B4R werden die zum betreffenden Zeitpunkt aktuellen Verkehrsbelastungen so weit es möglich berücksichtigt.

Grundsätzlich ist die bei der letzten Querschnittszählung ermittelte Verringerung des Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet ebenso hilfreich wie die starken parallelen ÖPNV-Achsen links und rechts der Pegnitz mit Regionalbahn, Straßenbahnlinien und S-Bahn. Inwieweit nach dem noch notwendigen Planfeststellungsverfahren für den Umbau der Ostendstraße eine Geichzeitigkeit beider Baumaßnahmen verkehrlich verträglich und möglich ist, muss im weiteren Planungsprozess beider Maßnahmen noch näher geprüft werden.

Fazit:

Durch den Erhalt der Durchfahrtshöhe von 4,50 m und der Herstellung eines neuen Radwegs und breiterer Gehwege sowie des neuen Gehwegs auf der Seite des „Monopol 491“ verbessern sich die Verkehrsverhältnisse erheblich. Die zu erwartenden Einsparungen bei einer um ca. 60 cm verringerten Durchfahrtshöhe stehen aufgrund der sich trotzdem ändernden Fahrbahnhöhenlage in keinem Verhältnis zu den verbesserten Verkehrsverhältnissen. Dies gilt insbesondere für die Zuschussfrage.

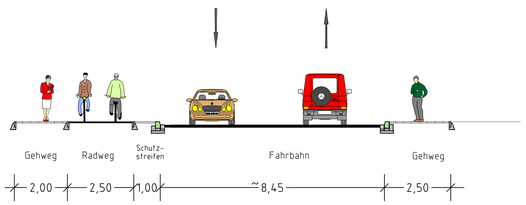
Der Beschluss der zugehörigen Lage- und Höhenpläne wird dringend begehrt, um die Sperrpause für den Brückeneinschub nicht zu gefährden, da seitens der DB gewichtige Zwangspunkte für den Termin bestehen.

Die Finanzierung des städtischen Anteils der Maßnahme über die Bauzeit von ca. fünf Jahren ist noch über die künftigen Haushaltsberatungen zu sichern. Es ergeben sich Verpflichtungen für die Stadt aus der noch zu schließenden Kreuzungsvereinbarung mit der DB.

SCHNITT A - A

Thumenberger Weg zwischen Erlenstegenstraße und Flußstraße

M = 1:100

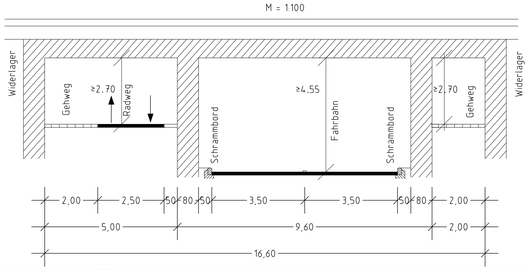


SCHNITT B - B

Regelquerschnitt im Bauwerksbereich

Thumenberger Weg zwischen Erlenstegenstraße und Flußstraße

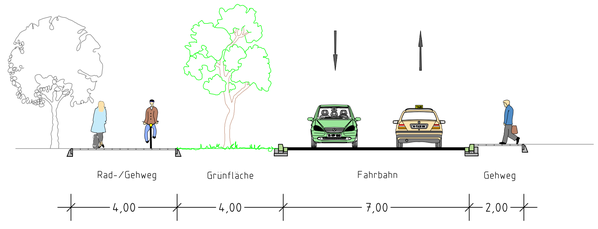
M = 1:100



SCHNITT C - C

Thumenberger Weg zwischen Erlenstegenstraße und Flußstraße

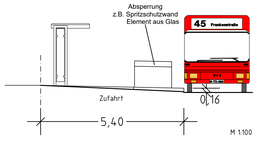
M = 1:100

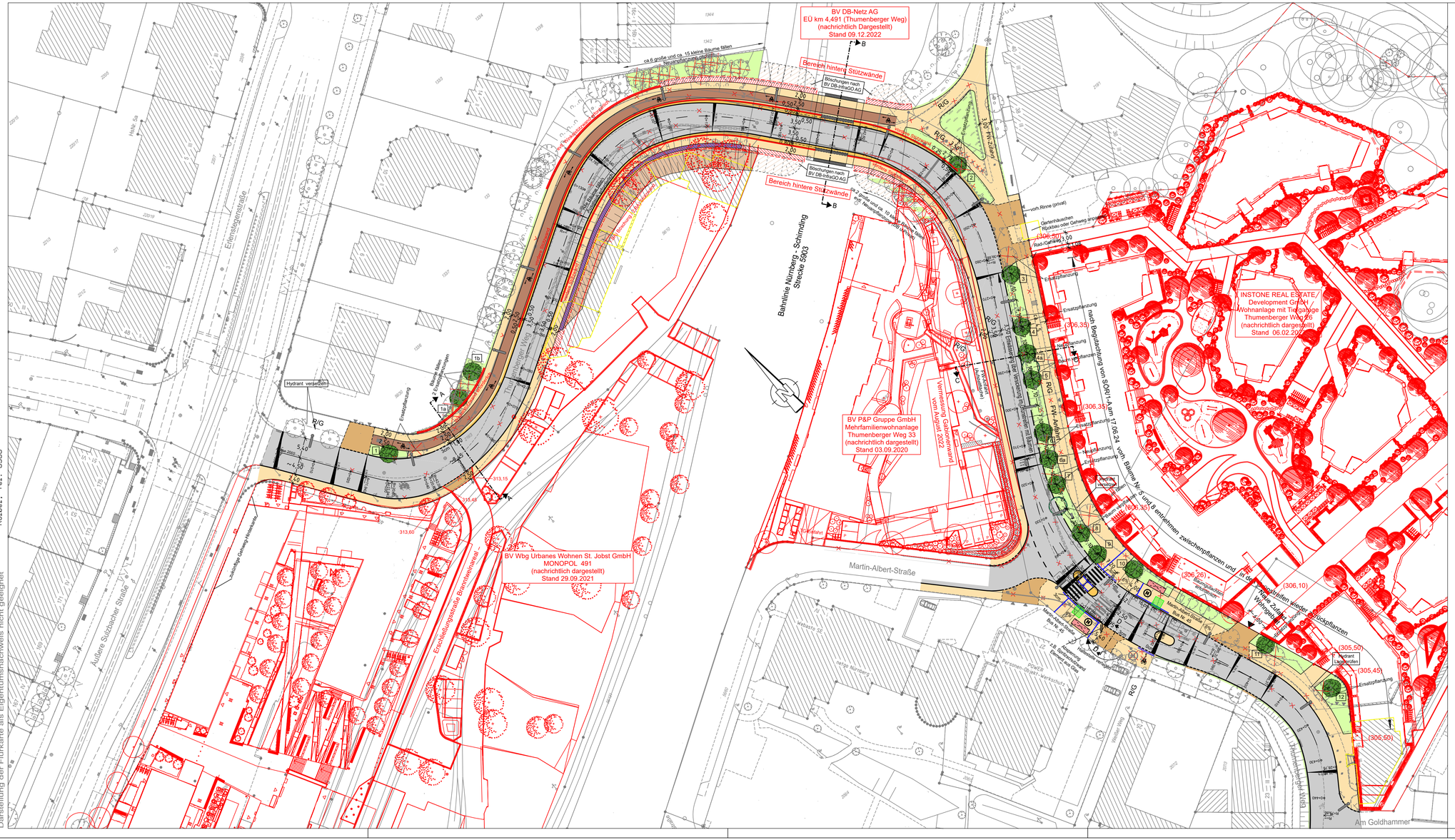


Schnitt D - D

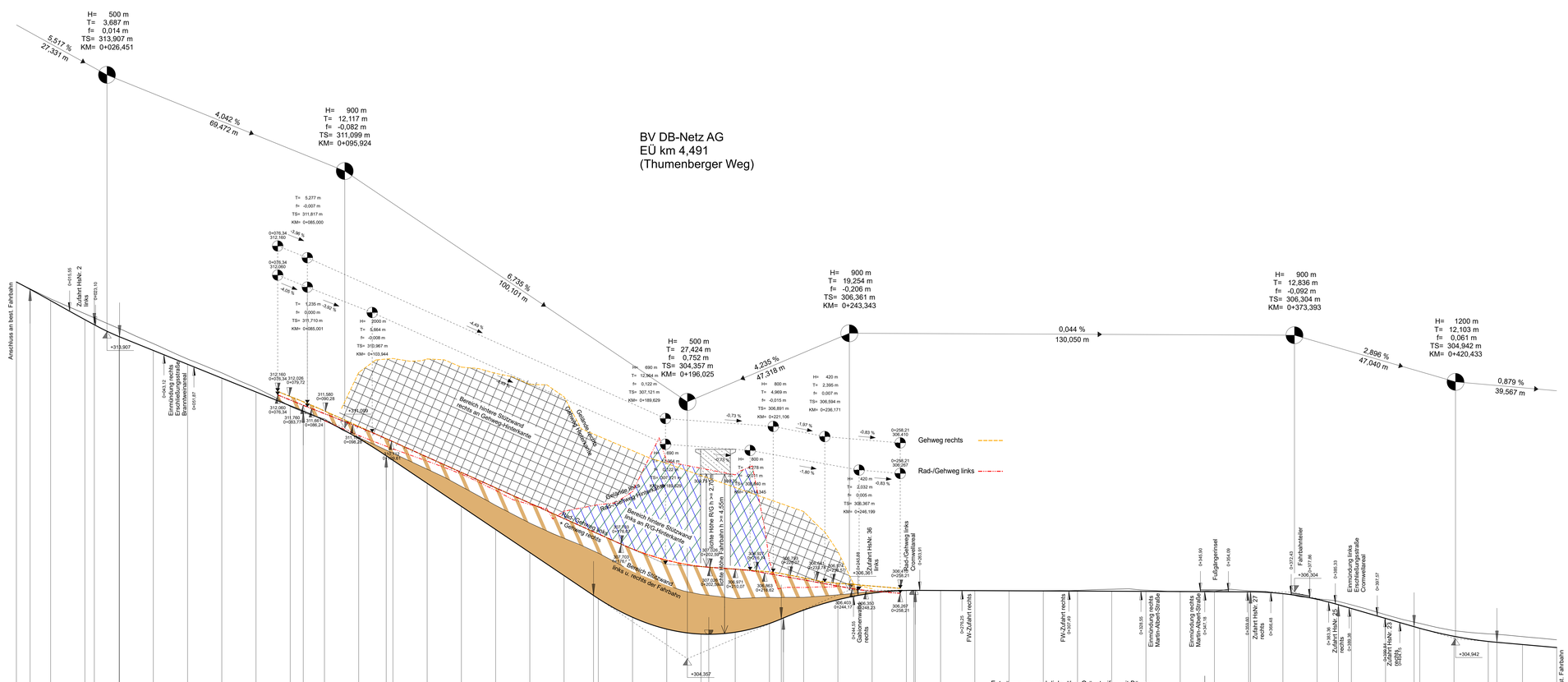
Bushalt Thumenberger Weg

Haltestelle Martin-Albert-Straße




BV DB-Netz AG
EÜ km 4,491 (Thumenberger Weg)
(nachrichtlich Dargestellt)
Stand 09.12.2022
Bereich hinterer Stützwände
Böschungen nach BV DB-InfraGO AG
Bereich hinterer Stützwände
Böschungen nach BV DB-InfraGO AG
Bahnlinie Nürnberg - Schirnding
Strecke 5903
BV P&P Gruppe GmbH
Mehrfamilienwohnanlage
Thumenberger Weg 33
(nachrichtlich dargestellt)
Stand 03.09.2020
Vermessung Gabionswand vom August 2022
BV Wbg Urbanes Wohnen St. Jobst GmbH
MONOPOL 491
(nachrichtlich dargestellt)
Stand 29.09.2021
INSTONE REAL ESTATE/
Development GmbH
Wohnanlage mit Tiefgarage
Thumenberger Weg 26
(nachrichtlich dargestellt)
Stand 06.02.2020
Thumenberger Weg
Erlenstegenstraße
Äußere Sulzbacher Straße
Martin-Albert-Straße
Am Goldhammer
Hydrant versetzen
Hydrant Überflurhydrant
Hydrant Unterflurhydrant
Baum alter Ersatzpflanzung
Ersatzpflanzung
Neuanpflanzung
Ersatzpflanzung nach Begutachtung von SÖR1-A am 17.06.24 vom Bäume Nr. 5 und 8 entfernen zwischenpflanzen und in den Grünstreifen wieder nachpflanzen
Wiese
Zufahrt
Gartenhäuschen
Rückbau oder Gehweg angleichen
Rad-/Gehweg
Fahrbahn
Gehweg
Radweg
Schutzstreifen
Fahrbahn
Gehweg
Rad-/Gehweg
Grünfläche
Fahrbahn
Gehweg
Schrammbord
Fahrbahn
Schrammbord
Widerlager
Widerlager
Gehweg
Radweg
Gehweg
Schutzstreifen
Fahrbahn
Gehweg
Rad-/Gehweg
Grünfläche
Fahrbahn
Gehweg
Hohe Str.
Erlenstegenstraße
Äußere Sulzbacher Straße
Thumenberger Weg
Martin-Albert-Straße
Am Goldhammer
Wellerstr.
Thürnhofer Weg
Parkplatz SÖR
Parkplatz SÖR
Parkplatz SÖR

BV DB-Netz AG
EÜ km 4,491
(Thumenberger Weg)



M = 1:500/50
NN 302,00

| | | |

Berichtsvorlage
Vpl/086/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:
Runder Tisch Radverkehr
hier: mündlicher Bericht

Bericht:

Am 03. Dezember 2024 fand die 32. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr statt. Die Verwaltung hat das Radwegebau- und Planungsprogramm 2025 vorgestellt, welches im selben AfV zum Beschluss vorgelegt wird. Darüber hinaus hat die NOA kommunal aus ihrer Praxis über den Umgang mit Schrotträdern im öffentlichen Raum berichtet. Abschließend wurde über das Verkehrszeichen Z. 240, "gemeinsamer Geh-/Radweg" diskutiert.

Über die Ergebnisse der Sitzung wird mündlich berichtet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorlage
Vpl/090/2024

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2025

Anlagen:

Radwegeplanungsprogramm 2025 Anlage1
Radwegebauprogramm 2025 SÖR Anlage 2

Sachverhalt (kurz):

Ein zusammenhängendes, komfortables und sicheres Radwegenetz ist entscheidend für den Umstieg auf das Fahrrad. Ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung ist daher das Radwegeplanungs- und Bauprogramm, mit dem Maßnahmen zur Schließung von Lücken im Radwegenetz zur Umsetzung gebracht werden.

Im Planungs- und Bauprogramm werden die Maßnahmen zur Umsetzung des Radvorrangroutennetzes, der Radschnellverbindungen und der Fahrradstraßen sowie die im Runden Tisch Radverkehr (RTR) gemeinsam priorisierten Lückenschlüsse des Radwegenetzplans zusammengefasst.

Das Planungs- und Bauprogramm 2025 ist zwischen den Fachdienststellen SÖR und Verkehrsplanungsamt abgestimmt. Auch der "Runde Tisch Radverkehr", an dem die verkehrspolitischen Sprecher der im Verkehrsausschuss vertretenen Parteien, Vertreter der Verwaltung, des Behindertenrats und des Polizeipräsidiums Mittelfranken, je ein Vertreter der IHK und der VAG sowie je ein Vertreter der Vereine ADFC, ADAC, AGBV, BN, i bike NBG, Radentscheid Nürnberg und VCD teilnehmen, hat in der Sitzung am 03.12.2024 das Programm zur Kenntnis genommen.

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, dass bestimmte Personengruppen durch den Radwegebau besonders benachteiligt sind. Vielmehr dienen Radwege der Konfliktminimierung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt das Radwegeplanungs- und Bauprogramm für das Jahr 2025.

Die Verwaltung wird beauftragt, die zur Umsetzung dieses Programms notwendigen Schritte einzuleiten.

Radwegeplanungsprogramm 2025

Nr.	Maßnahme	Begründung	AfV Beschluss / AfV-Ziel
1	RSV Erlangen 4. Abschnitt - Marienbergstraße	Radschnellverbindung	Q1-25
2	RSV Erlangen 5. Abschnitt - B4/Erlanger Straße bis Boxdorf	Radschnellverbindung	mit Stadtumlandbahn
3	RSV Erlangen 6. Abschnitt - B4/Boxdorf bis Stadtgrenze	Radschnellverbindung	mit Stadtumlandbahn
4	Rehlingerstraße zw. Rehlingerstraße und S-Bahnhof Reichelsdorf	Radschnellverbindung	Q1-25
5	RSV Schwabach Lochnerstraße + Hans-Schmidt-Straße	Radschnellverbindung	Q1-25
6	RSV Zirndorf 2. Abschnitt - FSW	Radschnellverbindung	11.07.2024 (Planungsauftrag)
7	RSV Zirndorf 3. Abschnitt - Rothenburger Straße südl. FSW bis Berta-von-Suttner-Straße	Radschnellverbindung	11.07.2024 (Planungsauftrag)
8	RSV Zirndorf 5. Abschnitt Rothenburger Straße zw. Wredestraße und Tiefes Feld (Neue Rothenburger straße)	Radschnellverbindung	11.07.2024 (Planungsauftrag)
9	RSV Zirndorf 6. Abschnitt Neue Rothenburger Straße	Radschnellverbindung	28.04.2016 (Planungsauftrag) 23.03.2023
10	RSV Zirndorf 7. Abschnitt - Rothenburger Straße südl. Tiefes Feld	Radschnellverbindung	11.07.2024 (Planungsauftrag)
11	RSV Zirndorf 8. Abschnitt bis Stein 3 Teile Bibertbahntrasse, (Am Birnbaum) und Gebersdorfer Straße	Radschnellverbindung	Q1-25
12	RVR 1 Königstorgraben und LSA160 Marientorgraben zw. Königstraße und Katharinengasse	Radvorrangroute	2025
13	RVR 1 Marientorgraben zwischen Hübnerstor und Rosa-Luxemburg-Platz		24.09.2020
14	RVR 4 Wetzendorfer Straße + Parlerstraße	Radvorrangroute	2026
15	RVR 4 Nordost Falknerweg + Hugo-Distler-Straße	Radvorrangroute	2025

16	RVR 4 Nordost Carl-Schurz-Straße + Bessemer Straße	Radvorrangroute	2025
17	RVR 4 Nordost Martinstraße + Klingenhofstraße	Radvorrangroute	2025
18	RVR 4 Dresdner Straße	Radvorrangroute	2025
19	RVR 4 Thumenberger Weg zw. Ewaldstraße und Oedenberger Straße	Radvorrangroute	2026
20	RVR 4 Thumenberger Weg nördlich Erlenstegenstraße bis Ewaldstraße	Radvorrangroute	zurückgestellt
21	RVR 4 Thumenberger Weg südlich Erlenstegenstraße	Radvorrangroute	Querschnitt 2019 erfolgt + Lageplan 2025
22	RVR 8 Äußere Bayreuther Straße/Leipziger Platz	Radvorrangroute	Q1-25
23	RVR 10 Peterskirche Kreuzung Regensburger Straße / Harsdörfferstraße	Radvorrangroute	2026
24	RVR 10 Schloßstraße südlich Zerzabelshofstraße	Radvorrangroute	Q1-25
25	RVR 13 Hainstraße (südl. Kreuzung Peterskirche - bis Platz der Opfer des Faschismus) Ostseite	Radvorrangroute	2026
26	RVR 13 Kornburger Straße zw. Trierer Straße und Steinbrüchlein	Radvorrangroute	2026
27	RVR 14 Tafelhofstraße - Celtisstraße - Hinterm Bahnhof	Radvorrangroute	2026
28	RVR 15 Hafenstraße zw. Heidestraße und Eibacher Hauptstraße		2026
29	RVR 16 Gibitzenhofstraße zw. Brehmstraße und Humboldtstraße	Radvorrangroute	2025
30	RVR 16 Tunnelstraße/ Gugelstraße/ Heynestraße	Radvorrangroute	2025
31	RVR 16 Dianastraße zw. Gibitzenhofschleife und Dianaplatz	Radvorrangroute	2026
32	RVR 19 Südliche Fürther Straße	Radvorrangroute	Q1/Q2-25
33	RVR 19 Fürther Straße zwischen Gostenhof und Ring B4R	Radvorrangroute	Q1/Q2-25

34	RVR 19 Fürther Straße westlich Quelle bis Stadtgrenze	Radvorrangroute	2026
35	Schleifweg	Fahrradstraße Stufe 2	Q1-25
36	Verlängerung Wilhelm-Späth-Straße zw. Holzgartenstraße und Harsdörfferstraße	Fahrradstraße Stufe 2	Q1-25
37	Am Messehaus	Fahrradstraße	Q1-25
38	Bismarckstraße Teil 1 bis Oedenberger Straße	Fahrradstraße Stufe 2	2025
39	Bismarckstraße Teil 2 ab Oedenberger Straße bis Sulzbacher Straße	Fahrradstraße Stufe 2	2026
40	Voltastraße	Fahrradstraße Stufe 2	2025
41	Peter-Henlein-Straße (mit Obere Mentergasse - Untere Mentergasse - Wiesenstraße)	Fahrradstraße Stufe 2	2025
42	Köhnstraße/Obere Baustraße/ Glockenhofstraße/Kirchenstraße	Fahrradstraße Stufe 2	2026
43	Lange Zeile - Sankt-Johannis-Mühlgasse	Fahrradstraße Stufe 2	2026
44	Poppenreuther Straße/ Franzstraße/Amalienstraße	Fahrradstraße Stufe 2	2026
45	Sulzbacher Straße (Bereich Rathenauplatz) zw. Rudolphstraße und Harmoniestraße	Ertüchtigung Radstreifen	Q1-25
46	Rothenburger Straße zw. FSW und Obere Kanalstraße (Bestandteil Konzept Fürther Straße)	Lückenschluss	Q1-25
47	Obere Kanalstraße (Bestandteil Konzept Fürther Straße)	Lückenschluss	Q1-25
48	Maximilianstraße zw. Fürther Straße und Theodor-Heuss-Brücke	Lückenschluss	2025
49	Nordwestring zw. Theodor-Heuss-Brücke und Schnieglinger Straße	Ertüchtigung Radstreifen	2025
50	Nordwestring zw. Bucher Straße und Lerchenbühlstraße	Ertüchtigung Radstreifen	2025
51	Äußere Cramer-Klett-Straße. zw. Wöhrder Tor und Gießereistraße	Lückenschluss	2025

52	Horneckerweg	übergeordnete Freiraumverbindung	2025
53	Eichendorffstraße zw. Stadenstraße- und Erlenstegenstraße	Lückenschluss	2026
54	Nordwestring zw. Schnieglinger Straße und Bielefelder Straße	Ertüchtigung Radstreifen	2026
55	Brettergartenstraße zw. Holsteiner Straße und Stadtgrenze	Lückenschluss	2026
56	Schnieglinger Straße zw. Am Nordwestbahnhof und Nordwestring	Lückenschluss	2026
57	Bierweg (Ziegelsteinstraße – Hiltpoltsteiner Straße)	Lückenschluss	2026
58	Schweinauer Hauptstraße südl. B4R	Lückenschluss	2026

Radschnellverbindungen
Radvorrangrouten
Fahrradstraßen Stufe 2
Sonstige Radverkehrsmaßnahmen

Bauprogramm Radwege 2025 --- Sachstand 25.11.2024

Investitionsansatz 10.000.000 EUR

Maßnahme	geschätzte Gesamtkosten	AfV-Beschlus	Finanzierung aus Radwegeetat	Sonstige Finanzierung	Umsetzungs-zeitraum	Sachstand 11/2024
Gebersdorfer Str. zw. Rangaustr. und Felsenstr.	5.038.000 €	AfV 06.07.2017 AfV 19.02.2020	1.500.000 €	3.538.000 € Stadt + Zuschuss	2023 bis 2025	baulich fertiggestellt bis 12/2024 Markierung in 2025
Radweg an Goldbachstr.	150.000 €	nicht erforderlich	150.000 €		2025 ff	Umsetzung in 2025 vorgesehen
Kilianstr. Höhe Georg-Buchner-Str.	180.000 €	AfV 12.09.2022	180.000 €		2025	verschoben in 2025 wg. Umleitungsstrecke
Cochläusweg, Lückenschluss	150.000 €	AfV 23.09.2021	150.000 €		2025	verschoben in 2025 wg. Hochbaumaßnahme
Bayreuther Str. zw. Rathenauplatz und Berliner Platz	6.620.000 €	AfV 06.05.2021	2.448.000 €	4.172.000 € Stadt + Zuschuss	2023 bis 2025	im Bau
Meuschelstr. zw. Löbleinstr. und Rollnerstr.	568.000 €	AfV 19.10.2023	1.320.500 €	149.500 €	2024 -2025	im Bau, bis Herbst 2025
Löbleinstraße Süd und Maxfeldstr. Südl. Goetherstr.	902.000 €	AfV 19.10.2023			2025	im Bau, bis Mitte 2025
Am Nordostbahnhof	295.000 €	25.05.2023	295.000 €		2024 bis 2025	im Bau
Kohlenhof-Areal Markierungsplan Kohlenhofstr.	143.000,00 €	16.11.2023	143.000 €		2024 bis 2025	Teilbereiche fertiggestellt Parkbuchten in 2025
Gibitzehofstraße	620.000 €	13.06.2024	620.000 €		2025	Ostseite fertiggestellt Westseite in 2025
Spohrstraße	998.000 €	18.7.2019	998.000 €		2025	MIP Aufnahme beantragt Maßnahme in Vorbereitung
Oelser Straße	1.823.000 €	17.03.2022	661.350 €	*1.161.650 €*	2025	Vereinbarung mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg in Vorbereitung
Fahrradstraßen						
1. BA RSV N-Er - Friedrichstr., Schwepper-mannstr., Pilotystr., Innerer Kleinreuther Weg	2.763.000 €	Ferienausschuss 22.04.2020	1.100.000 €	1.663.000 € Stadt + Zuschuss	2023 bis 2025	im Bau Verzögerungen wegen Spartenverlegung und Fernwärmeausbau
Sperberstraße (Stufe 2, RVR 3)	968.000 €	11.09.2023	513.545 €	454.455 €	2024 bis 2025	im Bau
Strindbergstraße (RVR 10)	686.000 €	18.01.2024	363.839 €	*322.161 €*	2025	Zuwendungsantrag bei ZUG gestellt 26.02.2024 Bearbeitung bei ZUG (evtl. 01.06.2025) Ausschreibung in Vorbereitung
Kleestraße (Stufe2, RVR 14)	657.000 €	16.11.2023	328.981 €	*328.019 €*	2025	Zuwendungsantrag bei ZUG gestellt 20.10.2023 Bearbeitung bei ZUG (evtl. 01.04.2025) Ausschreibung in Vorbereitung
Schönweißstraße (Stufe 2)	360.000 €	11.09.2023	196.153 €	*163.847 €*	2025	Zuwendungsantrag bei ZUG gestellt 15.10.2024 keine Bearbeitung bei ZUG
Strauchstraße	1.934.000 €	21.09.2023	1.288.859 €	*645.141 €*	2025	Zuwendungsantrag bei ZUG gestellt 25.06.2024 Antrag in Bearbeitung bei ZUG MIP Aufnahme beantragt
Schupfer Straße	404.000 €	18.04.2024	207.064 €	*196.936 €*	2025	Zuwendungsantrag bei ZUG gestellt 10.07.2024 Keine Bearbeitung von ZUG
Happurger Straße	194.000 €	18.04.2024	83.742 €	*110.258 €*	2025	Zuwendungsantrag bei ZUG gestellt 03.06.2024 Keine Bearbeitung von ZUG
Rehhofstraße	597.000 €	11.07.2024	208.757 €	*388.243 €*	2025	Zuwendungsantrag bei ZUG gestellt 18.07.2024 Keine Bearbeitung von ZUG
Senefeder Straße	1.466.311 €	14.12.2023	746.743 €	*719.568 €*	2025	Zuwendungsantrag bei ZUG gestellt 30.07.2024 Keine Bearbeitung bei ZUG
Frankenstraße	530.000 €	18.04.2024	530.000 €		2025	Zuwendung nach Städtebauförderung wird beantragt
Am Thoner Espan, Michelstraße	760.000 €	18.04.2024	399.518 €	*360.482 €*	2025	Zuwendungsantrag bei ZUG gestellt 13.10.2024 Keine Bearbeitung von ZUG
Felsenstraße	740.000 €	11.07.2024	284.841 €	*455.159 €*	2025	Zuwendungsantrag bei ZUG gestellt 13.08.2024 Keine Bearbeitung von ZUG
Sonstiges						
Fahrradbügel	200.000 €		200.000 €			

die blau dargestellten Zahlen sind Schätzungen

Gesamtbausumme:	**29.746.311 €**	gesamt	**14.917.893 €**	**14.828.418 €**
		aus Etat 2025	5.143.677 €	
		aus Etat 2024	6.551.216 €	
		aus Etat 2023	473.000 €	
		aus Etat 2022	2.750.000 €	

Aktuell sind 15 Maßnahmen bei der Nationalen Klimaschutz Iniative (NKI) mit einem Gesamtbauvolumen von rd. 14,5 Mio € (Fördervolumen rd. 6,1 Mio €) beantragt.
Bei der Maßnahme Sperberstraße war die Bearbeitungszeit bei ZUG 12 Monate.
Bei der Maßnahme Kleestraße wird ein Termin 01.04.2025 (18 Monate) in Aussicht gestellt.
12 weitere Maßnahmen haben keinerlei Zusagen.
Es muss davon ausgegangen werden, dass die Bearbeitungszeit min. 18 Monate oder länger beträgt.
Die Möglichkeit eines vorzeitigen Baubeginns sieht die Richtlinie nicht vor.
Ein beschlossener Bundeshaushalt 2025 wird voraussichtlich erst Mitte 2025 zu erwarten sein.

Beschlussvorlage
Vpl/083/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Radschnellverbindung Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein
Beschluss der Vorplanung entlang der ehemaligen Bibertbahntrasse zwischen der Rothenburger Straße und Felsenstraße

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Straßenplan ehemalige-Bibertbahn 2.2500.2.13
Straßenplan ehemalige-Bibertbahn 2.2500.2.14
Straßenplan ehemalige-Bibertbahn 2.2500.2.15
Straßenplan Am-Birnbaum 2.2500.2.16

Sachverhalt (kurz):

Der Verkehrsausschuss hat am 28.09.2017 die weitere Planung zur Umsetzung eines Radschnellverbindungsnetzes einstimmig beschlossen. Ergänzend dazu wurde die Verwaltung im Verkehrsausschuss vom 27.06.2019 damit beauftragt, die Planung der Radschnellverbindung Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein entlang der Rothenburger Straße weiterzuverfolgen. Zusätzlich dazu wurde am 11.07.2024 die Vorplanung der Radschnellverbindung entlang der Rothenburger Straße durch den Stadtrat beschlossen. Auf Grundlage dessen hat die Verwaltung nun eine Vorplanung für einen weiteren Teil der Verbindung in Richtung Stein entlang der ehemaligen Bibertbahntrasse erarbeitet. Gleichzeitig wird mit der vorgelegten Vorplanung auch dem Mobilitätsbeschluss vom 27.01.2021 Rechnung getragen.

Die Radschnellverbindung ist über die Stadtgrenzen Nürnbergs hinaus in den Landkreis Fürth und die Stadt Stein ein gemeinschaftliches Projekt mit allen angrenzenden Kommunen, die in einer Planungsvereinbarung die gemeinsame Verwirklichung des Projekts beschlossen haben. Die Planungen erfolgen in Zusammenarbeit mit der Stadt Stein, die im Anschluss an die Felsenstraße die Ausführung der Planungen im Stadtgebiet Stein betreut.

Die Trasse der Radschnellverbindung verläuft entlang der ehemaligen Bibertbahntrasse durch Gebersdorf hindurch bis zur Felsenstraße im Osten. Mit dem erwarteten Potential von mehr als 2.000 Nutzenden ist auch eine Entlastung der parallel verlaufenden Gebersdorfer Straße erwartbar.

Nachdem eine Förderzusage des Bundes auch für die Planungstätigkeiten vorliegt, sollen die der Vorplanung nachfolgenden Planungsschritte vergeben werden. Dazu gehören ebenfalls entsprechende Gutachten wie z.B. Entwässerungsplanung und später die Ausführungsplanung.

Um Planungssicherheit für die Vergaben zu erhalten, wird dem Verkehrsausschuss die Vorplanung zum Beschluss vorgelegt.

Die Flächen der ehemaligen Bibertbahn befinden sich derzeit noch im Besitz der Deutschen Bahn. LA wird damit beauftragt die Verhandlungen wieder aufzunehmen und die Flächen zu erwerben.

Der Bürgerverein Gebersdorf wurde über die Planungen im Oktober 2024 in Kenntnis gesetzt.
In der Sachverhaltsdarstellung wird die Planung ausführlich beschrieben.

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:

Schwächere Verkehrsteilnehmende (Rad- und Fußverkehr) profitieren von der neuen Angebotsplanung.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Straßenpläne der Vorplanung der Radschnellverbindung Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein entlang der ehemaligen Bibertbahn bis zur Felsenstraße:

- 2.2500.2.13
- 2.2500.2.14
- 2.2500.2.15
- 2.2500.2.16

Die Verwaltung wird damit beauftragt die weiteren Planungsphasen zu vergeben. Sollten sich aus der Entwurfsplanung wesentliche Änderungen ergeben, werden diese dem Verkehrsausschuss erneut zum Beschluss vorgelegt.

Zusätzlich wird LA beauftragt die erforderlichen Flächen der ehemaligen Bibertbahn zu erwerben.

Radschnellverbindung Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein
Beschluss der Vorplanung entlang der ehemaligen Bibertbahntrasse zwischen der Rothenburger Straße und Felsenstraße

Entscheidungsvorlage

1. Rahmenbedingungen

Gemäß Grundsatzbeschluss des Stadtrates/Verkehrsausschuss hat die Verwaltung die Vorplanung für die Radschnellverbindung Nürnberg – Oberasbach/Zirndorf/Stein für einen wesentlichen Abschnitt entlang der Bibertbahntrasse erstellt. Nachdem eine Förderzusage des Bundes auch für die Planungstätigkeiten vorliegt, sollen die der Vorplanung nachfolgenden Planungsschritte vergeben werden. Dazu gehören ebenfalls entsprechende Gutachten wie z.B. Entwässerungsplanung und später die Ausführungsplanung.

2. Planungsumgriff

Der Beginn dieses Teilabschnitts befindet sich in Gebersdorf im Bereich des neu enstehenden U-Bahnhofs Gebersdorf. Der Anschluss an die bereits beschlossene Vorplanung entlang der Rothenburger Straße erfolgt in diesem Bereich. Die Trasse wird von dort über die die ehemalige Bibertbahntrasse bis zur Felsenstraße geführt. Daran anschließend wurde die Felsenstraße bis Stein bereits als Fahrradstraße geplant und ebenfalls am 11.07.2024 im Verkehrsausschuss beschlossen.

In diesem Bereich sollen zukünftig Zweirichtungsradwege eigenständig und fahrbahnbegleitend entstehen, sowie Fahrradstraßen eingerichtet werden. Um die Zuschussfähigkeit des Projekts nicht zu gefährden, müssen die Vorgaben des Bundes für die Abmessungen eingehalten werden. Die Herstellung der Radverkehrsanlagen erfolgt durch Umnutzung und Verbreiterung der ehemaligen Flächen der Bibertbahntrasse, sowie durch die Umnutzung und Anpassung vorhandener Verkehrsflächen inkl. der angrenzenden Seitenbereiche.

Vorläufige Grün- und Stellplatzbilanz

Auf einer Gesamtstrecke von ca. 2,4 km entfallen keine Stellplätze.

Zuvor als Bahnflächen genutzte Flächen der Bibertbahn in Höhe von ca. 5.000 m² werden mit der Radschnellverbindung und Gehwegen überbaut. Zusätzlich dazu werden Flächen in Höhe von ca. 3.800 m² parallel zur Trasse neu versiegelt.

Geeignete Standorte für Neupflanzungen von Bäumen parallel zur Radschnellverbindungstrasse werden im weiteren Planungsprozess geprüft und festgelegt.

Grundstücksverhältnisse:

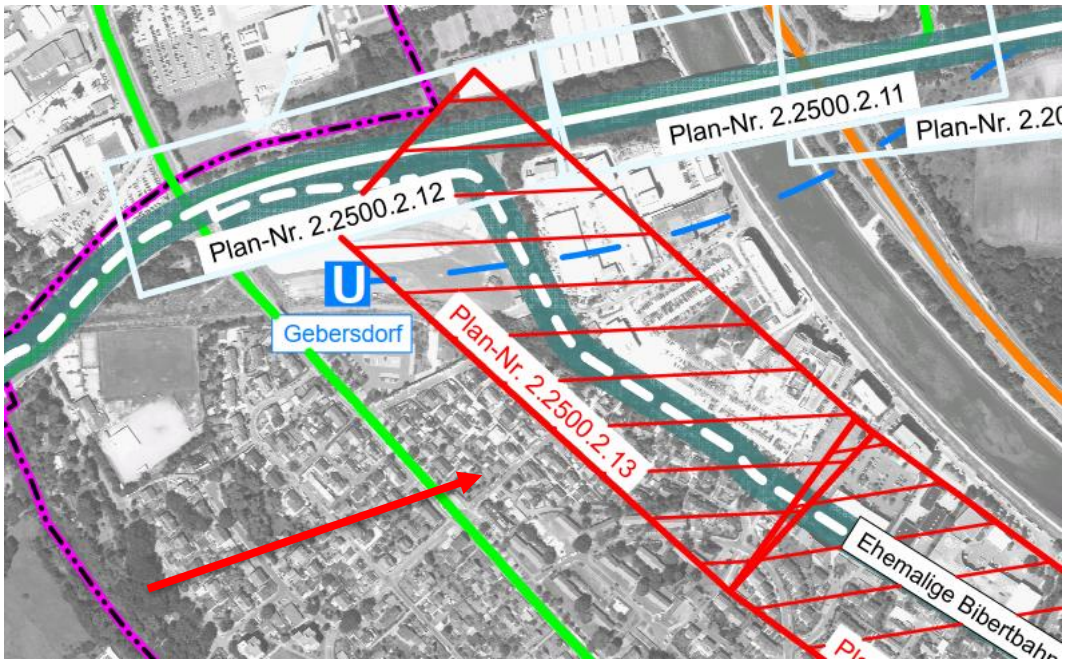
Die Flächen der ehemaligen Bibertbahntrasse befinden sich derzeit noch im Besitz der Deutschen Bahn. Für die Errichtung der Radschnellverbindung müssen die Grundstücke erworben werden. Die Verhandlungen zu den Grundstücken laufen bereits seit mehreren Jahren und sind nun durch die Dringlichkeit der Radschnellverbindung durch LA zum Abschluss zu bringen.

Weiterführung der Radschnellverbindung in Stein

Stadtauswärts führt die Stadt Stein die Planung und Umsetzung auf deren Stadtgebiet fort, sodass die Radschnellverbindung zukünftig bis zur Nürnberger Straße in Stein geführt wird.

3. Beschreibung der Vorplanung (Reihenfolge in stadtauswärtiger Fahrtrichtung Stein)

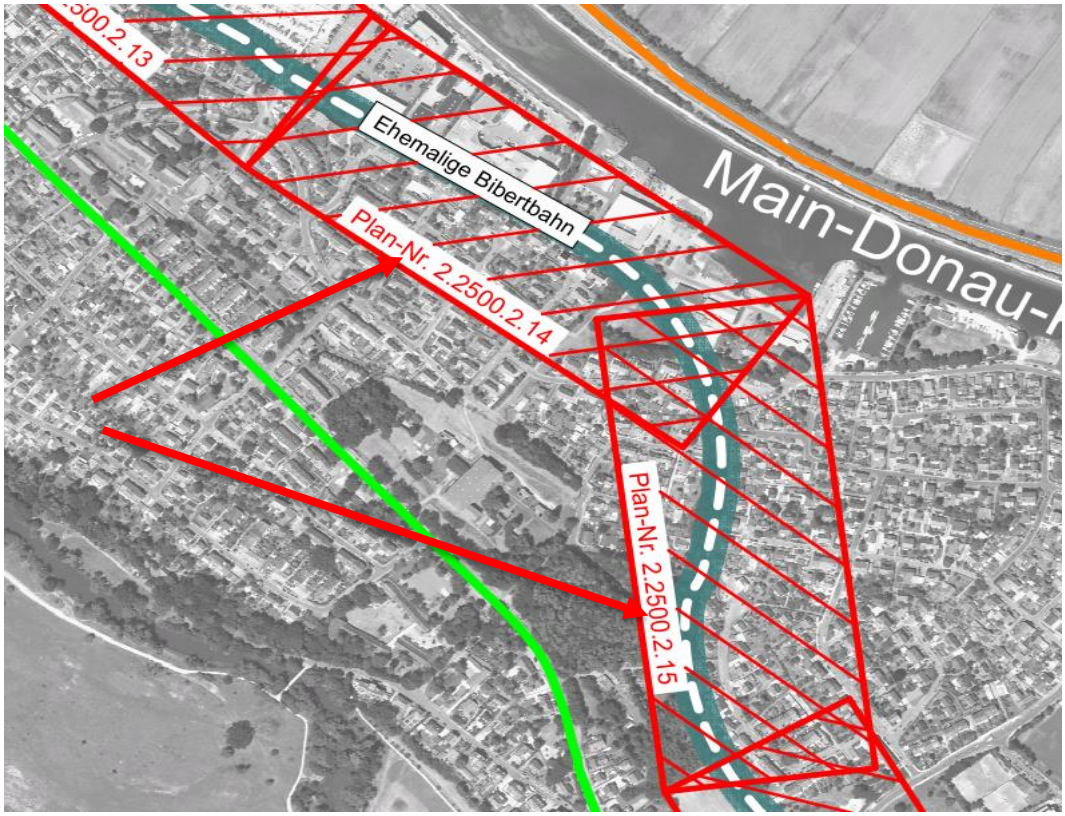
Bereich U-Bahnhof Gebersdorf:



Die hier vorgelegte Vorplanung beginnt im Bereich des neuen U-Bahnhofs Gebersdorf.
Die Trasse führt in söstlicher Richtung über das zukünftige Gebiet des Sandäckerquartiers und mündet auf der Trasse der ehemaligen Bibertbahn.

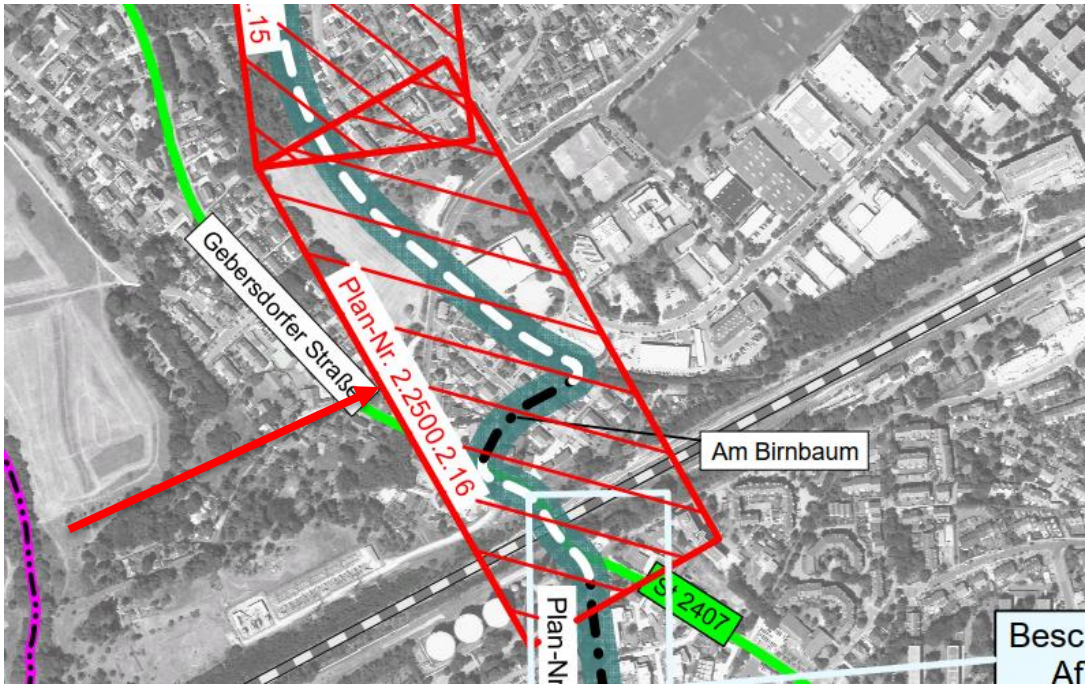
Die Radverkehrsführung schließt nordöstlich des Knotens Rothenburger Straße/Gebersdorfer Straße an den zukünftigen Bordsteinradweg entlang der Rothenburger Straße an. Von dort führt sie am Böschungsfuß der Rothenburger Straße und Diebacher Straße entlang bis hin zur ehemaligen Bibertbahntrasse. Im Planungsprozess des Sandäckerquartiers wird die Radschnellverbindung entsprechend berücksichtigt.

Ehemalige Bibertbahntrasse zwischen Diebacher Straße und Fernbachweg:



Im Bereich zwischen der Diebacher Straße und der Straße am Birnbaum wird die Radschnell-verbindung grundsätzlich als Zweirichtungsradweg mit Trennung zum Gehweg auf der Trasse der ehemaligen Bibertbahn geführt. Dafür werden die Flächen der Bibertbahn überbaut und erweitert, sodass die Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses und des Bundes für die Zuschussfähigkeit von Radschnellverbindungen eingehalten werden. Im Bereich des Aischweges, bis zur Anbindung an den Fernbachweg, verschwenkt die Trasse auf die Flächen der bestehenden Geh- und Radwege-führung. Im Anschluss an den Abzweig zum Fernbachweg schwenkt die Trasse der Radschnellverbindung erneut zurück auf den Verlauf der ehemaligen Bibertbahn.

Ehemalige Bibertbahntrasse zwischen Fernbachweg und Gebersdorfer Straße:



Im Bereich zwischen dem Fernbachweg und der Gebersdorfer Straße folgt die Führung der Radschnellverbindung zunächst noch der ehemaligen Bibertbahntrasse über die Hügelstraße hinweg. Die Hügelstraße wird mittels einer neuen Lichtsignalanlage gequert. Im weiteren Verlauf erfolgt dann der Übergang von der ehemaligen Bahntrasse auf die Straße „Am Birnbaum“. Hierfür wird das bestehende Brückenbauwerk abgebrochen und die Straße zu einer Fahrradstraße umgewidmet. Daran anschließend erfolgt die Anbindung bis hin zur Gebersdorfer Straße. Die dortigen Platzverhältnisse mit gleichzeitigem Busverkehr und Engstellen im Bereich des Bahnbauwerks lassen die Einrichtung der Regelbreiten der Radschnellverbindung nicht zu, weshalb der Radverkehr über die Gebersdorfer Straße geführt und anschließend mit der Mindestbreite von 2,50 m als reiner Zweirichtungsradweg auf der Südseite der Gebersdorfer Straße bis in die bereits beschlossene Felsenstraße geleitet wird.

Der Fußverkehr wird indessen auf der nördlichen Seite der Gebersdorfer Straße geführt, sodass die Anbindung zwischen den Gebieten östlich und westlich der Bahnstrecke gegeben ist und der S-Bahnhof Stein weiterhin erreichbar bleibt. Mit Hilfe einer neuen Querungsinsel im Bereich der Haus-Nr. 103 kann die Gebersdorfer Straße gequert werden. Gleichzeitig wird hier auch der barrierefreie Ausbau der vorhandenen Bushaltestellen eingerichtet.

4. Fazit und weiteres Vorgehen

Durch die Planung wird gemeinsam mit der Stadt Stein und im Zusammenspiel mit der Rothenburger Straße allen angrenzenden Kommunen des Landkreises Fürth eine attraktive Radschnellverbindung geschaffen. Auf dieser wird rechnerisch durchgängig bis Zirndorf und Stein ein Nutzerpotential von mehr als 2.000 Radfahrenden pro Tag erwartet. Dies war das Ergebnis der Machbarkeitsstudie mit dem Freistaat Bayern aus dem Jahr 2017 und wurde durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2021 bestätigt.

Zusammen mit der Verlängerung der U3 und den Planungen entlang der Rothenburger Straße ist die Planung der Radschnellverbindung in Richtung Stein ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrswende und entspricht den Zielen des Mobilitätsbeschlusses.

Im November 2022 fand bereits eine Öffentlichkeitsveranstaltung zur Radschnellverbindung Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein mit Herrn OBM gemeinsam mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg statt, bei der die Planungen erstmals in groben Zügen dargestellt wurden. Die Resonanz war durchwegs positiv.

Die Finanzierung für die Vergabe der Planungsleistungen ist gesichert und wird vom Bund mit bis zu 75% gefördert.

Der Baubeginn kann derzeit noch nicht terminiert werden. Ziel sollte sein, mit Eröffnung der U-Bahn in Fürth-Süd (Bhf. Gebersdorf) im Jahr 2027 die Radschnellverbindung zu realisieren.

Die Verwaltung begehrt nun den Beschluss, die vorgelegte Vorplanung als Grundlage für die Vergabe der Entwässerungs-, Entwurfs- und Ausführungsplanung weiterführen zu können.

Sollten sich aus der Entwurfsplanung wesentliche Änderungen ergeben, werden diese dem Verkehrsausschuss erneut zum Beschluss vorgelegt.

Der Bürgerverein Gebersdorf wurde über die Planungen im Oktober 2024 in Kenntnis gesetzt.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Klapuch, Tel.: 4332

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Stadtgrundkarte Nürnberg, Stand: 09.09.2024
Grenzkatasterkarte: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte des Eigentümerstatus nicht gewährt

Anschluss an Plan Nr. 2.2500.2.12

Anschluss an das geplante Sandäckerareal

Abstellgleise U-Bahn Linie U4

Anschluss U-Bahnhof Gebersdorf

Klärung von Sichtschutzmaßnahmen zu bestehender Bebauung im weiteren Planungsprozess

Anschluss Geh-/Radweg - Verbindung Industriegebiet - Großhabersdorfer Weg

Debacher Straße

Wiesenthalstraße

Wiesenthaler Straße

Wiesenthaler Weg

Radverbindung zwischen Rothenburger Straße und Felsenstraße – Vorläufige Parkplatzbilanz

	vorher	nachher
KFZ	0	0
Fahrrad	0	0
Vorläufige Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	200	
versiegelte Fläche (m²)	3.800	
zu fällende Bäume	zu prüfen	
neu geplante Bäume	zu prüfen	

Schnitt A-A
M 1:100

2,5%

2,00 Gehweg

4,00 Radschnellverbindung

0,45 | 1,54 | 0,93 | 6,29 | 3,80 | 0,47

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

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

Vorplanung

Zu Alt+ 86-13-35/
Radschnellverbindung
Original, nicht entnehmen!

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM 09.09.2024
BEARBEITUNG	Pfindel (78301)	
	Klapuch	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

Lageplan

M = 1: 500 | 2.2500.2.13

Ehemalige Bibertbahntrasse
zw. Debacher Straße
und Großhabersdorfer Weg
Radschnellverbindung
Nürnberg - Stein - Obersasbach - Zirndorf

RSV_Nürnberg-Stein-Obersasbach_003 V500_13.PLT vom 12.09.24

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Klapuch, Tel.: 4852

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Stadtgrundkarte: Bayerische Vermessungsverwaltung
Grenzkatasterkarte: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentümerkataster nicht geeignet

Trassenführung mittig auf Bahnkörper

Trassenverlauf ergänzt den bestehenden Geh-/Radweg

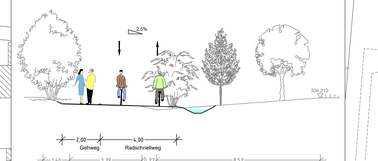
Anschluss Geh-/Radweg Verbindung Raindorfer Weg

Oberbacher Weg

Flaschdorfer Weg

Goldbronner Weg

Schnitt B-B
M 1:100



Eberbahntrasse zwischen Rothenburger Straße und Felsenstraße		
Vorläufige Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	0	0
Fahrrad	0	0
Vorläufige Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	200	
versiegelte Fläche (m²)	3.800	
zu fällende Bäume	zu prüfen	
neu geplante Bäume	zu prüfen	

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

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

Vorplanung

Zur Akte 66-13-35/
Radschnellverbindung
Original, nicht entnehmen!

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM 09.09.2024
BEARBEITUNG	Pfindel (78301)	
	Klapuch	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

Lageplan

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1: 500	2.2500.2.14
			Ehemalige Bibertbahntrasse	
			zw. Großhabersdorfer Weg und Aischweg	
			Radschnellverbindung	
			Nürnberg - Stein - Obersasbach - Zirndorf	

RSV_Nürnberg-Stein-Obersasbach_003 V500_14_PLT vom 12.09.24

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Klapuch, Tel.: 4932

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Die Vervielfältigung und Weitergabe dieses Plans sowie die Benutzung der
Grundlagendaten für Zwecke der Werbung ist untersagt.
Grundlagendaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Planung als Eigentumsangabe nicht geeignet.

Anschluss Geh-/Radweg Verbindung Aischweg

Anschluss Geh-/Radweg Verbindung Rezatweg

Anschluss Geh-/Radweg Verbindung Asbacher Straße

Anschluss Geh-/Radweg Verbindung Farrnbachweg

Anschluss Geh-/Radweg Verbindung Bibertstraße

Trassenverlauf ergänzt den bestehenden Geh-/Radweg

Trassenverlauf mittig auf Bahnkörper

Schnitt C-C
M 1:100

2,5%

2,00 Gehweg | 2,50 Radschnellverbindung | 0,40 Seitenraum/ Stützwand

1,45 | 5,44 | 0,30 | 2,64 | 0,88 | 5,28 | 7,41

Bibertbahntrasse zwischen Rothenburger Straße und Felsenstraße

Vorläufige Parkplatzbilanz

	vorher	nachher
KFZ	0	0
Fahrrad	0	0

Vorläufige Grünbilanz

entsiegelte Fläche (m²)	200
versiegelte Fläche (m²)	3.800
zu fällende Bäume	zu prüfen
neu geplante Bäume	zu prüfen

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

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

Vorplanung

Zur Akte 66-13-35/
Radschnellverbindung
Original, nicht entnehmen!

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM 09.09.2024
BEARBEITUNG	Pfindel (78301)	
	Klapuch	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

Lageplan

M = 1: 500 2.2500.2.15

Ehemalige Bibertbahntrasse
zw. Aischweg und Farrnbachweg
Radschnellverbindung
Nürnberg - Stein - Obersasbach - Zirndorf

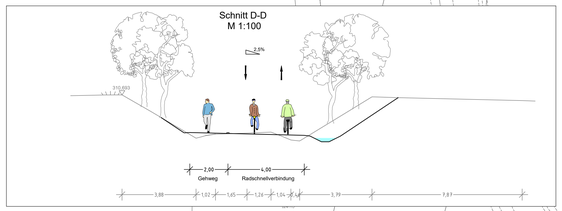
RSV_Nürnberg-Stein-Obersasbach_003 V500_15.PLT vom 12.09.24

card/1

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Plangrundlage ist Eigentumsrechtlich nicht geschützt

Schnitt D-D
M 1:100



Abbruch Brückenbauwerk

Anforderung mit Richtungserkennung

Einrichtung einer LSA-Querung

Anforderung mit Richtungserkennung

Trassenverlauf mittig auf Bahnkörper

Fahrradstraße Am Birnbaum

siehe Detail 1

siehe Detail 2

siehe Detail 3

Am Birnbaum

Gebersdorfer Straße

Wörnitzstraße

Gebersdorfer Straße

Felsenstraße

Pfarrer-Schmidt-Straße

Gabelsbergerstraße

Pfarrer-Schmidt-Straße

Gabelsbergerstraße

Gebersdorfer Straße

Detail 1



Piktogramm Fahrradstraße 2,00m x 3,00m

Detail 2



Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei

Detail 3



Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

Überbahnbrücke zwischen Rothenburger Straße und Felsenstraße

Vorläufige Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	0	0
Fahrrad	0	0
Vorläufige Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	200	
versiegelte Fläche (m²)	3.800	
zu fällende Bäume	zu prüfen	
neu geplante Bäume	zu prüfen	

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

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

Vorplanung

Zur Akte 610-21-51/ Am Birnbaum
Original, nicht entnehmen!

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG		NÜRNBERG, AM 09.09.2024
BEARBEITUNG	Pfindel (78301)	
	Wenzel	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

Lageplan

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 2.2500.2.16
			Am Birnbaum
			Zw. Ehemalige Bibertbahntrasse und Gebersdorfer Straße
			Radschnellverbindung
			Nürnberg-Stein-Obersasbach-Zirndorf

RSV_Nürnberg-Stein-Obersasbach_008 V500_16.PLT vom 12.09.24

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/054/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	19.09.2024	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Straßenplan Gostenhofer Hauptstraße und Bauerngasse

Anlagen:
Straßenplan 2.2500.2.1

Bisherige Beratung(en)	Datum	TOP	
Verkehrsausschuss	19.09.2024	6	Abgesetzt
Verkehrsausschuss	17.10.2024	1.1	Vertagt
Verkehrsausschuss	16.01.2025	1	

Sachverhalt (kurz):

Die Gostenhofer Hauptstraße und die Bauerngasse sind Bestandteil der Radschnellverbindung (RSV) Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein. Durch die Umsetzung dieser Maßnahme kann der erste Abschnitt ab dem Altstadtring der Stadt Nürnberg in auswärtige Richtung realisiert werden.

Der Verkehrsraum der Gostenhofer Hauptstraße ist dringend neu zu ordnen, um dem Bedarf an Rad- und Fußverkehr in diesem Bereich gerecht zu werden.
Im Abschnitt zwischen dem Plärrer und der Gartenstraße wird der Straßenquerschnitt insgesamt angepasst. Die vorhandenen Gehwege werden verbreitert, der Radverkehr wird aus dem Seitenbereich auf die Fahrbahn geführt und dem bereits aktuell anfallenden Lieferverkehr wird ausreichend Raum zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig werden neue Grünflächen mit Baumstandorten geschaffen und die Abstellmöglichkeiten für Radverkehr und Carsharing erweitert.
Im direkten Anschluss an den Straßenplan befindet sich die aktuell laufende Planung des Plärrers. Die Anschlussbereiche sind aufeinander abgestimmt. Die anvisierte gleichzeitige Umsetzung der Maßnahmen ist im Detail noch zu klären.
Im weiteren Verlauf der Gostenhofer Hauptstraße und der Leonhardstraße erfolgt die Umwidmung zu einer Fahrradstraße entsprechend des Nürnberger Fahrradstraßen-Standards mit Anpassung der Beschilderung, großen Fahrradstraßen-Piktogrammen und der Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche.
Eine Ausnahme bildet der Petra-Kelly-Platz, der in seiner jetzigen Form als Verkehrsberuhigter Bereich beibehalten wird um den dortigen Anforderungen des gemeinsamen Miteinanders zwischen Rad- und Fußverkehr gerecht zu werden.
Durch die Planungen wird das Radverkehrsangebot deutlich verbessert und die Realisierung der RSV Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein vorangebracht. Weiter dienen die Maßnahmen der Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden durch eine Reduzierung

der Fahrgeschwindigkeiten. Dem bereits heute hohen Fußverkehrsanteil wird der erforderliche Verkehrsraum - gerade im nördlichen Bereich der Gostenhofer Hauptstraße im Zulauf zum Plärrer mit dem dortigen U-Bahnhof und den beidseits der Straße liegenden Geschäften und Gaststätten - zur Verfügung gestellt.
Außerdem trägt die Planung durch die Einrichtung neuer Grünflächen und Baumstandorte zu einer Verbesserung des städtischen Klimas bei.

Die Parkplatzbilanz öffentlicher Stellplätze sinkt von vorher 81 auf künftig 46 Plätze, um die Mindestbreite der Fahrbahn sicherzustellen. Unmittelbar angrenzend steht in der Gostenhofer Schulgasse ein öffentliches Parkhaus zur Verfügung, das rund um die Uhr geöffnet ist und auch Dauerparkplätze anbietet. Das geplante Quartiersparkhaus am Volksbad kann auch Entlastung bringen. Gleichzeitig werden auch vier neue Car-Sharing-Stellplätze und überdachte Radständer im direkten Umfeld der U-Bahn errichtet. Die Anzahl der Fahrradstellplätze wird um acht erhöht. Im Zuge der Einrichtung der neuen Baumstandorte (neun neue Bäume werden gepflanzt) wird eine Fläche von rd. 215 m² entsiegelt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf rd. 1,6 Mio. Euro.
Die Finanzierung - insbesondere unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten - wird im Detail noch geklärt. Es werden Fördermittel von bis zu 75% aus dem Programm "Radschnellwege 2017 - 2030" des Bundes erwartet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	1.600.000 €	**Folgekosten**	6.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	1.600.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Gerade schwache Verkehrstilnehmende profitieren von der Maßnahme. Der Radverkehr profitiert unmittelbar von der Umgestaltung und der Fahrradstraße.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **VB**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Gostenhofer Hauptstraße, Vpl-Plan Nr. 2.2500.2.1 vom 06.06.2023 mit letzter Änderung vom 20.08.2024 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu sichern.

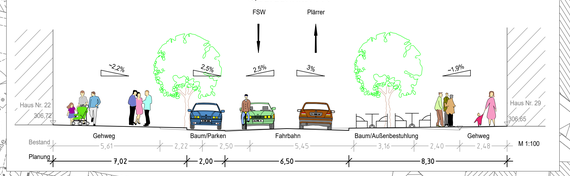
Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Henzel, Tel.: 78803

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Genehmigung und Katalog: Siehe Vermerk im Plan Rot
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

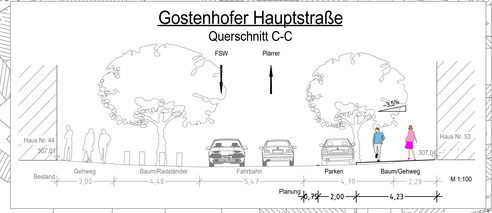
Unterbrechung der Fahrradstraße zugunsten der Aufenthaltsfunktion für Zufußgehende und Radfahrende

Anschluss Planung Frankenschnellweg Plan-Nr. 2.2500.2.2

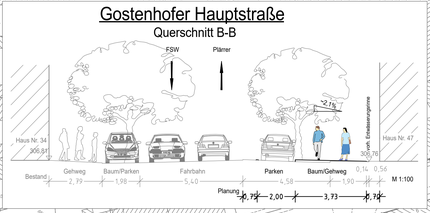
Gostenhofer Hauptstraße
Querschnitt A-A



Gostenhofer Hauptstraße
Querschnitt C-C



Gostenhofer Hauptstraße
Querschnitt B-B



Gostenhofer Hauptstraße da. Pirkheimerstraße, Leonhardstraße, Am Plärrer

Parkplatzbilanz	vorher	nachher
KFZ	81	46
Motorrad	8	6
Fahrrad	50	58
Car-Sharing	0	4
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	215	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu gepflanzte Bäume	9	

Detail 1
Piktogramm Fahrradstraße 2.00m x 3.00m

Detail 2
Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei

Detail 3
Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

Feinplanung im Rahmen Projekt "Am Plärrer"

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum
- niedriger Baum
- gepl. Busch
- gepl. Einfahrt/Ausfahrt
- neue Maststandorte
- LSA mit Blindenausstattung
- Blindenleitsystem gem. Regelbefestigung DIN 32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- Aufenthaltsfeld
- Rampe
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-/Gehweg
- Bordsteinabsenkung
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- ÖPNV-Spur
- überbauter Substratbereich
- Straßenbahn
- Pflasterfläche
- VAG Wartehalle
- Freizuhalten von Einbauten
- Grunderwerbsfläche
- Rückgabefläche
- Auffangsböschung
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- Sanierungsfläche SÖR
- Motorradstellplatz
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradständer
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto Stellplatz

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 06.06.2023
BEARBEITUNG	Pfindel (78301)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

Lageplan

ÄNDERUNGEN			
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 / 2.2500.2.1
03.04.24	Wenzel	Instruktionsserg.	
16.07.24	Wenzel	Baumscheibe/Parker	Gostenhofer Hauptstraße
30.07.24	Bi-Fürbach	BLS Obersbach Pandelstr.	zw. Plärrer und Kohlenhofstraße
13.08.24	Bi-Fürbach	Blindenleitsystem	Radschnellverbindung
20.08.24	Wenzel	Ausführung in Asphalt	Nürnberg - Stein - Obersabach - Zirndorf

RSV_Nürnberg-Stein-Obersabach_001 V500_01.PLT vom 20.08.24

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/062/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	17.10.2024	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Ammanstraße – zwischen Landgrabenstraße und Humboldtstraße

Anlagen:
Straßenplan 2.2547.2.1

Sachverhalt (kurz):

Ein Investor entwickelt auf dem Gelände des ehemaligen Parkhauses des im Umbau befindlichen ehemaligen Kaufhof-Areals den Neubau einer Wohnanlage. Die Ammanstraße war bereits vor Beginn der Abbrucharbeiten in keinem guten Zustand. Mittlerweile ist die Straße sanierungsbedürftig. Zudem gibt es im betroffenen Abschnitt der Ammanstraße keinen einzigen Baumstandort.

Die Planung sieht vor, die Ammanstraße städtebaulich, verkehrlich und ökologisch aufzuwerten. Insgesamt können neun Baumstandorte realisiert und fast 200 m² entsiegelt werden. Aufgrund der großen Gebäudehöhe von teilweise sieben Stockwerken ist ein breiter Seitenraum für die städtebauliche Wirkung förderlich. Die Gebäudehöhe hat ebenfalls Einflüsse auf die Breite der Fahrbahn. Die Aufstellfläche der Feuerwehr darf nicht weiter als 6,00 m vom Gebäude entfernt sein. Deshalb musste die Randsteinlinie in diesem Bereich angepasst werden. Bestandteil der Straßenplanung ist ein Grunderwerb der Stadt Nürnberg für einen Teil des ehemaligen Parkhausgeländes. Der Neubau wird über eine eigene Tiefgarage verfügen. Die öffentlichen Parkplätze werden von 34 auf 26 reduziert. Die Anzahl der Fahrradständer erhöht sich von derzeit 0 auf 28.

In der Vergangenheit wurde die Ammanstraße für Rechtsabbieger aus der Landgrabenstraße für eine bessere Erreichbarkeit des ehemaligen Parkhauses geöffnet. Der Grund für die Öffnung existiert nicht mehr. Aufgrund illegaler Linksabbieger von und zur Ammanstraße, die die Straßenbahn behindern, wird die Zufahrt mit herausnehmbaren Feuerwehrpfosten wieder geschlossen.

Die Bauarbeiten des Hochbaus beginnen voraussichtlich im Jahr 2025 und dauern ca. zwei Jahre. Die Realisierung des Straßenplans soll als Teil der Wiederherstellung des Straßenraums im Anschluss an die Baumaßnahme erfolgen.

Die Gesamtkosten betragen ca. 550.000 Euro. Die Kostenübernahme erfolgt anteilig zwischen Investor und der Stadt Nürnberg. Der beschlossene Straßenplan dient als Grundlage der weiteren Verhandlungen.

Der Bürgerverein wurde vorab über die Planung informiert.

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	550.000 €	**Folgekosten**	2.100 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Ausreichend beite Gehwege.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

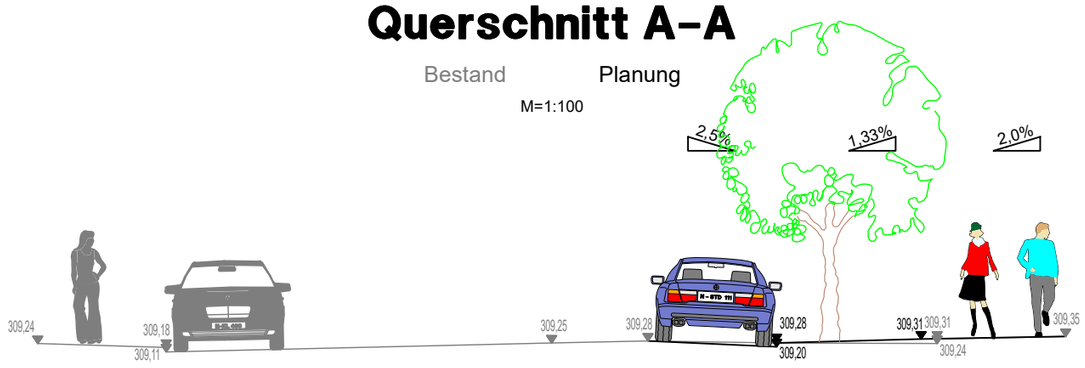
Beschlussvorschlag:

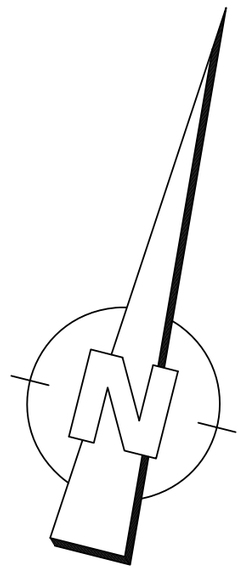
Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl-Nr. 2.2547.2.1 vom 25.09.23 mit letzter Änderung vom 31.07.2024 und beauftragt die Verwaltung, die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.

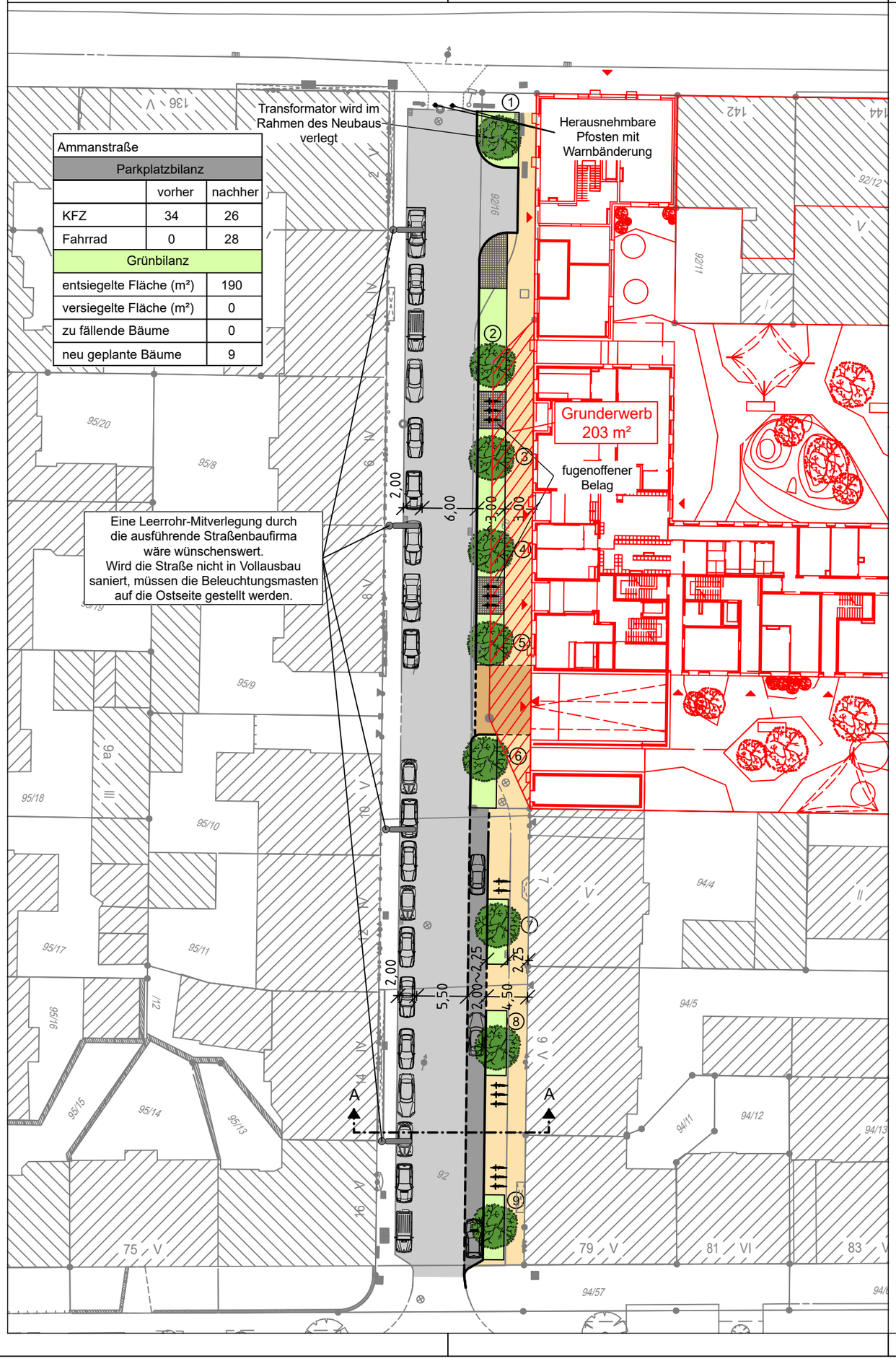
Querschnitt A-A

Bestand Planung

M=1:100







Ammanstraße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	34	26
Fahrrad	0	28
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		190
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		9

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
- 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 25.09.2023
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2547.2.1
14.05.24	Reiser M.	Querschnitt		
31.07.24	Reiser M.	Neubau		

Ammanstraße

zwischen Landgrabenstraße und Humboldtstraße

RS_Amman_24 V500_1.PLT vom 06.08.24

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser M., Tel. 78302
Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

card/1

Berichtsvorlage
Vpl/069/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Durchsagen und Hinweise im ÖPNV neben Deutsch auch in Englisch
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.09.2024

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.09.2024
Schreiben VAG vom 22.10.2024

Bericht:

Mit Antrag vom 17.09.2024 bat die SPD-Stadtratsfraktion zu prüfen und zu veranlassen, dass die Durchsagen und Hinweise der VAG im ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) nicht nur auf Deutsch, sondern zusätzlich noch auf Englisch durchgeführt werden. Vorbild soll demnach die Stadt Wien sein, wo Durchsagen in der U-Bahn auf Deutsch und Englisch gemacht würden, um Besucherinnen und Besucher der Stadt die Orientierung zu erleichtern.

Zu Zeiten des Christkindlesmarktes und bei größeren Messen wird dies in Nürnberg bereits umgesetzt. Die VAG erläutert hierzu in ihrem Schreiben vom 22.10.2024 das bereits bestehende Angebot in Nürnberg. Zusätzlich zur Ansage in deutscher Sprache werden an ausgewählten wichtigen Knotenpunkten, wie z.B. an den Haltestellen Flughafen, Hauptbahnhof, Messe und Lorenzkirche, bereits Durchsagen in englischer Sprache getätigt. Auch an allen Endstationen der U-Bahnen gibt es zusätzliche englischsprachige Durchsagen, die die Fahrgäste zum Verlassen des Zuges auffordern.

Um auch zukünftig relevante Inhalte für weitere Knotenpunkte in englischer Sprache bereitstellen zu können, hat die VAG ein neues Projekt initiiert, das sich mit der Verbesserung und Modernisierung der Sprachhinweise in Echtzeit beschäftigt. Dafür nutzt das Verkehrsunternehmen eine KI-gestützte Text-to-Speech-Engine des Fraunhofer Instituts. Aufgrund des frühen Projektstatus kann noch keine Angabe zum Umsetzungszeitpunkt in Bussen und Bahnen gemacht 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)

☐

☐

☐

SPD Fraktion im Stadtrat Nürnberg

SPD-Stadtratsfraktion | Rathausplatz 2 | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 17. September 2024
Antragsteller: Gradl

Durchsagen und Hinweise im ÖPNV neben Deutsch auch in Englisch

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der Wiener U-Bahn sind Durchsagen zweisprachig auf Deutsch und Englisch zu hören. Den tausenden Menschen, die als Tourist:innen oder Kongressteilnehmer:innen tagtäglich die Wiener Öffis benutzen, sollen durch das Angebot eine zusätzliche Orientierungshilfe erhalten. Sicherheitshinweise und aktuelle Betriebsinformationen ertönen ebenfalls zweisprachig.
Mit diesem Service um englischsprachige Durchsagen erweitert ist Wien, so versichern die Verkehrsbetriebe, einer der Vorreiter im deutschsprachigen Raum. Englisch wird unmittelbar nach dem entsprechenden deutschen Text zu hören sein.
Doch auch über Behinderungen des Betriebes wird zweisprachig informiert - etwa über Dauer der Störung oder Ausweichrouten.
In Nürnberg finden bei größeren Messen und beim Christkindlesmarkt im U-Bahnbereich ebenfalls Durchsagen in Deutsch und Englisch statt.
Aber da Nürnberg während des ganzen Jahres von Tourist:innen und andere Gästen aus vielen Ländern besucht wird, wäre es sinnvoll, dass Durchsagen und Hinweise der VAG im ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) das ganze Jahr zumindest neben Deutsch auch in Englisch durchgeführt werden.

Deshalb stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgen

Antrag:

Die Verwaltung prüft und veranlasst, dass die Durchsagen und Hinweise der VAG im ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) neben Deutsch auch in Englisch durchgeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Kayser
Fraktionsvorsitzende

Lorenz Gradl
Stadtrat

Rathaus, Wolff´scher Bau
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Fon 0911 231 2906
Fax 0911 231 3895
Mail spd@stadt.nuernberg.de

spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
instagram.com/spdnuernberg
facebook.com/spd.nuernberg

- Kopie -

Ö 11

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

Tobias Zuber
Leiter New Mobility
MK-NM
Telefon: 0911 283 4971
tobias.zuber@vag.de

Abgesandt
25. Okt. 2024
Poststelle

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Straße 30

90402 Nürnberg

Nürnberg, 22. Oktober 2024

Betreff: Durchsagen und Hinweise im ÖPNV neben Deutsch auch in Englisch

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf den Antrag der SPD vom 17.09.2024 mit dem Betreff „Durchsagen und Hinweise im ÖPNV neben Deutsch auch in Englisch" nehmen wir gerne Stellung.

Durchsagen sind für die VAG ein essenzielles Element der Fahrgastinformation, da sie eine direkte und unmittelbare Informationsquelle für die Reisenden darstellen. Sie sind besonders in dynamischen und unvorhersehbaren Situationen von großer Bedeutung, wie etwa bei Verspätungen, Baustellen oder Störungen. Eine stetige Weiterentwicklung dieses Kernelements der Fahrgastinformation ist für die VAG insofern von hoher Relevanz.

Derzeit werden an ausgewählten Knotenpunkten der VAG Haltestellenansagen zusätzlich in englischer Sprache ausgespielt. Zu diesen Knotenpunkten zählen unter anderem die Haltestellen Flughafen, Hauptbahnhof, Messe und Lorenzkirche. Zusätzlich gibt es englischsprachige Ansagen an allen Endstationen der U-Bahn, die zum Verlassen des Zuges auffordern.

Zukünftig sollen für weitere Knotenpunkte relevante Inhalte (z. B. auch zu großen Veranstaltungen) in englischer Sprache bereitgestellt werden. Die VAG hat hierfür ein neues Projekt initiiert, welches sich mit der Verbesserung und Modernisierung unserer Sprachhinweise in Echtzeit beschäftigt – und dies über alle Sprachkanäle hinweg. Mit der Umsetzung dieses Projekts wird nicht nur die Anzahl der englischen Durchsagen erhöht, sondern auch die Qualität und Aktualität der Inhalte verbessert.

Erste Tests mit einer KI-gestützten Text-to-Speech-Engine des Fraunhofer Instituts laufen bereits. Ein konkreter Termin für den Go-Live kann aufgrund des frühen Projektstatus noch nicht genannt werden.

Durch das skizzierte Projekt hoffen wir der Intention des Stadtratsantrags der SPD-Fraktion zu entsprechen. Flächendeckende Ansagen in englischer Sprache an allen Haltestellen werden

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Christian Vogel, Bürgermeister
Vorstand: Tim Dahlmann-Resing (Sprecher), Magdalena Weigel

Sitz der Gesellschaft: Nürnberg
Eingetragen beim Amtsgericht Nürnberg unter HRB 1072
Steuernummer 241/117/70111
Umsatzsteuer ID-Nr. DE 811186556

Sparkasse Nürnberg IBAN DE89 7605 0101 0001 0115 00,
BIC SSKNDE77XXX

von der VAG jedoch nicht als sinnvoll erachtet. Der Fokus liegt weiterhin auf Haltestellen, die insbesondere für Touristen oder Geschäftsreisende von Bedeutung sind.

Für weitere Diskussionen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.

Hermann Klodner

i. A.

i. A.

Tobias Zuber

I. Vor Auslauf: VT zur Kts.

II. Abdruck: VP, VT, KK, PL, VT-TI, MK-ZB; FA; SB

Berichtsvorlage
Vpl/070/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Eine Promenade vom Plärrer in die Altstadt:
Aufwertung Ludwigsstraße
hier: Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen, SPD-Stadtratsfraktion und der ÖDP vom 22.02.2024

Anlagen:
Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen, SPD- Stadtratsfraktion und der ÖDP vom 22.02.2024
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

Für eine Aufwertung der Ludwigstraße als der Hauptachse vom Plärrer in die Altstadt bitten die Stadtratsfraktionen der SPD und von Bündnis 90/Die Grünen sowie die Stadtratsgruppe der ÖDP um eine Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie einer verbesserten Aufenthaltsqualität.

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen der südwestlichen Altstadt und des Anschlusses an den Plärrer werden im beigefügten Bericht ebenso erläutert wie verschiedene Optionen einer Verkehrsberuhigung. Für eine wirksame Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthalts-qualität in der Ludwigstraße ist ein vollständiger Umbau erforderlich. Ein solcher ist derzeit nicht plan-, finanzier- und baubar..

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:

Perspektivisch profitieren Rad- und Fußverkehr von einer Verkehrsberuhigung.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN
GRUENE.RATHAUS.NUERNBERG.DE

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD

ödp

AfS

OBERBÜRGERMEISTER
22. FEB. 2024
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
VII | 2 z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
3.BM | | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen
Kopie BgA/SE

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

Nürnberg, 22.02.2024
Alexander Kahl, Dr. Nasser Ahmed, Jan Gehrke

Eine Promenade vom Plärrer in die Altstadt: Aufwertung der Ludwigstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Ludwigstraße ist eine der Hauptverbindungen in die Altstadt und in die Fußgängerzone. Sie ist der Weg zwischen Plärrer bzw. Stadtgraben und dem Weißen Turm, wo die Fußgängerzone beginnt und wird täglich von zehntausenden Fußgänger:innen genutzt. An ihr liegen viele Restaurants und Geschäfte, die vor allem von der dortigen Laufkundschaft leben. Aufgrund ihrer Lage kommt ihr auch eine repräsentative Wirkung als Tor zur Altstadt zu.

Wegen ihrer zentralen Lage ist die Ludwigstraße aber leider auch von regem Parkplatzsuchen und Autoposing betroffen. Das häufige Parken in zweiter Reihe gefährdet Radfahrende, auch Fußgänger:innen können die Straße schlecht queren. Die Aufenthaltsqualität und somit die Konsumlaune werden dadurch eingeschränkt. Gerade am Übergang zum Jakobsplatz werden häufig die zahlreichen Fußgänger:innen von schnell abbiegenden Autos gefährdet.

Durch einen Wegfall des Durchgangsverkehrs kann die Sicherheit und Attraktivität der Ludwigstraße erheblich verbessert werden. Zugleich könnten hier Synergien bei der geplanten Umgestaltung des Plärrers genutzt werden, indem durch einen Wegfall von Abbiegespuren zur Ludwigstraße gegebenenfalls die Möglichkeit besteht, mehr Verkehrsflächen zu entsiegeln.

Vorhandene Stellplätze in der Ludwigsstraße könnten zugunsten von Gastronomie, Grün und Parklets gewinnbringend umgestaltet werden und so mehr Freiraum auf den teils vollgestellten, engen und dabei sehr stark frequentierten Gehwegen schaffen. Davon würden die ansässigen Unternehmen und Anwohnende profitieren, aber allen voran auch Menschen, die auf barrierefreie öffentliche Räume angewiesen sind. Die Erreichbarkeit der südwestlichen Altstadt bliebe über das

Fürther Tor sowie die Färberstraße im Sinne einer „Schleifenlösung" erhalten. Der Schleichwegverkehr vom Fürther Tor bis hin zur östlichen Altstadt könnte unterbunden werden.

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

Die Verwaltung

- prüft und plant unter Berücksichtigung der Pläne für den Umbau des Plärrers Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Ludwigstraße beispielsweise durch Umwidmung in einen verkehrsberuhigten Bereich oder eine Fahrradstraße sowie bauliche Maßnahmen am Ludwigstor und der Ecke Schlehengasse/Jakobsplatz,
- prüft und plant in Abstimmung mit der Citywerkstatt eine Umgestaltung der Ludwigstraße zugunsten von breiteren, freien Gehwegen, mehr Grün, Parklets und weiterer attraktivitätssteigernder Elemente. Dabei werden auch verbesserte Querungen für Fußgänger:innen sowie die Erreichbarkeit für Menschen mit Behinderung berücksichtigt,
- erarbeitet Maßnahmen zur Verbesserung der (subjektiven) Sicherheit am Ausgang aus dem U-Bahnhof Plärrer in Richtung Ludwigstraße unter anderem mit Blick auf dichten Bewuchs und fehlende Beleuchtung.

Mit freundlichen Grüßen

Achim Mletzko	Christine Kayser	Jan Gehrke
Fraktionsvorsitzender	Fraktionsvorsitzende	Stadtrat
B'90/DIE GRÜNEN	SPD-Stadtratsfraktion	ÖDP-Stadtratsgruppe

Eine Promenade vom Plärrer in die Altstadt: Aufwertung der Ludwigstraße
hier: Antrag der Stadtratsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen sowie der Stadtratsgruppe ÖDP vom 22.02.2024

Bericht
Die Ludwigstraße stellt für Fußgängerinnen und Fußgänger, aber auch für den Kfz- und Radverkehr eine wichtige Achse in die Altstadt dar. Gleichzeitig liegen an ihr viele Restaurants und Geschäfte. Daher beantragen die Stadtratsfraktionen der SPD und von Bündnis 90/Die Grünen sowie die Stadtratsgruppe der ÖDP im Antrag vom 22.02.2024 die Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs, eine Umgestaltung der Ludwigstraße sowie Verbesserungen am Ausgang des U-Bahnhofs Plärrer am Ludwigstor.

Ausgangslage
Eine mögliche Verkehrsberuhigung der Ludwigstraße muss das umliegende Umfeld mit betrachten. Folgende Verkehrsmengen wurden im Juli 2023 an den für den Kfz-Verkehr freigegebenen Toren im Südwesten der Altstadt erhoben:

	Kfz/16h	Rad/16h	Zufußgehende/16h
Westtor	4.337	1.511	2.188
Fürther Tor	4.653	927	1.336
Ludwigstor	3.193	1.407	14.087
Färbertor	8.675	945	5.124

Das Kfz-Verkehrsaufkommen an den Altstadttoren ist grundsätzlich in den letzten Jahrzehnten rückläufig, was zeigt, dass die bisherigen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs wirksam sind. Für den Anliegerverkehr und die Zufahrten zu den Parkhäusern muss die Erreichbarkeit der Altstadt für den Kfz-Verkehr weiterhin gewährleistet bleiben.

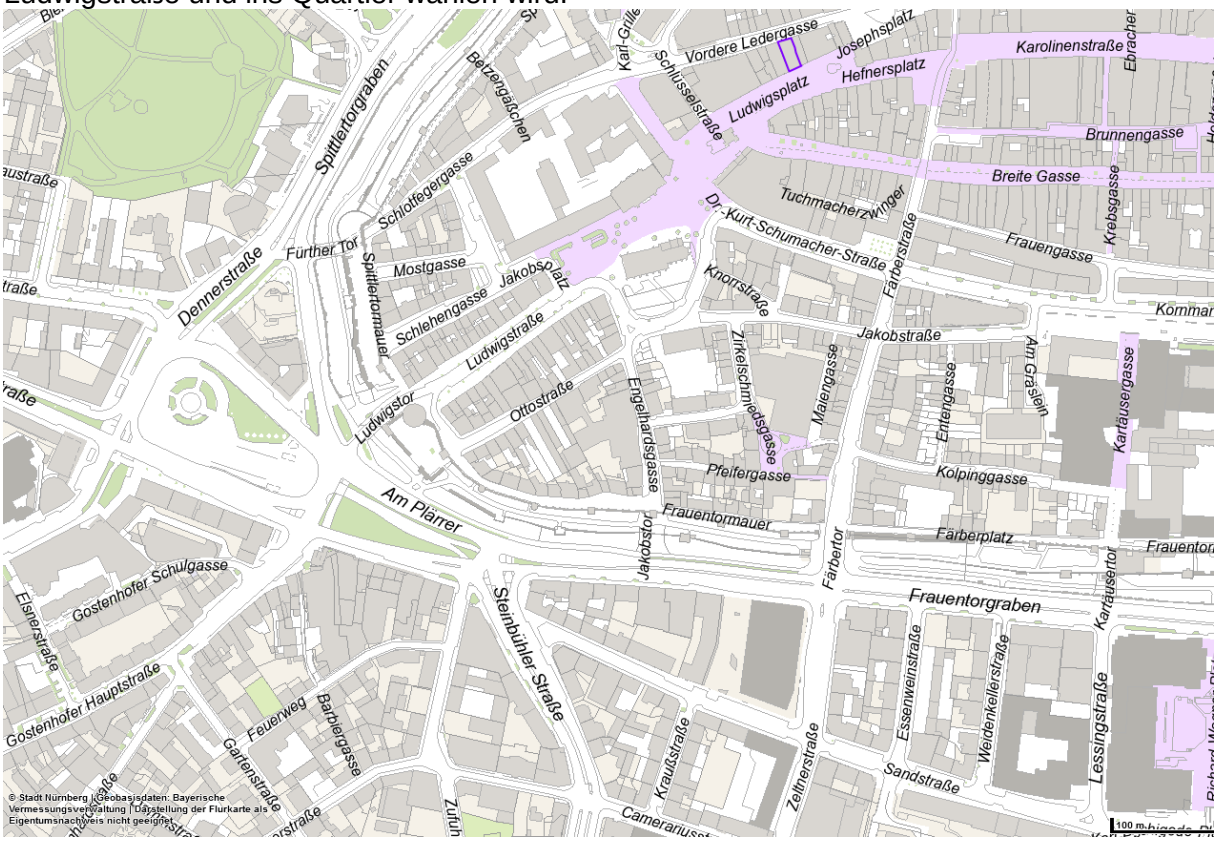
Aufgrund des Schleifensystems in der Altstadt handelt es sich heute schon bei allen Kfz, die über das Ludwigstor einfahren, um Zielverkehr. Das Ludwigstor und die Ludwigstraße gehören zum „blauen Quartier“ des Parkleitsystems Altstadt, in dem das Parkhaus Jakobsmarkt, Maximum, Sterntor sowie Galeria Kaufhof und City Point, die bei einer Neunutzung der beiden Objekte wieder in Betrieb gehen werden, liegen. Eine Durchfahrtmöglichkeit vom nördlich angrenzenden Quartier, das über das Westtor und das Fürther Tor erschlossen wird, besteht lediglich untergeordnet über die Schlehengasse zur Ludwigstraße.

Das Ludwigstor und die Ludwigstraße können vom Kfz-Verkehr aufgrund der Einbahnstraßenregelung ausschließlich stadteinwärts befahren werden. Die Einbahnstraße ist für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Das Fürther Tor ist höhenbeschränkt auf 3,40 m. Fahrzeuge über dieser Höhenbeschränkung (insbesondere Sonderfahrzeuge und Busse) müssen auf das Ludwigstor, Westtor oder Färbertor ausweichen. Würde die Zufahrt über das Ludwigstor unterbunden werden, würden alle höheren Fahrzeuge über die Färberstraße zufahren müssen bzw. über das Westtor, das allerdings in der angrenzenden Schleife liegt. Vor allem für Ziele in der Ludwigstraße würden sich die Fahrten durch die Altstadt verlängern.

Am Ludwigstor sowie in der Ludwigstraße gibt es derzeit 51 Kurzzeitparkplätze, die von 8 Uhr bis 22 Uhr kostenpflichtig mit Parkschein und Zeitbegrenzung von maximal vier Stunden, außerhalb dieser Zeiten frei genutzt werden können, sowie zwei Behindertenparkplätze.

Im Zuge des Plärrerumbaus soll nach derzeitigem Planungsstand die Durchfahrtsmöglichkeit von der Gostenhofer Hauptstraße in die Ludwigstraße für den Kfz-Verkehr unterbunden werden. So kann künftig der Kfz-Verkehr nur noch rechtsabbiegend vom Frauentorgraben bzw. der Steinbühler Straße kommend in das Ludwigstor einfahren. Dies wird die Kfz-Menge am Ludwigstor jedoch nicht reduzieren, da der Verkehr am Ludwigstor ausschließlich Zielverkehr des Quartiers ist und dieser weiterhin vorrangig die kürzeste Zufahrt in die Ludwigstraße und ins Quartier wählen wird.



Prüfung Varianten der Verkehrsberuhigung der Ludwigstraße

Es wurden verschiedene Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung der Ludwigstraße bzw. des Ludwigstors geprüft. Die einzelnen Varianten hätten folgende Konsequenzen:

Verkehrsberuhigung durch Unterbrechung des Ludwigstors für den allgemeinen Kfz-Verkehr, gleichzeitig weiterhin Befahrbarkeit der Ludwigstraße

Eine Unterbrechung der Zufahrt vom Plärrer über das Ludwigstor in die Ludwigstraße für den Kfz-Verkehr würde bedeuten, dass die zuletzt knapp 3.200 Kfz/16h plus der dazugehörige Nachtanteil auf andere Altstadttore oder andere Verkehrsmittel verlagert werden müssten. Problematisch wird dies insbesondere hinsichtlich von Fahrzeugen über 3,40 m, die das Fürther Tor nicht als Alternative nutzen können. Vom Färbertor in die Ludwigstraße müsste umständlich über Jakobstraße, Zirkelschmiedsgasse, Schottengasse, Entengasse und Ottostraße zugefahren werden. Somit würde unerwünschter Mehrverkehr erzeugt. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Bereich Jakobstraße/Färberstraße wird aus Sicht der Feuerwehr kritisch gesehen, weil diese Straßen die Hauptausrückstrecke in die Südstadt bilden. Zudem müssten zumindest die neun Kurzzeitparkplätze am Ludwigstor ersatzlos entfallen, da diese nicht mehr angefahren werden könnten.

Einführung einer Fußgängerzone

Eine Fußgängerzone darf vom Kfz-Verkehr nicht mehr befahren werden. Radverkehr muss eigens zugelassen werden und Schrittgeschwindigkeit einhalten. Erfahrungsgemäß werden Fußgängerzonen, die nicht baulich als eine solche gestaltet sind, weiterhin unzulässigerweise durch Kfz befahren. Auch als Fußgängerzone hätte die Ludwigstraße

weiterhin eine Erschließungsfunktion für die anliegenden Geschäfte und Gastronomen, sodass die bisherige Straße als Trasse nicht vollends entfallen kann. Eine Rechtsabbiegespur vom Plärrer würde es für den Lieferverkehr und weitere Berechtigte weiterhin benötigen, sodass der Plärrer nicht überstaut. Die Einführung einer Fußgängerzone müsste Wendemöglichkeiten an den Übergängen vorsehen und würde zu Mehrverkehr im Umfeld, zum Beispiel auch auf den Ausrückrouten der Feuerwache am Jakobsplatz, führen.

Verkehrsberuhigter Bereich

Ein verkehrsberuhigter Bereich stellt eine Mischverkehrsfläche dar, in der alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sind und von allen Fahrzeugarten, einschließlich dem Radverkehr, Schrittgeschwindigkeit einzuhalten ist. Die Akzeptanz eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Ludwigstraße ist ohne niveaugleichen Ausbau als gering einzuschätzen, da durch die Gehwege, Bordstein und Fahrbahn bislang eine klare Trennung der Verkehrsflächen vorhanden ist. Zudem beträgt die Strecke von der Einfahrt vom Plärrer ins Ludwigstor bis zum Jakobsplatz rund 250 Meter, sodass die Schrittgeschwindigkeit voraussichtlich nicht eingehalten werden würde.

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Laut Straßenverkehrsordnung können „in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion“ verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von weniger als 30 km/h ausgewiesen werden. Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich wird oft als Tempo 20-Zone angeordnet. Abgesehen von der reduzierten Höchstgeschwindigkeit sind keine weiteren verkehrsberuhigenden Effekte zu erwarten, die Aufenthaltsqualität profitiert ohne entsprechende bauliche Begleitmaßnahmen hiervon ebenfalls nur indirekt durch ggfs. reduzierten Verkehrslärm. Eine Geschwindigkeitsreduzierung in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich müsste von umfangreicher Verkehrsüberwachung begleitet werden, wenn heute schon Beschwerden über erhöhte Geschwindigkeiten und Lärmbelästigung von „Autoposern“ bestehen.

Fahrradstraße

Fahrradstraßen werden insbesondere dort eingerichtet, wo ein hoher Radverkehrsanteil vorhanden ist oder in Zukunft zu erwarten ist. In Fahrradstraßen müssen Kraftfahrzeuge mit entsprechender Zusatzbeschilderung explizit zugelassen werden, was bislang in jeder Nürnberger Fahrradstraße so gehandhabt wird. Derzeit beträgt der Anteil des Radverkehrs am Fahrzeugverkehr am Ludwigstor rund 31%. Auch wenn die Ludwigstraße für den Radverkehr eine signifikante Bedeutung besitzt, bestehen derzeit keine Planungen, dort eine Fahrradstraße einzurichten. Sobald die Feuerwache am Jakobsplatz ausgezogen ist, wird die Fortführung der geplanten Fahrradstraße in der Dr.-Kurt-Schumacher-Straße Richtung Westen detaillierter betrachtet und dabei auch Verbesserungen im Umfeld des Jakobsplatzes für den Radverkehr geprüft.

Fazit

Eine vollständige Sperrung des Ludwigstors ist aus verkehrlicher Sicht nicht zielführend und kann nicht empfohlen werden, da hierdurch vorrangig die weitere südwestliche Altstadt mit mehr Kfz-Verkehr und entsprechenden Umwegefahrten belastet werden würde. Stattdessen sollte langfristig der Querschnitt der Ludwigstraße zugunsten der Fußgängerinnen und Fußgänger verändert werden. Im Seitenraum stehen zwar Gehwegflächen zur Verfügung, diese werden jedoch umfangreich durch Auslagen oder andere Sondernutzungen belegt. Insbesondere die Areale, die am stärksten vom Fußverkehr frequentiert werden, wie die Brücke über den Stadtgraben, das Umfeld des Spittlertorturms und der Zugang zum Verteilergeschoss des Plärrers, weisen oftmals nicht genug Flächen für Zufußgehende auf. Für einen Gewinn an Aufenthaltsqualität in der Ludwigstraße und einen Mehrwert für das gesamte Quartier wäre ein vollständiger Umbau der Straße erforderlich, für den aktuell weder finanzielle noch personelle Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Beschlussvorlage
Vpl/068/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

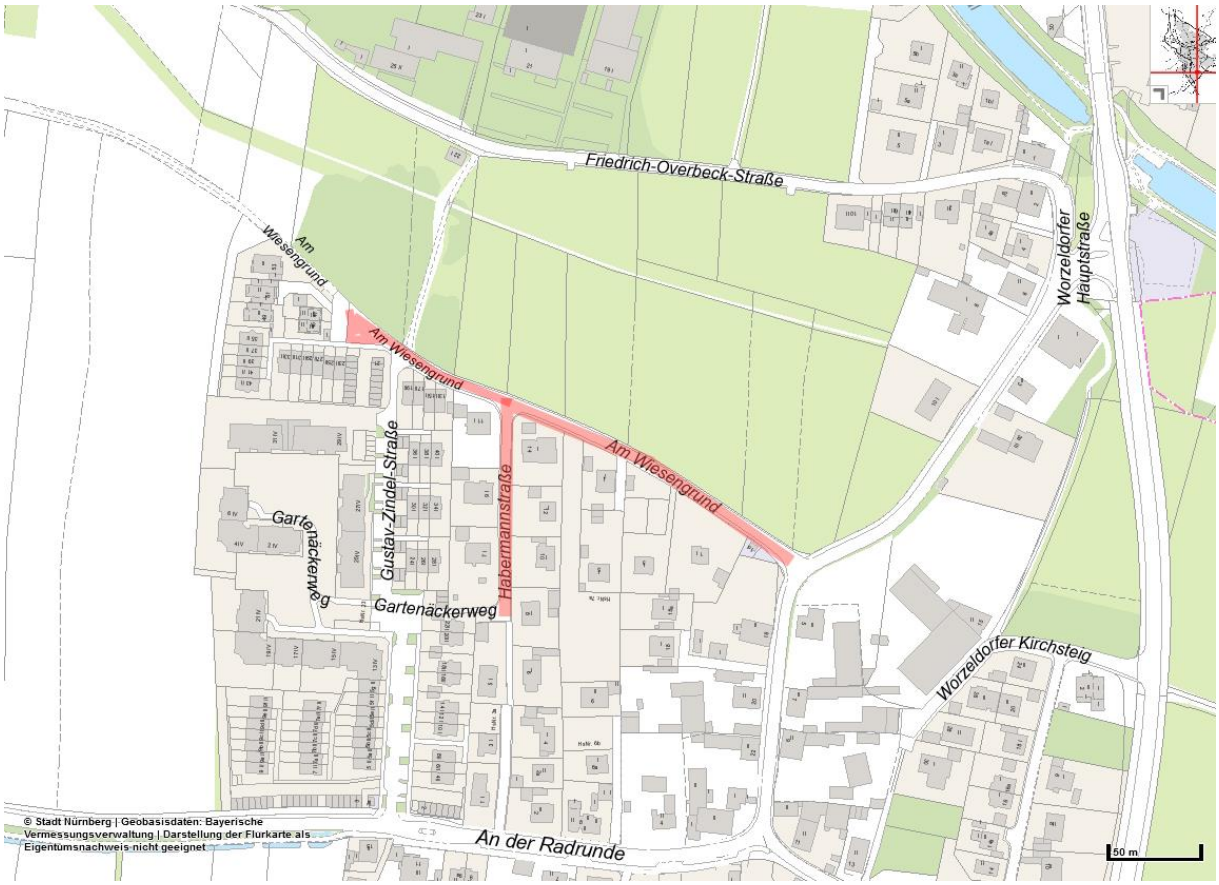
Betreff:
Ausweisen der Straße Am Wiesengrund in Worzeldorf als Tempo 30 Zone

Sachverhalt (kurz):

In Nürnberg sind Wohngebiete abseits der Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich als Tempo 30 Zonen ausgewiesen. Es gibt allerdings noch einige kurze Sackgassen, welche direkt von Hauptverkehrsstraßen abzweigen, die bisher noch nicht beschildert sind. Theoretisch darf hier mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden, was in diesen Straßen aber aufgrund der Gegebenheiten faktisch kaum möglich ist.

Da diese Straßen die Voraussetzungen der Straßenverkehrsordnung erfüllen und ohne weiteren planerischen oder baulichen Aufwand lediglich mit der Beschilderung und Markierung versehen werden müssen, sollen sie, meist auf Wunsch der Anwohnerinnen und Anwohner, als Tempo 30 Zonen beschildert werden.

Die hier vorgelegte Maßnahme umfasst die Straße „**Am Wiesengrund**“, die südwestlich der freiwilligen Feuerwehr Worzeldorf nach Westen von der Worzeldorfer Hauptstraße abzweigt und den nördlichen Teil der **Habermannstraße** bis zur Sperrstelle.



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 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	600 €	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:

Besondere, gruppenspezifische Nachteile oder Erschwernisse bestehen nicht.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, dass die Straßen Am Wiesengrund und die Habermannstraße als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden.

Berichtsvorlage
Vpl/067/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Ampelschaltung Mögeldorfer Plärrer
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 12.07.2024

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 12.07.2024

Bericht:

Die SPD-Fraktion hat mit Antrag vom 12.07.2024 darum gebeten aufzuzeigen, wie die Ampelanlage am Mögeldorfer Plärrer besser abgestimmt werden kann, damit temporäre Staus reduziert werden.

Die Verwaltung hat die Ampelanlage am Mögeldorfer Plärrer geprüft, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Seit vielen Jahren ist die Signalanlage am Mögeldorfer Plärrer mit Sonderprogrammen ausgestattet, um temporäre Spitzen insbesondere im Sommer und an Wochenenden von und zum Tiergarten besser abbilden zu können. Die vorhandenen "Tiergartenprogramme", die den Zufluss zum und vom Tiergarten mit längeren Grünphasen optimieren könnten, werden praktisch nicht genutzt.

2025 ist eine Sanierung der Signalanlage mit moderner, verkehrsabhängiger Steuerung geplant, die den öffentlichen Verkehr priorisieren und die Verteilung der Grünzeiten optimieren wird.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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)

☐

☐

☐

SPD Fraktion im Stadtrat Nürnberg

SPD-Stadtratsfraktion | Rathausplatz 2 | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
12. JULI 2024
/.....Nr. .....
VI
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Nürnberg, 12. Juli 2024
Antragsteller: Kir, Liberova, Yilmaz

Ampelschaltung Mögeldorfer Plärrer

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

bei einem Bürgertreffen zum Thema Lärmvermeidung auf der Strecke der Schmausenbuckstraße berichteten uns die Anwohner, dass es gerade in Ferienzeiten und an Wochenenden zu vermehrter Lärmbelästigung durch die Verkehrsbelastung, vor allem durch Tiergartenbesucher, kommt, die am Mögeldorfer Plärrer abbiegen wollen. Durch die aktuelle Ampelschaltung würden nur zwei bis drei Autos nach rechts abbiegen können, weil sie die grüne Fußgängerampel abwarten müssten. Für mehrere Stunden würde dann ein Rückstau entstehen, der zu einer massiven Lärmbelastung im Wohngebiet führt.

Daher stellt die SPD-Fraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

1. Die Verwaltung prüft, wie die Ampelanlage am Mögeldorfer Plärrer besser abgestimmt werden kann, damit kein Rückstau entsteht.
2. Die Verwaltung berichtet über weitere Möglichkeiten, die Verkehrssituation vor Ort zu entschärfen.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Kayser, Fraktionsvorsitzende
Yasemin Yilmaz, Stadträtin
Diana Liberova, Stadträtin
Aynur Kir, Stadträtin

Rathaus, Wolff'scher Bau
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Fon 0911 231 2906
Fax 0911 231 3895
Mail spd@stadt.nuernberg.de

spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
instagram.com/spdnuernberg
facebook.com/spd.nuernberg

Berichtsvorlage
Vpl/073/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Neuschaffung Fußgängerzonen
hier: Antrag der FDP vom 27.03.2023

Anlagen:
Antrag der FPD vom März 2023

Bericht:

Die FDP fordert in einem Antrag vom März 2023, dass bei der Neuschaffung von verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen die Interessen des Einzelhandels und der Gastronomie berücksichtigt werden sollen.

Gastronomie und Einzelhandel profitieren in extremer Weise von den durch den Rat beschlossenen Regelungen in Nürnbergs Altstadt – die hohe Attraktivität für Besucher wird vor allem gesichert durch eine bunte Angebotsmischung und ein weitgehend störungsfreies Flanieren zwischen Hauptbahnhof und Kaiserburg. Aus diesem Grund hat Nürnberg, anders als manche Nachbarstadt, weiterhin sehr gute Besucherzahlen. Die Veränderungen im Handel (online-Versand) führen zu einer Änderung des Branchenmixes, auch in Nürnberg mit mehr Gastronomie und weniger Handel. Der Prozess ist schmerzhaft, aber nicht in Verbindung mit dem Anreiseverhalten zu bringen – auch große Outlet-Center mit Autobahnanschluss leiden unter der Kundenabwanderung. Im Gegenteil – der überwiegende Teil der Kaufkraft in Innenstädten stammt bundesweit von Menschen zwischen 16 und 30 Jahren, insbesondere solchen Menschen, die stark konsumorientiert sind. Ohne einen „Mehrwert“ in Form von Kultur, Gastro oder städtebaulichem Reiz wandern diese essentiellen Kunden ab.

In der Konsequenz wird Nürnberg seinen Weg einer starken multifunktionalen City weiter vorangehen, da primäres Ziel nicht das Wohlergehen einer Branche ist, sondern die Schaffung einer attraktiven Innenstadt die alle Menschen aller Alters- und Kaufkraftgruppen zur Gemeinsamkeit im Sinne einer „Stadtgesellschaft“ einlädt. Der Austausch zwischen den Generationen und den verschiedenen anderen Milieus der Stadt findet am Besten im öffentlichen Raum statt, Nürnberg ist nach wie vor in der Lage, hier eine herausragende funktionale Altstadt anbieten zu können.

Bei wesentlichen Änderungen auch innerhalb der Altstadt werden Bürgervereine, Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibende eingebunden. Beispiele hierfür sind der Weinmarkt, der nach drei Planungswerkstätten mit den Anwohnern und den betroffenen Gewerbetreibenden zu einer Fußgängerzone umgestaltet wurde oder die Änderung der Verkehrsführung in der Äußeren Laufer Gasse und der Beckschlagergasse, denen ebenfalls Planungswerkstätten und eine Befragung und Information aller anliegenden Geschäfte vorausging. Auch bei der Erweiterung der Fußgängerzone in der Königstraße wurden die Belange der betroffenen Anlieger abgefragt und die Ausnahmen bei der Zufahrtsbeschränkung entsprechend geregelt. Gleiches war und ist bei den Planungen zur Breiten Gasse der Fall.

Es gibt keine Notwendigkeit und keine rechtliche Grundlage für Parkbevorrechtigungen für Kundinnen und Kunden des Einzelhandels. Allein in der Altstadt bestehen rd. 4.700 Stellplätze in Parkhäusern, die an das Parkleitsystem angeschlossen, für alle nutzbar sind und direkt am Rand oder mitten in der Fußgängerzone liegen. Diese Parkhäuser sind lediglich an den

Adventssamstagen über einige Stunden voll ausgelastet. Außerhalb dieser Zeiten sind immer freie Parkplätze verfügbar.

Die Gastronomie wurde nach der Pandemie bis heute mit der unkomplizierten Genehmigung von Freischankflächen unterstützt. Ladenleerstand besteht im Wesentlichen außerhalb der Fußgängerzonen, wo Parkplätze direkt vor der Tür existieren. Dies weist darauf hin, dass das Parken direkt am Laden nicht die Lösung für die Probleme des Einzelhandels oder der Gastronomie darstellt.

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:

Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche stellen Schutzzonen für Fußgänger dar und tragen zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Freie Demokraten
FDP

Ümit Sormaz · Rathausplatz 2 · 90403 Nürnberg

Herrn
Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
27. MRZ. 2023
Nr.
VI
VII
X
z.W.V.

Zeichen: ÜS-PM

Ümit Sormaz
Mitglied des Stadtrates
der Stadt Nürnberg

fdp@uemit-sormaz.de
www.uemit-sormaz.de

Freie Demokraten FDP
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

T: 0911 1325250
M: 0177 2502513

Antrag: Interessen von Einzelhandel und Gastronomie bei der Neuschaffung von verkehrsberuhigten Zonen bzw. Fußgängerzonen

In jüngerer Zeit hat die Stadt mehrere Versuche unternommen, das Netz aus Fußgängerzonen in der Nürnberger Altstadt zu erweitern. Als Grund wurde vor allem genannt, dass durch die Umgestaltung die Attraktivität der Altstadt für Besucher und Besucherinnen gesteigert werden könne. Verkehrsberuhigte Bereiche mit mehr Grün würden mehr Aufenthaltsqualität bedeuten und zudem einen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels darstellen.

Die Umgestaltung des Bereichs Königsstraße/Johannesgasse/Theatergasse sowie Färberstraße/Brunnengasse ist abgeschlossen. Der Weinmarkt wurde bereits umgewidmet. Und auch für den Obstmarkt liegen weitreichende Pläne vor, die im Wesentlichen den Wegfall von Pkw-Parkplätzen, die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sowie die Schaffung von mehr Grün beinhalten.

Die Stadt erhofft sich, dass von den Maßnahmen ein Schub insbesondere für die Gastronomie in der Altstadt ausgeht. Allerdings stellt sich durch die Umgestaltungen auch das Problem der Zugänglichkeit für Kundinnen und Kunden mitunter ganz neu. Nicht jede/r BürgerIn ist in der Lage, in den entsprechenden Zonen beheimatete Läden und Restaurants fußläufig oder per Rad zu erreichen. Gerade der stationäre Einzelhandel ist aber auf eine leichte Zugänglichkeit angewiesen. In Folge der Pandemie und durch den immer weiter wachsenden Online-Handel steht er wirtschaftlich unter enormem Druck. Eine weitere Verschlechterung der Rahmenbedingungen kann er kaum verkraften. Die Frustration beispielsweise darüber, dass Kunden und Kundinnen kleinerer Läden nicht mehr in Ladennähe parken können, Lieferverkehr von Amazon – einem Unternehmen, das für seine Steuervermeidungsstrategien bekannt ist – aber möglich bleibt, ist nur allzu verständlich.

Zeichen: ÜS-PM

Ümit Sormaz
Mitglied des Stadtrates
der Stadt Nürnberg

fdp@uemit-sormaz.de
www.uemit-sormaz.de

Freie Demokraten FDP
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

T: 0911 1325250
M: 0177 2502513

Vor diesem Hintergrund stelle ich folgenden Antrag:

- Bei der Umgestaltung von Straßen/Plätzen zu verkehrsberuhigten Zonen bzw. Fußgängerzonen sind neben Umweltbelangen auch die Auswirkungen auf die Zugänglichkeit des stationären Einzelhandels zu berücksichtigen. Dabei gilt es besonders die Bedürfnisse kleinerer Geschäfte nicht aus den Augen zu verlieren. Daran, dass die NürnbergerInnen weitläufiger flanieren können, dies aber zunehmend vor leeren Schaufenstern verwaister Läden, kann kein Interesse bestehen.

- Die Stadt erarbeitet Konzepte, wie die Zugänglichkeit von Innenstadtläden verbessert werden kann. Denkbar wären spezielle Kunden- oder Verbundkarten, mit denen BürgerInnen das Recht erwerben, zum Zweck eines Einkaufs ihren Pkw für eine begrenzte Zeit in einem bestimmten verkehrsberuhigten Bereich abstellen zu dürfen.

Berichtsvorlage
Vpl/072/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:
Rennmühlstraße in Katzwang
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.04.2024

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.04.2024

Bericht:

Mit Antrag vom 08.04.2024 beantragt die CSU-Stadtratsfraktion, parallel zur Sanierung der Rennmühlbrücke Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Katzwang zu planen.

Es ist nicht davon auszugehen, dass durch den Neubau der Rennmühlbrücke Verkehrsprobleme in Katzwang auftreten werden. Grundsätzlich können planerische und verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Beseitigung von Problemen nur dann umgesetzt werden, wenn Missstände zu Verkehrsgefährdungen oder -problemen führen. Die Verwaltung wird die Verkehrssituation in Katzwang während und nach dem Brückenneubau weiter beobachten und bei Bedarf Maßnahmen entwickeln.

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)

☐

☐

☐

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
09. APR. 2024
/.....Nr. .....

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

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

08.04.2024
Antragsteller: Dr. Heimbucher, Bälz

Rennmühlstraße in Katzwang

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der Sitzung des Werkausschusses SÖR am 13.03.2024 wurde die Erneuerung der Brücke über die Rednitz an der Rennmühlstraße beschlossen.

Durch die Erneuerung der Brücke wird künftig auch deutlich mehr Schwerlastverkehr über diese Straße erfolgen und damit eine wesentliche Verschlechterung der Verkehrssituation in Katzwang eintreten. Nach Fertigstellung der Brücke an der Rennmühlstraße wird auf Schwabacher Seite eine Brücke an der Hirschenholzstraße saniert werden müssen und dadurch zusätzlicher Umleitungsverkehr durch Katzwang rollen.

Die neue Brücke an der Rennmühlstraße wird nach den vorliegenden Plänen breiter ausgebaut als der Bestand. Die Straße soll im Anschluss an die Brücke in Richtung des Ortszentrums von Katzwang ebenfalls verbreitert und damit noch eine Beschleunigung des Kfz-Verkehrs hervorgerufen werden.

Die enge Ortsdurchfahrt von Katzwang mit den bestehenden Steigungen bzw. Gefällstrecken und Engstellen wird dadurch weiter belastet.

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

Antrag:

Die Verwaltung wird parallel zum nun anstehenden Neubau der Brücke Maßnahmen zur Verkehrslenkung und zur Verkehrssicherung in Katzwang planen und diese so rechtzeitig umsetzen, dass nach dem Neubau der Brücke die Verkehrssituation in Katzwang nicht weiter verschlechtert wird.

Dabei soll auch geprüft werden, ob durch den Einbau von Querungshilfen, Tempobeschränkungen und Lichtsignalanlagen eine dauerhafte Verbesserung der Situation in Katzwang erreicht werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

A24040300 Rennmühlstraße.docx

Berichtsvorlage
Vpl/071/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Stellplätze für Motorräder
hier: Antrag der AfD- Stadtratsfraktion vom 23.10.2024

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion der AfD vom 23.10.2024

Bericht:

Mit Antrag vom 23.10.2024 wird um einen Bericht zu Abstellplätzen für Motorräder und um Prüfung, ob auf breiteren Gehwegen und in Fußgängerzonen weitere Motorradstellplätze eingerichtet werden können, gebeten.

Grundsätzlich gelten für motorisierte Zweiräder dieselben Regelungen beim Parken wie für Pkw: Motorisierte Zweiräder dürfen nicht auf Gehwegen abgestellt werden, es sei denn, das Parken von Pkw oder Krafträdern ist per Beschilderung zugelassen.

Im Stadtgebiet Nürnberg wurden in der Vergangenheit dort Motorradparkplätze ausgewiesen, wo sich erheblicher Bedarf für Zweiradstellplätze gezeigt hat. Es ist dann vorteilhaft, Motorradparkplätze auszuweisen, wenn das Parken von Motorrädern platzsparend und gebündelt erfolgen soll. So können auf einem Pkw-Stellplatz bis zu fünf Motorräder abgestellt werden, die sonst z. B. zwischen Pkw abgestellt werden würden. Darüber hinaus ist es sinnvoll ein Angebot zu schaffen, um das behindernde und verbotswidrige Parken von Motorrädern auf Gehwegen zu unterbinden.

Die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger steht über den Belangen des ruhenden Kfz-Verkehrs. Deshalb sollen Motorradstellplätze vorrangig auf Kfz-Stellplätzen statt auf den Gehwegen eingerichtet werden. Da Stellplätze für Motorräder ebenso breit sein müssen wie Stellplätze für Pkw, können Motorradstellplätze nur dort auf Gehwegen angeordnet werden, wo auch das Parken von Pkw möglich ist. Damit entfallen vorwiegend Parkplätze für Pkw, wenn Stellplätze für Krafträder auf Gehwegen eingerichtet werden. Da Motorräder hauptsächlich während der wärmeren Jahreszeiten gefahren werden, bleiben die Parkplätze für Motorräder zudem im Winter häufig ungenutzt. Motorräder sind wegen ihrer oft sehr hohen Lärmemissionen und des nicht immer regelkonfomen Fahrstils der Nutzer zudem nicht unbedingt ein Beitrag zur stadtverträglichen Mobilität.

Fußgängerzonen kommen nicht als Abstellplätze für Motorräder in Frage, da in diesen ein Verbot für den allgemeinen Kfz-Verkehr gilt. Am Rand der Fußgängerzone in der Altstadt sind bereits an mehreren Stellen Motorradstellplätze eingerichtet (z.B. Lorenzer Platz, Josephsplatz, Karl-Grillenberger-Straße usw.).

Es ist nicht möglich, mit vertretbarem Arbeitsaufwand die Anzahl der zum Teil bereits seit Jahrzehnten explizit beschilderten Motorradstellplätze im Stadtgebiet zu ermitteln. Hierzu wäre eine vor-Ort Aufnahme nötig. Eine entsprechende Datenbank existiert nicht.

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:

Motorradstellplätze auf Gehwegen und in Fußgängerbereichen können zu Behinderungen der Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere der mobilitätseingeschränkten Personen, führen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Ö 17

Stadtratsfraktion AfD

AfD Stadtratsfraktion Nürnberg · Fünferpl. 2 · 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Ihr Ansprechpartner: Roland Hübscher

Tel.: 0911 231-39850
E-Mail: RH@Roland-Huebscher.de

Datum: 23.10.2024

Situation der Stellplätze für Motorräder

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

angesichts der in der Stadt Nürnberg herrschenden Parkplatznot könnte es für viele Bürger attraktiv sein, statt mit dem Auto mit einem motorisierten Zweirad (elektrisch oder Verbrenner) in die Stadt zu fahren.
Die AfD Stadtratsfraktion wurde schon mehrmals von Bürgern auf offene Fragen und Rechtsunsicherheiten bzgl. des Parkens von Motorrädern hingewiesen.

Daher stellen wir folgenden Antrag mit der Bitte um Behandlung im dafür zuständigen Ausschuß:

1. Die Verwaltung berichtet über die Anzahl der im Nürnberger Stadtgebiet zugelassenen motorisierten Zweiräder.
2. Die Verwaltung berichtet über die Anzahl der im Nürnberger Stadtgebiet eigens für motorisierte Zweiräder ausgewiesenen Parkplätze.
3. Die Verwaltung prüft, ob sich das Ausweisen weiterer Flächen als Motorradstellplätze dadurch als vorteilhaft erweisen könnte, daß Motorräder dort nebeneinander platzsparend geparkt werden können, was an anderer Stelle wieder Parkraum freigibt.
4. Die Verwaltung prüft, ob ggf. im Bereich von breiteren Gehwegen oder Fußgängerzonen Flächen – zusätzlich zu den bereits hierfür ausgewiesenen – als Motorradstellfläche geeignet sind .

163

Mit freundlichen Grüßen,

Roland Hübscher
Fraktionsvorsitzender

Michael Feder
Stadtrat

Berichtsvorlage
Vpl/074/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Stärkere Einbindung der Bürger- und Vorstadtvereine
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.01.2020

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.01.2020

Bericht:

Zu unterscheiden sind „**verkehrliche Projekte“,** die vom Rat beschlossen werden bzw. „Geschäft der laufenden Verwaltung“ sind, also letztlich in der politischen Verantwortung des Referenten liegen und „**verkehrsrechtliche Anordnungen**“ auf Basis der StVO, die allein die untere Straßenverkehrsbehörde erlässt. Diese Anordnungen sind rechtlich Bescheide, gegen die jeder Betroffene klagen kann, beispielsweise Tempo-30 Anordnungen vor Schulen, Haltverbotsanordnungen in engen Kurven usw.

Die Stadt Nürnberg beteiligt bei größeren *verkehrlichen Projekten* (Straßenplanungen, stadteilbezogene Projekte wie Änderungen im Verkehrssystem), die erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im Stadtgebiet haben, im Vorfeld von Beschlussfassungen in Stadtratsgremien, namentlich vor allem dem Verkehrsausschuss, die Bürger- und Vorstadtvereine. Sie berichtet über das Ergebnis der Beteiligung in der jeweiligen Beschlussvorlage. Im Ergebnis werden die fertigen Pläne an die jeweiligen Bürgervereine mit der Bitte um Äußerung übersandt. Mal erfolgt eine solche Äußerung, mal nicht. Im Zweifel ist die Rückmeldung dann Anlass für Veränderungen an der Planung.

Darüber hinaus informiert die Verwaltung die Bürgerinnen und Bürger in den sozialen Medien bzw. durch Pressemitteilungen, bei eher örtlich interessanten, allgemein relevanten verkehrsregelnden Maßnahmen auch in analoger Weise durch Flyer. So ist dies z. B. bei den Änderungen der Parkregelung in der Wilderstraße, der Marconistraße, dem Gebiet um die Chamer Straße und der Hiltpoltsteiner Straße geschehen.

Aus den Erfahrungen heraus lässt sich bei ca. 900 verkehrsrechtlichen Anordnungen im Jahr, die die Abteilung Verkehrsrecht des Verkehrsplanungsamtes jährlich erlässt, nicht immer Verständnis oder Konsens im Vorfeld erzielen. Die Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist daher vom Gesetzgeber bewusst dem übertragenen Wirkungskreis einer Gemeinde zugeordnet und somit der Ratsbefassung entzogen. Das Straßenverkehrsrecht dient als Besonderes Sicherheitsrecht der Gefahrenabwehr. Nicht immer lassen sich Eingriffe in das Lebensumfeld von Bürgerinnen und Bürgern vermeiden. Schon aufgrund des im Zuge der Ermessensausübung anzuwendenen Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit werden bei als erforderlich angesehenen Maßnahmen die geeigneten Mittel gewählt, die zur Zielerreichung zwingend geboten sind und nur die geringste aber nötige Belastung für die Allgemeinheit mit sich bringen.

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:

Eine effiziente Gefahrenabwehr dient dem Schutz der Allgemeinheit und damit allen gesellschaftlichen Gruppierungen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

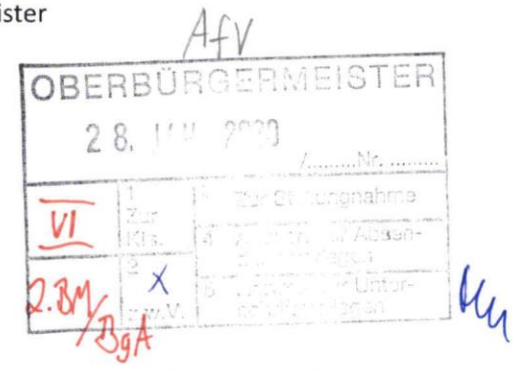
Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg



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

27.01.2020
Schuh

Stärkere Einbindung der Bürger- und Vorstadtvereine

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

immer wieder werden Bürgervereine von Entscheidungen der Verwaltung überrascht. Ohne vorherige Informationen oder Meinungseinholung werden auf dem Verwaltungsweg z. B. Parkverbote, Vorfahrtsregelungen und Änderungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen umgesetzt.

Die Bürgervereine werden selten vorher mit eingebunden und oft vor vollendete Tatsachen gestellt. In vielen Fällen handelt es sich dabei um Änderungen im Sinne von Einzelinteressen, die zwar aus Sicht des Betroffenen nachvollziehbar sind, aber nicht zwingend die mehrheitliche Meinung der Anwohner im Stadtteil widerspiegeln.

Den Bürger- und Vorstadtvereinen bleibt, die Änderungen zu akzeptieren und vor Ort zu „verkaufen" oder gegen die Entscheidung zu protestieren. Zu Änderungen der Verwaltungsanordnung kommt es erfahrungsgemäß im Protestfall eher selten, der Ärger bleibt.

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

Antrag:

Die verkehrlichen Anordnungen sind zukünftig mit den jeweils zuständigen Bürgervereinen abzusprechen und eine schriftliche Stellungnahme dazu einzuholen.

In den Beschlussvorlagen ist die Frage aufzunehmen, ob der Sachverhalt mit dem zuständigen Bürgerverein abgeklärt wurde.

Dies soll bei allen Anordnungen erfolgen bis auf diejenigen, bei denen Gefahr im Verzug ist oder nur vorübergehende Maßnahmen (z.B. Baustellen kurzer Dauer) betroffen sind.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Fraktionsvorsitzender

A20012700 Einbindung Bürgervereine.docx

Berichtsvorlage
Vpl/075/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Kooperation zwischen Polizei und Kommunale Verkehrsüberwachung
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.04.2022

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.04.2022

Bericht:

Der Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung im Großraum Nürnberg (ZV-KVÜ) wurde gegründet, um die Einhaltung der Verkehrsregeln unter anderem im fließenden Verkehr zu überwachen und um damit die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die Stadt Nürnberg hat den ZV-KVÜ im Stadtgebiet mit der Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs beauftragt. Die Verbesserung soll vor allem dort erzielt werden, wo eine hohe, permanente Intensität der Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs notwendig ist.

Die Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt und Polizei sieht daher vor, die originär nach dem Polizeiaufgabengesetz zuständige staatliche Polizei von personalaufwändigem Streifendienst zur Überwachung des ruhenden Verkehrs in Bewohnerparkgebieten und Gebieten mit hohen Überwachungsdefiziten zu entlasten. In Bezug auf den fließenden Verkehr lässt sich die Entlastung durch die Übernahme der Geschwindigkeitsüberwachung im Bereich von Tempo-30-Zonen, streckenweisen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h und darunter, z. B. im Umfeld von Schulen und sozialen Einrichtungen sowie in verkehrsberuhigten Bereichen (ugs. "Spielstraßen") erzielen. Hier besteht das Beanstandungsaufkommen überwiegend aus Bußgeldern geringer Höhe und Verwarngeldern. Die Polizei verstärkt durch die freiwerdenden Kräfte die Überwachung von Verkehrssituationen, bei denen es zu Verkehrsordnungswidrigkeiten im Bußgeldbereich kommt.

Maßnahmen der unmittelbaren Gefahrenabwehr, dazu gehören Abschleppvorgänge verbleiben unter der Federführung der staatlichen Polizei. Diese verfügt über eine dafür geeignete Organisation und die spezialgesetzlichen Befugnisse, um diese Aufgabe effizient wahrnehmen zu können. Die hohe Kosten- und Zeitbelastung der Polizei hat sich durch die Einführung eines beschleunigten Abschleppverfahrens in den letzten Jahren reduziert. Dieses wird an vordefinierten und dokumentierten Örtlichkeiten angewandt, an denen durch Polizei und ZV-KVÜ gefahrenträchtige Verstöße gegen Verkehrsregeln und dies auch wiederholt festgestellt wurden.

Der kommunale Außendienst (ADN) entlastet die staatliche Polizei zusätzlich, in dem er Überwachungsaufgaben in Fußgängerzonen und auf Gehwegen gemäß der Aufgabenübertragung abnimmt.

Eine Übernahme von Aufgaben der Gefahrenabwehr kann aufgrund der Befugnislage alternativ zur staatlichen Polizei nur durch die Gemeinden als Sicherheitsbehörden nach den allgemeinen Befugnissen der zur Gefahrenabwehr nach dem Landesstraf- und Verordnungsgesetz (LStVG) wahrgenommen werden. Dies bedingt jedoch den Aufbau einer entsprechenden Organisation bei den Gemeinden. Die Übertragung der sicherheitsrechtlichen Befugnisse auf die Zweckverbände ist aktuell auch keine Option. Dieses Thema wurde so auch bei der letzten Sitzung des Arbeitskreises Straßenverkehr des Bayerischen Städtetags am

21.10.2024 besprochen. Parallelstrukturen zur staatlichen Polizei aufzubauen, erscheint nicht sinnvoll.

Polizei und städtische Stellen stehen hier auf den unterschiedlichen Ebenen (Sachgebiet Einsatz beim Polizeipräsidium Mittelfranken sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Verkehr bei den örtlichen Polizeiinspektionen bzw. der Verkehrspolizeiinspektion) im regelmäßigen, konstruktiven und kollegialem Austausch.

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:

Eine effiziente Gefahrenabwehr dient dem Schutz der Allgemeinheit und damit allen gesellschaftlichen Gruppierungen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
27. APR. 2022
/.....Nr. .....
VI
1 Zur Kts.
2 X z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen
3.BM
3.BR

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

25.04.2022
Antragsteller: Nachtigall

Kooperation zwischen Polizei und Kommunaler Verkehrsüberwachung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Parkraum im Stadtgebiet Nürnberg ist knapp. Es herrscht aufgrund der Vielzahl vorhandener Kraftfahrzeuge insbesondere in dicht besiedelten Stadtteilen, wie beispielhaft St. Johannis, Gostenhof oder in der Südstadt ein hoher Parkdruck.

Verkehrsteilnehmende stellen nicht selten ihre Kraftfahrzeuge auf Gehwegen, im Bereich abgesenkter Bordsteinkanten, in Feuerwehranfahrtszonen bzw. vor Ein- und Ausfahrten ab. Hierbei kommt es immer wieder zu Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Bei behindernd abgestellten Kraftfahrzeugen kommt u. a. die Abschleppung des Fahrzeuges in Frage.

Bürgerinnen und Bürger beschweren sich immer wieder über die Parksituation und erleben, dass die Mitarbeitenden des ADN keinerlei Kompetenzen im ruhenden Verkehr haben. Die KVÜ ist zuständig, hat aber derzeit keine rechtliche Möglichkeit, Abschleppungen eigenverantwortlich zu veranlassen und die Nürnberger Polizei hat zwar die Kompetenz, ist aber aufgrund anderweitiger Belastungen personell nicht in der Lage, den Kontrolldruck so aufrechtzuerhalten, wie es angesichts der Parksituationen notwendig wäre.

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

Antrag:

1. Die Stadtverwaltung prüft zusammen mit der KVÜ und der Polizei, wie die Polizei durch Mitarbeitende der KVÜ und auch des ADN bei Abschleppungen im Stadtgebiet unterstützt werden kann.

2. Stadtverwaltung, KVÜ und Polizei stellen konzeptionell dar,
   a. wie ein entsprechendes Verfahren aussehen könnte,
   b. welche rechtlichen Handlungsoptionen für die Mitwirkung von Beschäftigten der KVÜ bei Abschleppungen bestehen,

c. welche (kosten-)rechtlichen und logistischen Rahmenbedingungen für eine derartige Kooperation zwischen KVÜ und der Polizei schon bestehen bzw. künftig zu schaffen wären.

3. Stadtverwaltung, KVÜ und Polizei pilotieren und evaluieren ggf. ein entsprechendes Kooperationsverfahren bei Abschleppungen im Stadtgebiet Nürnberg.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Beschlussvorlage
Vpl/084/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Am Messehaus;
Umbau zur Fahrradstraße - Lückenschluss zwischen bestehender Fahrradstraße Rennweg und B4R

Anlagen:
Straßenplan 2.2581.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Straße Am Messehaus schließt an die Fahrradstraße Rennweg an und stellt im Bestand eine Lücke im Radnetz zwischen der B4R und dem Rennweg dar. Mit überschaubarem Aufwand kann diese Lücke mit Hilfe der vorliegenden Markierungsmaßnahme geschlossen werden.

Der vorliegende Abschnitt der Straße Am Messehaus soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme, die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche und die Markierung von Sicherheitstrennstreifen. Im betreffenden Bereich befinden sich außerdem Carsharing-Parkplätze, die in der Vergangenheit immer öfters durch illegales Parken blockiert wurden. Dies schränkte die Nutzung stark ein. Für Abhilfe sorgen künftig Halteverbotsschilder an der entsprechenden Stelle.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund bleibt unverändert bei 39. Auch die Anzahl der Fahrradabstellplätze bleibt unverändert bei 77. Es wird keine Fläche ent- oder versiegelt.

Die Gesamtkosten dieser Markierungsmaßnahme betragen ca. 75.000 Euro. Nach positivem Beschluss wird die Maßnahme entsprechend angeordnet. Die Lieferzeit der Verkehrsschilder beträgt ca. 12 Wochen, die Markierung kann voraussichtlich ab Mitte April aufgebracht 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	75.000 €	**Folgekosten**	18.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	75.000 €	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:

Der Radverkehr profitiert von der Fahrradstraße und dem Lückenschluss. Die Carsharing-Nutzung wird verbessert.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

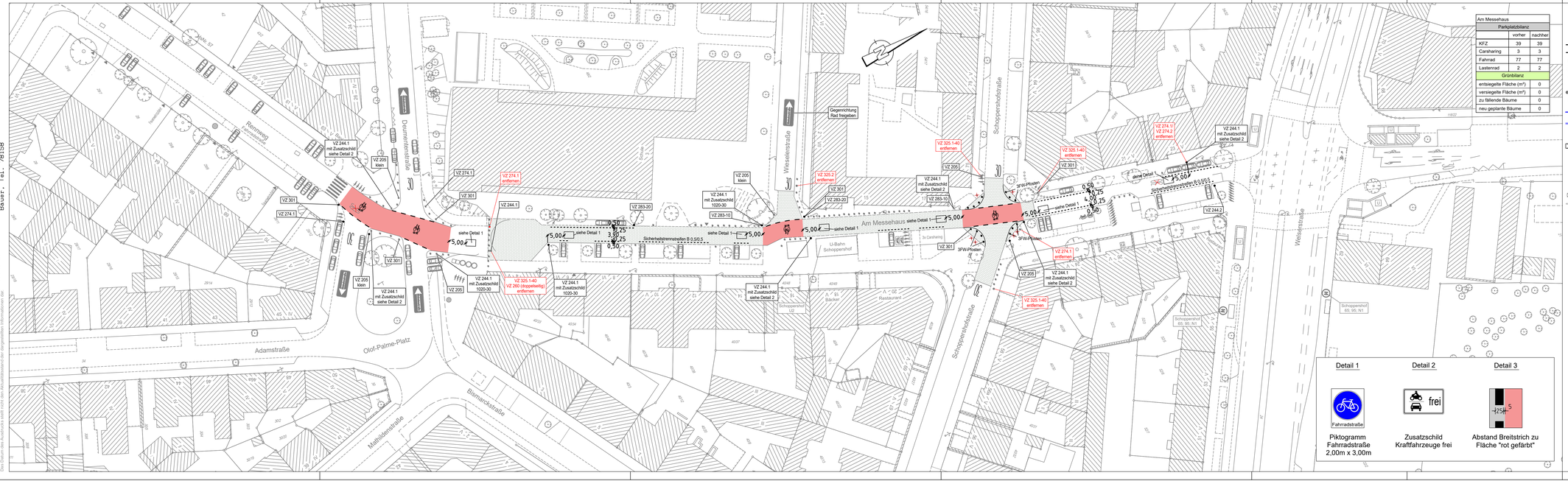
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Am Messehaus, Vpl-Plan Nr. 2.2581.2.1 vom 16.08.2024 mit letzter Änderung vom 20.11.2024.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Das Kopieren des Kartenbildes sowie dessen Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet.
Das Datum des Ausdrucks sowie auch die Aktualität der geometrischen Information ist zu beachten.



Am Messehaus Parkplatzbilanz	vorher	nachher
KFZ	39	39
Carsharing	3	3
Fahrrad	77	77
Lastenrad	2	2
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	0	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	0	

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

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

Detail 1

Fahrradstraße

Piktogramm Fahrradstraße 2,00m x 3,00m

Detail 2

frei

Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei

Detail 3

0,25 | 0,5

Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. I.V. Krause	NÜRNBERG, AM 16.08.2024
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Bauer	

ÄNDERUNGEN			Lageplan
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 2.2581.2.1
20.11.24	Br-Fürbach	Sicherheitstrennstr.	

Am Messehaus
Fahrradstraße zwischen Welserstraße und Rennweg

Am Messehaus_001 V500_1PLT vom 20.11.24

card/1

Berichtsvorlage
Vpl/079/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

E-Scooter Konzept für Nürnberg
hier: Antrag der FDP vom April 2023

Anlagen:
Antrag der FDP vom April 2023

Bericht:

Mit Antrag vom April 2023 bittet die FDP um einen Bericht über den aktuellen Stand der Umsetzung eines E-Scooter Konzeptes.

Am 07. Juli 2022 hat der Verkehrsausschuss des Nürnberger Stadtrats ein E-Scooter-Konzept für Nürnberg beschlossen, das eine Systemumstellung vom free-floating auf ein stationsbasiertes System im Gebiet innerhalb des Bundesstraßenrings B4R beinhaltet. Die Systemumstellung fand Anfang Mai 2024 zunächst für die Altstadt (Zone A) statt und wurde im November 2024 mit der Einrichtung aller weiteren Standorte innerhalb des B4-Rings (Zone B) abgeschlossen. Seitdem wird die Systemumstellung beobachtet, um eventuelle Probleme zu erkennen und zukünftig notwendige Änderungen vornehmen zu können.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Freie Demokraten
FDP

Ümit Sormaz · Rathausplatz 2 · 90403 Nürnberg

Herrn
Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
02. MAI 2023
/.....Nr. .....

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

Zeichen: ÜS-FM

Ümit Sormaz
Mitglied des Stadtrates
der Stadt Nürnberg

fdp@uemit-sormaz.de
www.uemit-sormaz.de

Freie Demokraten FDP
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

T: 0911 1325250
M: 0177 2502513

Antrag: E-Scooter-Konzept für Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
lieber Marcus,

im vergangenen Sommer hat die Stadt ein Konzept zu E-Scootern beschlossen. Demnach wird Nürnberg in drei Zonen unterteilt. In den Zonen A (Altstadt) und B (innenstadtnahe Viertel) dürfen E-Scooter in Zukunft ausschließlich an festgelegten Stationen abgestellt werden. Das Abstellen an nahezu jedem Ort, das sogenannte „Free Floating", ist dann nur noch in den äußeren Stadtteilen und Vororten möglich. Darüber hinaus soll die Zahl der E-Scooter begrenzt werden. Eigentlich sollte dieses neue Konzept bereits im Frühjahr 2023 umgesetzt werden. Bislang ist das noch nicht geschehen.

<u>Vor diesem Hintergrund stelle ich folgenden Antrag:</u>

Die Stadtverwaltung berichtet über den aktuellen Stand bei der Umsetzung eines E-Scooter-Konzeptes und gibt Auskunft darüber, wann das aktuelle System des „Free Floating" auf feste Ausleihstationen in den Zonen A und B umgestellt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Ümit Sormaz

Beschlussvorlage
Vpl/082/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Querungshilfe Fischbacher Hauptstraße
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 07.02.2022

Anlagen:
Antrag der SPDStadtratsfraktion vom 07.02.2022
Straßenplan 2.2066.2.5

Sachverhalt (kurz):

In Folge eines Antrages der SPD-Stadtratsfraktion zur Prüfung einer Querungshilfe über die Fischbacher Hauptstraße zwischen der Hutbergstraße und dem Förstergäßchen wurde die Situation für den Fußgängerverkehr überprüft.

Die Verwaltung schlägt im Ergebnis den Bau einer Querungsinsel auf Höhe der Johanniter-Kindertagesstätte vor. Dazu muss der Kreuzungsbereich zur Hutbergstraße angepasst werden. Zugunsten der neuen Querungsmöglichkeit werden ca. 38 m² versiegelt. Die Querungsinsel erleichtert Fußgängerinnen und Fußgängern die Querung an dieser Stelle der Hauptverkehrsstraße und sorgt zudem dafür, die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs zu reduzieren.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit wird zudem die stadtauswärtige Bushaltestelle "Hutbergstraße" ausgebaut, indem der Bordstein auf 16 cm angehoben und die Haltestelle zur besseren Anfahrbarkeit an den Fahrbahnrand verlegt wird. Der Bushaltestellenbereich sowie die Querungsbereiche werden mit Blindenleitsystemen ausgestattet. Es entfallen weder Kfz-Stellplätze noch Fahrradabstellplätze.

Die Maßnahme ist in der Verwaltung abgestimmt. Die Kosten hierfür betragen ca. 178.000 Euro. Da die Realisierung der Baumaßnahme nur mit einer Vollsperrung möglich ist, wird im Schatten der Maßnahme auch die Fahrbahn der Fischbacher Hauptstraße im Abschnitt zwischen Förstergäßchen und Tolstoistraße saniert und eine Wasserleitungserneuerung durchgeführt. Die Arbeiten sollen im Frühjahr 2025 stattfinden.

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	178.000 €	**Folgekosten**	350 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Der Ausbau der Bushaltestelle und die Ausstattung mit einem Blindenleitsystem fördert die Barrierefreiheit. Die Sicherheit für den Fußgängerverkehr wird durch die Querungshilfe verbessert.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **VB**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl-Nr. 2.2066.2.5 vom 02.11.2023.

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

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
07. FEB. 2022
/.....Nr. .....

VI	1 Zur Kta.	3 Zur Stellungnahme
	2 z.w.V. X	4 Antwort vor Absendung vorlegen
		5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Nürnberg, 7. Februar 2022
Antragsteller: Dr. Ahmed

Querungshilfe Fischbacher Hauptstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in Nürnberg-Fischbach ist die Fischbacher Hauptstraße eine der am stärksten frequentierten Straßen im Stadtteil. Sie dient maßgeblich als Durchgangsstraße ins östliche Nürnberger Umland und in die weiteren Nürnberger Stadtteile Brunn, Netzstall und Birnthon. Seit geraumer Zeit wird sie auch vermehrt durch LKWs genutzt.

Zwischen dem Förstergäßchen und der Hutbergstraße entsteht aus vielen Gründen zunehmend starker Fußverkehr (u.a. wegen dem Kindergarten Pfiffikus oder einem neuen Supermarkt). In diesem Zusammenhang besteht aus Sicht der SPD-Stadtratsfraktion erhöhter Bedarf nach einer gesicherten Querung für Fußgänger*innen über die Fischbacher Hauptstraße. Eine gesicherte Querungsmöglichkeit mit einer Querungsinsel würde dabei neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit, für die betroffenen Menschen vor Ort auch zu einer Verlangsamung der gefahrenen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und damit zur Senkung des Unfallrisikos beitragen.

Des Weiteren wäre ein sicherer Übergang an dieser Stelle aus den folgenden Gründen sinnvoll:

a) Der umliegend starken Bebauung und Frequentierung im Stadtteil Fischbach,
b) des erwähnten (mittlerweile) zahlreich zu Fuß anfallenden Kundenverkehrs zum REWE-Supermarkt,
c) der Frequentierung durch Kirchgänger*innen bzw. Besucher/Nutzer der Einrichtungen der evangelischen Kirche,
d) der regelmäßigen Fußgängerfrequentierung in Richtung Friedhof Fischbach,
e) der Fußgängerquerungen zu den jeweilig umliegenden zwei Bushaltestellen,
f) der angesprochenen, in unmittelbarer Nähe liegenden Johanniter-Kindertagesstätte "Pfiffikus",
g) des in der gleichen Umgebung der Kita befindlichen Kinderspielplatzes.

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD

Daher setzt sich die SPD-Stadtratsfraktion gemeinsam mit dem SPD-Ortsverein Fischbach für eine Querungshilfe für Fußgänger*innen über die Fischbacher Hauptstraße in Höhe Hutbergstraße – Nürnberg-Fischbach ein. Hierzu hat der SPD-Ortsverein bereits konkrete Skizzen zur Erläuterung angefertigt, welche diesem Antrag anhängen.

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

Antrag:

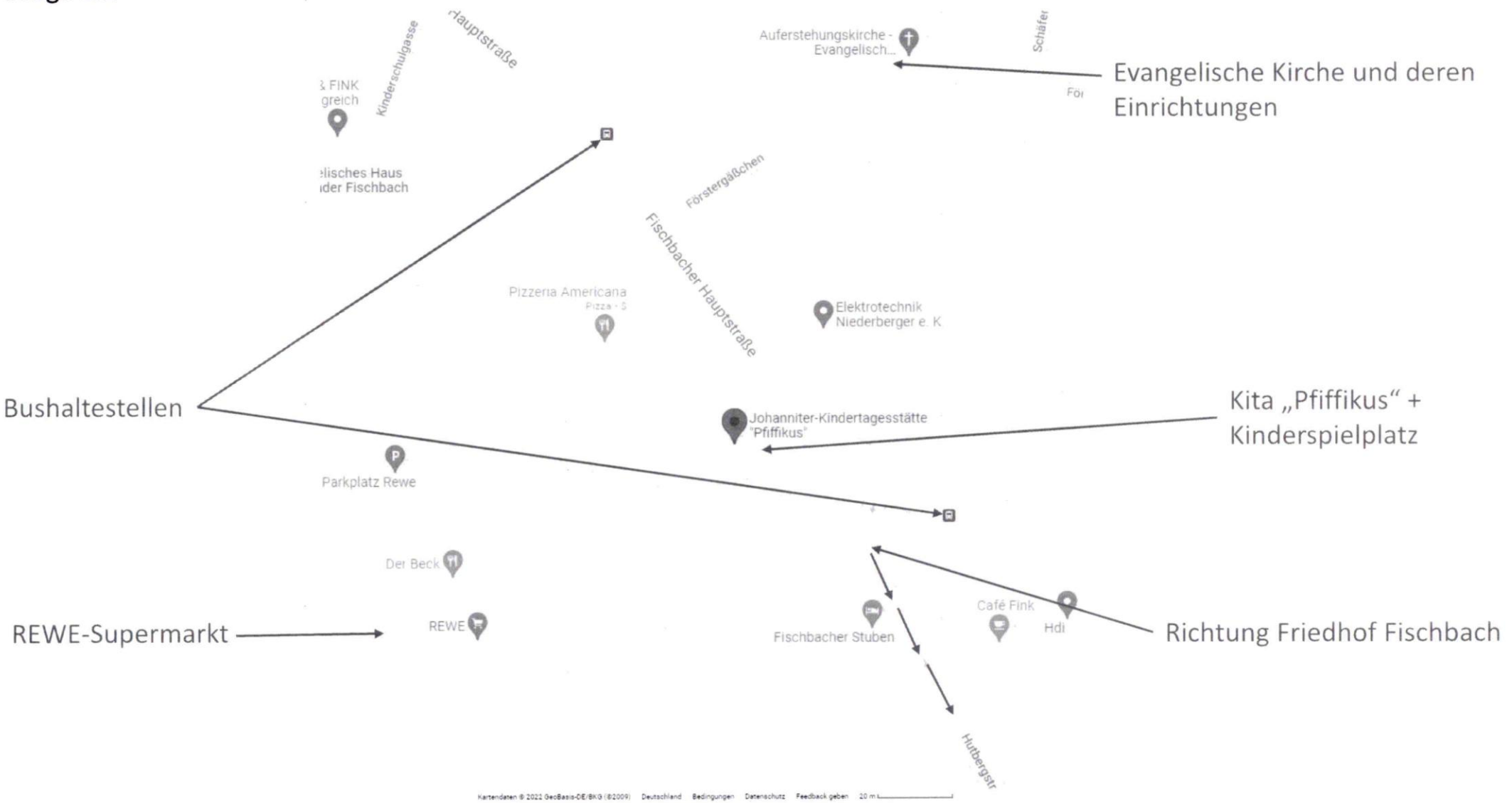
Die Stadtverwaltung prüft die Einrichtung einer Querungshilfe über die Fischbacher Hauptstraße zwischen der Hutbergstraße und dem Förstergäßchen.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

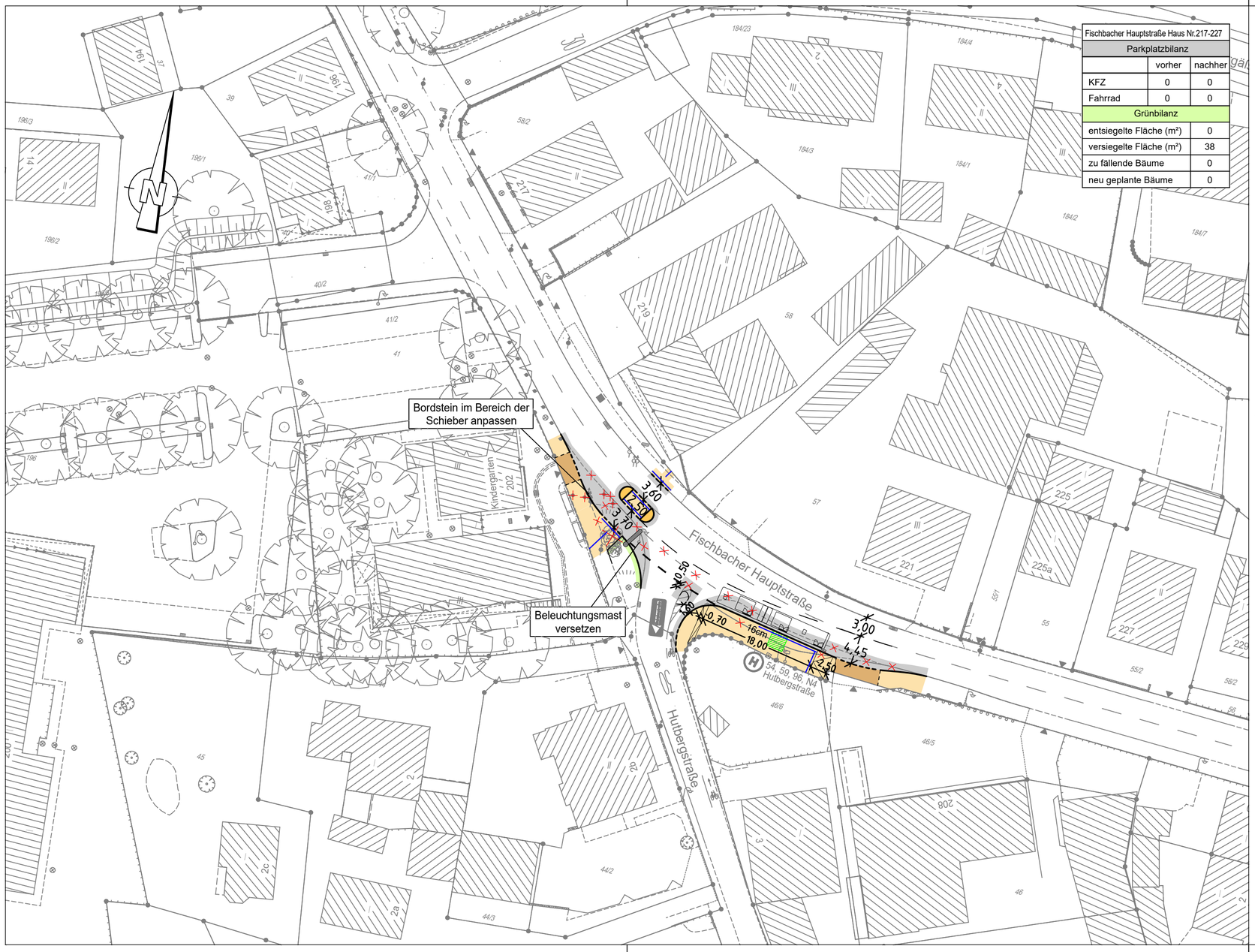
Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

Anlage 1.1


Evangelische Kirche und deren Einrichtungen
Auferstehungskirche - Evangelisch...
Schäfer
Hauptstraße
Kinderschulgasse
Försterg
Bushaltestellen
Pizzeria Americana
Pizza · $
Fischbacher Hauptstraße
Elektrotechnik Niederberger e. K
Kita „Pfiffikus“ + Kinderspielplatz
Johanniter-Kindertagesstätte "Pfiffikus"
Parkplatz Rewe
Der Beck
REWE-Supermarkt
REWE
Fischbacher Stuben
Café Fink
Hdi
Richtung Friedhof Fischbach
Huttbergstr
Kartendaten © 2022 GeoBasis-DE/BKG (©2009) Deutschland Bedingungen Datenschutz Feedback geben 20 m

Anlage 1.2


Hauptstraße
Kinderschulgasse
Auferstehungskirche - Evangelisch...
Schäfer
Förstergäßchen
Fischbacher Hauptstraße
Pizzeria Americana
Elektrotechnik Niederberger e. K
Johanniter-Kindertagesstätte "Pfiffikus"
Mögliche Straßenquerungshilfe
Parkplatz Rewe
Der Beck
REWE
Fischbacher Stuben
Café Fink
Hdi
Hutbergstr



Fischbacher Hauptstraße Haus Nr.217-227		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	0	0
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		0
versiegelte Fläche (m²)		38
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		0

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

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

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

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 02.11.2023
BEARBEITUNG	Rabindranath(72356)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Wenzel	

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2066.2.5

Fischbacher Hauptstraße

Umbau Bushaltestelle

Fischbacher Hauptstraße_01 V500_1.PLT vom 27.08.24

card1

Beschlussvorlage
Vpl/080/2024

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Gyulaer Straße – Parkplätze und Bäume im Rahmen Fahrbahnsanierung

Anlagen:
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2526.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Gyulaer Straße weist teilweise ungeordnete Parkflächen (halbseitig auf dem Gehweg) auf. Zudem gibt es in der Straße kaum Baumpflanzungen. Die Straße ist sanierungsbedürftig und stand bereits im Jahr 2024 im Bauprogramm des zuständigen SÖR-Bezirks. Aufgrund des Umfangs der Sanierung ist ein Straßenplan, der die Flächen im öffentlichen Raum neu definiert, sinnvoll.

Die Straßenplanung sieht vor, den letzten Abschnitt in der Straße, in dem noch halbseitig auf dem Gehweg geparkt wird, neu zu ordnen. Hierfür soll die Längsparkbucht auf der Westseite vervollständigt und fünf neue Baumstandorte geplant werden. Durch die Baumpflanzungen kann eine Fläche von ca. 70 m² entsiegelt werden. Es fallen sechs Kfz-Parkplätze weg. Zudem werden 18 Radabstellplätze geschaffen.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 550.000 Euro. Der Bau ist für das Jahr 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	550.000 €	**Folgekosten**	1.700 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Ausreichend breite Gehwege.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

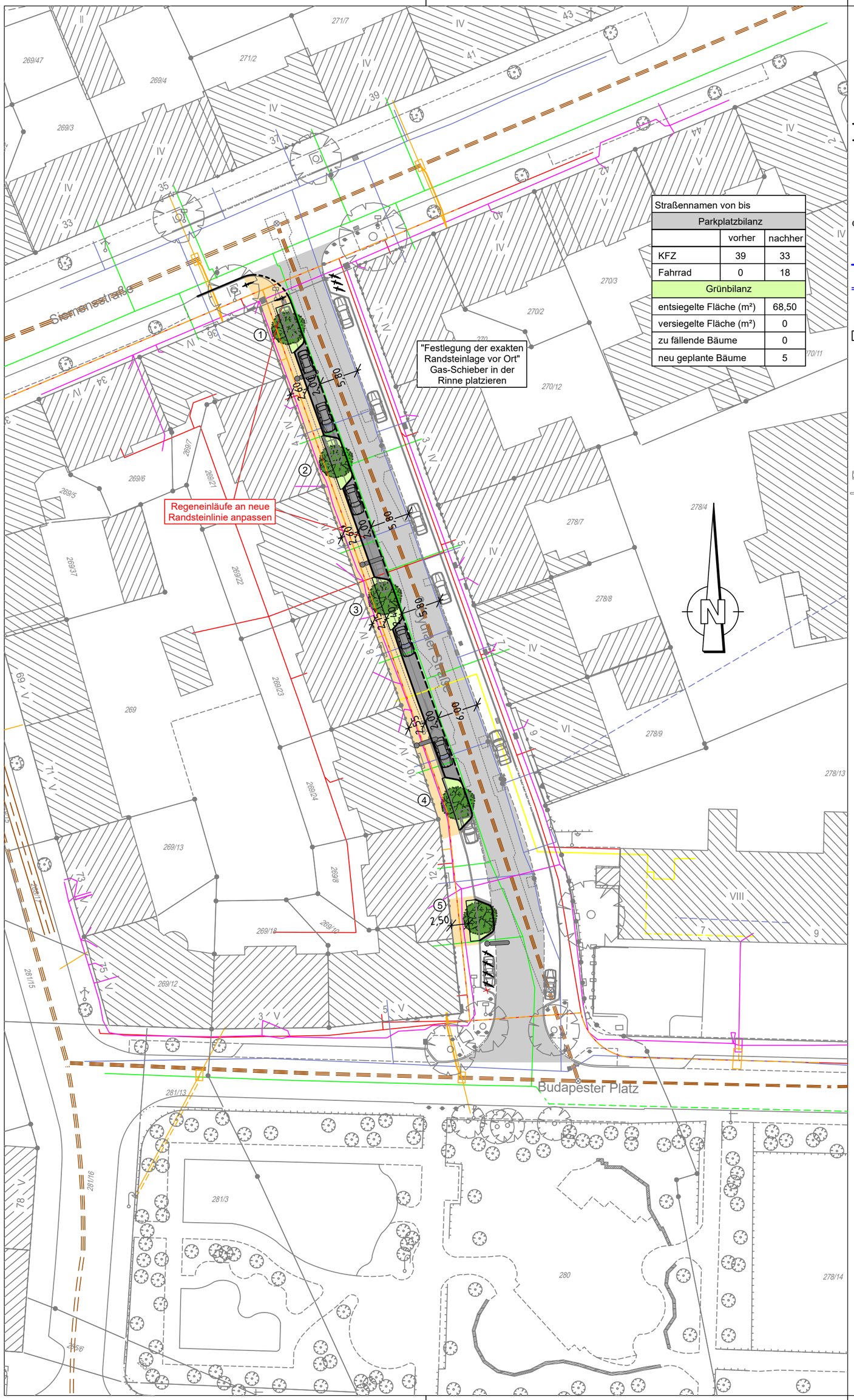
☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl Nr. 2.2526.2.1 vom 27.02.24 mit letzter Änderung vom 02.08.2024.



Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

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

Gesamtbearbeitung
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser M., Tel. 78302

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1 Herr Grunwald Tel.: 8455
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 27.02.2024
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
06.06.24	Reiser M.	Instruktionsergebnis
02.08.24	Reiser M.	Instruktionsergebnis

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2526.2.1

Gyulaer Straße

Parkplätze und Bäume
im Rahmen Fahrbahnsanierung

Gyulaer Straße 001 Vermessung V500_1.PLT vom 21.08.24

card1

Berichtsvorlage
Vpl/077/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Reisebusse raus aus der Augustinerstraße
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.12.2019

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.12.2019

Bericht:

Mit Antrag vom 11.12.2019 beantragte die SPD-Stadtratsfraktion die Prüfung alternativer Standorte für Reisebusse außerhalb der Altstadt, so dass der Halt in der Augustinerstraße aufgelassen werden könne.

In einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe und zusammen mit der Congress- und Tourismus-Zentrale Nürnberg wurden verschiedene Standorte daraufhin untersucht, ob sie als Ein- und Ausstiegshalt sowie Warteplatz für Reisebusse geeignet sind. Dabei ergab sich als einziger geeigneter Standort der östliche Abschnitt des Prinzregentenufers. Der Bereich zwischen Wassertorstraße und Arnulfstraße erfüllt die wesentlichen Kriterien für einen alterativen Halt für Touristenbusse: Die Altstadt kann fußläufig über die Wege im Pegnitztal erreicht werden, es ist ausreichend Fläche für ca. 13 bis 15 Busse auf der Nordseite vorhanden und es grenzt keine Wohnbebauung an. Für den Fall, dass zu manchen Zeiten weitere Stellplätze für Busse benötigt werden würden, wäre mit den bestehenden Busstellplätzen am Wöhrder Talübergang direkt angrenzend ein Überlauf bzw. Nachrückbereich vorhanden.

Die Stellplätze, die für den Busstandort entfallen müssten, werden tagsüber fast ausschließlich von Studierenden der Technischen Hochschule Georg Simon Ohm und von Beschäftigten bzw. Besucherinnen und Besuchern der Altstadt belegt. Am Abend und nachts steht der Großteil der Stellplätze leer, sie werden also kaum von Anwohnerinnen und Anwohnern des nördlich angrenzenden Gebietes genutzt. Da die Stellplätze in diesem Bereich unbewirtschaftet sind, werden einige Wohnmobile hier dauerhaft abgestellt.

Ein erster Entwurfsplan sieht gleichzeitig mit der Herstellung der Busplätze die Aufwertung der Platanenallee auf der Südseite des Prinzregentenufers durch die Vergrößerung der Baumscheiben vor. Hierfür müssten die Senkrechtstellplätze zwischen den Bäumen in Längsparkplätze auf der Straße umgewandelt werden. Für die Platanenallee sollte zunächst ein Baumgutachten erstellt werden.

Da mit und nach der Corona-Pandemie die Beschwerden über die Touristenbusse in der Altstadt abgenommen haben, wurde die Planung nicht weiterverfolgt. Die Busunternehmen zeigten sich zwar gegenüber dem Standort aufgeschlossen, wollten aber nicht auf einen zentrumsnahen Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Personen verzichten.

Im Zusammenhang mit der Durchführung der Urbanen Gartenschau 2030 und der damit verbundenen zu erwartenden Zunahme an Reisebussen in der Innenstadt wird die Frage nach einem alternativen Standort für Touristenbusse wieder relevant.

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)

☐

☐

☐

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 24

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
11. DEZ. 2019
/.....Nr. .....

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

Nürnberg, 11. Dezember 2019
Brehm/Dr. Prölß-Kammerer/Kayser

Reisebusse raus aus der Augustinerstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

ein Dauerbrenner bei den Bürgerversammlungen in der Altstadt ist das Thema Reisebusse in der Augustinerstraße. Zwar wurden zuletzt Maßnahmen ergriffen, um die Zufahrt der Reisebusse zeitlich zu entzerren und zu verringern. Trotzdem kommt es – gerade in den Stoßzeiten und zu den touristischen Hochzeiten – immer noch zu Staus und Verkehrschaos in der Augustinerstraße.

Viele andere europäische Städte haben in den letzten Jahren bereits erfolgreich gezeigt, dass es gelingen kann die Reisebusse aus der historischen Altstadt zu verbannen und touristisch trotzdem erfolgreich zu bleiben. Wir glauben, dass die Altstadt in Nürnberg touristisch besonders dort interessant ist, wo der Fußverkehr das Maß der Dinge ist. Mit der absehbaren Eröffnung des Deutschen Museums sind zudem neue Fußgängerströme in der nordwestlichen Altstadt zu erwarten. Es ist deshalb auch in Nürnberg Zeit, darüber nachzudenken, die Touristenbusse nicht mehr in die Augustinerstraße in der Altstadt einfahren zu lassen und sich auf die Suche nach alternativen Parkmöglichkeiten zum Ein- und Ausstieg zu begeben.

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

Antrag

Die Verwaltung erarbeitet ein Konzept mit dem Ziel, künftig keine Reisebusse mehr in die Augustinerstraße einfahren zu lassen. Alternative Aus- und Zustiegspunkte werden geprüft. Diese sollen möglichst außerhalb der historischen Altstadt liegen. Ziel ist es, dieses Konzept zum nächsten Christkindlesmarkt 2020 einzuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Prölß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Berichtsvorlage
Vpl/081/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Umgestaltung der Einmündung Katzwanger Hauptstraße/Weiherhauser Straße
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 19.02.2024

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 19.02.2024

Bericht:

Die CSU-Fraktion hat mit Antrag vom 19.02.2024 gebeten, eine Umgestaltung der o.g. Einmündung im Hinblick auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu prüfen. Zudem soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Die Verwaltung befasste sich im Zuge einer Bauvoranfrage bereits mit dem Thema. Dabei wurde dem Antragsteller mitgeteilt, dass die Neubebauung des großen Baugrundstücks zum Anlass genommen werden soll, die Grundstücksgrenze zum öffentlichen Raum hin zu arrondieren und den Straßenquerschnitt an die aktuellen Richtlinien anzupassen. Entlang der Fl. Nr. 91/2 an der Katzwanger Hauptstraße befindet sich die Bushaltestelle "Weiherhauser Straße". Nördlich des Buswartehäuschens soll die Engstelle im Gehweg (1,66 m) beseitigt werden. Um den Belangen des Bus- und Fußgängerverkehrs gerecht zu werden, soll der Gehweg auf einer Länge von 16 m verbreitert werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Hauptverkehrsstraße hat dabei oberste Priorität. Die Verwaltung wird jedoch auch prüfen, ob über die dringend notwendigen Verbesserungen hinaus noch Aspekte von Komfort und Aufenthaltsqualität einfließen können, z.B. durch Einengung an der Einmündung.

Sollten verkehrswirksame Umplanungen möglich sein - mit oder ohne Grunderwerb - wird dem Verkehrsausschuss ein Straßenplan vorgelegt.

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)

☐

☐

☐

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
21. FEB. 2024
/.....Nr. .....

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

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

19.02.2024
Antragsteller: Bälz, Alesik

Umgestaltung der Einmündung Katzwanger Hauptstraße / Weiherhauser Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die derzeitige Einmündung der Weiherhauser Straße in die Katzwanger Hauptstraße zeichnet sich durch eine aus baulicher Sicht als unverhältnismäßig breit wahrgenommene Gestaltung aus. Insbesondere für Schulkinder stellt die bauliche Situation eine erschwerte Querung auf dem Schulweg dar und beeinträchtigt das Erreichen der stadteinwärtigen Bushaltestelle "Weiherhauser Straße" unmittelbar nach der Einmündung. Auch ältere Mitbürger erfahren aufgrund der Dimensionen der Einmündung Schwierigkeiten bei der Überquerung. Darüber hinaus ist die Einmündung aufgrund des Fehlens einer Bordsteinabsenkung nicht barrierefrei passierbar. Zusätzlich zu diesen Aspekten fällt die Einmündung durch einen hohen Grad an Flächenversiegelung auf, die für die Verkehrsteilnehmer keinen unmittelbaren Nutzen bietet.

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

Antrag:

1. Die Verwaltung prüft die Umgestaltung der Einmündung Weiherhauser Straße hin zu einer Verengung der Einmündung durch eine bauliche Maßnahme, um die Verkehrssicherheit für Schulkinder und Senioren zu verbessern sowie die barrierefreie Erreichbarkeit der stadteinwärtigen Bushaltestelle „Weiherhauser Straße“ zu gewährleisten. Um zumindest die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können wird alternativ eine Markierungslösung geprüft.

2. Die Verwaltung prüft, ob im Zuge baulicher Veränderungen eine Entsieglung von Fläche zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Einmündungsbereich der Weiherhauser Straße möglich ist. Die entsiegelte Fläche könnte hierzu mit Elementen wie einer Parkbank und Bepflanzung ausgestattet werden. Eine potenzielle Umsetzung könnte in Zusammenarbeit mit dem Bürgerverein Katzwang erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Berichtsvorlage
Vpl/078/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Verbesserung der Anschlussverbindungen zwischen Bus und S-Bahn
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 20.03.2024

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.03.2024
Umsteigerzahlen zwischen S-Bahn und Bus (VE 2017)
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

Mit Antrag vom 20.03.2024 bat die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen um Prüfung der Qualität von Anschlüssen an den Bahnhöfen Fischbach und Reichelsdorf. Es wird um Nennung von Umsteigerzahlen an den beiden Bahnhöfen, um Prüfung der Optimierung von Wartezeiten stark nachgefragter Anschlussbeziehungen, insbesondere in Fischbach und bei Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Bus, mit entsprechenden Kosten gebeten.

Darüber hinaus soll über Maßnahmen berichtet werden, die andere Zwänge in der Fahrplangestaltung abmildern können, wie eine Querungshilfe östlich der Bahnunterführung am Bahnhof Fischbach.

Auf die detaillierte Ausarbeitung in der Entscheidungsvorlage wird verwiesen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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 Sicherstellung einer guten Bedienung mit dem ÖPNV betrifft Kinder, Jugendliche, ältere sowie sensorisch und körperlich eingeschränkte Bevölkerungsgruppen in besonderem Maße.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VAG**

☒ **VGN**

☐

OBERBÜRGERMEISTER
20. MRZ. 2024
/.....Nr. .....
VI
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 20.03.2024

Schnell in die Stadt: Anschlüsse zwischen Bus und S-Bahn verbessern!

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für viele Nürnberger:innen ist die S-Bahn das Verkehrsmittel der Wahl, um schnell in die Innenstadt zu gelangen. Dafür bestehen beispielsweise in Fischbach und Reichelsdorf gute Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und S-Bahn.

In den vergangenen Jahren wurde erfreulicherweise der Takt bei der S-Bahn Nürnberg verbessert. Insbesondere am Wochenende verkehren die Züge nun nicht mehr nur alle 40 Minuten, sondern zweimal pro Stunde.

Leider wurde der Busverkehr nicht im gleichen Maße verdichtet. Wichtige Linien fahren auch heute – vor allem sonntags – nur alle 40 oder gar 80 Minuten. Dies führt zu schlechten Anschlüssen zur S-Bahn, da die Takte nicht mehr kompatibel sind. Die Folge sind Wartezeiten, die häufig länger als die eigentlichen Fahrzeiten sind, was den ÖPNV unattraktiv macht.

Zudem wurde durch die Neuordnung des Nürnberger S-Bahn-Netzes im Dezember 2023 der Fahrplan auf der Linie S3 Nürnberg - Altdorf verändert. Durch die in Folge von der VAG vorgenommenen Anpassungen am Busfahrplan sind die Busse aller Linien nach Fischbach (54, 56, 59) jetzt ausschließlich auf die aus Feucht kommenden S-Bahnen abgestimmt, was für die relevante Pendlerbeziehung von/nach Nürnberg Umsteigezeiten von 10 bis 15 Minuten bedeutet. Die eigentlich sehr gute Anbindung Fischbachs wird dadurch unnötig verschlechtert.

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

Die Verwaltung

- berichtet über die Nutzer:innenzahlen der verschiedenen Umsteigebeziehungen an den Bahnhöfen, insbesondere in Reichelsdorf und Fischbach,

- prüft die Optimierung von Wartezeiten bei stark nachgefragten Anschlussbeziehungen, insbesondere in Fischbach
- prüft die Verbesserung der Busanschlüsse zwischen Bus und S-Bahn am Abend und am Wochenende, beispielsweise durch Taktangleichung beim Bus und berichtet über die entsprechenden Kosten,
- berichtet über Maßnahmen, die andere Zwänge in der Fahrplangestaltung (lange Fußwege am Bahnhof, Belange des Schülerverkehrs) abmildern können.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Kahl
Stadtrat

Marc Schüller
stellv. Fraktionsvorsitzender

Umsteigerzahlen zwischen S-Bahn und Bus (VE 2017)						
Fahrtrichtung Zubringerlinie	Fahrtrichtung Abbringerlinie	Umstiegshaltestelle	Umsteiger (Tag)	Anschluss (SVZ)	Umsteigezeit	Fahrtalternative vorhanden
Langwasser Mitte/Süd (Bus)	Nürnberg Hbf (S-Bahn)	Nürnberg Fischbach Bahnhof	390	ja (knapp)	1-6 min	ja
Langwasser Mitte/Süd (Bus)	Altdorf (S-Bahn)	Nürnberg Fischbach Bahnhof	50	ja (knapp)	1-7 min	nein
Fischbach (Bus)	Nürnberg Hbf (S-Bahn)	Nürnberg Fischbach Bahnhof	20	ja	5 min	ja
Fischbach (Bus)	Altdorf (S-Bahn)	Nürnberg Fischbach Bahnhof	30	ja	5 min	nein
Nürnberg Hbf (S-Bahn)	Langwasser Mitte/Süd (Bus)	Nürnberg Fischbach Bahnhof	30	ja	6 min	nein
Nürnberg Hbf (S-Bahn)	Fischbach (Bus)	Nürnberg Fischbach Bahnhof	10	ja (knapp)	2 min	nein
Altdorf (S-Bahn)	Langwasser Mitte/Süd (Bus)	Nürnberg Fischbach Bahnhof	340	ja	7 min	ja
Altdorf (S-Bahn)	Fischbach (Bus)	Nürnberg Fischbach Bahnhof	460	(länger)	9-10 min	ja
Röthenbach (Bus)	Nürnberg Hbf (S-Bahn)	Nürnberg Reichelsdorf Bahnhof	180	ja	4 min	ja
Röthenbach (Bus)	Roth (S-Bahn)	Nürnberg Reichelsdorf Bahnhof	10	ja	7 min	nein
Kornburg (Bus)	Nürnberg Hbf (S-Bahn)	Nürnberg Reichelsdorf Bahnhof	20	ja	9 min	ja
Kornburg (Bus)	Roth (S-Bahn)	Nürnberg Reichelsdorf Bahnhof	0	nein	12 min	nein
Nürnberg Hbf (S-Bahn)	Röthenbach (Bus)	Nürnberg Reichelsdorf Bahnhof	0	ja	6 min	nein
Nürnberg Hbf (S-Bahn)	Kornburg (Bus)	Nürnberg Reichelsdorf Bahnhof	10	nein	11 min	nein
Roth (S-Bahn)	Röthenbach (Bus)	Nürnberg Reichelsdorf Bahnhof	10	nein	15 min	ja
Roth (S-Bahn)	Kornburg (Bus)	Nürnberg Reichelsdorf Bahnhof	170	ja	8 min	nein

Verbesserung der Anschlussverbindungen zwischen Bus und S-Bahn

Umsteigerzahlen an den Bahnhöfen Fischbach und Reichelsdorf

Konkrete Zahlen zu Umsteigern gehen im VGN-Gebiet aus der Verkehrserhebung des VGN hervor. Diese wird in einem 5-Jahresturnus fortgeschrieben. Aufgrund der Corona-Pandemie fand die letzte Fortschreibung in 2017 statt. Aktuell wird an der nächsten Fortschreibung gearbeitet. Die Zahlen können dennoch für planerische Zwecke verwendet werden, da die größten Änderungen am Verkehrsnetz der letzten Jahre, wie die Verlängerung der Straßenbahn nach Am Wegfeld und die dortige Anpassung des Busnetzes, hier bereits berücksichtigt sind.

Die Umsteigerzahlen an den Bahnhöfen Fischbach und Reichelsdorf aus der VGN-Verkehrserhebung finden sich im Anhang. Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Zahlen um statistische Hochrechnungen handelt und dass die Werte auf 10er-Stellen gerundet sind. Die Zahlen können aufgrund der Hochrechnungsfaktoren und jahreszeitlicher Schwankungen keine exakten Werte darstellen. Sie sollten daher eher nur vergleichend z.B. von verschiedenen Umsteigebeziehungen verwendet werden. Die Umsteigebeziehungen sind in der Tabelle nicht linienscharf, sondern nach Fahrtrichtungen angegeben.

Prüfung der Optimierung von Umsteigebeziehungen

Im Zuge des Inkrafttretens des Betriebskonzeptes 2 der S-Bahn Nürnberg und den veränderten Takten wurden die Anschlüsse von der VAG zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 bereits an die neue Situation bestmöglich angepasst.

Eine Anschlussplanung in einem dicht verzweigten ÖPNV-Netz, wie es in Nürnberg vorliegt, ist sehr komplex. Einzelne Verschiebungen von Fahrtenlagen zur Herstellung eines Anschlusses an einer bestimmten Haltestelle können Auswirkungen auf das gesamte Netz bewirken und auch Anschlüsse an anderen, möglicherweise wichtigeren Umsteigepunkten verhindern. Bei der Planung von Anschlüssen kann pro ÖPNV-Linie und Richtung nur ein Anschluss geplant werden. Alle weiteren ergeben sich zufällig durch die Fahrzeit. In die Gegenrichtung kann dann unter Berücksichtigung der möglichen Wendezeiten nochmals ein weiterer Anschluss geplant werden. Aufgrund dieses Umstandes müssen in der Planung, gerade in der Schwachverkehrszeit (SVZ), in der Anschlüsse besonders wichtig sind, diese Verbindungen priorisiert werden. An den genannten Beispielen Fischbach und Reichelsdorf wird dies kurz verdeutlicht: Die Linie 62 hat nicht nur in Reichelsdorf, sondern auch in Röthenbach eine wichtige Anschlussfunktion an die Ringbuslinien. In Fischbach haben die betroffenen Linien 54, 56 oder 59 wichtige Anschlussfunktionen in Langwasser Mitte. Die Umstiege von Bus auf Bus in Röthenbach und in Langwasser Mitte sind je nach Fahrtbeziehung als wichtiger anzusehen. Hier ist explizit von Anschlüssen der Verkehrsmittel Bus auf Bus die Rede. Die U-Bahn wird aufgrund ihres guten Taktangebots in der Anschlussplanung nicht bzw. wenig berücksichtigt. So legt es auch der NVP fest: „Wenn der Fahrplantakt mehr als 10 Minuten beträgt, soll für die Umsteigebeziehung mit der stärksten Nachfrage ein regelmäßiger Anschluss fahrplanmäßig hergestellt werden."

Bei der Anschlussplanung am S-Bahnhof Fischbach wurde sich auf die Anschlussbeziehungen von Langwasser Mitte zur S-Bahn und umgekehrt konzentriert. Die Linie 56 ist außerdem aufgrund von Kundenwünschen grundsätzlich auf die Fahrtbeziehung vom Klinikum Süd in Richtung Feucht/Altdorf ausgerichtet – für die es im Gegensatz zu den Verbindungen in Richtung Nürnberg (U1 Langwasser – Nürnberg Hbf.) keine Alternativen gibt. Die Linien 54 und 59 sichern die Fahrtmöglichkeiten von und nach Nürnberg Hauptbahnhof. Da im Nürnberger Taktraster jeweils nur ein Bus für beide Anschlussrichtungen zur Verfügung steht, stellen die aktuellen Umsteigezeiten die angesichts der prekären Haushaltslage die bestmöglichen Anschlüsse dar.

Die Anschlüsse in Reichelsdorf sind für die Anschlussbeziehung Katzwang nach Nürnberg Hauptbahnhof und zurück geplant. Die Linie 83 erreicht den Anschluss an die S-Bahn für alle

möglichen Umsteigebeziehungen, da dies der wichtigste bzw. einzig relevante Anschluss für diese Buslinie ist.

Die S-Bahn fährt in Reichelsdorf (S2) in der SVZ in einem „20/40-Stolpertakt“ und in Fischbach (S1) in einem „20/20/40-Stolpertakt“. Das Nürnberger Taktraster (20/40) ist im städtischen ÖPNV bereits auf die Takte der S-Bahn ausgerichtet. Durch das nicht einheitliche Taktraster bzw. den Stolpertakt können nicht alle Anschlussverbindungen zustande kommen. Jeder Bus im 40-Minutentakt kann nur jede zweite oder dritte S-Bahn bedienen. Der Bustakt könnte auf 20 Minuten verdichtet werden, würde dann aber trotzdem noch lediglich jeweils eine geplante Umsteigebeziehung erreichen, hier dann aber jede S-Bahnfahrt und nicht nur jede zweite bis dritte. Für die Herstellung von weiteren Anschlussbeziehungen wäre ein 10-Minutentakt oder mehr von Nöten, was ein deutliches Überangebot bedeuten würde. Taktverdichtungen können somit helfen, bestimmte Anschlüsse je nach Takt der beiden betroffenen Linien öfter zustande kommen zu lassen. Weitere andere Anschlussbeziehungen sind damit allerdings nur mit erheblichen Taktverdichtungen und ggf. zusätzlich erforderlichen infrastrukturellen Kapazitätserweiterungen der maßgeblichen Verknüpfungspunkte möglich.

Aufgrund der Abhängigkeiten und der Komplexität ist eine Prioritätensetzung im Rahmen der Nahverkehrsplanung für die jeweiligen Stadtteile unerlässlich. Hierbei sind insbesondere die konkreten mehrheitlichen Fahrtenwünsche sowie das Vorhandensein möglicher alternativer Fahrtmöglichkeiten relevant. Dies wurde bei der aktuellen Fahrplangestaltung bereits berücksichtigt. Diese optimierten Umsteigeverbindungen halten, in der Regel die im Nahverkehrsplan vorgegebene Umsteigewartezeit von maximal 5 Minuten (zzgl. der Wegezeit zwischen den Verkehrsmitteln) für die am stärksten nachgefragte Anschlussbeziehung, ein. Gleichzeitig wird mit dem aktuellen Fahrplan versucht, soweit möglich Umsteigebeziehungen für die S-Bahnen sowohl von als auch nach Nürnberg Hauptbahnhof sicherzustellen. Daher sind die aktuellen Umsteigezeiten am Ende ein Kompromiss zur Sicherstellung möglichst vieler Fahrtbeziehungen bei einem möglichst effizienten Mitteleinsatz.

Aufgrund der fehlenden personellen Kapazitäten und da durch die aktuelle Haushaltslage der Stadt Nürnberg derzeit nicht von Taktverdichtungen ausgegangen werden kann, stellt die Verwaltung und die VAG keine Kostenberechnung für weitere Anschlussoptimierungen in Aussicht. Unabhängig davon unterliegt die Anschlussgestaltung bei sich ändernden Rahmenbedingungen einer kontinuierlichen Optimierung durch die Betriebsplanung der VAG.

<u>Prüfung einer Querungshilfe am Bahnhof Fischbach</u>
Bezüglich der Frage, welche Maßnahmen betriebliche Zwänge in der Fahrplangestaltung abmildern können, versucht die VAG in ihrer Planung, die meistgenutzten Abbringer- und Zubringerlinien eines Anschlusses örtlich möglichst nah zusammenzulegen ohne durchfahrenden Fahrgästen längere Umwegefahrten und damit Fahrzeitverlängerungen zuzumuten. So können lange Fußwege für den Großteil der Fahrgäste nach Möglichkeit minimiert werden. Dies ist maßgeblich von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und infrastrukturellen Voraussetzungen abhängig und kann aufgrund der räumlichen Ausprägung von Schienenhalten im S-Bahnverkehr nicht immer gewährleistet werden.

Belange des Schülerverkehrs spielen bei der Anschlussplanung in der SVZ an Werktagen vor 6:00 Uhr und nach 20:30 Uhr sowie an Sonntagen keine Rolle, weil zu diesen Zeiten in der Regel keine Schülerfahrten erforderlich sind.

Der kürzeste und sicherste Weg für Fußgänger der Verkehrsbeziehung Nürnberg Hauptbahnhof - Fischbach wäre ein zweiter Zugang zum stadtauswärtigen Gleis auf der Straßenseite der Bushaltestelle Richtung Fischbach, da so der Umweg über die LSA wegfallen würde. Dieser zweite Zugang (Zuständig: DB) wurde bereits 2012 diskutiert und scheiterte an der Finanzierung. Die Realisierung einer Querungsinsel in der Mitte der Fahrbahn, wo sich aktuell die Aufstellfläche für die Linksabbieger befindet, kann nicht empfohlen werden. Auf Höhe der Treppenzuläufe ist die Straßenbreite durch die seitlichen Stützwände begrenzt. Eine Insel in diesem Bereich könnte nur sehr schmal ausgeführt

werden und würde dadurch keinen effektiven Schutz bieten, insbesondere, weil der Platzbedarf von Rollstuhlfahrenden, Kinderwägen oder größeren Gruppen von Umsteigern höher ist. Eine Position der Querungsinsel näher an der Lichtsignalanlage würde die Aufstellfläche der Linksabbieger (betroffen wären auch Linienbusse) zu sehr verkürzen. Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit wäre dies widersprüchlich. In einem Abstand von 100 Metern zur sicheren Querungsmöglichkeit an der Ampel werden auch keine Fußgängerüberwege in Form von Zebrastreifen angelegt. Mit der Sanierung der Lichtsignalanlage am Knoten Löwenberger Straße/Regensburger Straße voraussichtlich im Jahr 2025 wird auch das Signalprogramm verändert und mehr Sicherheit und Komfort für den Fußverkehr geschaffen.

Erfolgte Veränderungen bei den Anschlüssen

Der Anschluss Langwasser/Altenfurt – Nürnberg Hauptbahnhof besteht weiterhin mit einer Umsteigezeit von 5 Minuten. Der Anschluss Altdorf – Fischbach besteht nun zusätzlich. Beide Anschlüsse weisen ähnlich geringe Umsteigerzahlen auf (Umsteiger Altenfurt – Nürnberg Hbf: gerundet 20; Umsteiger Altdorf – Fischbach: gerundet 10). Die Verbindung Altenfurt – Nürnberg Hbf ist mit der U-Bahn meist schneller und attraktiver als mit der S-Bahn. Die reine Fahrtzeit ist drei Minuten länger, allerdings ist der Takt besser und es bestehen entlang der U-Bahn mehr Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten. Zudem liegt der U-Bahnhalt Hauptbahnhof im Vergleich zu den S-Bahngleisen für viele Ziele im Umfeld des Hauptbahnhofs günstiger. Für die Verbindung Langwasser – Altdorf bestehen keine alternativen Verbindungen, daher besitzt diese Verbindung zusätzliche Priorität.

Die Verlängerung der Umsteigezeit des Anschlusses Nürnberg Hauptbahnhof – Fischbach stellt einen Kompromiss dar. So erreichen Busse aus Richtung Langwasser die S-Bahnen in beide Richtungen mit fünf Minuten Umsteigezeit und es werden somit drei anstatt ein Anschluss ermöglicht. Bei einer leichten Vorverlegung der Fahrtenlage des Buses könnten die Umsteigezeiten etwas optimiert werden. Die Wendezeit ist an der Endhaltestelle Flachröste allerdings bereits jetzt so knapp bemessen, dass dadurch ein weiterer Bus in den Umlauf gegeben werden müsste, was hohe Mehrkosten verursacht. Aufgrund des Linienwechsels zwischen den Linien 56 und 44 müssten außerdem auch die Fahrtenlagen der Linien 43 und 44 verschoben werden. An diesen beiden Linien hängen ebenfalls viele Anschlüsse, die dann nicht mehr zustande kämen. Die starken Abhängigkeiten in der Anschlussplanung in einem stark komplexen ÖPNV-Netz wurden bereits erläutert.

Berichtsvorlage
Vpl/085/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Sicherer Schulweg zur Kettelerschule
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.11.2020

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 09.11.2020

Bericht:

Die CSU-Stadtratsfraktion moniert im Umfeld der Kettelerschule verschiedene Gefahrenstellen. Diese wurden zwischenzeitlich durch Verkehrsbehörde und Polizei geprüft.

Der Schulsprengel liegt in den Stadtteilen Falkenheim und Kettelersiedlung, abgesehen von den der das Gebiet im Norden abgrenzenden Trierer Straße sowie der den Sprengel in Nord-Süd-Richtung durchquerenden Saarbrückener Straße sind alle Straßen innerhalb einer Tempo-30-Zone. In der Saarbrückener Straße ist im Umfeld der Georg-Holzbauer-Schule (Mittelschule) eine streckenbezogene Tempo-30-Regelung wegen des Schulweges montags bis freitags von 7 bis 18 Uhr angeordnet. Die Querung der Saarbrückener Straße ist an drei Stellen mit Ampeln gesichert.

Die Auswertung des Verkehrsunfallgeschehens ergab keine polizeilich aufgenommenen Schulwegunfälle.

Der Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen") in der Germersheimer Straße liegt in einem bauplanungsrechtlich festgelegtem reinen Wohngebiet. Regelmäßiges Parken von Lkw ist hier nach der Straßenverkehrs-Ordnung in der Zeit von 22 bis 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen verboten. Bei verschiedenen Ortsbesichtigungen konnten keine Sichtbehinderungen am Fußgängerüberweg (FGÜ) festgestellt werden, die ein verkehrsbehördliches Vorgehen mit Halt- oder Parkverboten zwingend notwendig machen. In Fahrtrichtung Westen ist die Sicht auf und für den Überweg querende Kinder schon aufgrund der Einmündung Herpersdorfer Straße unbehindert, soweit nicht verbotswidrig im 5-m-Bereich oder auf dem Gehweg geparkt wird. In Fahrtrichtung Osten befinden sich westlich des FGÜ zwei Grundstückseinfahrten, die an sich auch nicht von Lkw verparkt werden dürfen. Hinweisschilder auf Fußgängerüberwege sind nach der StVO nur dort geboten, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Diese Voraussetzung ist an der Einmündung Herpersdorfer Straße / Germersheimer Straße nicht einschlägig, da der FGÜ und querende Fußgängerinnen und Fußgänger bereits rechtzeitig erkannt werden können. Bereits ohne Verkehrszeichen ist nach den allgemeinen Regeln der StVO das Halten, damit auch das Parken, bis zu 5 m vor dem FGÜ (ca. eine Pkw-Länge) verboten. Damit ist für ein zusätzliches Haltverbotsschild keine Erfordernis gegeben. Soweit die Bepflanzung in Höhe der Anwesen Germersheimer Straße 102 und 104 zu Sichtbeeinträchtigungen führt, sollten die Bürgerinnen und Bürger dies bei SöR über das Servicetelefon melden, damit ein zügiger Rückschnitt erfolgt.

An der Einmündung Leerstetter Straße ist das Überqueren der Germersheimer Straße zwar nicht verboten, aber auch nicht empfehlenswert, da zwischen dem Gehweg an der Südseite

der Germersheimer Straße und der Fahrbahn ein Grünstreifen (Straßenbegleitgrün) liegt. Hier empfiehlt es sich, eher etwas weiter westlich (bei der ehemaligen Gaststätte Rupert-Stuben) auf Höhe des Rad- / Gehweges zu den Anwesen Germersheimer Straße 103 - 109 die Fahrbahn an gut überschaubarer Stelle zu queren. Weiter östlich sehen wir aufgrund des eingezäunten Geländes der Bayerischen Bereitschaftspolizei und des nicht vorhandenen Gehweges keinen Querungsbedarf.

Die Parksituation vor der Schule ist während einer kurzen Zeitdauer vor Schulbeginn durch teils behinderndes Halten und Parken von sog. "Elterntaxis" geprägt. Dies betraf auch den Schulbus, der die Kinder aus dem westlichen Teil des Sprengels - von und zur Georg-Holzbauer-Mittelschule befördert. Hier wurde bereits in den Jahren 2015 bis 2017 durch Pfosten und Haltverbotsregelungen die Situation in der Leerstetter Straße und Königshammerstraße dahingehend geordnet, dass die Schulbusroute durch Halteverbote befahrbar gehalten wurde. Durch Sperrmaßnahmen auf den Gehwegen wurde, das die Schulkinder gefährdende und behindernde Halten und Parken auf den Gehwegen im Schulumfeld unterbunden.

Für den Einbau eines Fahrbahnteilers in der Germersheimer Straße steht bei einer Fahrbahnbreite von 7 m kein, ohne in die bestehenden Gehwege eingreifen zu müssen, ausreichender Platz zur Verfügung. Eine Veränderung der Gehwege würde zu Änderungen an der Bordsteinkante und damit zu aufwändigen und kostenintensiven Änderungen der Straßenentwässerung führen.

Eine Umplanung der Fläche um die Kirche St. Rupert (Leerstetter Straße 2) würde nur mit Eingriffen in das Kirchengrundstück möglich sein. Aus Gründen der Verkehrssicherheit gibt es angesichts der unproblematischen Unfallsituation keinen Anlass.

Den wirkungsvollsten Beitrag zur Verkehrssicherheit können die Eltern selbst leisten, in dem sie darauf verzichten, ihre Kinder mit dem Kfz zur Schule zu bringen. Das Umfeld der Schule ist für einen kurzzeitigen, morgendlichen Ansturm von vielen Kfz nicht ausgelegt.

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)

☐

☐

☐

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
10. Nov. ....
.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
| 2 X z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
| | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen
Kopie: Ref. IV

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

09.11.2020
Krieglstein

Sicherer Schulweg zur Kettelerschule

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Schulwegsicherheit ist uns in Nürnberg ein wichtiges Anliegen. Besorgte Eltern machten uns auf mehrere Gefahrenstellen auf dem Schulweg zur Kettelerschule aufmerksam.

Grundsätzlich sollte der Schulweg so sicher sein, dass die Schülerinnen und Schüler diesen gefahrlos selbstständig meistern können. Viele Kinder sind aber durch die Zunahme des Verkehrs und durch die parkenden Fahrzeuge verunsichert. Verstärkt werden Kinder, trotz geringer Laufentfernung, von den Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht.

Bei einer Ortsbegehung am 4.10.2020 kristallisierten sich folgende Gefahrenstellen heraus:

- Zebrastreifen Höhe Germersheimer Straße 91:
  Wegen parkender Transporter und LKW´s in der Parkbucht ist die Straße für die Kinder nicht einsehbar, gleichzeitig sind die wartenden Kinder für die Autofahrer nicht zu sehen. Der Bordstein ist für kleinere Kinder mit Roller, Fahrrad etc. nur schwer zu überwinden.

- Einfahrt in die Leerstetter Straße:
  Die Situation verhält sich analog zur Germersheimer Straße. Ein sicheres Queren der Straße ist nicht möglich.

- Parksituation an der Schule:
  Parken in zweiter Reihe und auf der Busfläche. Auch hier wieder keine Einsicht für Kinder die die Straße queren müssen. Die Anzahl & Geschwindigkeit der Elterntaxis ist zu groß.

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

Antrag:

Die Verwaltung prüft Maßnahmen, um die Schulwegsicherheit zu verbessern, u.a.:

- die Anbringung eines Hinweisschilds in der Herpersdorfer Straße vor der Kurve, das auf den folgenden Zebrastreifen hinweist.

- die Aufstellung eines Schildes „absolutes Halteverbot“ im Bereich des Zebrastreifens das regelmäßige Zurückschneiden der Hecke auf der anderen Straßenseite (neben dem Zebrastreifen), bzw. eine teilweise oder komplette Entfernung.

- den Bau einer Querungshilfe in der Germersheimer Straße in Höhe der Einfahrt Leerstetter Straße.

- Optimierung der Platzgestaltung zwischen Schule und Kirche St. Rupert.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Beschlussvorlage
Vpl/087/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Straßenplan Allersberger Straße zwischen Gudrunstraße und Jean-Paul-Platz, Anschluss an die Neubaustrecke Lichtenreuth mit Rasengleis

Anlagen:
Straßenplan 2.2492.2.1

Sachverhalt (kurz):

Im Zusammenhang mit einer seitens der VAG gemeldeten Gleissanierung hat die Verwaltung einen Straßenplan erstellt. Die Straßenbahn fährt heute im Mischverkehr und ist nur zum Teil durch Abmarkierungen vom übrigen Verkehr abgetrennt. Es treten Behinderungen im Längs- und Querverkehr auf.

Die Planung sieht ein Rasengleis vor, das neben einer Optimierung des Betriebsablaufs insbesondere eine Lärmreduzierung und eine großflächige Entsiegelung bewirken soll. Sie ist ein weiterer Schritt, um die Attraktivität der Straßenbahn zu erhöhen. Insbesondere durch einen Betriebsabzweig zur Wodanstraße wird ermöglicht, dass bei Störungen in der Südstadt nicht gleich die ganze Neubaustrecke vom Betrieb abgehängt wird, sondern die Bahnen zum Dutzendteich pendeln können. Das durchgehende Rasengleis verhindert zudem Unfälle mit ein- und linksabbiegenden Kraftfahrzeugen. Sämtliche Bahn- und Bussteige (SEV, NightLiner) werden barrierefrei ausgestaltet.

Der Gleis- und Straßenbau soll zusammen mit der Neubaustrecke in den Stadtteil Lichtenreuth realisiert werden, um später bei anstehenden Gleissanierungen Betriebsunterbrechungen der Neubaustrecke zu vermeiden. Ein eigenes Planfeststellungsverfahren für die Gleisanlagen ist erforderlich.

Im Rahmen der Abstimmung hat der örtliche Bürgerverein Bedenken wegen des Wegfalls von Gleisüberfahrten angemeldet. Die Auswirkungen wurden untersucht. Eine Stichprobenzählung am 13.11.2024 während der Spitzen der Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag hat ergeben, dass lediglich 12 Kfz/h am Morgen und 6 Kfz/h am Nachmittag aus der Isoldenstraße sowie 2 Kfz/h am Morgen und 12 Kfz/h am Nachmittag aus der Guntherstraße nach links in die Allersberger Straße ausfahren. Nur 2 Kfz/h am Morgen und 8 Kfz/h am Nachmittag biegen in die Isoldenstraße links ab. Diese geringe Anzahl an Kfz, die über die Isoldenstraße und die Guntherstraße aus dem Gebiet Richtung Süden ausfahren oder aus Richtung Norden in das Gebiet einfahren, kann problemlos von anderen Routen aufgenommen werden und geht dort in den täglichen Schwankungen des Verkehrsaufkommens unter. Sie rechtfertigt in Abwägung der Belange nicht den Verzicht auf ein verkehrstechnisch, ökologisch und lärmtechnisch sinnvolles Rasengleis in der Allersberger Straße.

Auch der Radverkehr wird berücksichtigt. Stadtauswärts entsteht ein eigener, größtenteils vom Fußverkehr getrennter Radweg. Aus Platzgründen und für eine wirtschaftlich vertretbare Planung verbleibt der stadteinwärtige Radweg meist im Bestand. Der Radweg wird jedoch auf der freien Strecke nicht benutzungspflichtig, so dass geübte Radfahrer auf die breite Fahrbahn

ausweichen dürfen. Im Bereich Wodanstraße muss der Radweg aus Gründen der Barrierefreiheit und der äußerst beengten Verhältnisse aufgelöst werden.

Es entfallen ca. 52 Stellplätze entlang der Hauptverkehrsstraße. Es kann insgesamt eine Fläche von ca. 2.530 m² entsiegelt werden. Es bleiben 8 Fahrradstellplätze erhalten und 1 Car-Sharing-Standort wird zusätzlich vorgesehen. Eine bisherige Parkbucht, die direkt im signalisierten Knotenbereich am Jean-Paul-Platz liegend aus Sicherheitsgründen nicht mehr zum Parken freigegeben werden kann, wird begrünt und mit einer Baumpflanzung versehen.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 3,28 Millionen Euro. Erhebliche Zuschüsse mit in der Summe bis zu 80 % sind zu erwarten. Die Maßnahme muss spätestens abgeschlossen sein, wenn die Neubaustrecke in den Stadtteil Lichtenreuth in Betrieb genommen wird.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	3,28 Mio €	**Folgekosten**	11.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Barrierefreie Haltestellen und ausreichend Platz in den Seitenräumen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

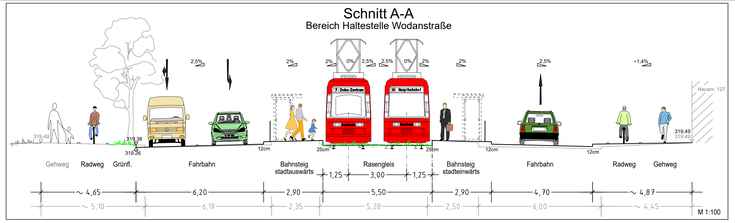
☒ **SÖR**

☐

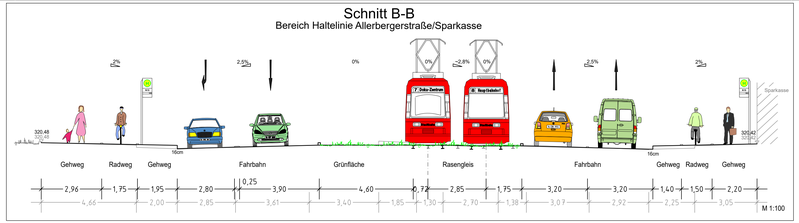
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Vpl Nr. 2.2492.2.1 vom 13.02.24 mit letzter Änderung vom 02.12.2024.

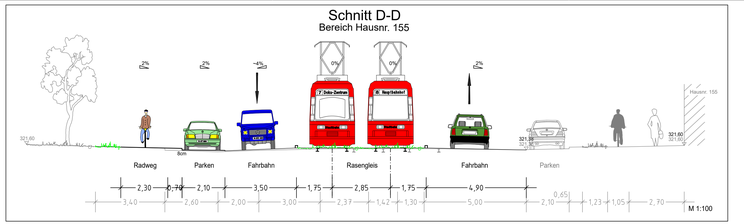
Schnitt A-A
Bereich Haltestelle Wodanstraße

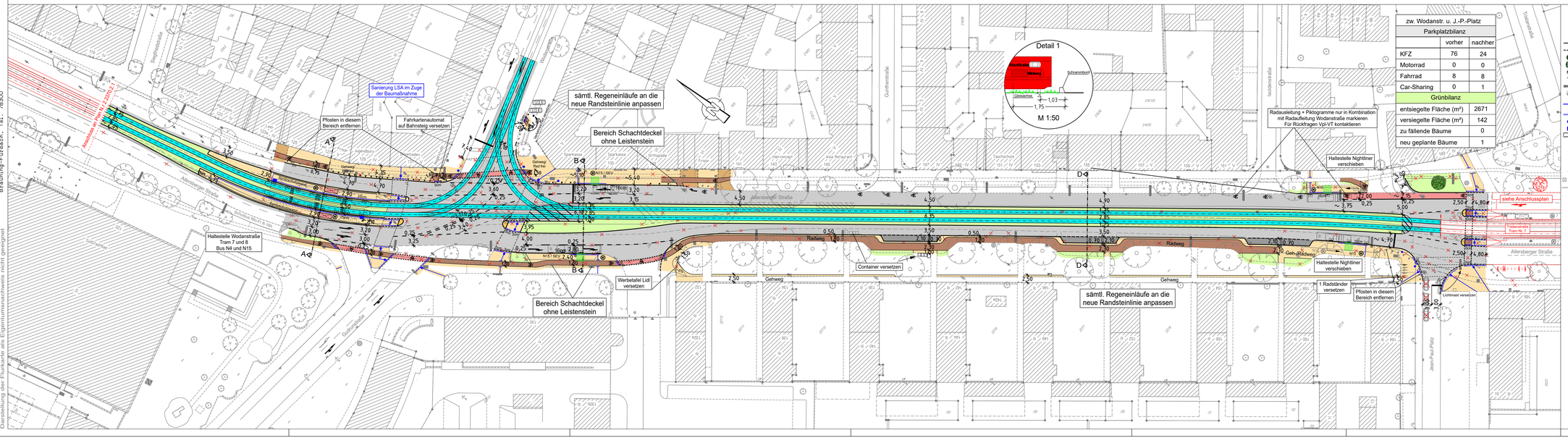


Schnitt B-B
Bereich Haltelinie Allerbergerstraße/Sparkasse



Schnitt D-D
Bereich Hausnr. 155





zw. Wodanstr. u. J.-P.-Platz		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	76	24
Motorrad	0	0
Fahrrad	8	8
Car-Sharing	0	1
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		2671
versiegelte Fläche (m²)		142
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		1

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 13.02.2024
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Bräuning-Fürbach	

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2492.2.1
06.05.24	Br-Fürbach	Instruktionserg.	Allersberger Straße zw. Gudrunstraße und Jean-Paul-Platz	
15.05.24	Br-Fürbach	Fahrb.-anheb. entf.		
17.06.24	Br-Fürbach	BLS Wodan. entf.		
16.09.24	Br-Fürbach	Abstimm. ASPO Haltest. Tristanstr.		
02.12.24	Wenzel	Ge-/Radweg stadtauswärts		
02.12.24	Br-Fürbach	LSA/Markierungen		

Allersberger_Str_006_GK V500_1_NEU.PLT vom 04.12.24

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Katasteramt: Geo1
Fritz Mild Tel.: 231-4429
Vervielfältigungen und Veröffentlichungen sowie Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Beschlussvorlage
Vpl/088/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	nicht öffentlich	Beschluss

Betreff:

Äußere Bayreuther Straße – zw. Leipziger Platz und Merianstraße
Entschärfung eines Unfallschwerpunktes zwischen Radfahrern und Rechtsabbiegern

Anlagen:
Straßenplan 2.2544.2.1

Sachverhalt (kurz):

Im Kreuzungsbereich der Äußeren Bayreuther Straße besteht leider eine Unfallhäufungsstelle. Der vorhandene Radfahrstreifen verläuft derzeit rechts neben der Rechtsabbiegespur, was zu einem erhöhten Unfallrisiko zwischen rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeausfahrendem Radverkehr führt. Dazu liegen Anfragen von Bürgern vor, die eine Entschärfung dieser Gefahrenstelle fordern. Des Weiteren ist eine vollständige Sanierung der Lichtsignalanlage (LSA) aufgrund des Alters der Anlage im Kreuzungsbereich dringend erforderlich.

Der Konfliktpunkt soll durch eine neue Spureinteilung entschärft werden. Der Radfahrstreifen wird zwischen die Geradeausspur und die Rechtsabbiegespur verlegt, sodass der geradeausfahrende Radverkehr künftig links vom rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr geführt wird und somit besser sichtbar ist. Die Verflechtung zwischen rechtsabbiegenden Fahrzeugen und geradeausfahrendem Radverkehr erfolgt in einem weniger kritischen, weiter vorgelagerten Bereich der Äußeren Bayreuther Straße. Da keine Kfz-Spur wegfallen soll, wird der Randstein im Zuge dieser Maßnahme nach außen versetzt. Zudem wird der gesamte Kreuzungsbereich Äußere Bayreuther Straße/Merianstraße/Leipziger Platz im Zuge der LSA-Sanierung mit Einrichtungen für Sehbehinderte ausgestattet.

Die Maßnahme hat keinen Einfluss auf die Anzahl der öffentlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder. Darüber hinaus wird weder zusätzliche Fläche versiegelt noch entsiegelt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme belaufen sich auf etwa 700.000 Euro, mit jährlichen Folgekosten von rund 5.800 Euro. Zuschüsse werden parallel geprüft und beantragt, auf Grund der aktuellen Lage ist eine Zusage von Bundesmitteln nicht möglich. Ziel ist es, den Straßenplan und die LSA-Sanierung gemeinsam umzusetzen.

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	700.000 €	**Folgekosten**	6.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	700.000 €	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 Verkehrssicherheit für den Radverkehr wird erhöht. Der Unfallschwerpunkt wird entschärft.
Sehbehinderte Menschen profitieren vom neuen Blindenleitsystem am Knotenpunkt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **VB**

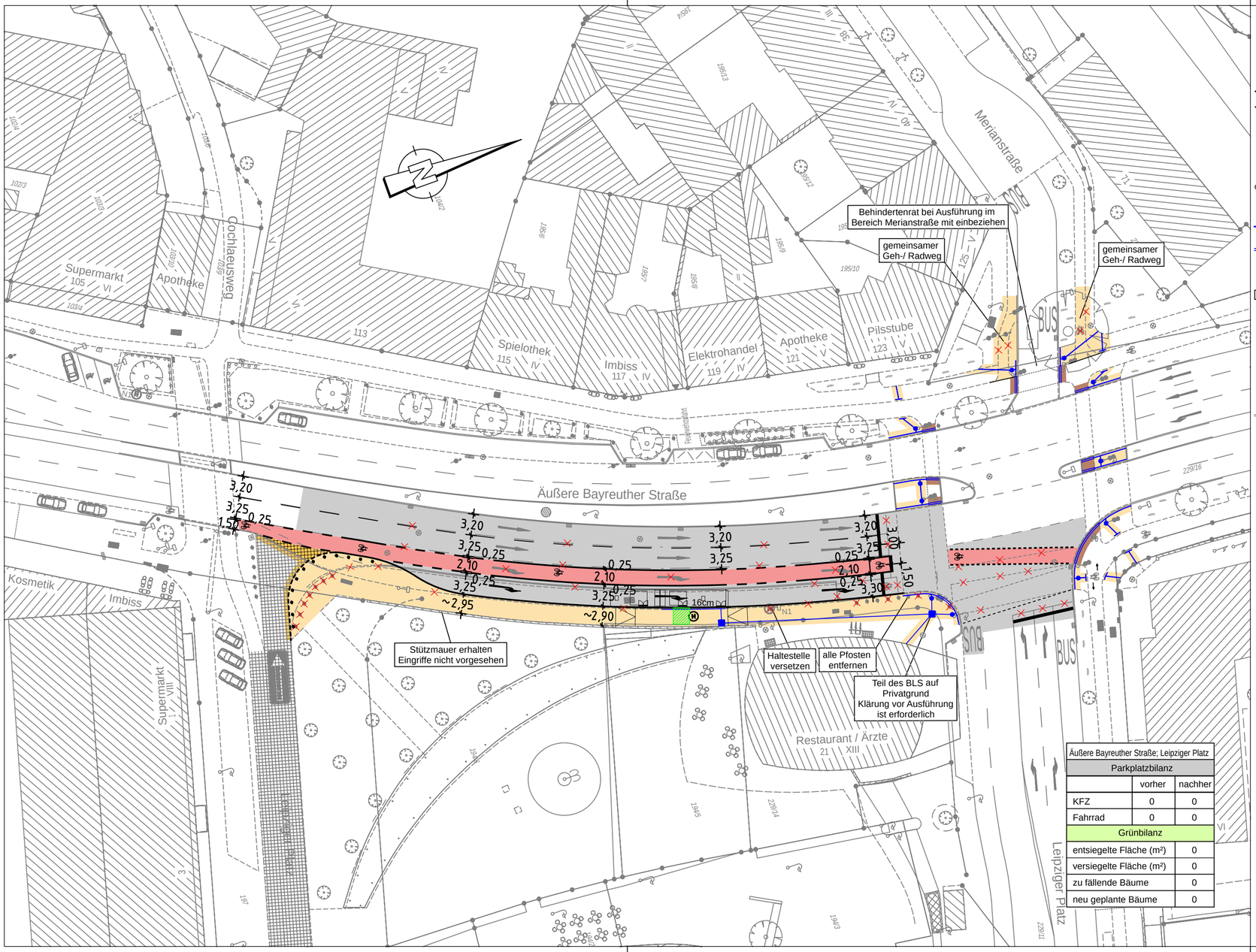
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Äußere Bayreuther Straße, Vpl-Plan Nr. 2.2544.2.1 vom 06.09.2023 mit letzter Änderung vom 22.10.2024 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung vorzunehmen.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1-KomV Herr Schulze Tel.: 231-4423
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Äußere Bayreuther Straße; Leipziger Platz		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	0	0
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
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- mobiler Baum
- gepl. Busch
- gepl. Einfahrt/Ausfahrt
- neue Maststandorte
- LSA mit Blindenausstattung
- Blindenleitsystem gem. Regelbefestigung DIN 32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- Aufmerksamkeitsfeld
- Rampe
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- ÖPNV-Spur
- überbauter Substratbereich
- Straßenbahn
- Pflasterfläche
- VAG Wartehalle
- Freizuhalten von Einbauten
- Grunderwerbsfläche
- Rückgabefläche
- Auftragsböschung
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- Sanierungsfläche SÖR
- Motorradstellplatz
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradständer
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto Stellplatz

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 06.09.2023
BEARBEITUNG	Weber(74936)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN — Lageplan

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2544.2.1
04.04.24	Bauer	Instruktionserg.		
28.08.24	Wenzel	BLS/Barrierefreiheit		
26.09.24	Bauer	Grundstücksgrenze		
22.10.24	Bauer	Textfelder		

Äußere Bayreuther Straße
zwischen Leipziger Platz
und Merianstraße

Äußere Bayreuther Straße 004 V500_1.PLT vom 22.10.24

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/089/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Wilhelm-Spaeth-Straße
Umbau zur Fahrradstraße - Lückenschluss zwischen Harsdörfferstraße und bestehender Fahrradstraße

Anlagen:
Straßenplan 2.2559.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Wilhelm-Spaeth-Straße ist bisher nur teilweise eine Fahrradstraße. In Verlängerung zum Plan Harsdöfferstraße (AfV-Beschluss 13.06.24) und der Fahrradstraße Harsdörfferplatz/ Strauchstraße (AfV-Beschluss 21.09.23) besteht hier künftig eine Lücke im Radnetz, die mithilfe des vorliegenden Plans mit überschaubarem Aufwand geschlossen werden kann.

Der vorliegende Abschnitt der Wilhelm-Spaeth-Straße soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme, die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche, die Markierung von Sicherheitstrennstreifen und die Pflasterung der untergeordneten Straße bei abknickenden Vorfahrten. Der nicht mehr benötigte Radweg im Seitenraum wird zurückgebaut. Davon profitieren der Fußverkehr und die vor Ort ansässigen gastronomischen Betriebe.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund bleibt unverändert bei 26. Auch die Anzahl der Fahrradabstellplätze bleibt unverändert. Ein nicht mehr benötigtes Radwegstück wird entsiegelt, dies kommt den angrenzenden Bestandsbäumen zu Gute. Insgesamt werden 21 m² entsiegelt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 460.000 Euro. Davon entfallen ca. 420.000 Euro auf den Straßenbau. Nach positivem Beschluss wird die Maßnahme entsprechend zur Umsetzung und Zuschussbeantragung (voraussichtlich über Nationale Klimaschutzinitiative) eingeplant.

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	460.000 €	**Folgekosten**	3.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	460.000 €	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:

Der Fußverkehr profitiert vom entlasteten Seitenraum. Der Radverkehr profitiert von der Fahrradstraße und dem Lückenschluss.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

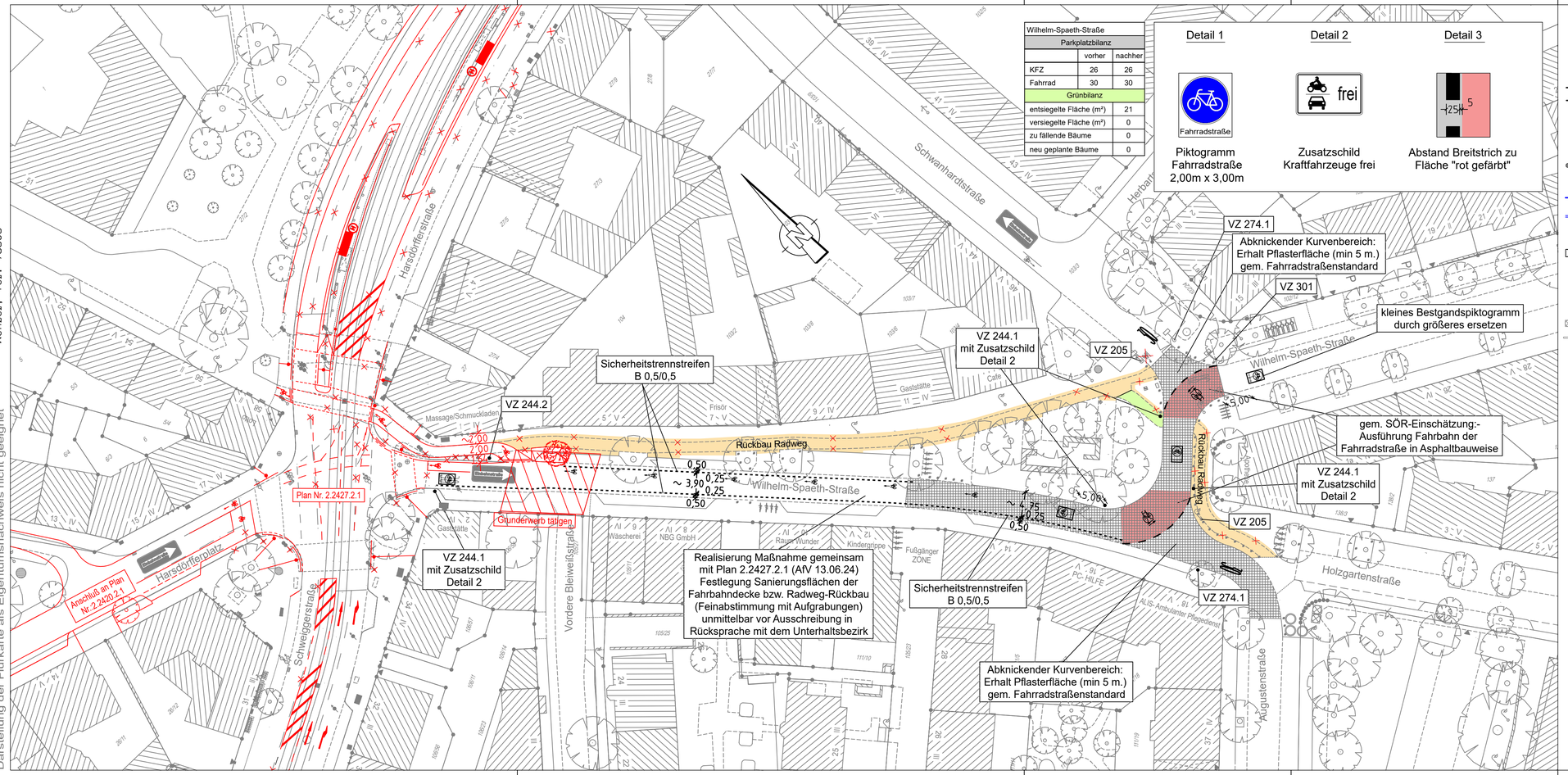
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Wilhelm-Spaeth-Straße, Vpl-Plan Nr. 2.2559.2.1 vom 27.05.2024 mit letzter Änderung vom 23.10.2024.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoAbteilung GeoAbteilungsleiterIn GeoTelefon1
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Wilhelm-Spaeth-Straße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	26	26
Fahrrad	30	30
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		21
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		0

Detail 1

Piktogramm Fahrradstraße 2,00m x 3,00m

Detail 2

Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei

Detail 3

Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 27.05.2024
BEARBEITUNG	Biallas(23771)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2559.2.1
08.08.24	Biallas	Instruktionserg.		
23.10.24	Br-Fürbach	Sicherh.-trennstr.	Wilhelm-Spaeth-Straße	
			Lückenschluss Radverkehr	
			Harsdörfferplatz/ Strauchstraße	

Wilhelm-Spaeth-Straße_01 V500_3.PLT vom 28.10.24

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/091/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Straßenplan Lochnerstraße

Anlagen:
Straßenplan 2.2514.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Lochnerstraße ist Bestandteil der Radschnellverbindung (RSV) Nürnberg - Schwabach. Durch die Umsetzung der vorgelegten Maßnahme kann neben der Ambergerstraße ein weiterer Abschnitt der Radschnellverbindung realisiert werden. Außerdem erfolgt eine Verknüpfung der RSV mit der Radvorrangroute (RVR) 2. Diese führt von Osten her kommend bis zur Elisenstraße und verläuft im Bereich zwischen der Hans-Schmidt-Straße und der Lochnerstraße gemeinsam mit der RSV auf der Hinteren Marktstraße.

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. Vereinzelt erfolgt eine Anpassung der vorhandenen Parkstände und Baumscheiben.

Die Parkbilanz öffentlicher Stellplätze sinkt von vorher 75 auf 67, um die notwendige Fahrbahnbreite und mehr Fläche für die vorhandenen Baumscheiben zu erhalten. Gleichzeitig wird die Zahl der Fahrradstellplätze um 8 erhöht und eine Fläche von ca. 65 m² entsiegelt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen ca. 26.000 Euro. Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 2.000 Euro.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	26.000 €	**Folgekosten**	2.000 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	26.000 €	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 Schaffung von Radschnellverbindungen fördern den Radverkehr und erweitern zukünftig die Möglichkeiten für den Pendlerverkehr zugunsten des Umweltverbundes für alle Menschen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

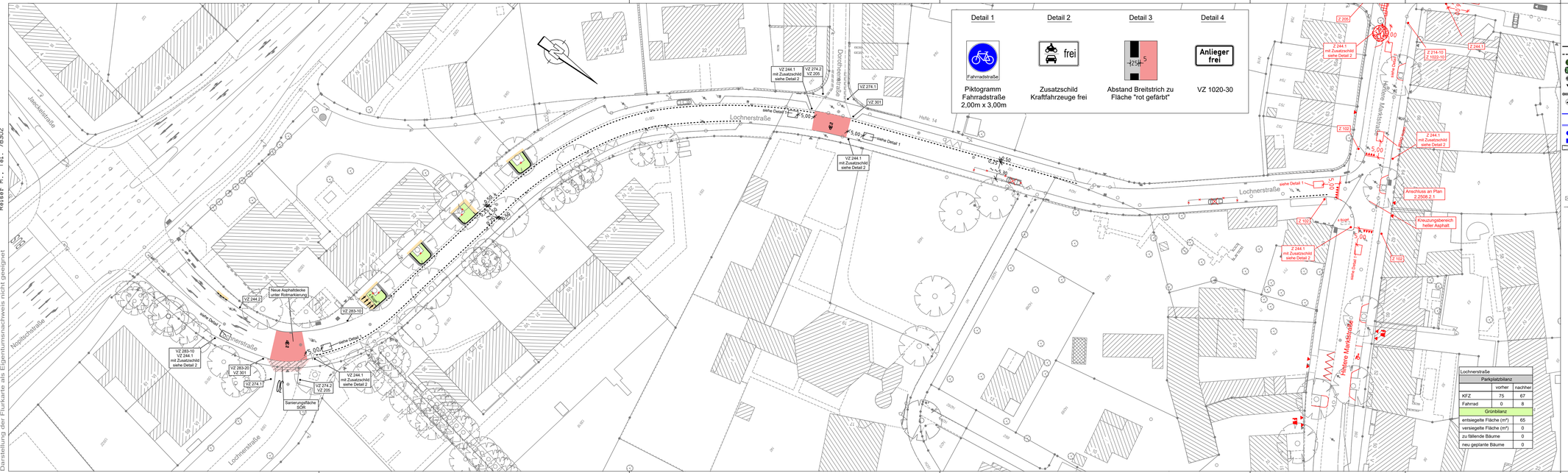
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan 2.2514.2.1 vom 27.10.2023 mit letzter Änderung vom 25.09.2024 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: GeoX-KomV Frau Mild
Tel.: 231-14429
Die Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG	i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 27.10.2023
BEARBEITUNG	Rust (78290)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2514.2.1
27.02.24	Reiser M.	Instruktionsergebnis		
25.09.24	Bauer	Umbauflächen		

Lochnerstraße
Radschnellverbindung Nürnberg - Schwabach
zwischen Nopitstraße und Hintere Marktstraße

Lochnerstraße_001 V500_1.PLT vom 28.10.24

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/093/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Sulzbacher Straße zwischen Fenitzerstraße und Welserstraße
Haltestelle Deichslerstraße

Anlagen:
Straßenplan 2.2472.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Haltestelle „Deichslerstraße“ soll barrierefrei ausgebaut werden.

Dies geschieht ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes. Aufgrund der Haushaltssituation soll der Plan dabei in einer Minimalvariante ohne Änderungen in den Seitenbereichen umgesetzt werden. Die Umsetzung ist während des Schienenersatzverkehrs im Rahmen der Sanierung des Gleisdreiecks Rathenauplatz im Jahr 2025 vorgesehen.

Die Haltestellenfläche wird vergrößert und auf 25 cm angehoben. Das Blindenleitsystem wird auf den aktuellen Standard erneuert. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus soll auch die Zuwegung zur Haltestelle verbessert werden. Dafür wird die stadtauswärtige Haltestelleninsel mit der Fußgängerinsel an der Bartholomäusstraße verbunden.

Zusätzlich soll zwischen Bartholomäusstraße und Fichtestraße eine bauliche Abtrennung zwischen den Straßenbahngleisen eingebaut werden. Diese soll das unerlaubte Überfahren der vorhandenen Sperrfläche und die dadurch verursachten Unfälle mit der Straßenbahn verhindern. Die genaue technische Umsetzung wird nach Beschluss des Straßenplans noch geklärt.

Es werden keine Flächen ver- oder entsiegelt und die Anzahl der Parkplätze bleibt unverändert.

Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 321.000 Euro. Es sind Zuschüsse zu erwarten.

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	321.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	321.000 €	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 Maßnahme dient dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Deichslerstraße und verbessert den Zugang zur Haltestelle.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

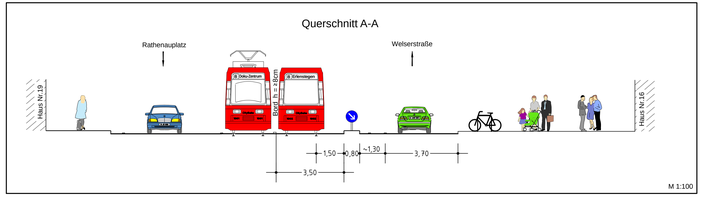
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan 2.2472.2.1 vom 13.04.2023 mit letzter Änderung vom 11.12.2024 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung zu sichern.

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

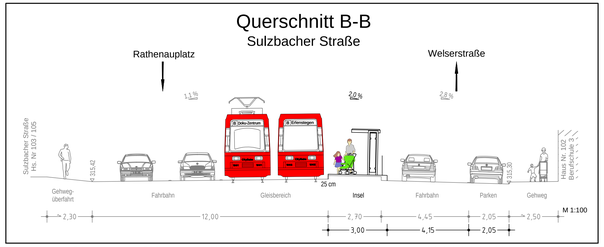
Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Genehmigung und Kennung: Herr Rabenstein, Tel. 231-4412
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Querschnitt A-A



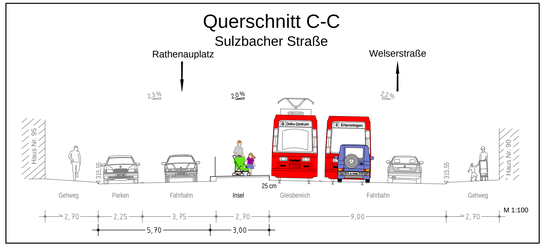
M 1:100

Querschnitt B-B
Sulzbacher Straße

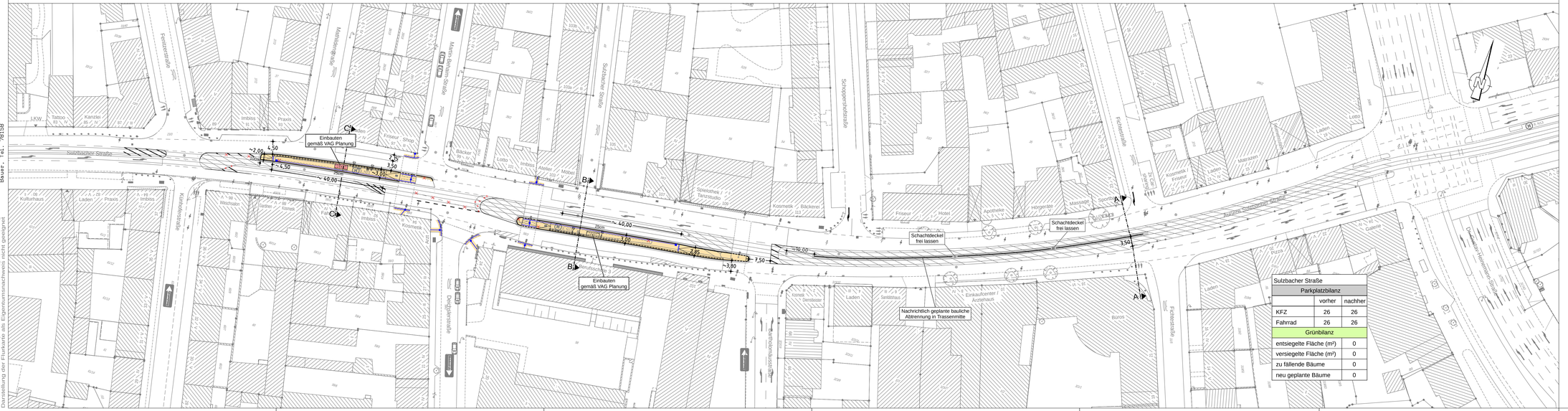


M 1:100

Querschnitt C-C
Sulzbacher Straße



M 1:100



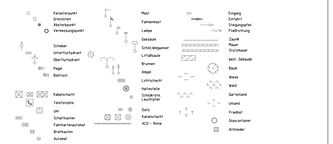
Sulzbacher Straße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	26	26
Fahrrad	26	26
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	0	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	0	

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 13.04.2023
BEARBEITUNG	Schestak	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
21.06.23	Bauer	OT 21.06.2023
05.10.23	Bauer	interne Instruktion
16.11.23	Bauer	Arp. LSA & Umbau Randbe.
11.07.24	Bauer	Instruktionserg.
31.07.24	Ried	BLS
08.11.24	Bauer	Schnitte ergänzt
11.12.24	Bauer	Abschl. Anpassungen

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2472.2.1

Sulzbacher Straße

zw. Feniziusstraße und Welserstraße
Gleisabsicherung;
Haltestelle Deichslerstraße;

Sulzbacher Straße_Deichslerstr V500_1.PLT vom 13.12.24

Berichtsvorlage
Vpl/095/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Stationäre Blitzer: Neue Spielräume für die KVÜ nutzen
hier: Antrag der SPD- Stadtratsfraktion vom 13.05.2020

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 13.05.2020

Bericht:

Die Einsatzmöglichkeit für sog. "stationäre Blitzer" ist nach den Maßgaben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern auf „Unfallgefahrenstellen“ beschränkt. Nach Auswertung der Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet Nürnberg in von der Stadt überwachten Tempo 30 Bereichen bestehen im Stadtgebiet keine Unfallhäufungsstellen, an denen die Ursache "Unangepasste Geschwindigkeit mit Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit" gehäuft auftreten. Diese Ursache ist sehr selten kausal für einen Verkehrsunfall. In den letzten 15 Jahren wurden diesbezüglich nur 217 Unfälle polizeilich aufgenommen. Die Unfälle dieser Ursache treten nicht gehäuft, sondern verteilt über das gesamte Straßennetz auf. Somit ergeben sich keine Örtlichkeiten, an denen der Schwerpunkt auf Unfallprävention durch eine fest installierte Geschwindigkeitsüberwachungsanlage geboten wäre, um ein gehäuftes, d.h. über einen gewissen Zeitraum in gleicher Weise auftretendes Unfallgeschehen durch Geschwindigkeitsüberwachung zu reduzieren.

Somit ergeben sich für den ZV-KVÜ keine geeigneten Stellen für fest installierte Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Das Polizeipräsidium Mittelfranken betreibt in Nürnberg an vier Standorten stationäre Anlagen, die kombiniert die Fahrgeschwindigkeit und Rotlicht überwachen. Diese werden dort aufgestellt, wo es an mit Lichtsignalanlagen geregelten Kreuzungen zu Unfallhäufungsstellen gekommen ist, denen nur durch eine nachhaltige Überwachung beigekommen werden kann. Diese Anlagen werden durch das Bayerische Polizeiverwaltungsamt zentral betreut, die Finanzierung erfolgt aus dem Staatshaushalt.

Der ZV-KVÜ arbeitet mit mobilen Anlagen, die an den Überwachungsörtlichkeiten im Nürnberger Stadtgebiet stundenweise mobil aufgestellt werden und durch anwesendes Personal im Einsatz überwacht werden. Der ZV-KVÜ stimmt im Vorfeld die Einsatzorte (Straßen) und Intensität der Überwachung ab. Die jeweiligen Einsatzzeiten legt der ZV-KVÜ selbständig fest. Dieses Vorgehen hat sich bewährt und macht die Überwachungstätigkeit für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht berechenbar, d. h. sie müssen überall mit Geschwindigkeitsüberwachungen rechnen.

Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen haben neben dem unflexiblen Einsatz zwei Nachteile: Sie erfordern Investitionen in bauliche Anlagen. Darauf ist der ZV-KVÜ nicht eingestellt. Neben den Investitionskosten muss für die Bauausführung Fachpersonal eingestellt werden, dass die Installationen errichtet und in Folge betreut, wenn z.B. Baumaßnahmen im Straßenraum anstehen und die Anlage temporär oder dauerhaft versetzt werden muss. Ebenso besteht - nach den Erfahrungen des im südlichen Oberbayern tätigen Zweckverbands kommunale Dienste Oberland - eine erhebliche Vandalismusgefahr an den unbewacht

eingesetzten Anlagen, die zu Ausfällen und Instandsetzungsaufwand in nicht unerheblicher Größenordnung führen.

Der ZV-KVÜ kann - wenn punktuell erforderlich - zusätzlich sogenannte Enforcement Trailer anmieten. Das sind besonders gesicherte Anhänger, die an der zu überwachenden Straße über einen längeren Zeitraum abgestellt 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:

Die Geschwindigkeitsüberwachung betrifft alle gesellschaftlichen Schichten gleichermaßen und schützt die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer in besonderem Maße.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

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 33

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
13. MAI 2020
/.....Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme	
ZV-KVÜ	2 X z.w.V.	4 Antwort vor Absendung vorlegen	5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Nürnberg, 13. Mai 2020
Antragsteller: Nasser Ahmed

Stationäre Blitzer: Neue Spielräume für die KVÜ nutzen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Bayerische Innenministerium hat mit Wirkung zum 1. Mai 2020 die Maßgaben für den Einsatz stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen durch kommunale Verkehrsüberwachungsdienste der Gemeinden, der Zweckverbände und gemeinsamen Kommunalunternehmen weitgehend flexibilisiert. Für den Einsatz stationärer Anlagen ist keine Genehmigung durch das Innenministerium mehr notwendig, eine Anzeige gegenüber der zuständigen Regierung genügt.

Dies begrüßt die SPD-Stadtratsfraktion ausdrücklich und fordert die Stadtverwaltung auf, vom neuen Spielraum im Sinne der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung Gebrauch zu machen.
Die neuen ministeriellen Maßgaben stellen kommunalen Verkehrsüberwachungsdiensten ein umfassendes Handlungsinstrumentarium, bestehend aus mobiler, teilstationärer und stationärer Geschwindigkeitsüberwachung zur Verfügung.
Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen kommen nach der Neuregelung nicht mehr nur an nachgewiesenen Raser-Hotspots in Frage, sondern auch in Straßen und Straßenabschnitten, an denen Anwohner durch Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Lärm und Abgasen geschützt werden müssen.

Vor dem Hintergrund dieser neuen ministeriellen Maßgaben stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Stadtverwaltung prüft in Zusammenarbeit mit der Polizei, wo es regelmäßige, teils erhebliche Geschwindigkeitsübertretungen im Stadtgebiet gibt und schlägt anschließend daraus resultierend, erforderliche Standorte für mögliche stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen vor, die die Stadt im Sinne von mehr Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung realisieren soll.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Nasser Ahmed
Antragsteller

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Berichtsvorlage
Vpl/096/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Querungsmöglichkeiten für Fußgänger entlang der Regensburger Straße
Antrag / Bürgerversammlung St. Peter

Bericht:

In der Bürgerversammlung am 09.10.2024 wurde folgender Antrag gestellt:

Antrag:

Die Stadt Nürnberg entwickelt aktuell Konzepte für fußgängerfreundliche Stadtteile. Auch im Bürgerversammlungsbereich gäbe es hier Handlungsbedarf. Konkret gibt es entlang der Regensburger Straße zwischen Scharrerstraße und der Kreuzung an Peterskirche auf 300 Metern Länge keine Querungsmöglichkeit für Fußgänger, obwohl dort das neue Quartier ‚Luitpoldviertel' entstanden ist.

Antwort:

Die Verwaltung kann aus fachlicher Sicht diesem Vorschlag nicht folgen. Im betreffenden Abschnitt verläuft die Straßenbahn auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage. Für eine Querung wäre deshalb eine Lichtsignalanlage (LSA) mit entsprechendem technischen und finanziellen Aufwand zwingend erforderlich. Aufgrund des entstehenden Knotenabstandes von nur ca. 150 Metern würde die Verkehrsqualität für den Straßenbahnbetrieb im 5-Minuten-Takt aufgrund der kurzen möglichen Anmeldezeiträume leiden. Aufgrund der zeitweise unterschiedlichen Umlaufzeiten an der LSA Peterskirche und an der LSA Regensburger Str./Scharrerstr. würde auch die Verkehrsqualität für den Kraftfahrzeugverkehr hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Koordinierungsqualität deutlich verschlechtert. Zudem dient die stadteinwärtige Fahrbahn als Wartebereich im Zulauf des Knotens Peterskirche und ein neuer Knoten mit Fußgängerfurten könnte überstaut werden.

Als Ziel auf der Nordseite käme nur die Schloßstraße in Frage. Diese liegt im Bereich des Gleisdreiecks "Werk St. Peter" und in nur 90 Meter vom LSA-Knoten Peterskirche entfernt. An beiden benachbarten vorhandenen signalgeregelten Knoten sind Fußgängerfurten, die das Queren der Regensburger Straße in einem Zug ermöglichen, vorhanden. Der Abstand zwischen diesen Querungsmöglichkeiten beträgt 280 Meter. Somit beträgt die maximale Zugangsstrecke nur 140 Meter. Aus Sicht der Verwaltung ist weder aus fachlicher noch aus finanzieller Sicht die Anlage einer neuen Lichtsignalanlage zu rechtfertigen.

Die Förderung des Fußverkehrs ist ein wichtiges Anliegen der Verwaltung und Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses. Allerdings konzentrieren sich die Maßnahmen derzeit im Rahmen der "fußverkehrsfreundlichen Stadtteile" auf die Stadtteile Wöhrd und St.Leonhardt/Schweinau. Eine spätere Betrachtung von St. Peter ist dem Beschluß des Rates vorbehalten.

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)

☐

☐

☐