Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

20.02.2025

Inhaltsverzeichnis

Vorlagendokumente
TOP Ö 1 U-Bahn-Erweiterung nach Eibach und Reichelsdorf
Sitzungsvorlage Vpl/006/2025 4
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.11.2022 Vpl/006/2025 8
Kurzbericht zur Abschätzung der Förderwürdigkeit einer U-Bahn-Verlängerung nach Eibach/Reichelsdorf der Intraplan Consult GmbH vom 21.12.2022 Vpl/006/2025 9
* TOP Ö 1.1 Magnetschwebebahn Nürnberg - aktueller Stand
Berichtvorlage Vpl/012/2025 37
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.02.2025 Vpl/012/2025 43
Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 10.02.2025 Vpl/012/2025 45
Bericht Machbarkeitsstudie Magnetschwebebahn 47
TOP Ö 2 Reporting 2024 zum Mobilitätsbeschluss für Nürnberg
Berichtvorlage Vpl/010/2025 82
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/010/2025 85
* TOP Ö 3 Aktueller Stand zum Modellprojekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in Rennweg und Wöhrd
Berichtvorlage Vpl/005/2025 109
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/005/2025 112
Übersichtsplan Vpl/005/2025 115
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.02.2025 116
TOP Ö 4 Querungshilfe Fischbacher Hauptstraße
Sitzungsvorlage Vpl/082/2024 118
Antrag der SPDStadtratsfraktion vom 07.02.2022 Vpl/082/2024 122
Straßenplan 2.2066.2.5 Vpl/082/2024 126
TOP Ö 5 Schleifweg: Umbau zur Fahrradstraße der 2. Stufe
Sitzungsvorlage Vpl/004/2025 127
Straßenplan Nr. 2.2421.2.1 Vpl/004/2025 131
Straßenplan Nr. 2.2421.2.2 Vpl/004/2025 132
TOP Ö 6 VAG_Rad-Nutzung in Lichtenreuth ermöglichen
Berichtvorlage Vpl/002/2025 133
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14.10.2024 Vpl/002/2025 137
TOP Ö 7 Optimierung der Kreuzung Bartholomäusstraße / Bauvereinstraße
Berichtvorlage Vpl/001/2025 138
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 15.07.2024 Vpl/001/2025 141
Sachverhaltsdarstellung Vpl/001/2025 142
TOP Ö 8 Gehweg in den Wiesengrund an der Koppenhofer Straße
Berichtvorlage Vpl/008/2025 144
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.09.2019 Vpl/008/2025 148
TOP Ö 9 Schließung der Lücken im Gehwegnetz in Worzeldorf
Berichtvorlage Vpl/009/2025 149
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.02.2019 Vpl/009/2025 154
Straßenplan 2.2129.2.1 Vpl/009/2025 155
TOP Ö 10 Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer*innen: Ausbau von Radwegen und mehr Parkverbote
Berichtvorlage Vpl/007/2025 156
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 02.08.2019 Vpl/007/2025 160

TOP Ö 11 Geh- und Radwegbrücke über den RAngierbahnhof
Berichtvorlage Vpl/011/2025 161
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.04.2019 Vpl/011/2025 165
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion 08.07.2019 Vpl/011/2025 166
Skizze Geh- und Radwegbrücke Rangierbahnhof Vpl/011/2025 167

Beschlussvorlage
Vpl/006/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

U-Bahn-Erweiterung nach Eibach und Reichelsdorf
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.11.2022

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.11.2022
Kurzbericht zur Abschätzung der Förderwürdigkeit einer U-Bahn-Verlängerung nach Eibach/Reichelsdorf der Intraplan Consult GmbH vom 21.12.2022

Sachverhalt (kurz):

2015 wurde die Förderwürdigkeit einer Verlängerung der U2 nach Eibach Mitte und Reichelsdorf untersucht. Im Ergebnis ergab die Abschätzung, dass auch bei einer vertieften genauen Untersuchung eine Föderfähigkeit unrealistisch sei. Daraufhin wurde das Vorhaben nicht weiterverfolgt.

Das Bewertungsverfahren wurde 2016 fortgeschrieben.

Eine im Rahmen der „Intermodalen Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein und des Nürnberger Südwestens“ vom ZVGN beauftragte Standardisierte Bewertung nach der neuen Version 2016 ergab, dass die Förderfähigkeit einer U2-Verlängerung nach Stein weiterhin nicht absehbar ist. Aufgrund der vorrangigen Betroffenheit des Landkreises Fürth sowie der Stadt Stein wird die inzwischen abgeschlossene Untersuchung demnächst in den Gremien behandelt.

Folgend wurde die Verlängerung der U2 nach Eibach Mitte und Reichelsdorf nunmehr nach der Version 2016 und der aktuell gültigen Version 2016+ des Standardisierten Bewertungsverfahrens im Rahmen einer Abschätzung erneut untersucht. Die vorliegende Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass die tragfähigen Investitionen in beiden Fällen in einer Größenordnung liegen, die zwar nicht auskömmlich ist (ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,0), allerdings eine Weiterverfolgung des Vorhabens auch nicht aussichtslos erscheinen lässt.

Sofern das Vorhaben weiterverfolgt werden sollte, würde dies eine Anpassung der Rahmenbedingungen für den Prognosehorizont 2035 erforderlich machen. Daraus erwachsen Chancen, insbesondere aus der Optimierung der Angebotskonzepte Bus, aber auch Risiken, da die aktuellen Kostensteigerungen bei der Infrastrukturherstellung durch die Rückrechnung auf den Preisstand 2016 nicht vollständig ausgeglichen werden können.

Seitens der Verwaltung wird vorgeschlagen, eine vertiefte Untersuchung nach dem aktuell gültigen Standardisierten Bewertungsverfahren durchzuführen. Hierzu sind auf der Nutzenseite z.B. die Strukturdaten zu aktualisierten und ein Busergänzungsnetz zu konzipieren. Auf der Kostenseite müssen die erforderlichen baulichen Maßnahmen genauer geplant und kalkuliert werden.

Ziel ist, einen belastbaren Nutzen-Kosten-Indikator zu ermitteln und somit eine Aussage über die Förderfähigkeit zu erhalten.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

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 liegen keine Diversity-relevanten Aspekte vor.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung für die Verlängerung der U2 nach Eibach Mitte und Reichelsdorf ein Standardisiertes Bewertungsverfahren durchzuführen und über das Ergebnis zu berichten.

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
09. NOV. 2022
/..... Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	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

07.11.2022
Antragsteller: Sendner

U-Bahn-Erweiterung nach Eibach und Reichelsdorf

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Jahr 2012 wurde der „Nahverkehrsentwicklungsplan 2025" veröffentlicht. Darin wurde u.a. ein neuer U-Bahn-Ast nach Eibach skizziert und mit einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis bewertet. Ein daraufhin 2013 im Verkehrsausschuss beauftragtes, ergänzendes Gutachten zur U-Bahn nach Eibach und Reichelsdorf ergab zum damaligen Zeitpunkt leider ein negatives Untersuchungsergebnis. Die zu erwartenden tatsächlichen Kosten lagen über den förderfähigen Kosten.

Nach nunmehr 10 Jahren seit der Vorstellung des NVEP haben sich sowohl die Rahmenbedingungen der Förderung des ÖPNV verändert als auch die Bevölkerungszahlen in den Stadtteilen. Auch das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger hat sich entwickelt und eine Neubewertung der Nachfrage auf diesem möglichen Streckenabschnitt wie auch der Fördermöglichkeiten sollte geprüft werden.

Nach Ansicht der CSU-Stadtratsfraktion bietet ein U-Bahn-Ast über Eibach nach Reichelsdorf großes Potenzial und stellt ein hochattraktives Umsteigeangebot auf den ÖPNV dar. In Reichelsdorf könnte der dicht besiedelte Bereich Einsteinring / Weltenburger Straße bedient werden und auch in Eibach bietet sich durch die zentrale Lage einer U-Bahn-Station z.B. auf Höhe Hafenstr. / Eibacher Hauptstr. eine gute Erreichbarkeit für viele Einwohner.

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

Antrag:

Die Verwaltung prüft erneut eine Erweiterung des U-Bahn-Netzes über Eibach nach Reichelsdorf und klärt die Fördermöglichkeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Kurzbericht

Abschätzung der Förderwürdigkeit einer U-Bahn-Verlängerung nach Eibach/Reichelsdorf

Aktualisierung nach den Versionen der Standardisierten Bewertung – 2016 und 2016+

Stand 21.12.2022

Inhalt

Aufgabenstellung

Kurzdarstellung der Ergebnisse der NKU 2015

Aktualisierung auf die Version 2016

Aktualisierung auf die Version 2016+

Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Aufgabenstellung

Die Verlängerung der U2 nach Eibach/Reichelsdorf wurde 2015 gemäß der Standardisierten Bewertung – Version 2006 in zwei Mitfällen untersucht:

- Mitfall 1: Verlängerung bis Eibach Mitte
- Mitfall 2: Verlängerung bis Reichelsdorf

Dabei wurden tragfähige Investitionen in Höhe von maximal 47,8 Mio. € (Mitfall 1) bzw. 90,5 Mio. € (Mitfall 2) zum Preisstand 2006 ermittelt. Die tragfähigen Investitionen geben die maximale Investitionssumme an, bis zu der das Projekt als wirtschaftlich (Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1) eingestuft werden kann.

In der folgenden Untersuchung war die Bewertung zunächst auf die Version 2016 und anschließend auf die Version 2016+ des Standardisierten Bewertungsverfahrens anzupassen.

Vorgehensweise

In der Untersuchung wurde jeweils nur das Bewertungsverfahren verändert. Die verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen wurden unverändert aus der seinerzeitigen NKU 2015 übernommen. Der Prognosehorizont beinhaltet somit weiterhin das Jahr 2025.

Mit der Anwendung der neuen Versionen des Bewertungsverfahrens waren alle ortsspezifischen Kostengrößen auf den Preisstand 2016 anzuheben. Dies geschah mit Hilfe der entsprechenden Preisindizes des Statistischen Bundesamtes.

Ergebnisse der NKU 2015

Verkehrliche Wirkungen*

		Mitfall 1	Mitfall 2
Verkehrsverlagerungen		+1.182	+2.566
induzierter Verkehr	[Personenfahrten je Werktag]	+756	+1.095
Mehrverkehr		+1.938	+3.661
eingesparte Verkehrs- bzw. Betriebsleistung im MIV	[Pkm je Werktag]	-15.828	-32.387
	[1000 Pkw-km je Jahr]	-3.957	-8.097
abgeminderte Reisezeitdifferenzen im ÖPNV	[Std. je Jahr]	-173.183	-276.407

*Abweichungen gegenüber Bericht zur NKU 2015 wegen fehlerhafter Darstellung dort

Ergebnisse der NKU 2015

Betriebliche Mengengerüste

		Mitfall 1	Mitfall 2
Saldo Anzahl Fahrzeuge (inkl. 10 % Reserve)	U-Bahn	+1,1	+1,1
	Bus SL	+2,2	+2,2
	Bus NGL	-4,4	-6,6
Saldo Betriebsleistungen in 1.000 Zug- bzw. Bus-km/Jahr	U-Bahn	+155	+428
	Bus SL	+126	+102
	Bus NGL	-332	-540
Saldo Fahrerstunden in 1.000/Jahr		-7	-13

Ergebnisse der NKU 2015

Fahrzeugkenndaten

	Gesamtplätze	Leermasse [t]	Anschaffungs-kosten [T€$_{2006}$]
U-Bahn DT3-F AGT	298	62	**5.902**
Bus SL	68	-	260
Bus NGL	106	-	370

Ergebnisse der NKU 2015

Betriebskosten ÖPNV

Saldo Mitfall-Ohnefall in T€/Jahr

	Mitfall 1	Mitfall 2
Kapitaldienst Fahrzeuge	+25	+143
Unterhaltungskosten Fahrzeuge	+26	+88
Energiekosten Fahrzeuge	-182	-386
Personalkosten	-66	-78
Summe Betriebskosten ÖPNV	+3	-233

Ergebnisse der NKU 2015

Ermittlung Nutzensumme

Teilindikatoren in T€/Jahr Preisstand 2006

Teilindikator in T€/Jahr (Preisstand 2006)	**Mitfall 1**	**Mitfall 2**
Reisezeitnutzen	+1.229	+1.919
vermiedene Pkw-Betriebskosten	+1.103	+2.257
Betriebskosten ÖV	-3	+233
vermiedene Unfallfolgen ÖV + MIV	+391	+795
Umweltfolgen ÖV + MIV	+280	+482
Summe Nutzen	**+3.000**	**+5.686**

Da für die Verlängerung nach Eibach/ Reichelsdorf keine Infrastrukturplanung bzw. Kostenschätzung vorlag, wurde zunächst die Nutzensumme ermittelt, die mit diesem Vorhaben erzielt werden kann, um aufbauend darauf die „tragfähigen“ Investitionen ableiten zu können.

Ergebnisse der NKU 2015

Ermittlung tragfähige Investitionen

Teilindikator in T€/Jahr (Preisstand 2006)	Mitfall 1	Mitfall 2
Investitionen (inkl. Planungskosten)		
• Anteil Unterhaltungskosten	1,20 %	1,20 %
• Anteil Kapitaldienst	4,44 %	4,44 %
Maximaler Investitionsbetrag (ohne Planungskosten) zur Erzielung eines Nutzen-Kosten-Indikators von		
• 1,0 (Preisstand 2006)	**47,8 Mio. €**	**90,5 Mio. €**
• 1,1 (Preisstand 2006)	**44,3 Mio. €**	**83,9 Mio. €**
• 1,0 (Preisstand 2016)	**56,4 Mio. €**	**106,8 Mio. €**
• 1,1 (Preisstand 2016)	**52,3 Mio. €**	**99,0 Mio. €**

Als tragfähige Investitionen wird diejenige Investitionssumme bezeichnet, die einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,0, besser 1,1 hervorbringen würde.

Um diese zu ermitteln, wurde auf der Grundlage der NKU U3 (Gebersdorf) der Anteil der Unterhaltungskosten bzw. des Kapitaldienstes bezogen auf die Investitionen ermittelt.

Die ausgewiesenen tragfähigen Investitionen wurden für zwei Ziel-Nutzen-Kosten-Indikatoren (1,0 und 1,1) sowie für den Preisstand 2006 und 2016 ermittelt.

Die Preissteigerung der Investitionen 2016 gegenüber 2006 wurde aus dem repräsentativen Mix der Anlagenteile aus der NKU U3 BA 2 und 3 aus 2015 ermittelt und betrug 18 %.

Aktualisierung auf die Version 2016

Verkehrliche Wirkungen

Verkehrliche Wirkungen

		Mitfall 1	Mitfall 2
Verkehrsverlagerungen		+1.963	+4.132
induzierter Verkehr	[Personenfahrten je Werktag]	+1.038	+1.536
Mehrverkehr		+3.001	+5.668
eingesparte Verkehrs- bzw. Betriebsleistung im MIV	[Pkm je Werktag]	-21.596	-43.097
	[1000 Pkw-km je Jahr]	-4.984	-9.946
abgeminderte Reisezeitdifferenzen im ÖPNV			
- verbleibender/verlagerter Verkehr	[Std. je Jahr]	-134.899	-236.771
- induzierter Verkehr		-21.327	-28.515

In Version 2016 wurden einige Änderungen an der Verkehrsmodellierung und der Umsetzung in die Bewertung vorgenommen:

- Anpassung der Berücksichtigung der Parkplatzverfügbarkeit bei der Ermittlung des MIV-Widerstands
- Anpassung der Modellierung der Reisezeitdifferenzen des verlagerten und induzierten Verkehrs
- Anhebung des Pkw-Besetzungsgrades von 1,2 auf 1,3 Personen/Pkw
- Konsequente Anwendung der Systemeigenschaften der ÖV-Systeme gemäß der Verfahrensanleitung 2016

Dadurch kommt es zu deutlich höheren verkehrlichen Wirkungen in beiden Mitfällen

Aktualisierung auf die Version 2016

Betriebskosten

Betriebliche Mengengerüste

Saldo Mitfall-Ohnefall

		Mitfall 1	Mitfall 2
Saldo Anzahl Fahrzeuge (inkl. 10 % Reserve)	U-Bahn	+1,1	+1,1
	Bus SL	+2,2	+2,2
	Bus NGL	-4,4	-6,6
Saldo Betriebsleistungen in 1.000 Zug- bzw. Bus-km/Jahr	U-Bahn	+155	+428
	Bus SL	+127	+102
	Bus NGL	-331	-539
Saldo Umlaufstunden in 1.000/Jahr		-2	-7

Die fahrerlose U-Bahn wird in den Versionen 2006 und 2016 unterschiedlich behandelt:

- In der NKU 2015 nach Version 2006 wurde der Saldo der Fahrerstunden ausgewiesen. Durch die Umstellung von fahrerbesetzten Bussen auf fahrerlose U-Bahnen kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Fahrerstunden.
- In der Version 2016 wird der Saldo der Umlaufstunden ausgewiesen, da nun der Kostensatz für Leit-, Sicherheits- und Kontrollpersonal an die Umlaufstunden gekoppelt ist. Die Reduktion der Umlaufstunden in den Mitfällen fällt entsprechend geringer aus. In der Bewertung werden die Umlaufstunden der fahrerlosen U-Bahn mit geringeren Personalkosten belegt.

Aktualisierung auf die Version 2016

Betriebskosten

Fahrzeugkenndaten

	Gesamtplätze	Leermasse [t]	Anschaffungs-kosten [T€$_{2016}$]
U-Bahn DT3-F AGT	298	62	**6.612**
Bus SL	68	-	**291**
Bus NGL	106	-	**414**

Die Fahrzeugkenndaten wurden aus der NKU 2015 übernommen und die Anschaffungskosten anschließend vom Preisstand 2006 auf den Preisstand 2016 hochgerechnet.

Aktualisierung auf die Version 2016

Betriebskosten

Betriebskosten ÖPNV

Saldo Mitfall-Ohnefall in T€/Jahr

	Mitfall 1	Mitfall 2
Kapitaldienst Fahrzeuge	+202	+117
Unterhaltungskosten Fahrzeuge	+36	+119
zeitabhängige Unterhaltungskosten Fahrzeuge	*+18*	*-3*
laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten Fahrzeuge	*+18*	*+122*
Energiekosten Fahrzeuge	+13	+101
Personalkosten	-212	-476
Summe Betriebskosten ÖPNV	**+39**	**-139**

Aktualisierung auf die Version 2016

Tragfähige Investitionen

Ermittlung Nutzensumme

Teilindikatoren in T€/Jahr Preisstand 2016

	Mitfall 1	Mitfall 2
Reisezeitnutzen	+958	+1.681
vermiedene Pkw-Betriebskosten	+1.096	+2.188
Schaffung zusätzlicher Mobilitätsmöglichkeiten	+566	+795
Betriebskosten ÖV	-39	+139
vermiedene Unfallfolgen ÖV + MIV	+437	+854
Umweltfolgen ÖV + MIV	+110	+175
Summe monetär bewerteter Einzelnutzen ohne Unterhaltungskosten Infrastruktur	**+3.128**	**+5.832**

Die einzelnen Teilindikatoren sowie die Nutzensumme ist aufgrund des unterschiedlichen Preisstands nicht mit den korrespondierenden Werten der NKU 2015 vergleichbar.

Aktualisierung auf die Version 2016

Tragfähige Investitionen

Ermittlung tragfähige Investitionen

Preisstand 2016

	Mitfall 1	Mitfall 2
Summe Nutzen ohne Unterhaltungskosten Infrastruktur	**+3.128**	**+5.832**
Investitionen (inkl. Planungskosten)		
• Faktor Unterhaltungskosten	0,49 %	0,49 %
• Faktor Kapitaldienst	3,30 %	3,30 %
Maximaler Investitionsbetrag (ohne Planungskosten) zur Erzielung eines Nutzen-Kosten-Indikators von 1,0	**75,0 Mio. €**	**139,9 Mio. €**

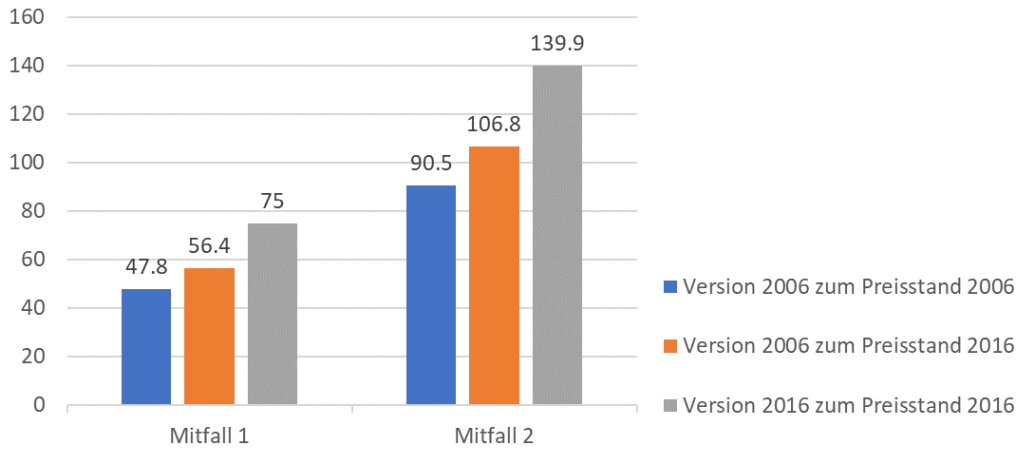
Zur Ermittlung der tragfähigen Investitionen mussten die Faktoren von Unterhaltungskosten und Kapitaldienst bezogen auf die Investitionssumme mit den Wertansätzen der Version 2016 neu ermittelt werden. Wegen des von 3 % auf 1,7 % abgesenkten Kalkulationszinssatzes und den deutlich geringeren Unterhaltungskostensätzen sinken diese Faktoren gegenüber der NKU 2015 nach Version 2006 deutlich. Dies führt zu höheren tragfähigen Investitionen.

Aktualisierung auf die Version 2016

Tragfähige Investitionen

Vergleich der tragfähigen Investitionen nach Version 2006 und 2016

Ziel-Indikator 1,0



- Die tragfähigen Investitionen zum Preisstand 2016 liegen in der Version 2016 deutlich höher als in der Bewertung nach Version 2006.
- Legt man die spezifischen Investitionen der U3 Gebersdorf je km Strecke und je Station zugrunde, dann reichen diese tragfähigen Investitionen nicht aus, die erforderlichen Baukosten zu decken.
- Eine Abschätzung ergibt Nutzen-Kosten-Indikatoren zwischen 0,4 und 0,5.

Aktualisierung auf die Version 2016+

Vorgehensweise

Neuerungen in der Version 2016+

Die Version 2016+ besitzt eine Reihe von obligatorischen Neuerungen, die das Bewertungsergebnis in der Regel deutlich verbessern. Dazu gehört die Umstellung der Bewertung von der Reisezeitbewertung auf die Bewertung von Widerstandsdifferenzen, der Austausch der Nutzenkomponente Pkw-Betriebskosten durch die Komponente ÖPNV-Fahrgeld. Darüber hinaus sind verpflichtend auch die Treibhausgasemissionen der Infrastruktur und der Fahrzeugherstellung zu bewerten.

Zusätzlich werden verschiedene Möglichkeiten bei der Bewertung eröffnet:

- Berücksichtigung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben
- Verwendung von Strom und Kraftstoffen aus regenerativen Energiequellen
- Einbeziehung von nutzwertanalytischen Indikatoren (Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme, Primärenergieverbrauch, Daseinsvorsorge und Resilienz von Schienennetzen)

Vorgehensweise

Analog zur Aktualisierung auf die Version 2016 wurden auch bei der Umstellung auf die Version 2016+ die verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen unverändert aus der NKU 2015 übernommen. Der Prognosehorizont 2025 bleibt somit unverändert.

Auch die Anpassungen an der Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen, die bei der Aktualisierung 2016 zur Anwendung kamen, wurden in die Aktualisierung 2016+ übernommen. Auf eine Berechnung der fakultativen Nutzenkomponente Daseinsvorsorge wurde verzichtet, da dort nur Verbesserungen der zwischengemeindlichen ÖPNV-Erreichbarkeiten bewertet werden, die bei dem vorliegenden Vorhaben kaum eine Rolle spielen dürften. Auch die fakultative Nutzenkomponente Resilienz von Schienennetzen wurde nicht betrachtet.

Auf die Möglichkeiten der Nutzung regenerativer Antriebsstoffe oder Bussen mit alternativen Antrieben wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ebenfalls verzichtet.

Im Folgenden werden nur die Bestandteile der Bewertung dargestellt, bei denen es Änderungen gegenüber der Version 2016 gibt.

Aktualisierung auf die Version 2016+

Verkehrliche Wirkungen

Änderungen ÖPNV-Fahrten		**Mitfall 1**	**Mitfall 2**
Verkehrsverlagerung	[Personenfahrten/ Werktag]	+1.962	+4,133
Induzierter Verkehr		+1.041	+1.543
Mehrverkehr		**+3.003**	**+5.676**

Saldo zum Ohnefall		**Mitfall 1**	**Mitfall 2**
Pkw-Betriebsleistung	[1.000 Pkw-km/Jahr]	-5.056	-10.120
Widerstandsdifferenzen	[1.000 h/Jahr]	-556	-917
Änderung Beförderungs-leistung ÖPNV	[1.000 Pkm/Jahr]	+7.690	+14.805

Die Ermittlung der verlagerten und induzierten Verkehre wurde gegenüber der Version 2016 nicht verändert. Somit ergeben sich hierbei abgesehen von geringfügigen programmversionsbedingten Abweichungen keine Unterschiede.

Neu in der Bewertung ist die Erfassung von Widerstandsdifferenzen und Beförderungs-leistung ÖPNV aufgrund von Mehr- und Minderverkehren. Mit den Widerstands-differenzen werden nun insbesondere auch Komfortkomponenten wie „Schienenbonus“ oder Umsteigefreiheit der Verbindung bewertet. Die Widerstandsdifferenzen fallen entsprechend deutlich höher aus als die Reisezeitdifferenzen in der Version 2016.

Aktualisierung auf die Version 2016+

Betriebskosten ÖPNV

Abgesehen von der Einbeziehung weiterer Fahrzeugtypen mit alternativen Antrieben und von Strom und Kraftstoff aus regenerativen Energiequellen wurde die Ermittlung der Betriebskostensalden gegenüber der Version 2016 unverändert gelassen.

Da von den beiden zusätzlichen Möglichkeiten in der vorliegenden Untersuchung kein Gebrauch gemacht wurde, bleiben die Änderungen der Betriebskosten in beiden Mitfällen unverändert gegenüber der Version 2016.

Aktualisierung auf die Version 2016+

Neu: Treibhausgasemissionen der Infrastruktur- und Fahrzeugherstellung

Hintergrund

Seit der Version 2016+ werden bei den Umweltfolgen zusätzlich zu den CO_2-Emissionen des Betriebs von ÖPNV- und MIV-Fahrzeugen auch die Treibhausgasemissionen

- der Errichtung der Infrastruktur und
- der Herstellung von Fahrzeugen (ÖPNV und MIV)

(sog. Lebenszyklusemissionen) berücksichtigt.

Bei der Infrastruktur wird unterschieden nach

- (größeren) Ingenieurbauwerken, deren Lebenszyklus-emissionen auf der Grundlagen von konkreten Massen (z. B. m^3 Beton, t Stahl) vorhabenspezifisch ermittelt werden,
- oberirdische Strecken, deren Lebenszyklusemissionen mit Hilfe spezifischer jährlicher Emissionen bezogen auf die Länge eingleisiger Strecke abgeschätzt werden.

Beim Ersatz oder der Verlegung von Bestandsanlagen wird vereinfachend unterstellt, dass dadurch keine zusätzlichen Emissionen entstehen.

Vereinfachte Annahmen

Angaben zu Materialmassen bei der Herstellung der U-Bahn-Infrastruktur nach Eibach und Reichelsdorf lagen nicht vor, wohl aber konkrete Massen für den Bau der U3 nach Gebersdorf. Daraus werden kilometerspezifische jährliche THG-Emissionen der Infrastruktur in Höhe von 171 t CO_2 je km und Jahr abgeleitet und auf die Streckenlängen der beiden Mitfälle angewendet..

		Mitfall 1	Mitfall 2
Streckenlänge	[km]	2,7	5,1
THG-Emissionen	[t CO_2/(Jahr*km)]	171	171
	[t CO_2/Jahr]	461,7	872,1

Aktualisierung auf die Version 2016+

Neu: Treibhausgasemissionen der Infrastruktur- und Fahrzeugherstellung

		Mitfall 1			Mitfall 2		
		MIV	ÖPNV	Summe	MIV	ÖPNV	Summe
Saldo CO_2-Emissionen Betrieb	[t/Jahr]	-642	+26	-616	-1.286	+311	-975
Saldo CO_2-Emissionen Fahrzeugherstellung	[t/Jahr]	-207	-13	-220	-415	-28	-443
Saldo CO_2-Emissionen Infrastrukturherstellung	[t/Jahr]	-	+462	+462	-	+872	+872
Saldo CO_2-Emissionen gesamt	**[t/Jahr]**	-849	+475	-374	-1.701	+1.155	-546
Saldo Emissionskosten Schadstoffe	**[t/Jahr]**	-21	+1	-20	-41	+7,0	-34

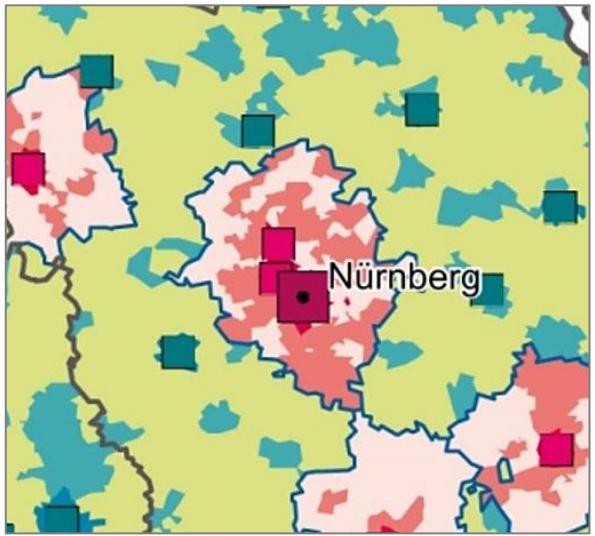
Gegenüber der Version 2016 wurde der Kostensatz für CO_2-Emissionen auf 670 €/t deutlich angehoben. Dadurch fallen die Nutzenwirkungen aus der Minderung von negativen Umweltfolgen trotz Berücksichtigung der Lebenszyklusemissionen der Infrastrukturherstellung deutlich höher aus.

Aktualisierung auf die Version 2016+

Neu: Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme

Einteilung Untersuchungsraum in Regionalstatistische Raumkategorien

RegioStaR 7 des BMDV



© BBSR Bonn 2018

Stadtregionen

- Metropole
- Regiopolen, Großstädte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Ländliche Regionen

- Zentrale Städte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Stadtregionengrenze

Name

Grenznahe Großstadt mit stadtregionaler Verflechtung zu Deutschland

Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR
Geometrische Grundlage: Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: BBSR, A. Milbert; Grundkonzeption: BMVI

- Der hier gemessene Nutzen resultiert aus der Entlastung des Straßennetzes und hängt von der Auslastung bzw. begrenzten Aufnahmefähigkeit dieses Netzes ab.
- Diese Auslastung wird über Raumkategorien (RegioStaR 7) operationalisiert. Das Vorhaben wirkt sich vorrangig im MIV-Netz der Metropole Nürnberg aus.
- Die Wirkungen werden nutzwertanalytisch in Punktwerten bewertet (siehe Folgeseite).

Aktualisierung auf die Version 2016+

Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme

Nutzwertpunkte Teilindikator Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme

Saldo Mitfall – Ohnefall in 1.000 Pkw-km / Jahr

RegioStar7-Bezeichnung	Punktwert [Punkte/1.000 Pkw-km]	Saldo Mitfall 1 – Ohnfall	Saldo Mitfall 2 – Ohnfall
Stadtregion – Metropole	-7,1	-1.290,1	-2.664,0
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	-5,2	-553,6	-1.107,9
Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum	-1,9	-1.142,1	-2.304,2
Stadtregion – Kleinstädtischer, dörflicher Raum	-1,3	-759,4	-1.511,5
Ländliche Region – Zentrale Stadt	-1,9	-30,2	-60,8
Ländliche Region – Städtischer Raum	-1,3	-288,8	-551,4
Ländliche Region – Kleinstädtischer, dörflicher Raum	-0,6	-991,6	-1.920,3
Summe Pkw-km (in 1.000/Jahr)		**-5.055,9**	**-10.120,2**
Summe Nutzwertpunkte		**16,4**	**33,1**

Aktualisierung auf die Version 2016+

Tragfähige Investitionen

Nutzenseitige Teilindikatoren

	Position (Teilindikator)	Mitfall 1 [T €/Jahr]	Mitfall 2 [T €/Jahr]
monetarisierbar	Saldo Fahrgastnutzen	+3.670	6.052
	Saldo ÖPNV-Fahrgeld	+1.000	1.925
	Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	-38	139
	Saldo der Unfallfolgekosten	+443	869
	Saldo der CO_2-Emissionen	+251	366
	Saldo der Schadstoffemissionskosten	+20	34
nutzwert-analytisch	Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch	+254	513
	Primärenergieverbrauch	+119	188
Summe monetär bewerteter Einzelnutzen ohne Unterhaltungskosten Infrastruktur		+5.718	+10.085

Ein direkter Vergleich der Werte zwischen den Versionen 2016+, 2016 und 2006 (der Version der bisherigen Bewertung) wäre wegen der unterschiedlichen Teilindikatoren und des unterschiedlichen Bezugsjahres irreführend.

Durch die Version 2016+ steigt die Nutzensumme gegenüber der Version 2016 um 88 % (Mitfall 1) bzw. 95 % (Mitfall 2).

Aktualisierung auf die Version 2016+

Tragfähige Investitionen

Ermittlung tragfähige Investitionen

Preisstand 2016

	Mitfall 1	Mitfall 2
Summe Nutzen ohne Unterhaltungskosten Infrastruktur	+5.718	+10.085
Investitionen (inkl. Planungskosten)		
• Faktor Unterhaltungskosten	0,49 %	0,49 %
• Faktor Kapitaldienst	3,30 %	3,30 %
Maximaler Investitionsbetrag (ohne Planungskosten) zur Erzielung eines Nutzen-Kosten-Indikators von 1,0	**137,1 Mio. €**	**241,9 Mio. €**

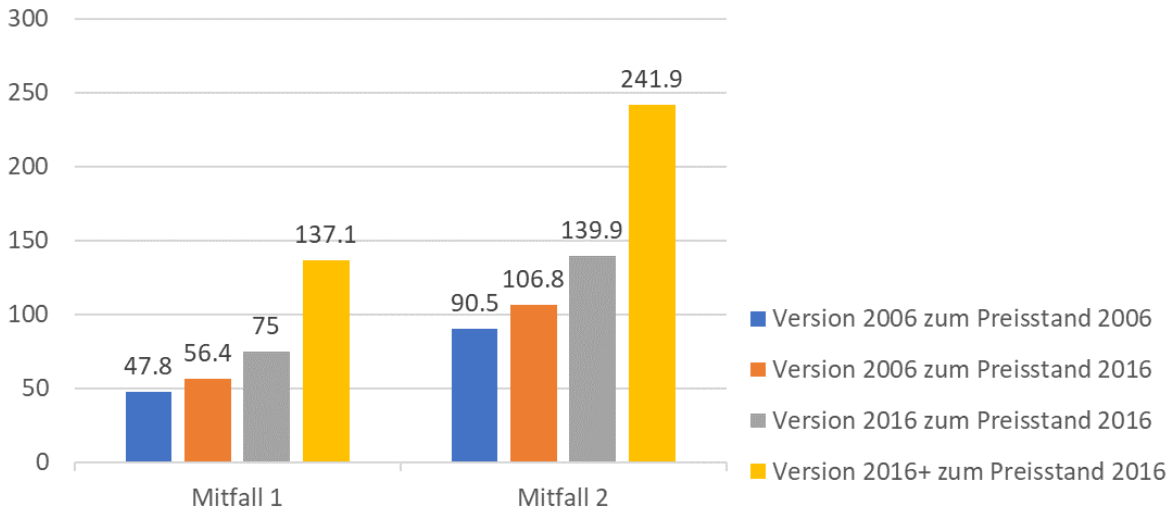
Die tragfähigen Investitionen nach der Version 2016+ zum Preisstand 2016 ohne Planungskosten liegen bei 137 Mio. € (Mitfall 1) und 241 Mio. € (Mitfall 2).

Aktualisierung auf die Version 2016

Tragfähige Investitionen

Vergleich tragfähige Investitionen nach Version 2006, 2016 und 2016+

Ziel-Indikator 1,0



Die tragfähigen Investitionen zum Preisstand 2016 liegen in der Version 2016+ deutlich höher als in den Bewertungen nach den Versionen 2016 und 2006 (der Version der NKU 2015). Sie steigen gegenüber der seinerzeitigen NKU 2015 (hochgerechnet auf den Preisstand 2016) in beiden Mitfällen um ca. 150 % an.

Legt man die spezifischen Investitionen der U3 Gebersdorf je km Strecke und je Station zugrunde, dann reichen diese tragfähigen Investitionen knapp nicht aus, die erforderlichen Baukosten zu decken.

Eine Abschätzung ergibt Nutzen-Kosten-Indikatoren zwischen knapp 0,9 und knapp 1,0.

Aktualisierung auf die Version 2016+

Fazit, Chancen und Risiken

Fazit

Untersucht wurde die Verlängerung der U2 nach Eibach Mitte (Mitfall 1) und Reichelsdorf (Mitfall 2) nach den Versionen 2016 und 2016+ des Standardisierten Bewertungsverfahrens. Die verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen wurden dabei unverändert aus der NKU 2015 übernommen, die noch nach der Version 2006 bewertet wurde. Entsprechend wurde der Prognosehorizont 2025 weiterhin unterstellt.

Die Berechnungen ergaben, dass mit der Version 2016+ die maximale Investitionssumme, ab der ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,0 erzielbar wäre, deutlich um 170 % gegenüber der NKU 2015 ansteigen würde (einheitlicher Preisstand der Investitionen unterstellt). Bei Investitionen von 137 Mio. € im Mitfall 1 bzw. 241 Mio. € im Mitfall 2 (Preisstand 2016 ohne Planungskosten) würde der Nutzen-Kosten-Indikator von 1,0 erreicht werden.

Damit liegen die tragfähigen Investitionen in einer Größenordnung, die zwar nicht auskömmlich ist, allerdings eine Weiterverfolgung des Vorhabens auch nicht aussichtslos erscheinen lässt.

Chancen und Risiken

Die vorliegende Untersuchung basierte vollumfänglich auf den verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen der NKU 2015 mit Prognosehorizont 2025. Sofern das Vorhaben weiterverfolgt werden sollte, würde dies eine Anpassung dieser Rahmenbedingungen für den Prognosehorizont 2035 erforderlich machen. Daraus erwachsen folgende Chancen und Risiken:

- Die Anpassung der nachfrageseitigen Mengengerüste ist erforderlich, allerdings ist nicht absehbar, in welche Richtung sie das Bewertungsergebnis beeinflussen. Größere Risiken (z.B. aufgrund oftmals vermuteter rückläufiger Verkehrsmengen) bestehen aus Gutachtersicht jedoch nicht.
- Die Betriebskonzepte ÖPNV wären in diesem Zuge auch zu aktualisieren. Insbesondere aus der Optimierung der Angebotskonzepte Bus in den Mitfällen erwachsen Chancen für eine Verbesserung des Bewertungsergebnisses.
- Das größte Risiko erwächst aus den aktuellen Kostensteigerungen bei der Infrastrukturherstellung, die durch die Rückrechnung auf den Preisstand 2016 nicht vollständig ausgeglichen werden können.

intraplan

Wir gestalten Mobilität.

Intraplan Consult GmbH
Dingolfinger Str. 2
81673 München

Ihre Ansprechpartner



Dr. Martin Arnold

+49 (89) 45911 - 150
martin.arnold@intraplan.de

Berichtsvorlage
Vpl/012/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Magnetschwebebahn Nürnberg - aktueller Stand
hier: Antrag der SPD- Stadtratsfraktion vom 05.02.2025
Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 10.02.2025

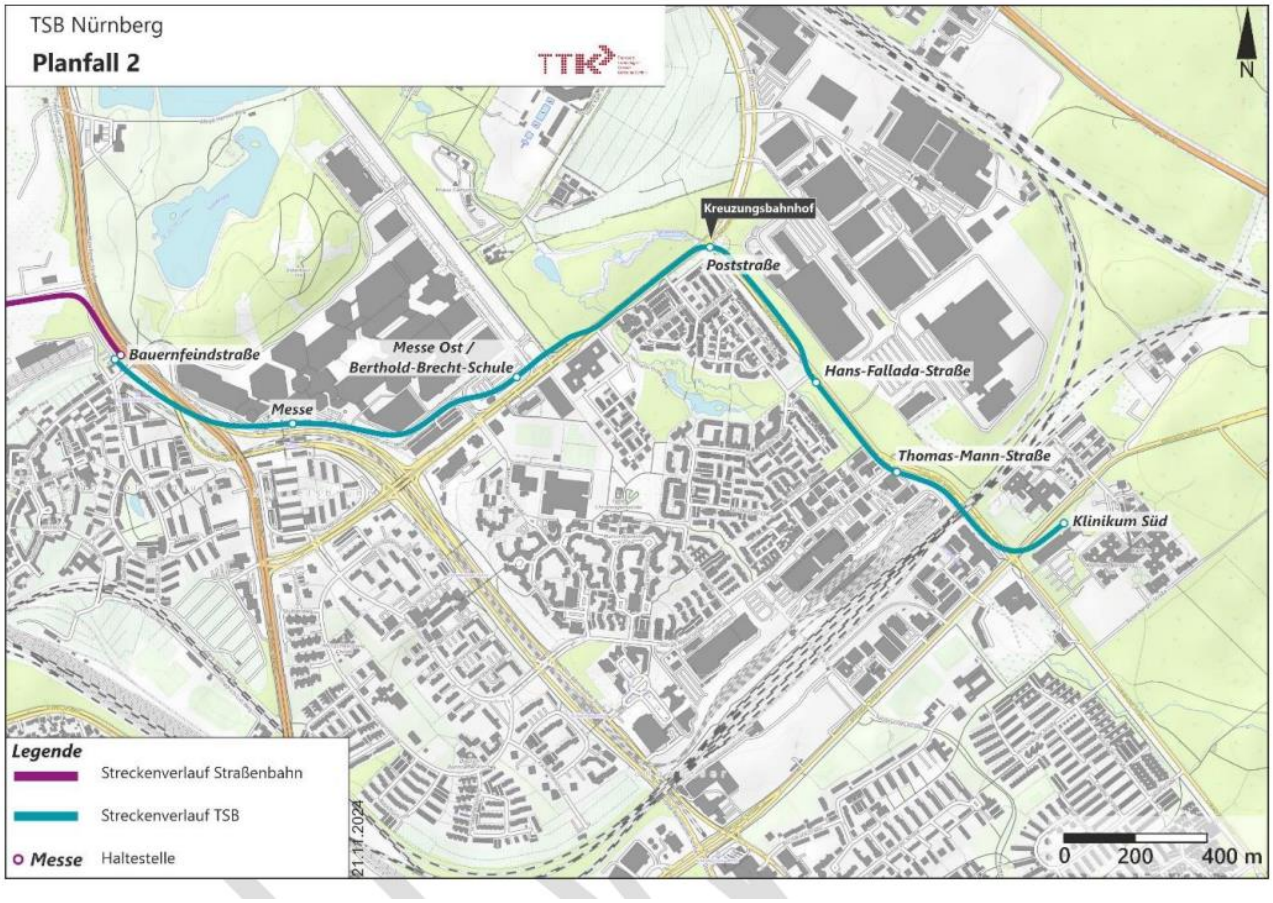
Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.02.2025
Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 10.02.2025

Bericht:
Auf Grundlage des am 11. April 2024 zwischen dem Freistaat Bayern und der Stadt Nürnberg unterzeichneten „Letter of Intent" wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die die verkehrlichen Potentiale einer Magnetschwebebahn auf dem Korridor Bauernfeindstraße - Messe - Klinikum Süd vergleichend zur bereits bestehenden Nutzen/Kosten-Untersuchung der Straßenbahnverlängerung auf gleicher Strecke ebenso wie die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Fördersystematik an sich untersuchen soll.

Der technische Teil der Machbarkeitsstudie ist mit Bericht vom Dezember 2024 abgeschlossen. Der Zuschuss wurde eingefordert und vollständig ausbezahlt. Die Studie ist jedoch noch nicht vollständig, da wesentliche Fragen der Förderung und des Rechtsrahmens aktuell nicht zu klären sind. Die offene GVFG-Förderung ist Aufgabe der nächsten Legislaturperiode.

Über den bisherigen Stand der Machbarkeitsstudie wird informiert.

Betriebskonzept
Der angestrebte 10-Minuten-Takt ist im Planfall „einspurige Trassenführung mit sieben Haltestellen („Planfall 2") betrieblich stabil umsetzbar. Dies erfordert den Einsatz von zwei Fahrzeugen im 10-Minuten-Takt sowie eine einspurige Trassenführung mit einer Kreuzungsstation.



Der Korridor Bauernfeindstraße – Klinikum Süd hat eine hohe Affinität für Veranstaltungsverkehre. Die Messe Nürnberg wird mit zwei Stationen erschlossen. Das Max-Morlock-Stadion ist fußläufig von der Station Poststraße erreichbar. Die genannten Veranstaltungsverkehre sind nicht im Verkehrsmodell abgebildet, da für eine Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Förderung nicht relevant. Folglich ist keine Grundlage zur verkehrliche Bewertung der Veranstaltungsverkehre bekannt.

Für den Anwendungsfall Veranstaltungsverkehr wurde festgelegt, dass die Beförderungskapazität des Transportsystems Bögl mindestens so groß wie diejenige der Straßenbahn im 10-Minuten-Takt sein soll. Eine 4-teilige Straßenbahn von Typ Avenio hat eine Fahrzeugkapazität von 218 Personen. Folglich sind im Anwendungsfall Veranstaltungsverkehr Zwei-Sektionen-Fahrzeuge des Typ Metro mit einer Fahrzeugkapazität von 224 Personen ausreichend. Im weiteren Verlauf fokussiert die Machbarkeitsstudie auf den Anwendungsfall Regelverkehr mit Ein-Sektionen-Fahrzeugen.

Bautechnische Umsetzbarkeit / Raumwiderstände
Das als Magnetbahn vorgesehene Transportsystem Bögl (TSB) ist baulich umsetzbar und ermöglicht aufgrund seiner aufgeständerten Trassenführung höhenfreie Kreuzungen mit der Bestandsinfrastruktur. Dadurch ergeben sich keine Konfliktpunkte mit dem sonstigen Verkehr. Darüber hinaus erfordert das Transportsystem Bögl aufgrund der überwiegend einspurigen Trassenführung einen geringeren Platzbedarf und folglich einen geringeren Eingriff in Bestandsbegrünung gegenüber der Straßenbahntrasse. Weiterhin können Eingriffe in den Baumstand auf der nördlichen Seite der Karl-Schönleben-Straße durch die Trassenführung in der Mittellage weitgehend verhindert werden. Die Magnetschwebebahn ist systembedingt sehr leise und praktisch erschütterungsfrei.

Infrastrukturkosten
Die Errichtungskosten für TSB und Straßenbahn im Abschnitt Bauernfeindstraße – Klinikum Süd sind vergleichbar: ca. 71,1 Mio. EUR (Anwendungsfall Veranstaltungsverkehr) für das Transportsystem

Bögl, 68,1 Mio. EUR für die Straßenbahn [Preisstand 2024, nur NKU-Schätzung]. Aufgrund längerer Nutzungsdauern der Infrastrukturbauten ist der Kapitaldienst beim Transportsystem Bögl um 24 % geringer als bei der Straßenbahnverlängerung im Abschnitt Bauernfeindstraße – Klinikum Süd. Weiterhin ist beim Transportsystem Bögl durch die aufgeständerte und kreuzungsfreie Verkehrsführung auf eigenem Bahnkörper mit geringerer Unfallfolgekosten im Vergleich zur Straßenbahn zu rechnen. Die Zusatzkosten für den Anwendungsfall „Veranstaltungsverkehre" sind rund 7 Mio. Euro; in den 71,1 Mio. Euro Infrastrukturkosten bereits enthalten.

Betriebskonzepte und -kosten
Das TSB ist im Abschnitt Bauernfeindstraße – Klinikum Süd mit sieben Minuten Fahrzeit etwas schneller als die Straßenbahn. Für auf die Straßenbahnlinie 7 umsteigende Fahrgäste verlängern sich aufgrund des Umsteigezwangs die Reisezeiten von/in Richtung Zentrum. Beim Transportsystem Bögl können die Fahrzeuggrößen und Haltestellen enger am Bedarf ausgelegt werden, so dass gegenüber der Straßenbahn geringere Betriebs- und Unterhaltungskosten vorliegen. Wesentliche Gründe sind hierfür ein geringer Energiebedarf durch kürzere Fahrzeuge sowie geringer Personalbedarf durch Automatisierung. Aufgrund der praktisch berührungslosen Fahrwegführung und damit Verschleißfreiheit sind die Unterhaltskosten niedriger und der Personalbedarf dank Automatisierung geringer.

Verkehrliches Potential
Die direkt erschließbaren Potentiale entlang des Abschnitts sind eher gering. Der Nutzen ergibt sich erst durch die Nachfrage im Gesamtkorridor. Der Umsteigezwang beim TSB führt dabei zu einem reduzierten Fahrgastgewinn (ca.1.100 Personen oder etwa 1/3 der Gesamtzahl der täglichen Passagierpotentiale weniger) im ÖPNV im Vergleich zur durchgebundenen Straßenbahn. Die Fahrpläne von Straßenbahn und Magnetschwebebahn würden aber optimal aufeinander abgestimmt. Die Zusatzpotentiale für den Anwendungsfall „Veranstaltungsverkehre" sind nicht ausgewiesen, da nicht Gegenstand des Modells.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde der Regelverkehr mit Ein-Sektionen-Fahrzeugen unterstellt. Gleichzeitig hat der Untersuchungskorridor aufgrund der Nähe zur Messe bzw. zum Max-Morlock-Stadion eine hohe Affinität für Veranstaltungsverkehre. Es sich davon auszugehen, dass die Ein-Sektionen-Fahrzeuge keine ausreichende Kapazität im Veranstaltungsverkehr aufweisen und dass folglich Zwei-Sektionen-Fahrzeuge im Veranstaltungsverkehr erforderlich sind.

Förderfähigkeit
Bei ausschließlicher Betrachtung des Abschnitts Bauernfeindstraße – Klinikum Süd kann keine Wirtschaftlichkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes nachgewiesen werden. Das gilt auch bei der Straßenbahn. Erst in Kombination mit der Verlängerung der Straßenbahn von Tristanstraße bis zur Bauernfeindstraße kann sich eine Perspektive auf Förderwürdigkeit ergeben.

Unter Berücksichtigung des Mitfall 1 (Straßenbahn Tristanstraße – Bauernfeindstraße) liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit 1,17 über 1, bei der sensitiven Berücksichtigung des Zuschlags auf die Infrastrukturinvestitionen sinkt er auf 0,89. Bei Annahme von 0% Reserve beim TSB steigt das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf 1,24 (0,94 mit der sensitiven Berücksichtigung des Zuschlags auf die Infrastrukturinvestitionen). Dabei ist jedoch die Akzeptanz der Fördermittelgeber gegenüber einer Kombination zweier Verkehrssysteme noch zu klären.

Das GVFG kennt zudem Magnetbahnen als Mittel des Nahverkehrs noch nicht explizit.

Genehmigungsfähigkeit
Die Zuständigkeit für Magnetschwebebahnen in Deutschland liegt beim Eisenbahnbundesamt (EBA).

Es wurde eine Zusicherung der Zulassungsfähigkeit für das Transportsystem Bögl durch das Eisenbahnbundesamt erteilt. Für das vorliegende Vorhaben ist ein Planrechtsverfahren nach dem Magnetschwebebahnplanungsgesetz (MBPlG) unter Anwendung der Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahnbundesamts erforderlich. Es ist daher grundsätzlich von einer Genehmigungsfähigkeit des Transportsystems Bögl im Korridor Bauernfeindstraße – Klinikum Süd auszugehen.

Fazit:
Technisch ist eine Magnetschwebebahn als TSB im betrachteten Korridor gut realisierbar, verkehrlich ist der Nutzen geringer als bei der Straßenbahn, da die Umsteigeverluste hoch sind. Die tatsächlichen Kosten beider Systeme sind ähnlich, im Betrieb ist die Magnetbahn günstiger, da verschleißarm und stärker automatisiert.

Die Einleitung der nächsten Schritte, insbesondere Investitionen in eine Planfeststellung, bedarf jedoch grundsätzlicher Klärungen:

- Ist eine „industriepolitische Zusatzförderung" für die „Veranstaltungsverkehre" (Wagen wie Trasse) als ansonsten nicht förderfähige Kosten machbar?
- Ist eine Förderung der „gebrochenen Trasse" (also trotz Umstiegs als eine Linie) machbar?
- Ist eine Magnetbahn als TSB im GVFG insgesamt förderfähig?

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Bereitstellung eines barrierefreien und guten ÖPNV-Angebots betrifft Kinder, Jugendliche, ältere Menschen sowie sensorisch und körperlich eingeschränkte Bevölkerungsgruppen in besonderem Maße.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VAG**

☒ **StmBau**

☐

SPD Fraktion im Stadtrat Nürnberg

SPD-Stadtratsfraktion | Rathausplatz 2 | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 5. Februar 2025
Antragsteller: Dr. Ahmed,

Transparenz bei Magnetschwebebahn – Studie sofort veröffentlichen!

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

am 5. Dezember 2023 wurde durch Ministerpräsident Dr. Markus Söder im Rahmen einer Regierungserklärung angekündigt, auf der Strecke zwischen der U-Bahnhaltestelle Bauernfeindstraße und dem Klinikum-Süd eine Magnetschwebebahn der Firma Bögl zu bauen. Diese soll – anstatt der bereits beschlossenen Straßenbahnlinie – den Stadtteil Lichtenreuth mit der Technischen Universität, die Messe und das Klinikum Süd verbinden.

Bereits bei Vorstellung der Idee wurden Zweifel am verkehrlichen Mehrwert und der Finanzierung des Projektes laut.

Durch eine Machbarkeitsstudie "soll geklärt sein, wie hoch sich die Finanzierungslücke gegenüber der Straßenbahn, für die bereits positive Untersuchungsergebnisse vorliegen, darstellt" (siehe: Berichtsvorlage Ref.VI/002/2024, Stadtrat, 20.3.2024)

Durch die Stadt wurde dieses Gutachten zur technischen Machbarkeit und verkehrlichen Sinnhaftigkeit in Auftrag gegeben.

In der Bevölkerung ist ebenfalls ein großes Bedürfnis nach Transparenz erkennbar, wurde doch im Letter of Intent, den Oberbürgermeister Markus König und der Bayerische Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, Christian Bernreiter, unterzeichnet haben, festgelegt:

"Die Bürgerinnen und Bürger werden über die weiteren Schritte transparent informiert. Die wesentlichen Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung werden öffentlich bekannt gegeben, sobald diese vorliegen." (LOI, Seite 2, Punkt 6).

Nun wurde durch einen Sprecher bestätigt, dass die Ergebnisse der Studie Stadtspitze und Staatsregierung bereits seit Ende letzten Jahres vorliegen. Dies wurde auch durch das Bayerische Verkehrsministerium bestätig.

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

SPD Fraktion im Stadtrat Nürnberg

Wir stellen daher zur Behandlung in der nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses am 20.02.2025 folgenden

Antrag:

1. Die Verwaltung stellt das Gutachten unverzüglich den Mitgliedern des Stadtrats zur Verfügung.

2. Der Oberbürgermeister berichtet zu den Ergebnissen des Gutachtens. Er geht dabei auf die technische Machbarkeit, die verkehrliche Sinnhaftigkeit, insbesondere im Vergleich zur bereits beschlossenen Straßenbahnlinie - sowie die Finanzierung ein.

3. Der Oberbürgermeister berichtet, wann das Gutachten Verwaltung und Stadtspitze vorlag und erläutert die Gründe, warum es dem Stadtrat und der Bevölkerung nicht umgehend zur Verfügung gestellt worden ist.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Kayser
Fraktionsvorsitzende

Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

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, 10. Februar 2025

Antrag zur Behandlung in der Sitzung des AfV am 20.02.2025: Transparente Offenlegung der Machbarkeitsstudie zur Magnetschwebebahn

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

am 05.12.2023 hat Ministerpräsident Dr. Markus Söder sein Ziel angekündigt – anstatt der bislang geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 – eine Magnetschwebebahn zwischen der Universität in Lichtenreuth und dem Südklinikum Süd anzustreben. In diesem Zusammenhang hat der Freistaat Bayern der Stadt nicht nur eine Förderung von 90 Prozent zugesagt, sondern auch ein koordiniertes, phasenweises Vorgehen. Als Grundlage hierfür wurde ein Letter of Intent (LOI) erstellt, der mehrere gemeinsame Erklärungen von Freistaat und Stadt enthält.

Im Letter of Intent findet sich dabei unter anderem der Punkt, dass die *Machbarkeit einer Magnetschwebebahn zwischen U-Bahn-Station Bauernfeindstraße, Messe und Klinikum Süd […] untersucht werden [soll]*. Und weiter: Sobald diese Machbarkeitsstudie vorliege, *werden die wesentlichen Ergebnisse öffentlich bekanntgegeben*. Zudem *[werden] die Bürgerinnen und Bürger über die weiteren Schritte transparent informiert*.

Nun gibt es Informationen seitens Stadtsprecher Andreas Franke, dass die Ergebnisse seit Ende 2024 vorliegen. Dies bestätigt auch das Bayerische Verkehrsministerium.

Wir stellen deshalb zur Behandlung in der Sitzung des AfV am 20.02.2025 folgenden **Antrag**:

Die Verwaltung

- erläutert, seit wann die Machbarkeitsstudie sowie deren Ergebnisse vorliegen,

- gibt Auskunft darüber, warum die Verwaltung die Studie und deren Ergebnisse bislang nicht veröffentlicht hat,
- gibt das Gutachten umgehend frei und ermöglicht somit dem Stadtrat sowie der Öffentlichkeit umfassende Einsicht in die Unterlagen.

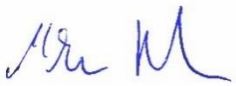
Der Oberbürgermeister

- berichtet über die Ergebnisse und bezieht sich dabei konkret auf den Letter of Intent wie die grundsätzliche Konzeption, das verkehrliche Potenzial, die bautechnische Umsetzbarkeit und entsprechende Raumwiderstände, mögliche Betriebskonzepte sowie damit einhergehend Grobkosten.

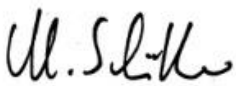
Mit freundlichen Grüßen



Alexander Kahl
Stadtrat



Mike Bock
Stadtrat



Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

Bericht

Machbarkeitsstudie zum Einsatz der Magnetschwebebahn TSB in Nürnberg

Machbarkeitsstudie und Kosten-Nutzen-Untersuchung für den Korridor zwischen U-Bahnhof Bauernfeindstraße bis zum Klinikum Nürnberg Süd



Nürnberg, Dezember 2024

Transport Technologie - Consult Karlsruhe GmbH

PTV GROUP

Bericht

Machbarkeitsstudie zum Einsatz der Magnetschwebebahn TSB in Nürnberg

Machbarkeitsstudie und Kosten-Nutzen-Untersuchung für den Korridor zwischen U-Bahnhof Bauernfeindstraße bis zum Klinikum Nürnberg Süd

Auftraggeber

Planungs- und Baureferat der Stadt Nürnberg
Bauhof 9
90402 Nürnberg

Auftragnehmer

PTV Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe
Tel. 0721/9651-0
Fax. 0721/9651-299
e-Mail: info@ttk.de

TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH
Durlacher Allee 73
76131 Karlsruhe
Tel. 0721/62503-0
Fax. 0721/62503-33
e-Mail: info@ttk.de

Bearbeiter

Steven Pfisterer (PTV)
Dr.-Ing. Nicolas Kämmerling (TTK)
Niklas Mattern (TTK)
Annmarie Jensen (TTK)

Nürnberg, Dezember 2024

Inhalt

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis 4
Abbildungen 4
Tabellen 4
1 Aufgabenstellung und Ziel 5
2 Betriebliche Machbarkeit 6
2.1 Ausgangslage 6
2.2 Fahrzeugwahl 7
2.3 Betriebssimulation 7
2.4 Betriebsvarianten 10
2.4.1 Betriebsvariante 1a 11
2.4.2 Betriebsvariante 1b 12
2.4.3 Betriebsvariante 2 13
2.4.4 Ableitung eines optimierten Betriebskonzepts 14
3 Technische Machbarkeit 15
3.1 Trassenführung 15
3.2 Infrastrukturkosten 17
4 Verkehrliche Wirkungen und Nutzen-Kosten-Untersuchung 19
4.1 Grundlage Bewertung Straßenbahn 19
4.2 Untersuchungsfälle, Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage 22
4.3 Annahmen Betriebskosten TSB 23
4.4 Investition Infrastruktur 25
4.5 Ergebnisse Nutzen-Kosten-Untersuchung 27
4.6 Umlegung und Dimensionierung 28
4.7 Analyse der Ergebnisse 28
4.8 Fazit Nutzen-Kosten-Untersuchung 32
5 Fazit 33
Anhang 1 35

© 2024 PTV/TTK

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungen

Abbildung 1: Straßenbahnverlängerung im Abschnitt Bauernfeindstraße - Klinikum Süd 6
Abbildung 2: Weg-Geschwindigkeitsdiagramm für eine Trassenvariante 9
Abbildung 3: Betriebsvariante 1a 11
Abbildung 4: Fahrzeitenrechnung Planfall 1a 11
Abbildung 5: Betriebsvariante 1b 12
Abbildung 6: Fahrzeitenrechnung Planfall 1b 12
Abbildung 7: Betriebsvariante 2 13
Abbildung 8: Fahrzeitenrechnung Planfall 2 13
Abbildung 9: Übersichtsplan zur Trassierung des TSB 15
Abbildung 10: Positionierung der Stützen bei Querung der Großen Straße (Hintergrund: Google Maps) 16
Abbildung 11: Streckenverlauf Tristanstraße – Bauernfeindstraße (– Neuselsbrunn) – Messe – Klinikum Süd (Quelle: Stadt Nürnberg, Geobasisdaten, Bebauungsplan Nr. 4600) 19
Abbildung 12: ÖV-Angebot im Ohnefall – Liniennetzplan Straßenbahn (Quelle: Stadt Nürnberg) 20
Abbildung 13: ÖV-Angebot im Mitfall 1 und 4 – Liniennetzplan Straßenbahn (Quelle: Stadt Nürnberg) 21
Abbildung 14: Verlauf TSB 23
Abbildung 15: Verlauf TSB 28
Abbildung 16: Umstieg auf Straßenbahn / U-Bahn 30
Abbildung 17: Umstieg auf Straßenbahn / U-Bahn 31

Tabellen

Tabelle 1: Auszug Fahrzeugparameter Betriebssimulation 8
Tabelle 2: Betriebliche Rahmenparameter 9
Tabelle 3: Investitionskosten für das TSB zwischen Bauernfeindstraße und Klinikum Süd 18
Tabelle 4: Nutzen-Kosten-Indikatoren Straßenbahn 22
Tabelle 5: Betriebskosten TSB 24
Tabelle 6: Kosten TSB pro Platz-Kilometer 25
Tabelle 7: Indizes zur Umrechnung der Investitionen auf Preisstand 2021 25
Tabelle 8: Überblick Infrastrukturinvestitionen 26
Tabelle 9: Nutzen-Kosten-Indikatoren Mitfall 1 + TSB gegenüber Ohnefall im Vergleich zur Straßenbahn 27
Tabelle 10: Nutzen-Kosten-Indikatoren TSB gegenüber Mitfall 1 im Vergleich zur Straßenbahn 27

© 2024 PTV/TTK

1 Aufgabenstellung und Ziel

Die Stadt Nürnberg plant, die Straßenbahnlinie 7 im Korridor Brunecker Straße / Technische Universität Nürnberg – Bauernfeindstraße – Bertolt-Brecht-Schule / Messe Ost – Klinikum Süd zu verlängern. Das Projekt besteht aus drei Planungsabschnitten. Im ersten Planungsabschnitt der Straßenbahnverlängerung von der bisherigen Straßenbahnendhalte Tristanstraße zum U-Bahnhof Bauernfeindstraße mit Umsteigemöglichkeit zur U-Bahnlinie U1 ist bereits die Planfeststellung eingeleitet worden. Für den weiteren Planungsabschnitt zwei, von der Bauernfeindstraße bis Bertolt-Brecht-Schule / Messe Ost bzw. Planungsabschnitt der, bis zum Klinikum Süd wurde im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nach derzeitigen Planungsstand eine Förderfähigkeit in Verbindung mit Planabschnitt 1 nachgewiesen.

Die Entwicklung innovativer Verkehrssysteme im öffentlichen Nahverkehr ist entscheidend, um den wachsenden Anforderungen an Flexibilität, steigendes Verkehrsaufkommen und begrenzten Platzbedarf gerecht zu werden. Insbesondere für Kurz- und Nahstrecken bieten sich moderne, spurgebundene Fahrzeuge als zukunftsweisende Lösung an. Die Magnetschwebebahntechnik, wie sie von der Firma Max Bögl im Transport System Bögl (nachfolgend TSB genannt) umgesetzt wurde, eröffnet dabei Vorteile gegenüber herkömmlichen Rad-Schiene-Systemen: Sie ermöglicht einen schlankeren Fahrweg, reduziert den Geräuschpegel und arbeitet praktisch verschleißfrei, da es keinen mechanischen Kontakt zwischen Fahrzeug und Fahrweg gibt.

In der öffentlichen Diskussion wurde die Magnetschwebebahn TSB als Alternative zur Straßenbahnverlängerung der Linie 7 im zweiten und dritten Planungsabschnitt vorgeschlagen. Das Ziel der vorliegenden Studie ist die Einführung einer Magnetschwebebahn TSB im Abschnitt zwischen U-Bahnhof Bauernfeindstraße und dem Klinikum Süd mit der bestehenden Planung der Straßenbahnverlängerung zu vergleichen. Für einen qualifizierten Vergleich ist eine Trassenführung einer Magnetschwebebahn TSB im Rahmen der betrieblichen und technischen Machbarkeitsuntersuchung festzulegen. Für die ermittelte Vorzugsvariante erfolgt eine Nutzen-Kosten-Untersuchung anhand der verkehrlichen Wirkungen zur Feststellung der Förderfähigkeit. Die Untersuchungsergebnisse dienen als Grundlage zum Systemvergleich zwischen Straßenbahnverlängerung und Magnetschwebebahn TSB.

© 2024 PTV/TTK

2 Betriebliche Machbarkeit

In diesem Kapitel wird das Betriebskonzept für die Magnetschwebebahn als Grundlage für die nachfolgende Infrastrukturplanung und Nutzen-Kosten-Betrachtung festgelegt. Es werden verschiedene Betriebsvarianten entwickelt und vergleichend bewertet. Die Identifizierung der bestmöglichen Infrastruktur für die Magnetschwebebahn ist ein iterativer Prozess im Zusammenspiel mit der betrieblichen Machbarkeit.

2.1 Ausgangslage

Das TSB wird im Abschnitt zwischen der Bauernfeindstraße und dem Klinikum Süd als Fortsetzung der Straßenbahn betrachtet, die künftig bis zur Bauernfeindstraße geführt werden soll. Um eine Vergleichbarkeit mit der Straßenbahnuntersuchung im gleichen Korridor zu gewährleisten, wurde bereits im Vorfeld ein 10-Minuten-Takt als Grundlage für die Untersuchung festgelegt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die bereits untersuchte Trassenführung der Straßenbahnverlängerung der Linie 7 im zweiten und dritten Bauabschnitt zwischen Bauernfeindstraße und Klinikum Süd.

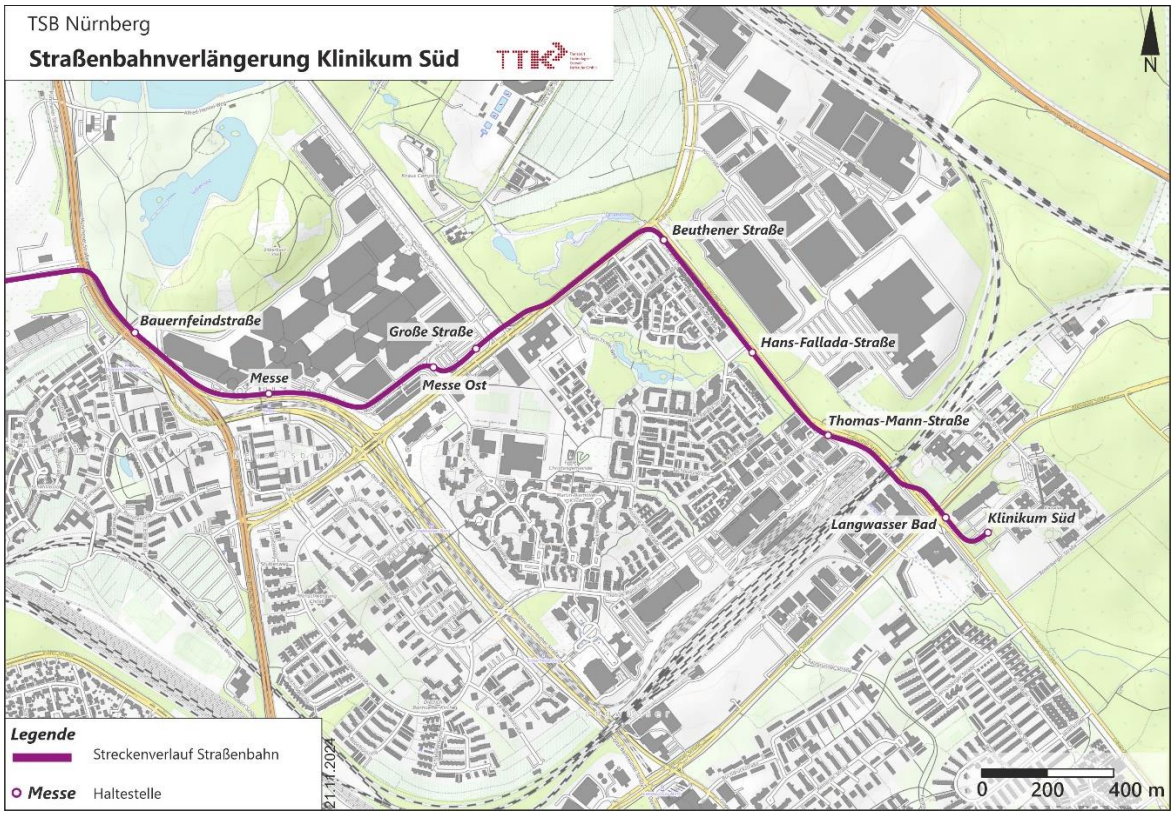


Abbildung 1: Straßenbahnverlängerung im Abschnitt Bauernfeindstraße - Klinikum Süd

Eine bauliche Machbarkeit für das TSB ist im Korridor der Straßenbahnplanung grundsätzlich gegeben, vgl. Kapitel 3. Aufgrund der vorliegenden Erkenntnissen aus den Voruntersuchungen bezüglich der Straßenbahnverlängerung kann abgeleitet werden, dass diese Trassenführung die Vorzugsvariante für die vorliegende Machbarkeitsuntersuchung zum TSB ist. Verschiedene Betriebsvarianten (bezüglich der Anzahl der Haltestellen, Ein- bzw. Doppelspurigkeit) werden im Folgenden zur Identifizierung einer Vorzugsvariante untersucht.

Aufgrund des unabhängigen Fahrwegs sowie des hochautomatisierten Betriebs ist bei dem TSB von einer hohen Fahrplanstabilität auszugehen. Daher stellt sich grundsätzlich die Frage, inwiefern eine einspurige Trasse mit Ausweichhaltestellen gegenüber einer zweispurigen Trasse vorteilhaft ist. Bei einem 10-Minuten-Takt und einer Streckenlänge von ca. 3,7 km erscheint ein Zwei-Fahrzeug-Betrieb auf einspuriger Trasse mit mittiger Ausweichstation als eine mögliche Lösung. Zur Prüfung der betrieblichen Machbarkeit wird eine Betriebssimulation durchgeführt.

2.2 Fahrzeugwahl

Der Korridor Bauernfeindstraße – Klinikum Süd hat eine hohe Affinität für Veranstaltungsverkehre. Die Messe Nürnberg wird direkt von dem TSB erschlossen. Das Max-Morlock-Stadion ist fußläufig von der Station Poststraße erreichbar. Die genannten Veranstaltungsverkehre sind derzeit nicht im Verkehrsmodell abgebildet. Folglich liegt keine Grundlage für die verkehrliche Bewertung der Veranstaltungsverkehre vor.

Aufgrund der hohen Auflagen hinsichtlich der Anwendungsvoraussetzungen des fakultativen Modellbausteins „Veranstaltungsverkehre“ seitens des Fördermittelgebers sowie der Nichtverfügbarkeit einer entsprechenden Datengrundlage zur verkehrlichen Bewertung hat der Lenkungskreis entschieden, dass im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie der Regelverkehr bewertet werden soll. Darüber hinaus sollen die zusätzlich entstehenden Kosten zur Berücksichtigung von Veranstaltungsverkehren berücksichtigt werden.

Im Anwendungsfall Regelverkehr sind Ein-Sektionen-Fahrzeuge mit einer Fahrzeugkapazität von 112 Personen ausreichend. Die Dimensionierungsprüfung ist in Kapitel 4.6 dokumentiert.

Für den Anwendungsfall Veranstaltungsverkehr wird festgelegt, dass die Beförderungskapazität des TSB mindestens so groß wie diejenige der Straßenbahn im 10-Minuten-Takt sein soll. Eine 4-teilige Straßenbahn von Typ Avenio hat eine Fahrzeugkapazität von 218 Personen. Folglich sind im Anwendungsfall Veranstaltungsverkehr Zwei-Sektionen-Fahrzeuge mit einer Fahrzeugkapazität von 224 Personen ausreichend.

Im weiteren Verlauf fokussiert sich die Machbarkeitsstudie auf den Anwendungsfall Regelverkehr mit Ein-Sektionen-Fahrzeugen. Der Anwendungsfall mit Zwei-Sektionen-Fahrzeugen Veranstaltungsverkehr wird bei expliziter Nennung mitbetrachtet.

2.3 Betriebssimulation

Die Betriebssimulation erfolgt mit der Fahrplansoftware OpenTrack. OpenTrack ist ein am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich realisiertes Forschungsprojekt zum Thema interaktive Betriebssimulation von Schienennetzen. Während der Simulation fahren die vordefinierten Fahrzeuge auf der gegebenen Gleistopologie unter den gewünschten Randbedingungen (Fahrplan, Verspätungsverteilung, Umweltbedingungen, etc.). OpenTrack ist international bei Eisenbahnverkehrsunternehmen und bei Metro- und Straßenbahnunternehmen sowie bei Aufgabenträgern im Einsatz. Die Software erlaubt die Modellierung eines theoretischen Betriebs sowie dynamische Simulationen in Abhängigkeit von Betriebsstörungen (Fahrgastwechsel, Wartezeit an Kreuzungen, unterschiedliche Fahrbeziehungen, usw.).

© 2024 PTV/TTK

Für den grundsätzlichen Aufbau des OpenTrack-Modells sind detaillierte Daten zur Infrastruktur des einzubeziehenden Streckennetzes, zu den eingesetzten Fahrzeugen und des vorhandenen/geplanten Betriebs erforderlich. Die folgenden Einzelparameter der Infrastruktur sind im Modell berücksichtigt:

- Längen
- Ein- und Zweigleisigkeiten
- Kurvenradien, Überhöhungen
- Steigungen/Gefälle
- Lage der Haltestellen
- Gleiswechsel
- Maximale Geschwindigkeiten

In Abstimmung mit der Firmengruppe Max Bögl werden die folgende Einzelparameter des Fahrzeugs bezüglich des Anwendungsfalls „Regelverkehr" im Modell berücksichtigt:

- Fahrdynamische Eigenschaften der Schienenfahrzeuge als Zugkraft-Geschwindigkeitsdiagramm
- Fahrzeuglängen
- Fahrzeugmasse

Parameter	**Wert**
Länge Fahrzeug (1 Sektion)	12 m
Gewicht (1 Sektion, leer)	18,5 t
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Maximaler Beschleunigungswert	1,3 m/s^2
Durchschnittliche Bremsverzögerung	-1,3 m/s^2
Fahrzeugkapazität (1 Sektion, Fahrgäste)	112

Tabelle 1: Auszug Fahrzeugparameter Betriebssimulation

Bei der Untersuchung der betrieblichen Machbarkeit ist zu beachten, dass ein stabiler Betrieb sichergestellt ist. Dies bedeutet ein Ansetzen von technischen und betrieblichen „Worst-Case"-Bedingungen, z. B. hoher Fahrgastandrang. Im Regelbetrieb wie er für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zugrunde zu legen ist, stellt sich in der Regel ein geringerer Fahrgastandrang als zu Spitzentagen und -zeiten ein. Dies gilt insbesondere im vorliegenden Anwendungsfall aufgrund der Anbindungsfunktion der Messe Nürnberg.

Zur Berücksichtigung des zuvor beschriebenen Sachverhaltes werden in der vorliegenden Machbarkeitsstudie unterschiedliche Haltezeiten bei der Machbarkeits- und der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung angesetzt. Die Haltezeiten und weitere betriebliche Parameter sind in der folgenden Tabelle dokumentiert.

© 2024 PTV/TTK

Parameter	Wert
Haltezeit Machbarkeitsuntersuchung	35 Sekunden
Haltezeit Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	25 Sekunden
Wendezeit	35 Sekunden
Weichenstellzeit	25 Sekunden
Beharrungszeit in der Fahrt	15 Sekunden
Querneigung im Bogen	8 Grad

Tabelle 2: Betriebliche Rahmenparameter

Die nachfolgende Abbildung zeigt die durchgeführte Fahrzeitrechnung als Weg-Geschwindigkeitsdiagramm beispielhaft für eine Trassenvariante.

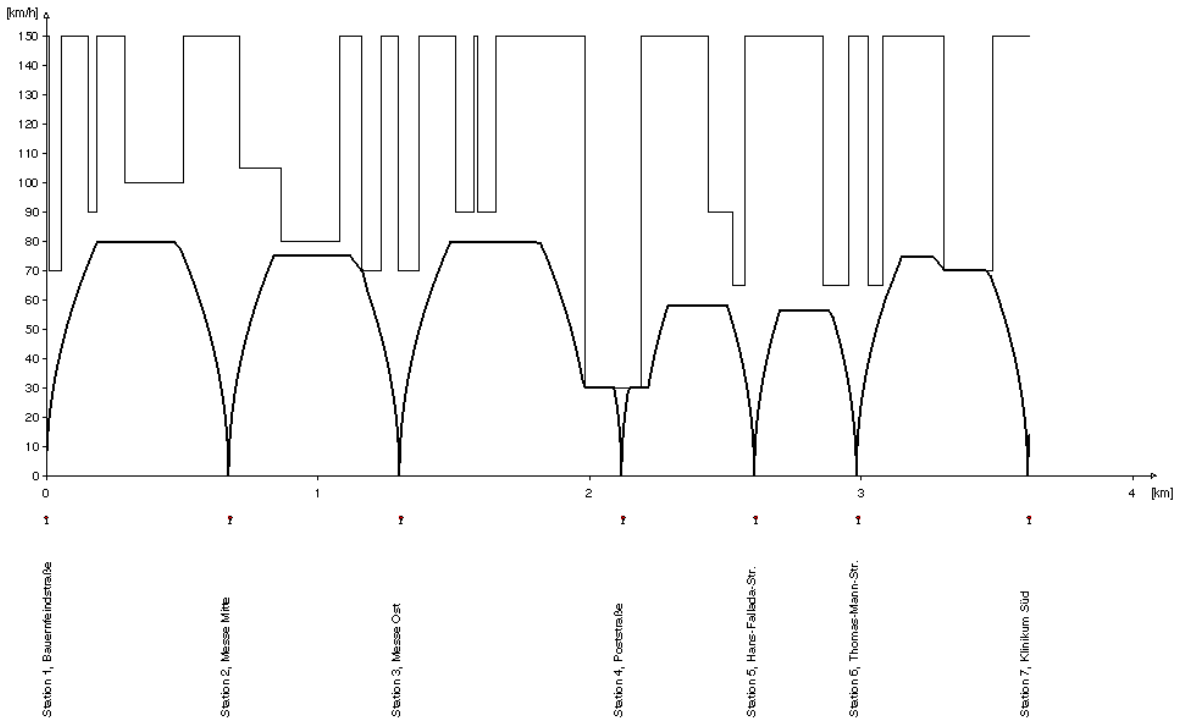


Abbildung 2: Weg-Geschwindigkeitsdiagramm für eine Trassenvariante

Die in dieser Trassenvariante maximal erreichte Geschwindigkeit beträgt 80 km/h und wird auf dem Abschnitt zwischen der Haltestelle Bauernfeindstraße – Messe Mitte sowie auf dem Abschnitt Messe Ost – Poststraße erreicht. Auf den übrigen Abschnitten werden Geschwindigkeiten im Bereich von bis zu 75 und 55 km/h gefahren.

Es sei noch darauf hingewiesen, dass die Betriebssimulation mit einem Ein-Sektionen-Fahrzeug durchgeführt wurde. Da die Zwei-Sektionen-Fahrzeugen dieselben fahrdynamischen Eigenschaften haben, besteht nur aufgrund der größeren Fahrzeuglänge ein minimaler Fahrzeitmehrbedarf gegenüber den Ein-Sektionen-Fahrzeugen im Anwendungsfall Regelverkehr. Die Ergebnisse der Betriebssimulation sind folglich auch auf Zwei-Sektionen-Fahrzeug im Anwendungsfall Veranstaltungsverkehr übertragbar.

© 2024 PTV/TTK

2.4 Betriebsvarianten

Entsprechend den Vorüberlegungen (vgl. Kapitel 2.1) werden die folgenden Betriebsvarianten untersucht:

- Planfall 1a: Einspurige Trassenführung mit acht Haltestellen und der Kreuzungsmöglichkeit an der Station Große Straße.
- Planfall 1b: Einspurige Trassenführung mit acht Haltestellen und der Kreuzungsmöglichkeit an der Station Poststraße.
- Planfall 2: Einspurige Trassenführung mit sieben Haltestellen durch Zusammenlegen der Station Messe Ost und Große Straße und der Kreuzungsmöglichkeit an der Station Poststraße.

Mithilfe der Fahrplansoftware OpenTrack werden die verschiedenen Betriebsvarianten simuliert und ein optimiertes Betriebskonzept für die weitere Untersuchung abgeleitet.

© 2024 PTV/TTK

2.4.1 Betriebsvariante 1a

Die folgende Abbildung zeigt die Betriebsvariante 1a: Einspurige Trassenführung mit acht Haltestellen und der Kreuzungsmöglichkeit an der Station Große Straße.

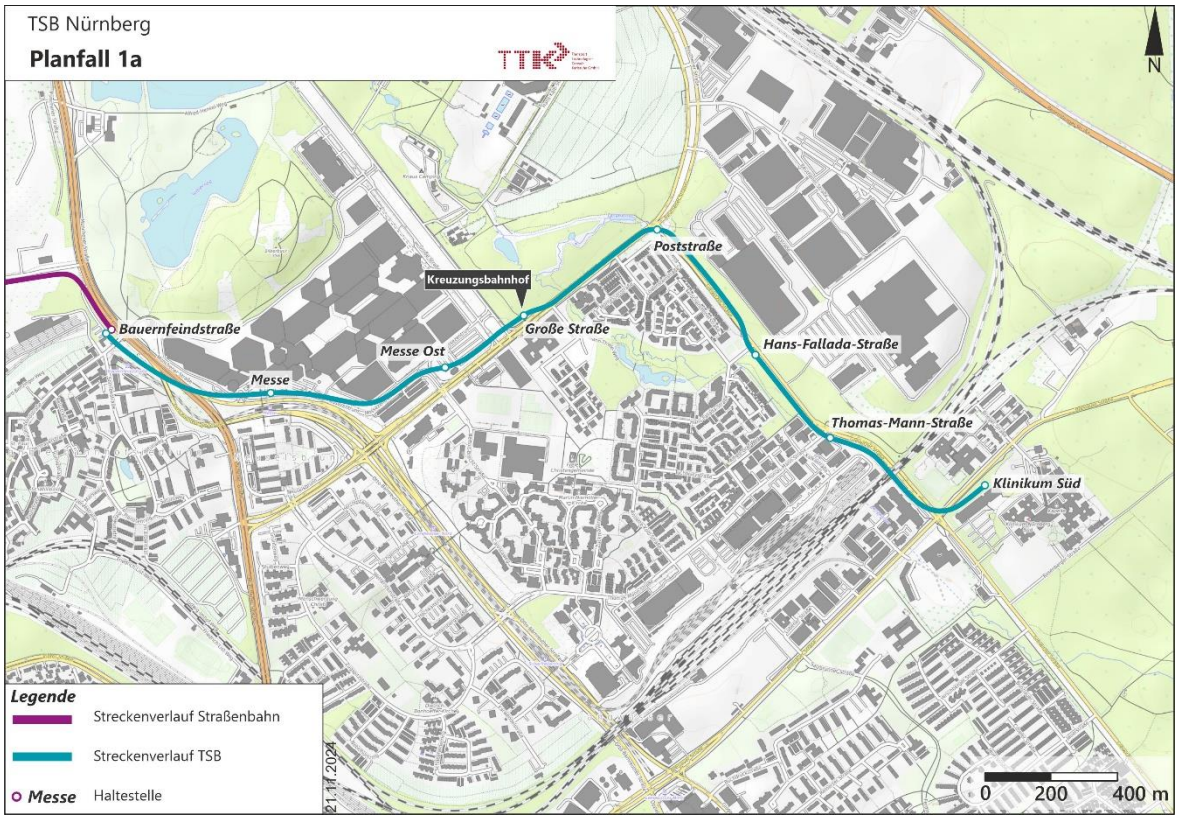


Abbildung 3: Betriebsvariante 1a

In der folgenden Abbildung ist die Fahrzeitenrechnung für den Planfall 1a mit der Kreuzungsstation Große Straße mit einer Haltezeit von 35 Sekunden (Machbarkeitsuntersuchung) dargestellt. Hierfür ergibt sich eine mittlere Beförderungszeit von 08:41 Minuten.

Station	Ankunft [mm:ss]	Abfahrt [mm:ss]
Bauernfeindstr.		00:00
Messe	00:48	01:23
Messe Ost	02:12	02:47
Große Straße	03:24	03:59
Poststr.	04:46	05:21
Hans-Falada-Str.	06:05	06:40
Thomas-Mann-Str.	07:17	07:52
Klinikum Süd	08:40	

Station	Ankunft [mm:ss]	Abfahrt [mm:ss]
Klinikum Süd		00:00
Thomas-Mann-Str.	00:48	01:23
Hans-Falada-Str.	02:00	02:35
Poststr.	03:20	03:55
Große Straße	04:37	05:12
Messe Ost	05:55	06:30
Messe	07:18	07:53
Bauernfeindstr.	08:42	

Abbildung 4: Fahrzeitenrechnung Planfall 1a

Der maßgebende Abschnitt für die minimale Zugfolgezeit ist der Abschnitt Große Straße – Klinikum Süd. Aufgrund der Einspurigkeit ergibt sich die minimale Zugfolgezeit aus der Fahrzeit zwischen Große Straße und Klinikum Süd, der Wendezeit an der Station Klinikum Süd, der Fahrzeit zwischen Klinikum Süd und Große Straße sowie der Weichenstellzeit an der Station Große Straße. Die minimale Zugfolgezeit beträgt folglich 10:18 Minuten. Ein 10-Minuten-Takt ist in Betriebsvariante 1a nicht umsetzbar.

2.4.2 Betriebsvariante 1b

Die folgende Abbildung zeigt die Betriebsvariante 1b: Einspurige Trassenführung mit acht Haltestellen und der Kreuzungsmöglichkeit an der Station Poststraße.

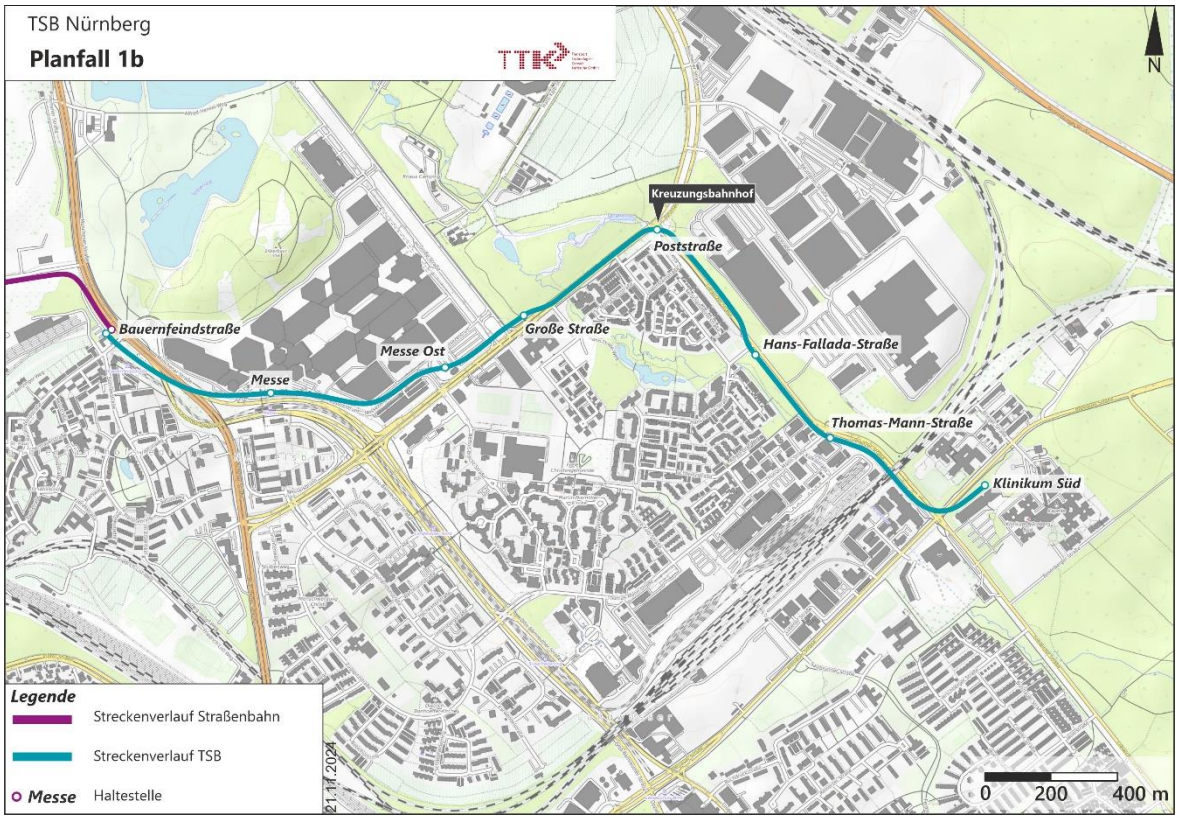


Abbildung 5: Betriebsvariante 1b

In der folgenden Abbildung ist die Fahrzeitenrechnung für den Planfall 1b mit der Kreuzungsstation Poststraße mit einer Haltezeit von 35 Sekunden (Machbarkeitsuntersuchung) dargestellt. Hierfür ergibt sich eine mittlere Beförderungszeit von 08:41 Minuten.

Station	Ankunft [mm:ss]	Abfahrt [mm:ss]
Bauernfeindstr.		00:00
Messe	00:48	01:23
Messe Ost	02:12	02:47
Große Straße	03:24	03:59
Poststr.	04:48	05:23
Hans-Falada-Str.	06:11	06:46
Thomas-Mann-Str.	07:23	07:58
Klinikum Süd	08:46	

Station	Ankunft [mm:ss]	Abfahrt [mm:ss]
Klinikum Süd		00:00
Thomas-Mann-Str.	00:48	01:23
Hans-Falada-Str.	02:00	02:35
Poststr.	03:19	03:54
Große Straße	04:38	05:13
Messe Ost	05:50	06:25
Messe	07:13	07:48
Bauernfeindstr.	08:37	

Abbildung 6: Fahrzeitenrechnung Planfall 1b

Der maßgebende Abschnitt für die minimale Zugfolgezeit ist der Abschnitt Bauernfeindstraße – Poststraße. Aufgrund der Einspurigkeit ergibt sich die minimale Zugfolgezeit aus der Fahrzeit zwischen Poststraße und Bauernfeindstraße, der Wendezeit an der Station Bauernfeindstaße, der Fahrzeit zwischen Bauernfeindstraße und Poststraße sowie der Weichenstellzeit an der Station Poststraße. Die minimale Zugfolgezeit beträgt folglich 10:31 Minuten. Ein 10-Minuten-Takt ist auch in Betriebsvariante 1b nicht umsetzbar.

2.4.3 Betriebsvariante 2

Die folgende Abbildung zeigt die Betriebsvariante 2: Einspurige Trassenführung mit **sieben** Haltestellen durch Zusammenlegen der Station Messe Ost und Große Straße und der Kreuzungsmöglichkeit an der Station Poststraße.

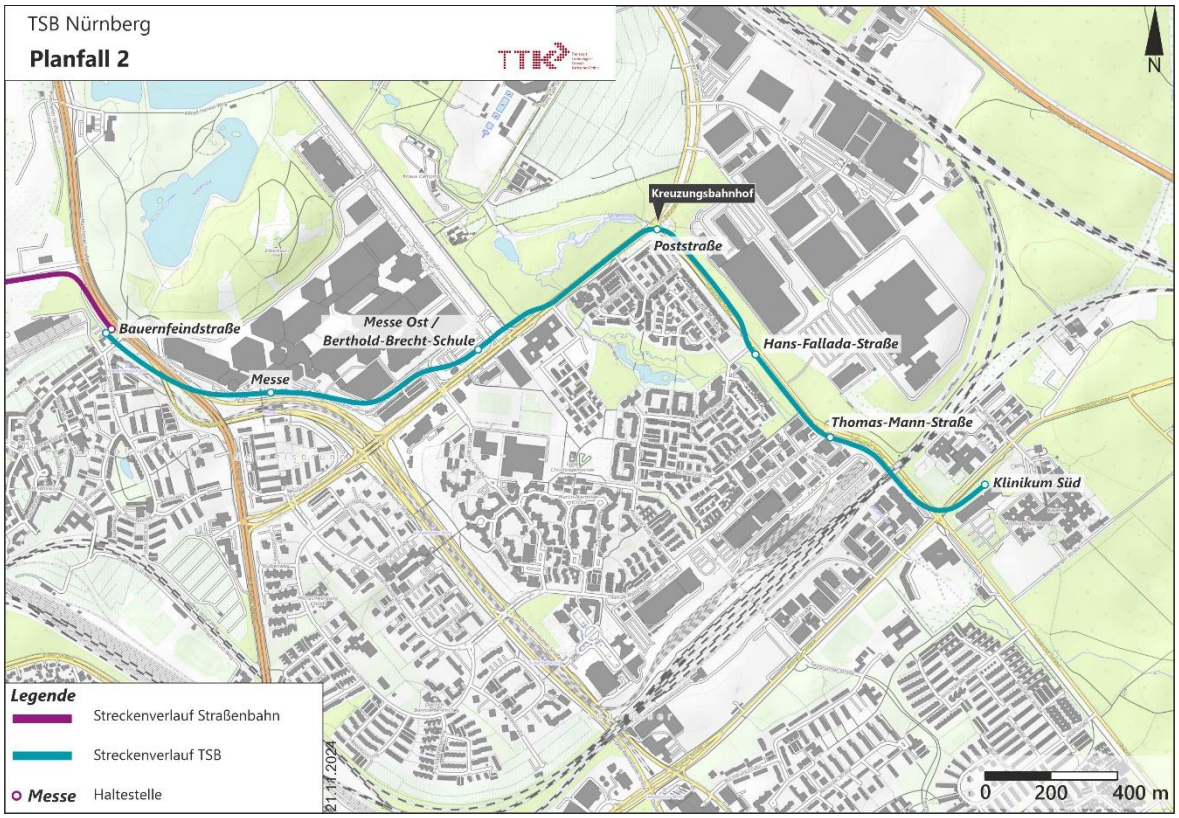


Abbildung 7: Betriebsvariante 2

In der folgenden Abbildung ist die Fahrzeitenrechnung für den Planfall 2 mit der Kreuzungsstation Poststraße mit einer Haltezeit von 35 Sekunden (Machbarkeitsuntersuchung) dargestellt. Hierfür ergibt sich eine mittlere Beförderungszeit von 07:42 Minuten. Reduziert man die Haltezeit sensitiv auf 30 Sekunden, liegt die mittlere Beförderungszeit bei 07:17 Minuten. Auf dem maßgebenden Abschnitt Bauernfeindstraße – Poststraße beträgt die minimale Zugfolgezeit bei einer Haltezeit von 35 Sekunden 08:32 Minuten. Somit ist der angestrebte 10-Minuten-Takt betrieblich stabil umsetzbar.

Station	Ankunft [mm:ss]	Abfahrt [mm:ss]
Bauernfeindstr.		00:00
Messe	00:48	01:23
Messe Ost / Große Straße	02:10	02:45
Poststr.	03:48	04:23
Hans-Falada-Str.	05:11	05:46
Thomas-Mann-Str.	06:23	06:58
Klinikum Süd	07:46	

Station	Ankunft [mm:ss]	Abfahrt [mm:ss]
Klinikum Süd		00:00
Thomas-Mann-Str.	00:48	01:23
Hans-Falada-Str.	02:00	02:35
Poststr.	03:19	03:54
Messe Ost / Große Straße	04:52	05:27
Messe	06:14	06:49
Bauernfeindstr.	07:38	

Abbildung 8: Fahrzeitenrechnung Planfall 2

Der maßgebende Abschnitt für die minimale Zugfolgezeit ist der Abschnitt Bauernfeindstraße – Poststraße. Aufgrund der Einspurigkeit ergibt sich die minimale Zugfolgezeit aus der Fahrzeit zwischen Poststraße und Bauernfeindstraße, der Wendezeit an der Station Bauernfeindstaße, der Fahrzeit zwischen Bauernfeindstraße und Poststraße sowie der Weichenstellzeit an der Station Poststraße. Die minimale Zugfolgezeit beträgt folglich 07:42 Minuten. Ein 10-Minuten-Takt ist in

Betriebsvariante 2 betrieblich stabil umsetzbar. In Regelbetrieb erfordert das Betriebskonzept einen Einsatz von zwei Fahrzeugen.

2.4.4 Ableitung eines optimierten Betriebskonzepts

Der angestrebte 10-Minuten-Takt ist unter den untersuchten Betriebsvarianten nur in Planfall 2 (einspurige Trassenführung mit sieben Haltestellen) betrieblich stabil umsetzbar. Planfall 2 erfordert den Einsatz von zwei Fahrzeuge im 10-Minuten-Takt sowie eine einspurige Trassenführung mit einer Kreuzungsstation. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist die Betriebsvariante aus Planfall 2 die betrieblich-infrastrukturell beste Variante, sodass diese als Vorzugsvariante für die nachfolgenden Untersuchungsschritte ausgewählt wird.

Die sich durch die Infrastruktur – insbesondere durch die Kreuzungsstation an der Poststraße – ergebende Wendezeit des TSB beträgt am Endpunkt Bauernfeindstraße 01:52 Minuten, am Endpunkt Klinikum 02:44 Minuten.

Folgende Hauptumsteigebeziehungen ergeben sich für das TSB an der Station Messe zur U-Bahn-Linie U1 sowie an der Station Bauernfeindstraße zur Straßenbahnlinie 7. Zur U-Bahnlinie U1 bestehen zur Hauptverkehrszeit (HVZ) aufgrund des dichten 3/3/4-Minuten-Takt der U-Bahn-Linie U1 attraktive Umsteigezeiten. Zur Nebenverkehrszeit (NVZ) ist der 6/6/7-Minuten-Takt der U-Bahn-Linie U1 nur bedingt kompatibel mit dem 10-Minuten-Takt des TSB. Die Straßenbahnlinie 7 verkehrt hingegen im 10-Minuten-Takt, so dass ein systematischer Anschluss an das TSB eingerichtet werden kann. Da das TSB die „natürliche Fortsetzung“ der Straßenbahn an der Bauernfeindstraße darstellen würde, ist der Fokus bei der Fahrplanerstellung auf diese Umsteigebeziehung zu legen.

Für die Straßenbahnlinie 7 werden die Fahrzeiten gemäß dem Bericht zur „Standardisierten Bewertung Nürnberg Brunecker Areal“ zur Grunde gelegt. Unter Berücksichtigung der sich aus der Infrastruktur des TSB ergebenen Fahrplanrestriktionen kann in beiden Richtung jeweils eine Umsteigezeit von ca. 3,5 Minuten zwischen der Straßenbahnlinie 7 und dem TSB angeboten werden. Die Umsteigezeit ist ausreichend bemessen für den erforderlichen Ebenenwechsel zwischen beiden Verkehrssystemen.

© 2024 PTV/TTK

3 Technische Machbarkeit

Die technische Machbarkeit des TSB im Korridor Bauernfeindstraße – Klinikum Süd wird auf Basis der Betriebsvariante 2 (vgl. Kapitel 2.4.3) geprüft. Diese Betriebsvariante sieht eine einspurige Trassenführung mit Kreuzungsmöglichkeit an der Station Poststraße vor.

3.1 Trassenführung

Bei der Planung der Trassenführung werden sowohl die bestehenden als auch die geplanten baulichen Anlagen sowie die daraus entstehenden Zwangspunkte berücksichtigt. Aufgrund der Trassenführung in Hochlage sind beim TSB naturgemäß nur wenige Konflikte mit dem Oberflächenverkehr zu erwarten. Bei einem Trassenverlauf in Längsrichtung einer bestehenden Versorgungsleitung ist hingehen zur Gründung der Stützen gegebenenfalls eine Leitungsverlegung erforderlich. Die zur Bearbeitung erforderlichen Planungsgrundlagen wurden im Vorfeld von der Stadt Nürnberg zur Verfügung gestellt.

Im Folgenden wird die im Rahmen der Machbarkeitsstudie entwickelte optimierte Trassenführung beschrieben. Hierbei erfolgte eine enge Abstimmung mit der Firmengruppe Max Bögl in ihrer Funktion als Systemhersteller.

Die folgende Abbildung zeigt den Übersichtsplan zur Trassierung. Eine besser lesbare Darstellung ist Anhang 1 zu entnehmen. In Anhang 1 befinden sich zusätzlich Lagepläne sowie ein Höhenplan für die Trasse des TSB

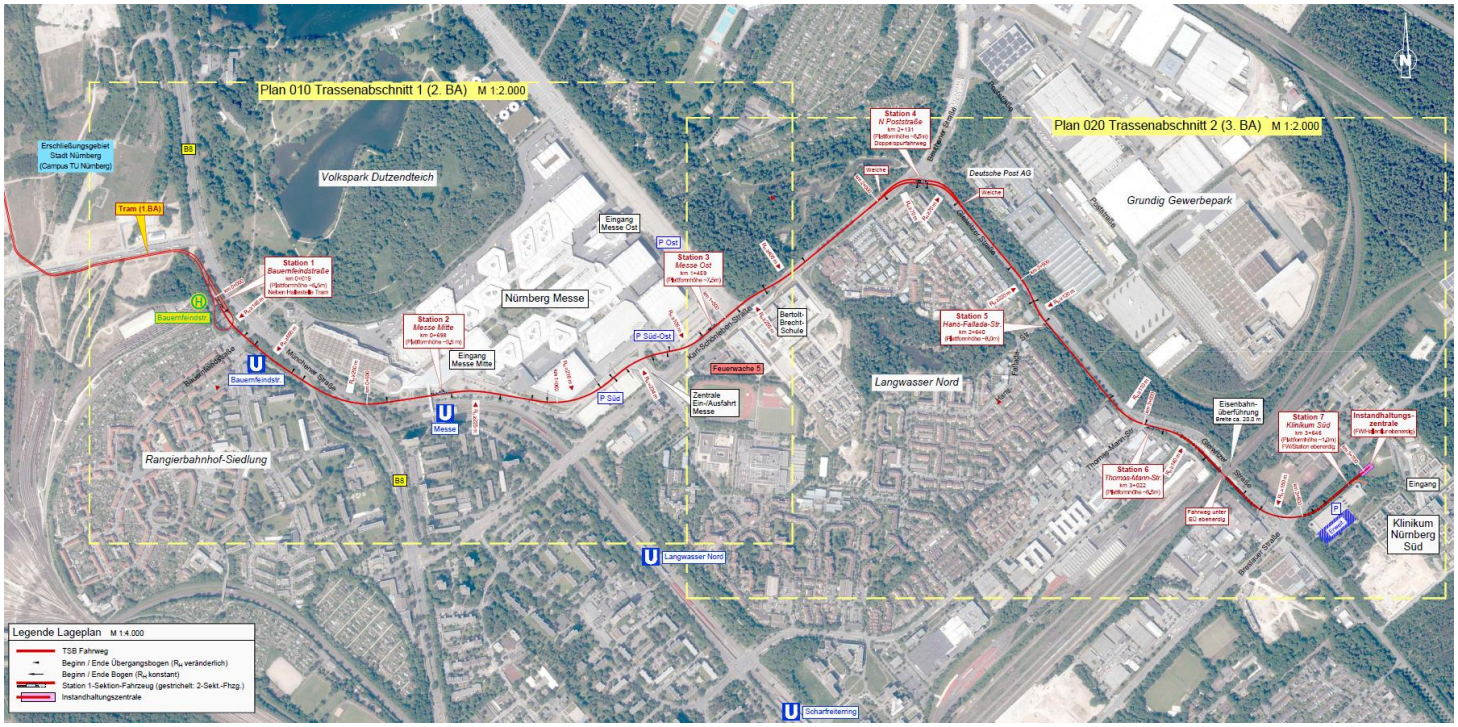


Abbildung 9: Übersichtsplan zur Trassierung des TSB

Die Anordnung und Konzeption der Haltestellen berücksichtigt die betrieblichen Anforderungen und ermöglicht eine bestmögliche Erschließung. Die Haltestellen haben eine Bahnsteiglänge von 12,60 m für Ein-Sektionen-Fahrzeuge. Für Zwei-Sektionen-Fahrzeuge sind 25,20 m lange Bahnsteige erforderlich. Der erforderliche Platzbedarf ist in den Lageplan mit gestrichelter Linie markiert. Die Zuwegung zu der Endhaltestelle Klinikum Süd erfolgt ebenerdig. Die Zuwegung zu

den anderen Haltestellen erfolgt über einen Aufzug und Festtreppen. Eine höhenfreie Zuwegung zu den Haltestellen Poststraße, Hans-Fallada-Straße und Thomas-Mann-Straße von allen Kreuzungsecken ist jeweils kostenseitig berücksichtigt. Die bestehende Straßeninfrastruktur wird 14-mal in Hochlage gekreuzt.

Die Trasse des TSB beginnt an der Haltestelle Bauernfeindstraße. Zur Herstellung von kurzen Umsteigewegen zur Straßenbahn befindet sich die Haltestelle in unmittelbarer Entfernung zur Straßenbahnhaltestelle innerhalb der noch zu errichtenden Wendeschleife. Auf kurze Umsteigewege zur U-Bahn-Haltestelle Bauernfeindstraße wird bewusst verzichtet, da an der Haltestelle Messe bereits ein kurzer Umsteigeweg zwischen TSB und der U-Bahn-Linie U1 besteht. Im weiteren Verlauf überquert die Trasse in einem weiten Bogen die Münchener Straße sowie die Fußgängerbrücke zwischen der U-Bahnstation Messe und dem Messeeingang Mitte. An diese Fußgängerbrücke wird die Haltestelle Messe Mitte angebunden. Dort bestehen kurze Umsteigewege zur U-Bahnlinie 1 unter Nutzung der bestehenden Fußgängerbrücke.

Der Trassenverlauf zur Station Messe Ost verläuft auf dem Messegelände. Die Station Messe Ost erschließt neben dem Messeeingang Ost auch die Berthold-Brecht-Schule auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Karl-Schönleben-Straße.

Unmittelbar im Anschluss zur Station Messe Ost wird die Große Straße gequert. Unter Verwendung eines Durchlauf-Sonderträgers ist ein Stützenabstand von 36 bis 42 Metern möglich. Durch Positionierung der Stützen am Rand der Mittelinsel – wie in nachfolgender Abbildung dargestellt – bleibt die bestehende Sichtachse im Verlauf der Großen Straße weitgehend erhalten.

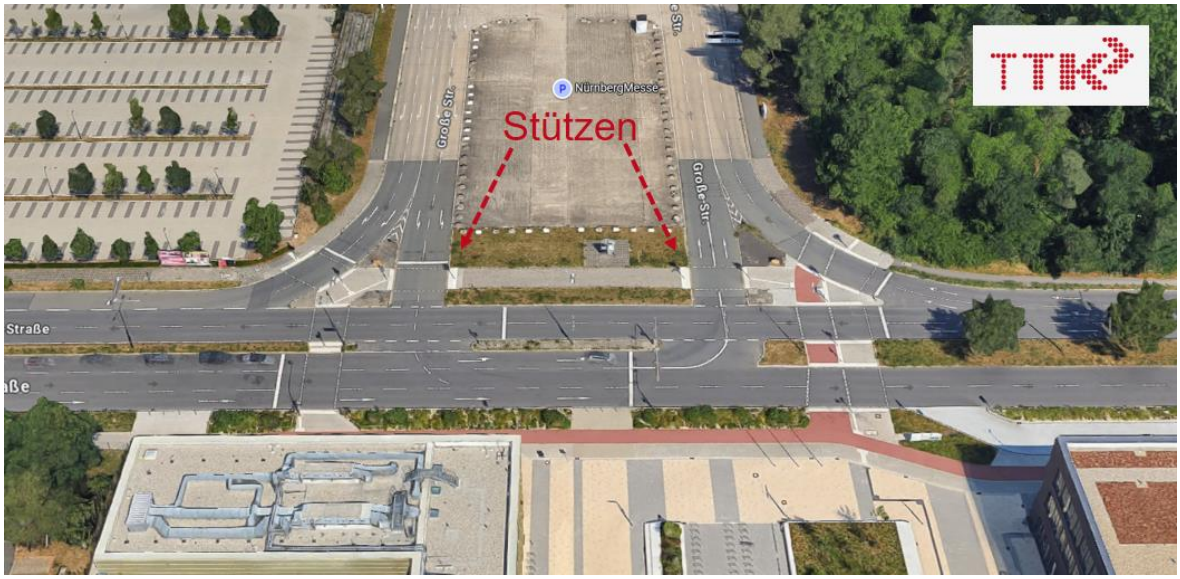


Abbildung 10: Positionierung der Stützen bei Querung der Großen Straße (Hintergrund: Google Maps)

Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse in Mittellage der Karl-Schönleben-Straße. Im Bereich der Linksabbiegespuren in die Ursula-Wolfring-Straße sind aufgrund der beengten Platzverhältnisse Hammerkopfstützen erforderlich. Durch die Verschwenkung in Mittellage kann auf einen Eingriff in das Waldgebiet nordwestlich der Karl-Schönleben-Straße weitgehend verzichtet werden. Die Station Poststraße hat als Kreuzungsstation einen Mittelbahnsteig. Vor und hinter der Station befindet sich jeweils eine Weiche – die einzigen beiden Weichen in Trassenverlauf. Von der Station Poststraße ist fußläufig das Max-Morlock-Stadion zu erreichen.

Es folgen die Stationen Hans-Fallada-Straße und Thomas-Mann-Straße im Verlauf der Gleiwitzer Straße. Nordwestlich der Station Hans-Fallada-Straße wird die Trasse nordöstlich der Gleiwitzer Straße geführt, im weiteren Verlauf südwestlich der Gleiwitzer Straße.

© 2024 PTV/TTK

Zwischen den Stationen Thomas-Mann-Straße und Klinikum Süd quert die Trasse die Eisenbahnstrecken 5962 Nürnberg Rangierbahnhof – Nürnberg-Dutzenteich und 5963 Nürnberg Rangierbahnhof – Nürnberg Reichswald. Die Querung erfolgt ebenerdig in dem Brückenfeld, welches derzeit als Parkplatz genutzt wird. Im Anschluss hat die Trasse eine Längsneigung von 7,5%, um die Kreuzung Gleiwitzer Straße / Breslauer Straße mit ausreichender lichter Höhe in einem Bogen zu queren. Die Endstation Klinikum Süd befindet direkt neben dem Parkhaus in der Nähe des Haupteingangs des Klinikum Süd. In der Fortführung der Station Klinikum Süd befindet sich die Instandhaltungszentrale zur Wartung der Fahrzeuge im Bereich des zukünftig nicht mehr benötigten Hubschrauberlandeplatzes.

Die Trasse hat eine Länge von 3,7 km. Die Trassierung in der Lage weist Horizontalradien von mindestens 108 m auf. Der systemspezifische Grenzwert von 45 m muss nicht ausgenutzt werden. Zur Erreichung der in Kapitel 2.4 ermittelten Fahrzeiten ist in mehreren Bögen eine Höchstfahrwegquerneigung von 8° erforderlich. 2.4Die höchste Längsneigung tritt mit 7,5 % zwischen der Querung der Einbahnstrecken 5962/5963 und der Kreuzung Gleiwitzer Straße / Breslauer Straße auf. Die systemspezifische Höchstlängsneigung von maximal 10 % wird deutlich unterschritten. Eine Verfeinerung und Optimierung der Trassierung bleibt den nachfolgenden Planungsphasen vorbehalten.

3.2 Infrastrukturkosten

Die zu erwartenden Infrastrukturkosten für das TSB werden auf Grundlage von der Firmengruppe Max Bögl zur Verfügung gestellten Kostenkennwerte ermittelt. In folgenden Tabelle sind die Investitionskosten anlagenteilspezifisch in Anlehnung an die Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung untergliedert. In der Tabelle sind die Investitionskosten für beide Anwendungsfälle Regelbetrieb (Variante Ein-Sektionen-Fahrzeuge) und Veranstaltungsverkehr (Variante Zwei-Sektionen-Fahrzeuge) in jeweils einer eigenen Spalte ermittelt. Die Planungskosten werden nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GFVG) mit einer Planungskostenpauschale i.H.v. 10 % der Investitionskosten gewährt. Die Kosten sind nach Kostenstand 2024 angegeben.

© 2024 PTV/TTK

Pos.	Anlagenteilbezeichnung	Investitionskosten (Preisstand 2024) in [T€]	Investitionskosten (Preisstand 2024) in [T€]
10	Grunderwerb		
20	einmalige Aufwendungen	1.792	1.792
30	Trassen (Oberbau Bahnen und Straßen, Erdbauwerke, ...)	7.918	8.350
40	Stützbauwerke		
50	Tunnel		
60	Brücken inkl. Bahnsteigunter-/-überführungen	21.112	21.112
71	Gleise: Schotteroberbau		
72	Gleise: Feste Fahrbahn		
73	Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	926	926
74	Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren		
81	Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	1.602	2.744
82	unterirdische Haltestellenbauwerke		
90	Haltestellenausstattung und Zubehör	1.638	3.163
100	Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	2.363	4.268
110	Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BÜ-Sicherungsanlagen	944	944
120	Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanlagen, DFI	456	456
131	Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	3.018	3.018
132	Umformerwerke, Unterwerke (elektrischer und machineller Teil)	1.935	1.935
140	Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	58	115
150	technische Gebäudeausstattung (Maschinenartige Anlagen)	780	780
160	Lärmschutzwände und -fenster		
170	Landschaftsbau, Bepflanzungen	50	50
181	Seilbahn: Antrieb und technische Ausrüstung		
182	Seilbahn: Stützen		
183	Seilbahn: Tragseil		
184	Seilbahn: Zug-/Förderseil		
190	Wasserstofftankstelle		
Verlegung von Anlagen Dritter			
300	Straßen und Wege inkl. Ausstattung		
310	Stüzmauern		
320	Tunnel		
330	Brücken		
340	Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Öl, Wasser, Abwasser, Fernwärme		
350	Gewässer		
360	Gebäude/Bewuchs/Sonstiges		
		Investitionskosten (Preisstand 2024) in [T€]	**Investitionskosten (Preisstand 2024) in [T€]**
	Zwischensumme	**44.600**	**49.700**
	Kostenzuschlag für Risiken und Unvorhergesehens (30%)	**13.400**	**14.900**
	Zwischensumme (inkl. Kostenzuschlag)	**58.000**	**64.600**
	Planungskosten (10%)	**5.800**	**6.500**
	Gesamtsumme (inkl. Planungskosten)	**63.800**	**71.100**

Tabelle 3: Investitionskosten für das TSB zwischen Bauernfeindstraße und Klinikum Süd

Im Anwendungsfall Regelbetrieb (Variante Ein-Sektionen-Fahrzeuge) ist mit Investitionskosten inkl. Planungskosten in Höhe von 63,8 Mio. EUR nach Preisstand 2024 zu rechnen. Die zu erwartenden Mehrkosten für den Anwendungsfall Veranstaltungsverkehr (Variante Zwei-Sektionen-Fahrzeuge) betragen 7,3 Mio. EUR nach Preisstand 2024.

Die ermittelten Investitionskosten sind von der Firmengruppe Max Bögl validiert worden.

© 2024 PTV/TTK

4 Verkehrliche Wirkungen und Nutzen-Kosten-Untersuchung

4.1 Grundlage Bewertung Straßenbahn

Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung TSB ist die Standardisierte Bewertung Nürnberg Brunecker Areal (Bericht vom 14.08.2024).

In dieser Standardisierten Bewertung wurde die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 vom heutigen Endhaltepunkt Tristanstraße über das Gelände des ehemaligen Südbahnhofs (Brunecker Areal) zur U-Bahnhaltestelle Bauernfeindstraße untersucht. Aufbauend auf die Straßenbahnverlängerung bis zur U-Bahnhaltestelle Bauernfeindstraße wurde zudem eine weitere Verlängerung bis zur Messe und zum Klinikum untersucht.

Die folgende Abbildung zeigt den Streckenverlauf der geplanten Straßenbahn:

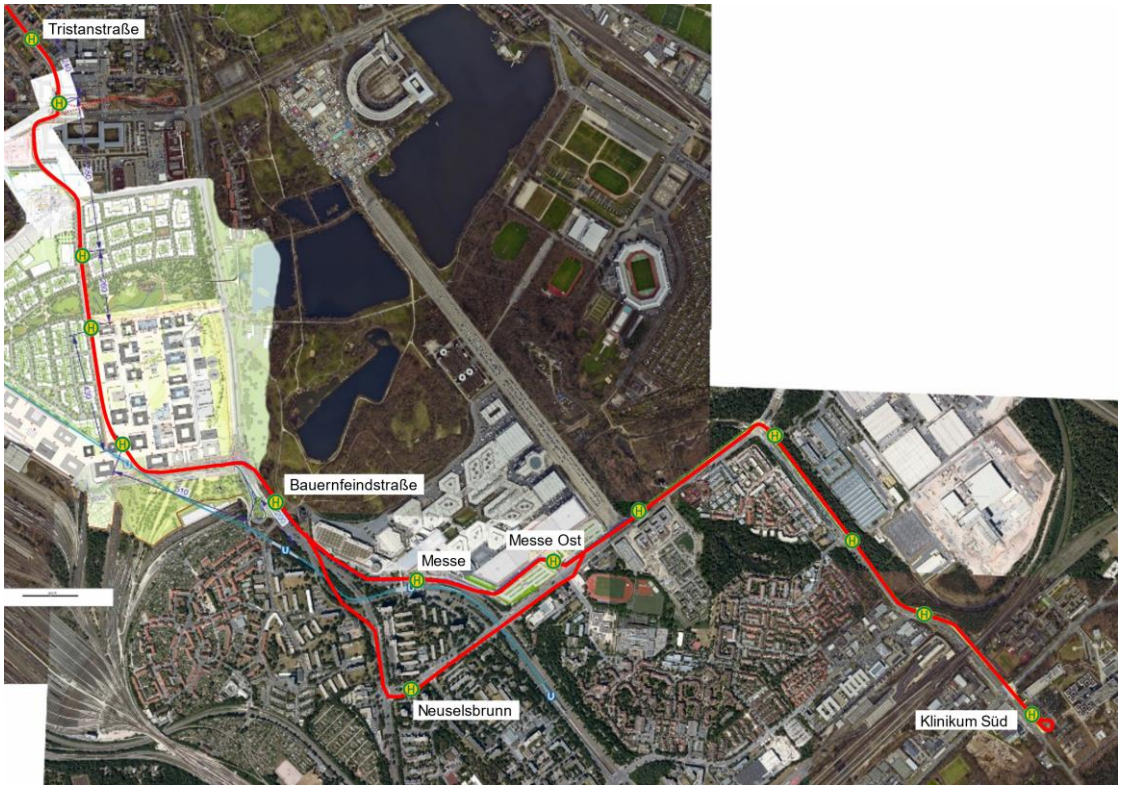


Abbildung 11: Streckenverlauf Tristanstraße – Bauernfeindstraße (– Neuselsbrunn) – Messe – Klinikum Süd (Quelle: Stadt Nürnberg, Geobasisdaten, Bebauungsplan Nr. 4600)

Im Ohnefall wurde die bis 2030 geplante Angebotsausweitung berücksichtigt. Im Straßenbahnnetz sind die Verlängerung der Linie 7 von der Haltestelle Tristanstraße zur Bayernstraße, die Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Marientunnel – Scheurlstraße – Schweiggerstraße (Linie 8) sowie eine Angebotsverdichtung mit den neuen Linie 10 und 11 geplant.

Insgesamt wurden die folgenden Mitfälle untersucht, jeweils im Vergleich zum Ohnefall:

- Mitfall 1: Tristanstraße – Bauernfeindstraße
- Mitfall 2: Tristanstraße – Bauernfeindstraße – Messe – Messe Ost
- Mitfall 3: Tristanstraße – Bauernfeindstraße – Neuselsbrunn – Messe Ost
- Mitfall 4: Tristanstraße – Bauernfeindstraße – Messe – Messe Ost – Klinikum Süd

© 2024 PTV/TTK

Für die Untersuchung TSB sind die Mitfälle 1 und 4 relevant: Mitfall 1 mit der Verlängerung bis Bauernfeindstraße (und daran anschließend die TSB-Strecke), Mitfall 4 mit der Straßenbahn bis Klinikum Süd als Vergleichsmaßnahme zum TSB.

Die folgenden schematischen Liniennetzpläne zeigen das Straßenbahnliniennetz im Ohnefall sowie die Verlängerung bis Bauernfeindstraße oder Klinikum Süd (Mitfälle 1 und 4):

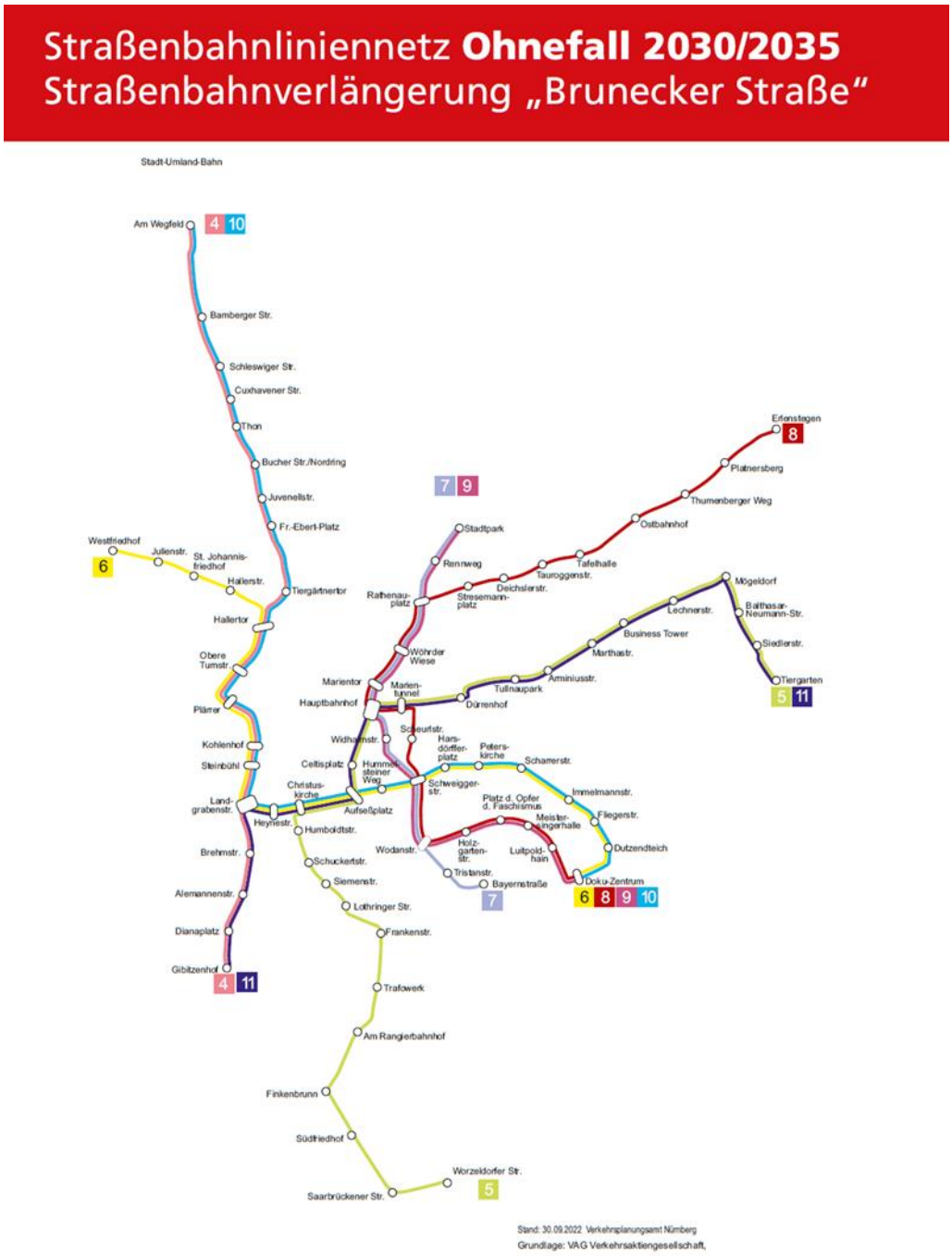


Abbildung 12: ÖV-Angebot im Ohnefall – Liniennetzplan Straßenbahn (Quelle: Stadt Nürnberg)

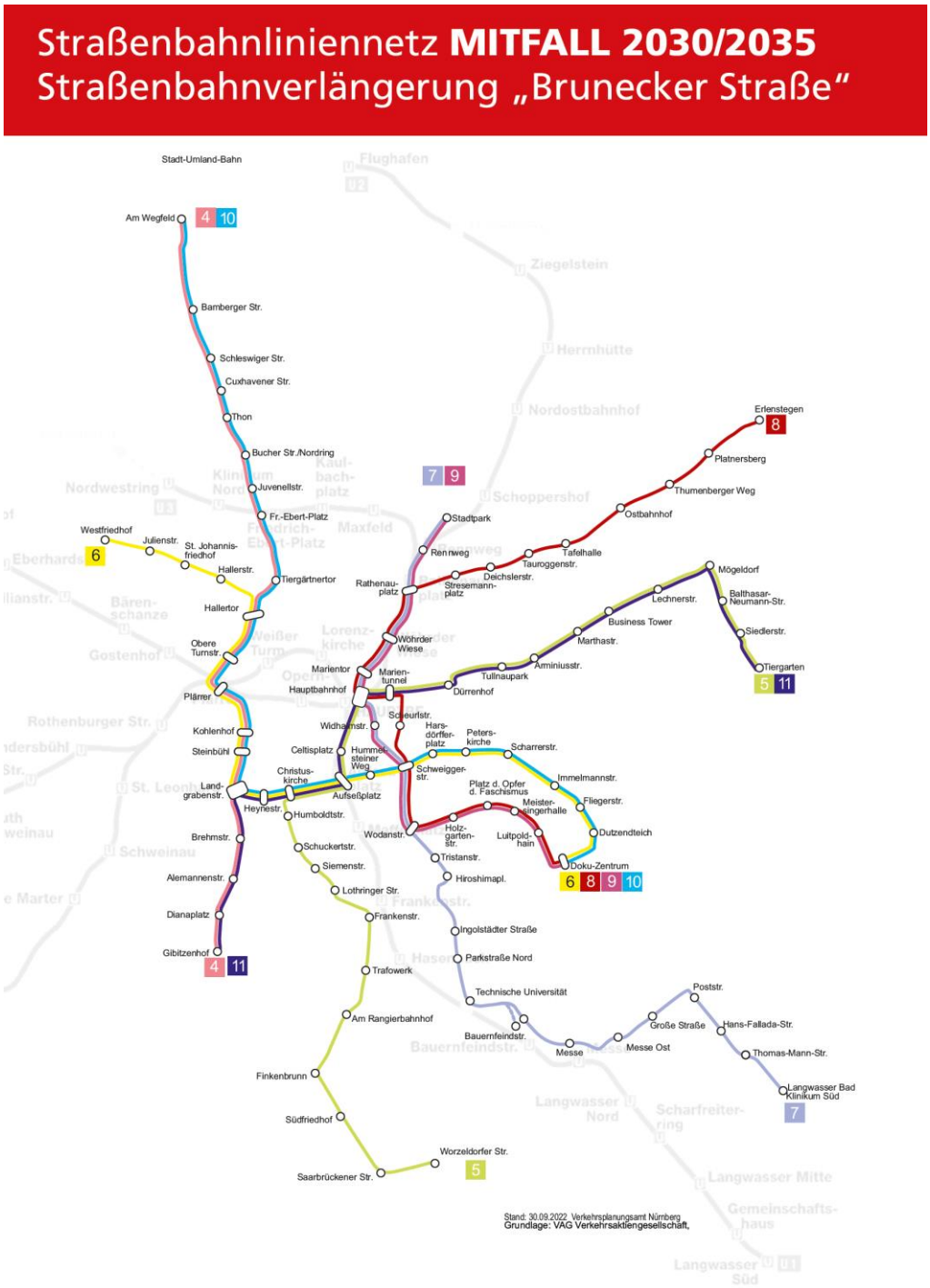


Abbildung 13: ÖV-Angebot im Mitfall 1 und 4 – Liniennetzplan Straßenbahn (Quelle: Stadt Nürnberg)

Die Erschließung des Klinikums durch die verlängerte Straßenbahn ermöglicht eine umsteigefreie Verbindung zum Hauptbahnhof und zum östlichen Teil der Altstadt.

Der Mitfall 1 erreichte in der Standardisierten Bewertung ein sehr gutes Ergebnis. Aufgrund der hohen Nachfrage im Brunecker Areal, des geringen Betriebsaufwands und eines auch im Ohnefall anfallenden Investitionsaufwands liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis deutlich über 1. Beim Mitfall 4 sinkt das Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie die Nutzen-Kosten-Differenz gegenüber dem Mitfall 1. Der Abschnitt Bauernfeindstraße – Klinikum Süd erreicht in allen separat betrachteten Mitfällen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1.

Die folgende Tabelle zeigt den Fahrgastgewinn und das Nutzen-Kosten-Verhältnis ohne Zuschläge auf die Infrastrukturinvestitionen sowie mit Zuschlägen (20% / 30% je nach Planungstiefe):

	Mitfall 1 (Tristanstraße bis Bauernfeindstr.) ggü. Ohnefall	Mitfall 4 (Tristanstraße bis Klinikum Süd) ggü. Ohnefall	Mitfall 4 (Bauernfeindstr. bis Klinikum Süd) ggü. Mitfall 1
Fahrgastgewinn [Pers./Werktag]	1.470	3.110	1.640
Summe Einzelnutzen [T€/a]	1.878	2.641	762
Saldo Kapitaldienst [T€/a]	519	1.800	1.280
Nutzen-Kosten-Differenz [T€/a]	1.358	842	- 518
Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,62	1,47	0,60
NKV sensitiv (Zuschlag Invest 20%/30%)	*2,97*	*1,10*	*0,40*

Tabelle 4: Nutzen-Kosten-Indikatoren Straßenbahn

4.2 Untersuchungsfälle, Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Ziel dieser Untersuchung ist eine Bewertung des TSB, die mit der bestehenden Bewertung der Straßenbahnverlängerung möglichst vergleichbar ist. Die Verkehrsnachfrage und das Angebot für den Ohnefall sowie für die beiden relevanten Straßenbahn-Mitfälle 1 und 4 wurden daher übernommen.

Für das TSB wurden folgende Mitfälle untersucht:

- Straßenbahn Mitfall 1 + TSB gegenüber dem Ohnefall
  Der Ohnefall wird aus der Straßenbahnuntersuchung übernommen. Der Mitfall besteht aus der Verlängerung der Straßenbahn Tristanstraße – Bauernfeindstraße und dem TSB Bauernfeindstraße – Klinikum Süd.
- TSB gegenüber dem Straßenbahn Mitfall 1
  Als Ohnefall wird der Mitfall 1 aus der Straßenbahnuntersuchung übernommen, die Verlängerung der Straßenbahn Tristanstraße – Bauernfeindstraße ist bereits im Ohnefall umgesetzt. Im Mitfall wird nur die Verlängerung TSB Bauernfeindstraße – Klinikum Süd untersucht.

Beim TSB werden Fahrzeuge mit einer Sektion unterstellt. Für den Betrieb sind zwei Fahrzeuge notwendig, ein weiteres Fahrzeug wird als Reserve unterstellt. Da beim TSB nicht auf einen bestehenden Fahrzeugpool zurückgegriffen werden kann, wird nicht mit der in der Standardisierten Bewertung üblichen Reserve von 10%, sondern aufgerundet auf ganze Fahrzeuge gerechnet.

Das Busangebot in den Mitfällen TSB wird entsprechend den Annahmen im Straßenbahn-Mitfall 4 angepasst.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf des TSB im Verkehrsmodell:

© 2024 PTV/TTK

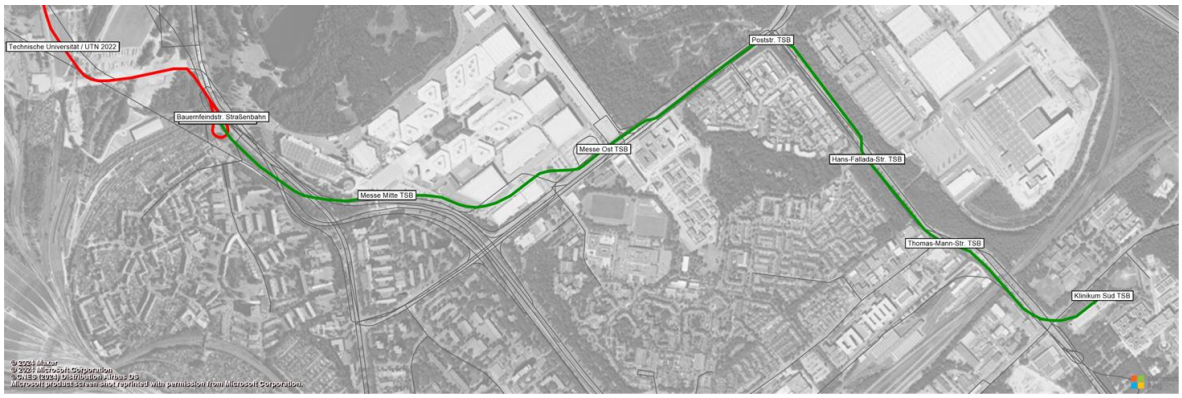


Abbildung 14: Verlauf TSB

Für das TSB wird ein 10-Minuten-Takt, abends ein 20-Minuten-Takt angenommen. Dies entspricht dem Straßenbahnangebot der Linie 7, sodass von oder auf jede Fahrt der Straßenbahn ein Übergang zum TSB möglich ist. Für den Anschluss auf die Linie 7 an der Bauernfeindstraße werden 3,5 Minuten für Geh- und Wartezeit angesetzt.

Die Fahrzeit des TSB für die gesamte Strecke beträgt 7 min, die Fahrzeiten wurden für die Abbildung im Verkehrsmodell entsprechend der Straßenbahn-Untersuchung jeweils auf 30 Sekunden gerundet.

Die Haltestellen des TSB liegen bis auf die Haltestelle Klinikum Süd in Hochlage. Um den zeitlichen Mehraufwand beim Zugang zu berücksichtigten, sind die Zugangszeiten bei Haltestellen in Hochlage gegenüber der Straßenbahn um 30 Sekunden erhöht.

4.3 Annahmen Betriebskosten TSB

Die aktuelle Standardisierte Bewertung enthält keine Vorgaben zu den Betriebskosten des TSB oder einem vergleichbaren System. Die Betriebskosten wurden daher aus den folgenden Quellen ermittelt und im Arbeitskreis abgestimmt:

- Aktuelle Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung (Version 2016+) mit Übernahme von vorliegenden Bewertungsansätzen, sofern sinnvoll
- Machbarkeitsstudie zum Einsatz alternativer Verkehrssysteme im spurgeführten ÖPNV:
  Erstellung: Mai 2021, nach Standi 2016
  Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
  Auftragnehmer: TTK, PTV Transport Consult, CE cideon engineering
- Berechnungen von Max Bögl

Die folgende Tabelle zeigt die Annahmen zu den Betriebskosten für das TSB mit einem Ein-Sektion-Fahrzeug sowie zum Vergleich die Betriebskosten der Straßenbahn:

	Straßenbahn Avenio Nürnberg	TSB 2x1 2x Eine Sektion im Betrieb, 1x Eine Sektion als Reserve	TSB: Quelle
Anschaffungs-kosten	3,1 Mio. € (2019) pro Fahrzeug	2,45 Mio. € (2021) pro Fahrzeug	TSB-Studie BMDV
Gesamtplätze	62 Sitzplätze + 156 Stehplätze = 218	22 Sitzplätze + 90 Stehplätze = 112	Berechnung Bögl
Leermasse	46 t	18,5 t	TSB-Studie BMDV
Nutzungsdauer	30 Jahre	30 Jahre	TSB-Studie BMDV
Energieverbrauch Strecke	4,2 kwh/km	3,3 kwh/km	Berechnung Bögl
Personalbedarf	1 Pers. je Umlauf	1 Pers./ Betriebsstunde + 1 Pers Leitstelle (vgl. U-Bahn N (KUSS))	Berechnung Bögl/ Abstimmung VAG
Kosten Personal	46 €/h pro Umlauf (enthält Fahrpersonal, Kontroll-/ Sicherheitspers., Leitstelle)	46 €/h	Stand. Bewertung
Unterhaltung zeitabhängig	29.900 €/a (2016)	0 €/a (nur laufleistungsabhängige Betrachtung)[1]	Berechnung Bögl
Unterhaltung laufleistungs-abhängig	0,87 €/km (2016)	2024: 0,2688 €/km (2,40 €/ 1.000 Platzkm,) 2016: 0,2150 €/km (1,92 €/ 1.000 Platzkm,)	TSB-Studie BMDV
Unfallkosten	101,2 ct/km (BOStrab sonst., 2016)	19,8 ct/km (BOStrab unabhängig, 2016)	Stand. Bewertung
Emissionsfakt. THG Fahrzeuge	94 kg CO_2/ t Leerm. x Jahr	94 kg CO_2/ t Leerm. x Jahr	Stand. Bewertung
Malus Fahrweg/ Systemeigenschaften	0,6 min/Teilweg + 6% Fahrzeit (überwiegend ohne Mischverkehr)	0,0 min/Teilweg + 0% Fahrzeit (grundsätzlich ohne Mischverkehr)	Stand. Bewertung
Reserve	10%	50% (ein Fahrzeug)	Stand. Bewertung

Tabelle 5: Betriebskosten TSB

[1] Unterhaltungskosten (zeit- und laufleistungsabhängig) wurden kombiniert betrachtet. Zeitabhängige Unterhaltungskosten sind in Angaben der laufleistungsabhängigen Unterhaltungskosten enthalten.

Anhand der jährlichen Fahrleistung (264.600 km/a) und anhand der berechneten Betriebskosten können die Kosten pro Platz-Kilometer ermittelt werden. In der Berechnung wird der Kapitaldienst der Fahrzeuge (inkl. Reserve) bzw. die Betriebskosten (inkl. Reserve) durch die jährliche Fahrleistung * Platzangebot im Regelbetrieb dividiert.

		Kosten pro Platz-km Gesamtplätze	Kosten pro Platz-km Sitzplätze
Ein-Sektionen-Fahrzeuge (2x1)	Anschaffungskosten Fahrzeuge pro Platz-Kilometer [€/Pl.km]	0,0100	0,0511
	Betriebskosten pro Platz-Kilometer [€/Pl.km]	0,0349	0,1775

Tabelle 6: Kosten TSB pro Platz-Kilometer

4.4 Investition Infrastruktur

Für die Straßenbahnverlängerung erfolgte die Ermittlung der Investitionskosten durch die Stadt Nürnberg (Verkehrsplanungsamt und Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)) und die VAG. Der verwendete Preisstand der VAG ist das Jahr 2021; der von SÖR verwendete Preisstand ist das Jahr 2023.

Für das TSB wurden die Investitionskosten in Kapitel 3.2 mit Preisstand 2024 ermittelt.

Verfahrensgemäß werden die Investitionskosten auf den Preisstand 2016 zurückgerechnet. Die Investitionskosten TSB wurden zunächst anhand der Werte des Statistischen Bundesamtes vom Preisstand 2024 Q2 auf den Preisstand 2021 zurückgerechnet. Im nächsten Schritt wurden die Investitionskosten mit Preisstand 2021 auf 2016 gemäß den Ansätzen der bestehenden Untersuchung zurückgerechnet (siehe Standardisierte Bewertung Nürnberg Brunecker Areal (Bericht vom 14.08.2024), Kapitel 6.5).

Die Rückrechnung von 2024 auf 2021 erfolgte mit den folgenden Indizes des Statistischen Bundesamtes:

	2021	2022	2023	**2024 Q2**
Straßenbau	**100**	116,1	128,0	**132,8**
Brücken im Straßenbau	**100**	117,3	124,3	**125,1**
Elektrische Ausrüstungen	**100**	109,5	117,3	**118,6**

Tabelle 7: Indizes zur Umrechnung der Investitionen auf Preisstand 2021

Die vermiedenen Investitionen im Ohnefall wurden aus der bestehenden Straßenbahn-Untersuchung übernommen (Verfüllung der Bayernwanne sowie die Bustrasse im Brunecker Areal).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Infrastrukturinvestitionen sowie der jährlichen Kosten für Kapitaldienst und Unterhaltung. Dargestellt werden die Investitionen im Ohnefall, die Investitionen in den bestehenden Straßenbahn-Fällen (Mitfall 1 Tristanstraße – Bauernfeindstraße, Abschnitt Bauernfeindstraße – Messe Ost – Klinikum Süd, Summe Mitfall 4 Tristanstraße –Klinikum Süd) sowie die TSB-Fälle (nur TSB, TSB plus Straßenbahn Mitfall 1 Tristanstraße – Bauernfeindstraße):

Infrastruktur-investitionen	Ohnefall (100%)	Straßen-bahn Mitfall 1	Straßen-bahn Bauernf. – Klinikum Süd	Straßen-bahn Mitfall 4	TSB Bauernf. – Klinikum Süd	Mitfall 1 + TSB
Investitionskosten (T€) Preisstand 2024 ohne Planung	-	-	-	-	44.592	-
Investitionskosten (T€) Preisstand 2021 ohne Planung	18.141	29.266	37.798	67.064	35.427	64.693
Investitionskosten (T€) Preisstand 2016 ohne Planung	15.160	24.626	31.871	56.497	29.178	53.805
Jährliche Kosten (T€/a) Kapitaldienst ohne Planung	484	817	1.225	2.043	936	1.754
Jährliche Kosten (T€/a) Unterhaltung	131,1	215,5	346,1	561,7	177,4	392,8

Tabelle 8: Überblick Infrastrukturinvestitionen

Die Planungstiefe für die einzelnen Bauabschnitte unterscheidet sich. Dementsprechend wurden je Bauabschnitt bei der Sensitivitätsbetrachtung folgende Kostenzuschläge für Risiken und Unvorhergesehenes verwendet:

- Ohnefall
  Kostenschätzung Kostenzuschlag 20%
- Straßenbahn BA 1 Abschnitt Tristanstraße – Bauernfeindstraße
  Kostenschätzung Kostenzuschlag 20%
- Straßenbahn BA 2+3 Bauernfeindstraße – Messe Ost – Klinikum Süd
  Machbarkeitsstudie Kostenzuschlag 30%
- TSB Bauernfeindstraße – Messe Ost – Klinikum Süd
  Machbarkeitsstudie Kostenzuschlag 30%

Die Planungskosten werden gemäß der Verfahrensanleitung mit 10% der Investitionskosten berücksichtigt.

4.5 Ergebnisse Nutzen-Kosten-Untersuchung

Die folgende Tabelle zeigt das Ergebnis der Straßenbahn Mitfall 1 + TSB gegenüber dem Ohnefall:

	Mitfall 4 (Tristanstraße bis Klinikum Süd) ggü. Ohnefall	Mitfall 1 + TSB ggü. Ohnefall
Fahrgastgewinn [Pers./Werktag]	3.110	1.980
Summe Einzelnutzen [T€/a]	2.641	1.769
Saldo Kapitaldienst [T€/a]	1.800	1.506
Nutzen-Kosten-Differenz [T€/a]	842	263
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,47	1,17
NKV sensitiv (Zuschlag Invest 20%/30%)	*1,10*	0,89

Tabelle 9: Nutzen-Kosten-Indikatoren Mitfall 1 + TSB gegenüber Ohnefall im Vergleich zur Straßenbahn

Hauptsächlich aufgrund des zusätzlichen Umstiegs sinkt der Fahrgastgewinn gegenüber der Straßenbahn um rund 1.100 Pers./Werktag. Unter zusätzlicher Berücksichtigung des Mitfall 1 (Straßenbahn Tristanstraße – Bauernfeindstraße) liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit 1,17 über 1, bei der sensitiven Berücksichtigung des Zuschlags auf die Infrastrukturinvestitionen sinkt er auf 0,89. Bei Annahme von 0% Reserve beim TSB steigt das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf 1,24 (0,94 mit der sensitiven Berücksichtigung des Zuschlags auf die Infrastrukturinvestitionen).

Die zweite Tabelle zeigt das Ergebnis des TSB gegenüber dem Straßenbahn-Mitfall 1:

	Mitfall 4 (Tristanstraße bis Klinikum Süd) ggü. Mitfall 1	Mitfall 1 + TSB ggü. Mitfall 1
Fahrgastgewinn [Pers./Werktag]	1.640	510
Summe Einzelnutzen [T€/a]	762	- 107
Saldo Kapitaldienst [T€/a]	1.280	987
Nutzen-Kosten-Differenz [T€/a]	- 518	- 1.094
Nutzen-Kosten-Verhältnis	0,60	< 0
NKV sensitiv (Zuschlag Invest 20%/30%)	*0,40*	< 0

Tabelle 10: Nutzen-Kosten-Indikatoren TSB gegenüber Mitfall 1 im Vergleich zur Straßenbahn

© 2024 PTV/TTK

Beim TSB werden die zusätzlichen Kosten für Betrieb und Unterhalt nicht vollständig durch den Fahrgastnutzen, Unfall- und Umweltaspekte ausgeglichen. Die Summe des Einzelnutzens sowie das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegen unter 0.

Im Anhang befinden sich die Formblätter 20 (Nutzen-Kosten-Indikator) für beide TSB-Berechnungen (jeweils inklusive Zuschlag Invest 20%/30%).

4.6 Umlegung und Dimensionierung

Die folgende Abbildung zeigt die Umlegung der Nachfrage für die Variante Mitfall 1 + TSB (TSB in violett, restliches Liniennetz in blau):

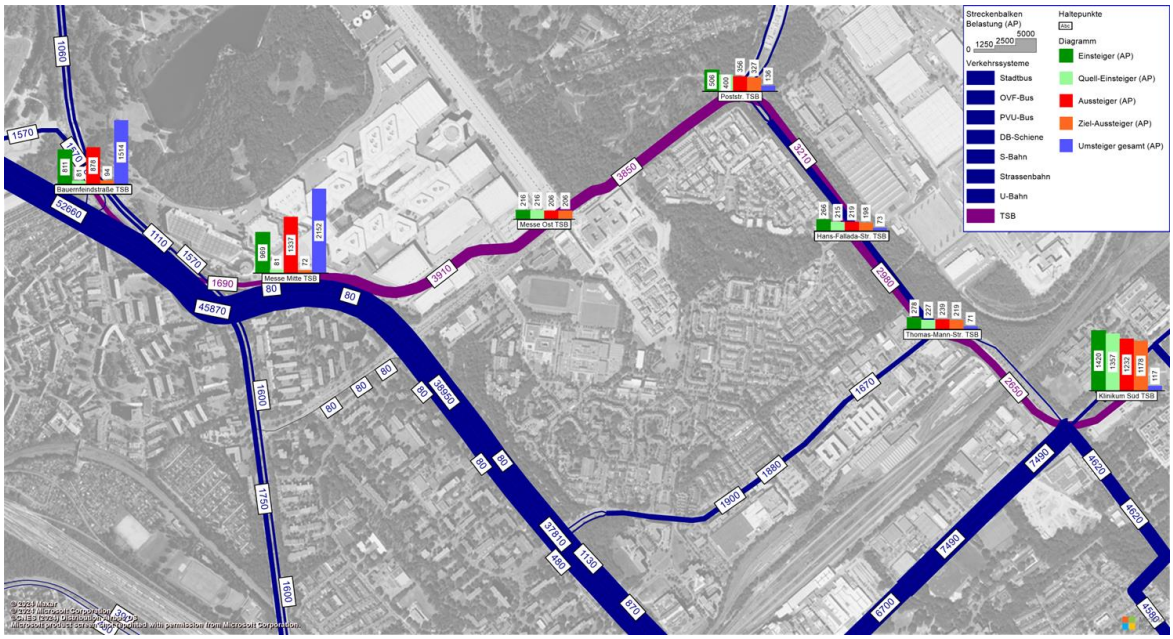


Abbildung 15: Verlauf TSB

Die maximale Belastung im Querschnitt beträgt 3.910 Personen/Werktag. Bei einem Spitzenstundenanteil von 15% beträgt die Belastung in der Spitzenstunde pro Richtung 293 Personen/Werktag.

Bei einem Angebot von sechs Fahrten pro Stunde und Richtung und einem Gesamtplatzangebot von 112 Plätze/Fahrzeug ergibt sich eine Auslastung von 44% in der Spitzenstunde und liegt damit unter dem Grenzwert von 65%.

4.7 Analyse der Ergebnisse

Vergleich der Ergebnisse TSB – Straßenbahn

Das TSB bietet gegenüber der Straßenbahn mehrere Vorteile:

- Geringere Anschaffungskosten, Unterhaltungskosten, Energieverbrauch
  (bedingt durch ein gegenüber der Straßenbahn auf den Bedarf angepasstes, kleineres Fahrzeug)
- Geringere Unfallkosten (komplett unabhängiger Fahrweg)
- Kein Fahrwegmalus (Betrieb grundsätzlich ohne Mischverkehr)

- Schneller (7 min statt 9 min Fahrzeit bei Einsparung einer Haltestelle)
  Das TSB bietet eine höhere Geschwindigkeit, wobei das volle Potenzial seiner Systemvorteile auf der geplanten Strecke nur eingeschränkt genutzt wird.

Nachteile gegenüber der Straßenbahn:

- Bruch der Verkehrssysteme an der Bauernfeindstraße: zusätzlicher Umstieg auf die Straßenbahn nötig
- Haltestellen außer beim Klinikum in Hochlage: erhöhte Zugangszeit
- Neues System: zusätzliches Reservefahrzeug notwendig

Der zusätzliche Umstieg hat in der Widerstandsbetrachtung der Standardisierten Bewertung einen deutlichen Einfluss: Neben der zusätzlichen Gehzeit und Wartezeit werden für die Unannehmlichkeiten eines Umstiegs ein Umsteigemalus von acht Minuten sowie ein weiterer Zuschlag in Abhängigkeit der Fahrzeit der Teilwege berücksichtigt. Die Vorteile des Systems können diesen entscheidenden Nachteil in der volkswirtschaftlichen Bewertung nicht ausgleichen.

Umstieg Straßenbahn / U-Bahn

Der beim TSB für viele Fahrgäste zusätzlich notwendige Umstieg führt in der Umlegung zu einem deutlichen Unterschied bei der Verkehrssystemwahl.

Die folgenden Abbildungen zeigt die Wege der Fahrgäste pro Werktag im stärksten Querschnitt zwischen Messe Mitte und Messe Ost (rot). Die erste Abbildung zeigt den Straßenbahn-Mitfall 4 (Belastung 5.820 Personen/Werktag), während die zweite Abbildung zeigt das TSB + Mitfall 1 (Belastung 3.910 Personen/Werktag) darstellt.

© 2024 PTV/TTK

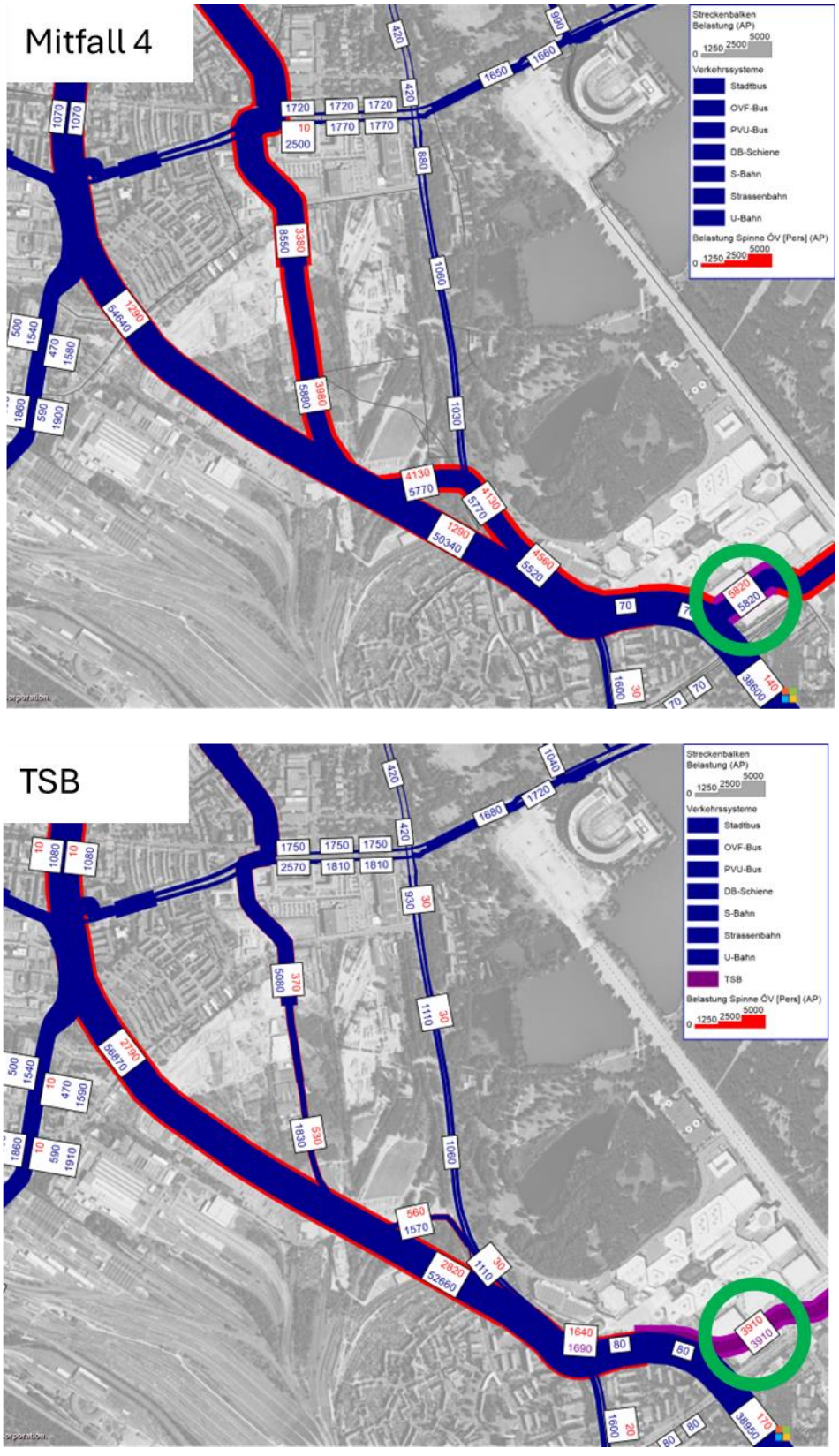


Abbildung 16: Umstieg auf Straßenbahn / U-Bahn

Bei der durchgehenden Straßenbahnverbindung verbleiben von den 5.820 Fahrgästen am maximalen Querschnitt 4.130 Fahrgäste (71%) nördlich der Bauernfeindstraße in der Straßenbahn. 1.290 Fahrgäste (22%) steigen auf die U-Bahn Richtung Innenstadt um. Der Großteil der Fahrgäste nutzt die umsteigefreie Straßenbahnverbindung Richtung Innenstadt.

Beim TSB steigen von 3.910 Fahrgästen 560 (14%) auf die Straßenbahn um. 2.820 Fahrgäste (72%) steigen auf die U-Bahn Richtung Innenstadt um. Da in Richtung Innenstadt umgestiegen werden muss, nutzt der Großteil der Fahrgäste die schnellere Verbindung mit der U-Bahn.

Fahrgastgewinne

Die folgenden Abbildungen zeigen den Fahrgastgewinn der Straßenbahn im Vergleich zum TSB. Dargestellt werden die Gewinne bei der Verlängerung über die Bauernfeindstraße hinaus (Straßenbahn Mitfall 4 gegenüber Mitfall 1: 1.640 Personen/Werktag; TSB: 510 Personen/Werktag).

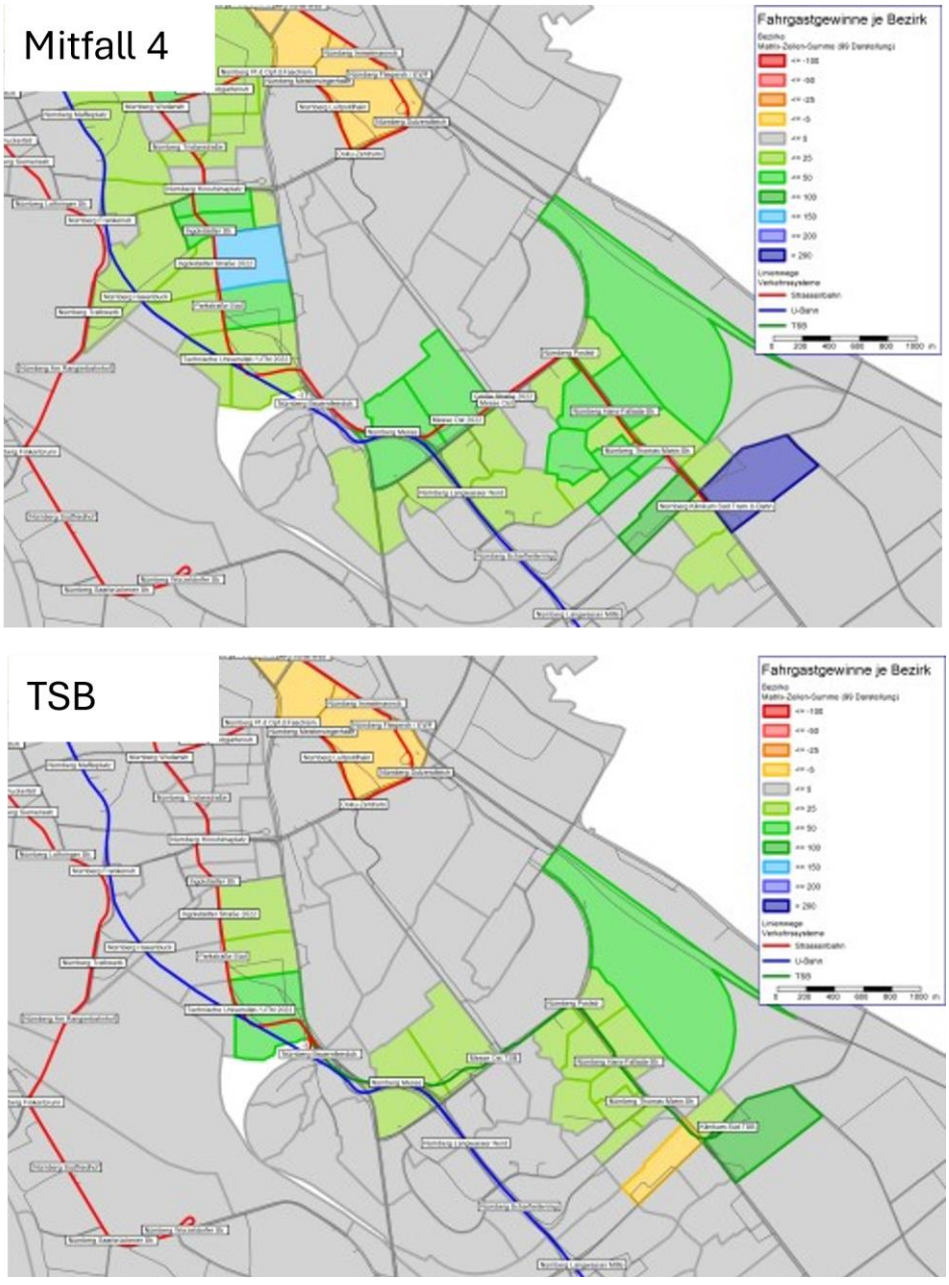


Abbildung 17: Umstieg auf Straßenbahn / U-Bahn

Durch den Umsteigezwang beim TSB können deutlich weniger Fahrgäste gewonnen werden. Bei der Verlängerung der Straßenbahn werden deutlich mehr Fahrgäste auf den neuen Direktverbindungen Klinikum Süd – Langwasser – Brunecker Areal – Südstadt gewonnen, die beim TSB teilweise entfallen.

4.8 Fazit Nutzen-Kosten-Untersuchung

Im Nutzen-Kosten-Vergleich schneidet das TSB schlechter als die Straßenbahn ab. Der Umsteigezwang beim TSB führt zu einer etwa um ein Drittel geringeren Nachfrage im Vergleich zur in die Innenstadt durchgebundenen Straßenbahn. Bei der isolierten Betrachtung des Abschnitts Bauernfeindstraße – Klinikum Süd beträgt der Nachfragerückgang zwei Drittel. Für diesen Abschnitt besteht keine Aussicht auf Förderwürdigkeit.

In Kombination mit der Verlängerung der Straßenbahn bis Bauernfeindstraße besteht eine Perspektive auf Förderwürdigkeit, jedoch ist die Akzeptanz der Kombination zweier Verkehrssysteme seitens der Fördermittelgeber keinesfalls gesichert.

© 2024 PTV/TTK

5 Fazit

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Einsatz der Magnetschwebebahn TSB in Nürnberg im Untersuchungskorridor Bauernfeindstraße – Klinikum Süd werden im Folgenden aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet.

Förderfähigkeit

Bei ausschließlicher Betrachtung des Abschnitts Bauernfeindstraße – Klinikum Süd kann keine Wirtschaftlichkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GFVG) des Bundes nachgewiesen werden. Erst in Kombination mit der Verlängerung der Straßenbahn bis zur Bauernfeindstraße kann sich grundsätzlich eine Perspektive auf Förderwürdigkeit ergeben. Die Überprüfung der Förderfähigkeit des Vorhabens, insbesondere der Kombination zweier Verkehrssysteme, ist durch den Vorhabenträger im nächsten Schritt zu klären.

Verkehrliches Potential

Dabei sind die direkt erschließbaren Potentiale entlang des Abschnitts eher gering, was letztendlich sowohl bei der Straßenbahn als auch beim TSB dazu führt, dass der verkehrliche Nutzen bei isolierter Betrachtung nicht ausreicht. Der ergibt sich erst durch die Nachfrage im Gesamtkorridor. Der Umsteigezwang beim TSB führt dabei zu einem deutlich reduzierten Fahrgastgewinn (mindestens 1.100 Personen weniger) im ÖPNV im Vergleich zur durchgebundenen Straßenbahn. Bei isolierter Betrachtung des Abschnitts Bauernfeindstraße – Klinikum Süd ist festzustellen, dass aufgrund des zu erwartenden niedrigen Verkehrsaufkommens eine eingeschränkte Wirtschaftlichkeit vorliegt.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde der Regelverkehr mit Ein-Sektionen-Fahrzeugen unterstellt. Gleichzeitig hat der Untersuchungskorridor aufgrund der Nähe zur Messe bzw. zum Max-Morlock-Stadion eine hohe Affinität für Veranstaltungsverkehre. Es sich davon auszugehen, dass die Ein-Sektionen-Fahrzeuge keine ausreichende Kapazität im Veranstaltungsverkehr aufweisen und dass folglich Zwei-Sektionen-Fahrzeuge im Veranstaltungsverkehr erforderlich sind.

Bautechnische Umsetzbarkeit / Raumwiderstände

Das TSB ist baulich umsetzbar und ermöglicht aufgrund seiner aufgeständerten Trassenführung höhenfreie Kreuzungen mit der Bestandsinfrastruktur. Dadurch ergeben sich keine Zielkonflikte mit dem sonstigen Verkehr. Darüber hinaus erfordert das TSB aufgrund der einspurigen Trassenführung einen geringeren Platzbedarf und folglich einen geringeren Eingriff in Bestandsbegrünung gegenüber der Straßenbahntrasse. Weiterhin können Eingriffe in den Baumstand auf der nördlichen Seite der Karl-Schönleben-Straße durch die Trassenführung in der Mittellage weitgehend verhindert werden.

Betriebskonzepte und -kosten

Das TSB ist im Abschnitt Bauernfeindstraße – Klinikum Süd mit sieben Minuten Fahrzeit schneller als die Straßenbahn. Für auf die Straßenbahnlinie 7 umsteigende Fahrgäste verlängern sich aufgrund des Umsteigezwangs die Reisezeiten.

Beim TSB können die Fahrzeuggrößen und Haltestellen präziser auf den tatsächlichen Bedarf ausgelegt werden, so dass gegenüber der Straßenbahn geringere Betriebs- und Unterhaltungskosten vorliegen. Wesentliche Gründe sind hierfür ein geringer Energiebedarf durch kürzere Fahrzeuge, geringer Unterhaltungskosten, sowie geringer Personalbedarf dank Automatisierung.

© 2024 PTV/TTK

Infrastrukturkosten

Die Errichtungskosten für die Verkehrssysteme TSB und Straßenbahn im Abschnitt Bauernfeindstraße – Klinikum Süd sind vergleichbar: 63,8 Mio. EUR (Anwendungsfall Regelbetrieb) bzw. 71,1 Mio. EUR (Anwendungsfall Veranstaltungsverkehr) für das TSB, 68,1 Mio. EUR für die Straßenbahn [Preisstand 2024]. Weiterhin ist beim TSB durch die aufgeständerte und kreuzungsfreie Verkehrsführung auf eigenem Bahnkörper mit geringerer Unfallfolgekosten im Vergleich zur Straßenbahn zu rechnen.

Genehmigungsfähigkeit

Die Zuständigkeit für Magnetschwebebahnen in Deutschland liegt beim Eisenbahnbundesamt (EBA). Es wurde bereits eine Zusicherung der Zulassungsfähigkeit für TSB durch das Eisenbahnbundesamt erteilt. Für das vorliegende Vorhaben ist ein Planrechtsverfahren nach dem Magnetschwebebahnplanungsgesetz (MBPlG) unter Anwendung der Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahnbundesamts[2]. Es ist daher grundsätzlich von einer Genehmigungsfähigkeit des TSB im Korridor Bauernfeindstraße – Klinikum Süd auszugehen.

[2] Richtlinien über den Erlass von Planrechtsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 Abs. 1 AEG sowie der Magnetschwebebahnen nach § 1 MBPlG

© 2024 PTV/TTK

Anhang 1

Gesamtübersichtsplan

Lageplan Trassenplanabschnitt 1

Lageplan Trassenplanabschnitt 2

Höhenlängsschnitt

© 2024 PTV/TTK

Berichtsvorlage
Vpl/010/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:
Reporting 2024 zum Mobilitätsbeschluss für Nürnberg

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

Der Nürnberger Stadtrat hat am 27.01.2021 den „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ gefasst. Auf Grundlage der Berücksichtigung aller Verkehrsarten soll die Mobilität in Nürnberg auch weiterhin stadtverträglich, effizient und ökologisch gestaltet werden.

Der Mobilitätsbeschluss enthält Maßnahmen mit dem Ziel der Reduzierung des Kfz-Verkehrs, der Stärkung des Uwmeltverbundes aus ÖPNV, Rad und Fußverkehr und der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Verwaltung wurde beauftragt, ein jährliches Reporting zu erstellen, das den Umsetzungstand der Ziele des Mobilitätsbeschlusses 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:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☐

☐

REPORTING ZUM MOBILITÄTSBESCHLUSS

Mit dem am 27.01.2021 vom Nürnberger Stadtrat gefassten „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ werden Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen bis zum Jahr 2030 definiert. Konkret geht es dabei um:

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Reduktion der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr,
- die Anpassung des öffentlichen Raumes an die Folgen des Klimawandels
- den Zugang zu öffentlicher Mobilität für alle und
- die Stärkung emissionsfreier Konzepte nötiger Individualmobilität.

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

Die Ziele sollen mit vielfältigen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs erreicht werden. Zur Sicherung des notwendigen Kfz-Verkehrs sind Maßnahmen in diesem Handlungsfeld genannt. Der Mobilitätsbeschluss beinhaltet auch die Aufforderung, jährlich über die Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung der Ziele zu berichten.

HANDLUNGSFELD „VISION ZERO“

ZIELE

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

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

➤ **Umsetzung:** Die Ausschreibung der Rücksichtnahmekampagne lief bis zum 28.10.2024. Es wurden mehrere interessierte Agenturen angesprochen, die im Rahmen des Auftrages das Gesamtdesign der Kampagne, die allgemeine Kommunikationsstrategie und das erste Schwerpunktthema mit dazugehörigen Medien erarbeiten sollen. Die Auswahl der Agentur erfolgte im November 2024, die Auftragserteilung im Dezember. Das erste Schwerpunktthema „Parken/Halten auf Rad- und Gehwegen soll im Frühjahr 2025 zur Durchführung bereitstehen.
Die Finanzmittel, die zur Verfügung stehen, belaufen sich auf 100.000 Euro pro Jahr über drei Jahre.

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

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

➤ **Maßnahme:** Die Sicherheit auf Schulwegen wird mit vielfältigen Maßnahmen begleitet und durchgeführt. Dazu zählen die durchgängig sichere und kindgerechte Gestaltung von Geh- und Radwegen und die dazugehörige kindgerechte Verkehrsregelung. Ebenso soll die Schaffung von gut

erreichbaren Fahrradabstellplätzen Sicherheit gewährleisten. Zudem sollen „Elterntaxis“ als Risiko für Kinder reduziert werden.

➤ **Umsetzung:** Bei der Umgestaltung, beim Neubau von Schulen, bei Sprengelanpassungen oder anderen Anlässen überprüft Vpl grundsätzlich die Schulwege. Sofern Bedarf besteht, werden Anpassungen geplant und umgesetzt, damit ein sicherer Weg gewährleistet werden kann. Für jede Grundschule gibt es Schulwegpläne, die alle zwei Jahre aktualisiert und neu aufgelegt werden. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit dem Amt für Allgemeinbildende Schulen und dem Polizeipräsidium Mittelfranken. Die Schulwegkarten werden aktuell überarbeitet und auf die neuen Schulstandorte angepasst. Eine Neuauflage erscheint im März 2025. In 2024 wurden für die geänderten Schulsprengel der Grundschule Thoner Espan und den neuen Sprengel Forchheimer Straße Schulwegkarten aufgelegt. Die Schulwegkarten stehen in gedruckter Form sowie als Download zur Verfügung und sind online abrufbar unter: Schulwegkarten-Flyer Grundschulen - Verkehrsplanung Nürnberg (nuernberg.de). Glücklicherweise ist seit Jahren kein tödlicher Schulwegunfall in Nürnberg zu verzeichnen. Seit 2011 existiert zudem ein Konzept für die Ausweisung von Tempo 30 im Umkreis von Schulen, Kitas und Kinderbetreuungseinrichtungen, das kontinuierlich fortgeführt wird.

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

Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie und der Stadtteilbegehungen im Rahmen des Projektes „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ liegt auch ein Schwerpunkt auf sicheren Gehwege für alle.

Soweit tatsächlich besondere Gefahrensituationen vorliegen, kann von den erweiterten Befugnissen Gebrauch gemacht werden, die die Straßenverkehrs-Ordnung den Straßenverkehrsbehörden seit der am 27.09.2024 in Kraft getretenen Novelle einräumt.

In der Tabelle, die einen Auszug der Straßenverkehrs- und Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Mittelfranken (Jahre 2008 bis 2023) wiedergibt, sind die bei einem Verkehrsunfall getöteten Personen verzeichnet. Die abschließenden Unfallzahlen für 2024 werden erst im März 2025 geliefert. Daher kann gerade für 2024 keine Aussage getroffen werden.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kfz-Insassen	0	2	2	2	1	0	1	1
Zufußgehende	4	6	3	3	2	7	2	7
mot. Zweiräder	1	1	0	1	1	1	5	0
Radfahrende	1	3	2	4	0	1	3	0
Sonstige (EKF*)	1	0	0	0	0	0	0	0
Summe	**7**	**12**	**7**	**10**	**4**	**9**	**11**	**8**

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kfz-Insassen	1	1	1	1	0	0	2	2
Zufußgehende	5	3	4	3	2	3	3	2
mot. Zweiräder	1	2	1	1	1	0	0	0
Radfahrende (Pedelec)	1	1 (1)	1 (0)	3 (0)	4 (1)	1 (1)	3 (0)	2 (0)
Sonstige (EKF*)	0	0	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0
Summe	**7**	**7**	**7**	**8**	**7**	**4**	**9**	**6**

*Elektrokleinstfahrzeug („e-Scooter“)

Bei Zahlenvergleichen ist zu beachten, dass die o.g. Zahlen keine Unfälle enthalten, die sich auf den Bundesautobahnen, die durch das Stadtgebiet Nürnberg verlaufen (sog. Übertragungsbereich BAB 6, BAB 73) ereignet haben.

Häufigste Unfallursachen bei Unfällen mit Todesfolge ist „Queren an anderen Stellen, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“, danach folgen die „Nichtangepasste Geschwindigkeit“ und „Fehler beim Abbiegen nach links“.

Weitere Unfälle mit tödlichem Ausgang waren „Alkoholeinfluss“, „Unangepasste Geschwindigkeit mit Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ und „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten“. Den Schluss für Unfallursachen mit Todesfolge bilden „Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“, „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ und „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“ bzw. „Andere Fehler der Fußgänger“.

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

Das Thema „Eltern-Taxis“ lässt sich durch Planung, Bau und Verkehrsregelung alleine nicht lösen. Die besten Ergebnisse lassen sich durch eine Bündelung der verschiedenen Maßnahmen aller Beteiligter erzielen, dies erfordert eine Zusammenarbeit von Verkehrsplanung und -regelung, Schulen, Eltern und den überwachenden Diensten (Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung, Polizei). Zuvorderst muss das Verhalten der Eltern von Seiten der Schule thematisiert und möglichst verändert werden. „Kurze Beine – kurze Wege“ ist das Motto für Schülerinnen und Schüler der Grundschule. Sie sollen das Schulhaus in ihrem Schulsprengel möglichst zu Fuß erreichen. In weiterführenden Schulen sollen die Schülerinnen und Schüler selbständig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zur Schule kommen. Mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen lässt sich das Halten und Parken im Sinne der Verkehrssicherheit vor den Schulen grundsätzlich regeln bzw. ordnen.

Das Thema „Eltern-Taxis“ soll auch in der Rücksichtnahmekampagne einen Schwerpunkt bilden.

HANDLUNGSFELD „RADVERKEHR“

ZIELE

Durch die Schaffung neuer und sicherer Radinfrastruktur bzw. die Erweiterung des Radwegenetzes soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split von 14% vor der Pandemie bis 2030 auf 20% gesteigert werden. Dieses Ziel leitet sich auch aus der Kampagne „Nürnberg steigt auf“ ab.

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

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

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

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

Neben RSV, RVR und Fahrradstraßen werden weitere Maßnahmen laut Mobilitätsbeschluss umgesetzt, wie z.B. Lückenschlüsse oder weitere Verbesserungen für den Radverkehr (z.B. Verbreiterung im Bestand, Sanierungen).

➤ **Umsetzung:** Die „Radvorrangroute 2“, die im Westen in Schweinau startet, bis zur Peterskirche verläuft, von dort an die „Radvorrangroute 10“ anknüpft und bis nach Laufamholz führt, bildet eine erste durchgängige West/Ost-Trasse. Die Planung wurde bis auf den Abschnitt Regensburger Straße und Schloßstraße fertiggestellt.

Die Umsetzung dieser RVR hat höchste Priorität und erfolgt seit 2023 abschnittsweise.

<u>Radschnellverbindungen</u>

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

Die Planungsleistungen für die Radschnellverbindung von Nürnberg nach Oberasbach/Zirndorf und Stein entlang der Rothenburger Straße und der ehemaligen Bibertbahntrasse bis zur Felsenstraße wurden bereits beschlossen. Sollten sich aus der Entwurfsplanung wesentliche Änderungen ergeben, werden diese dem Verkehrsausschuss erneut zum Beschluss vorgelegt.

Abschnitte der Radschnellverbindungen in Planung:	
Bibertbahntrasse | Stein	1.750 m
Boxdorf bis Stadtgrenze | Abschnitt B4 | Erlangen	2.000 m
Erlanger Straße bis Boxdorf | Abschnitt B4 | Erlangen	3.800 m

Frankenschnellweg| Zirndorf/Oberasbach und Stein	400 m
Marienbergstraße | Erlangen	1.000 m
Neue Rothenburger Straße | Zirndorf/Oberasbach und Stein	940 m
Rehlinger Straße zwischen Rehlinger Straße und S-Bahnhof | Schwabach	500 m
Rothenburger Straße Höhe Frankenschnellweg bis Bertha-von-Suttner-Straße | Zirndorf/Oberasbach und Stein	800 m
Tiefes Feld (südlicher Abschnitt) bis Gebersdorfer Straße | Zirndorf/Oberasbach und Stein	800 m
Wredestraße und Tiefes Feld | Zirndorf/Oberasbach und Stein	1. 000 m

Teilstücke der Radschnellverbindungen beschlossen:	
Ambergerstraße | Schwabach (Fahrradstraße)	300 m
Bauerngasse| Zirndorf/Oberasbach und Stein (Fahrradstraße)	190 m
Daimlerstraße | Schwabach (Fahrradstraße)	85 m
Gostenhofer Hauptstraße | Zirndorf/Oberasbach und Stein (Fahrradstraße)	370 m
Kleinreuther Weg | Erlangen (südlich Kilianstraße Radstreifen / nördlich Kilianstraße Fahrradstraße)	660 m
Lochnerstraße und Hans-Schmidt-Straße | Schwabach (Fahrradstraße)	500 m
Lohestraße | Erlangen (Fahrradstraße)	970 m
Turnerheimstraße | Schwabach (Fahrradstraße)	340 m
Rothenburger Straße (zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Wredestraße) | Zirndorf/Oberasbach und Stein (Radstreifen)	1.200 m

Radschnellverbindungen, deren Umsetzung 2025ff. erfolgen soll:	
Felsenstraße bis Stein | Stein (Planung in Abstimmung mit Fachdienststellen und Stadt Stein)	1.000 m

In 2023 erfolgte der Spatenstich für den ersten Abschnitt der RSV Nürnberg-Erlangen im Norden, der vom Maxtor bis zum Nordring als Fahrradstraße ausgeführt wird. Mit der Baumaßnahme wurde begonnen, allerdings kam es zu Verzögerungen aufgrund der notwendigen Spartenverlegungen und Fernwärmeleitungen. Die Baumaßnahme kann erst 2025 abgeschlossen werden.

Auch für die RSV Nürnberg-Schwabach wurden in den vergangenen zwei Jahren Planungen für einzelne Abschnitte erarbeitet, die ab 2024 realisiert werden sollten. Signifikant sind hier die beschlossene Planung für die Ambergerstraße, in der zusätzlich zur RSV eine Grünanlage mit Gehwegen entstehen wird. Der Baubeginn für die Grünanlage verzögerte sich aufgrund der fehlenden Fördermittel, die noch nicht bewilligt sind. Mit der Grünanlage soll in 2025 begonnen werden, im Anschluss soll der Radweg geschaffen werden.

Radvorrangrouten

Abschnitte der Radvorrangrouten in Planung:		
Königstorgraben und Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse	RVR Nr. 1	310 m
Plärrer zwischen Steinbühler Straße und Fürther Tor	RVR Nr. 1	310 m
Regensburger Straße zwischen Sybelstraße und Schloßstraße	RVR Nr. 2, 10, 11, 13	230 m
Bessemerstraße	RVR Nr. 4	200 m
Carl-Schurz-Straße	RVR Nr. 4	220 m
Falknerweg	RVR Nr. 4	250 m
Hugo-Distler-Straße	RVR Nr. 4	180 m
Klingenhofstraße	RVR Nr. 4	480 m
Martinstraße	RVR Nr. 4	200 m
Thumenberger Weg / südl. Erlenstegenstraße	RVR Nr. 4	250 m
Thumenberger Weg zwischen Ewaldstraße und Oedenberger Straße	RVR Nr. 4	230 m
Thumenberger Weg (Verbreiterung des Radstreifens nördlich der Erlenstegenstraße bis zum Steinplattenweg)	RVR Nr. 4	430 m
Dresdener Straße	RVR Nr. 4	220 m
Schloßstraße südwestlicher Abschnitt bis Burgerstraße	RVR Nr. 10	450 m
Groß-Strehlitzer-Straße	RVR Nr. 12	160 m
Hainstraße	RVR Nr. 13	260 m
Gudrunstraße zwischen Hummelsteiner Weg und Kleestraße	RVR Nr. 14	70 m
Hafenstraße	RVR Nr. 15	900 m
Gibitzenhofstraße zw. Brehmstraße und Humboldtstraße (Radstreifen)	RVR Nr. 15	150 m
Heynestraße	RVR Nr. 16	530 m
Tunnelstraße	RVR Nr. 16	290 m
Fürther Straße zwischen Plärrer und Ring B4R	RVR Nr. 19	1.800 m
Fürther Straße, Maximilianstr bis östlich Quelle	RVR Nr. 19	500 m
Fürther Straße westlich Quelle bis Stadtgrenze	RVR Nr. 19	1.600 m

Teilstücke des Radvorrangroutennetzes beschlossen:			
Annastraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	100 m
Äußere Bayreuther Straße / Leipziger Platz	Radstreifen	RVR Nr. 8	110 m
Elisenstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	140 m
Hintere Marktstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	550 m
Forsthofstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	420 m
Teilabschnitte Sandreuthstraße	Schutzstreifen	RVR Nr. 2	200 m
Lichtenhofstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	50 m
Wirthstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	240 m
Frankenstraße zwischen Gibitzenhofstraße und Markgrafenstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 3	730 m
Äußere Bucher Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 4	80 m
Forchheimer Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 4	810 m
In der Finstermail	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	420 m
Finkenbrunn	Umweltspur	RVR Nr. 15	380 m

Teilstücke des Radvorrangroutennetzes umgesetzt / in Umsetzung:				
Sybelstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	110 m	umgesetzt
Mittelstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 4	730 m	umgesetzt
Sperberstraße, westl. Pillenreuther Straße bis Frankenstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 3	680 m	in Umsetzung bis Mitte 2025

Radvorrangrouten, deren Umsetzung 2025ff. erfolgen soll:				
Frankenstraße zwischen Gibitzenhofstraße und Markgrafenstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 3	730 m	Förderantrag in Beantragung
Am Thoner Espan	Fahrradstraße	RVR Nr. 4	180 m	Förderantrag läuft
Michaelstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 4	250 m	Förderantrag läuft
Rehhofstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	960 m	Förderantrag läuft

Happurger Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	330 m	Förderantrag läuft
Schupfer Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	720 m	Förderantrag läuft
Henfenfelder Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	55 m	Förderantrag läuft
Strindbergstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	490 m	Förderantrag läuft
Oelser Straße zwischen Löwenberger Straße und Bregenzer Straße	Geh-/Radweg	RVR Nr. 12	1.200 m	Vereinbarung mit Staatlichem Bauamt in Vorbereitung
Kleestraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 14	610 m	Förderantrag läuft

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

Fahrradstraßen seit 2023 in Planung:	
Amalienstraße	200 m
Bismarckstraße zwischen Olof-Palme-Platz und Welserstraße	250 m
Bismarckstraße zwischen Oedenberger Straße und Sulzbacher Straße	1.100 m
Franzstraße	200 m
Glockenhofstraße	100 m
Kirchenstraße	400 m
Köhnstraße	200 m
Lange Zeile	300 m
Obere Baustraße	100 m
Peter-Henlein-Straße	1.000 m
Poppenreuther Straße	300 m
Sankt-Johannis-Mühlgasse	250 m
Schleifweg	500 m
Voltastraße	800 m

Fahrradstraßen beschlossen:	
Am Messehaus	250 m
Veillodterstraße	350 m
Wilhelm-Spaeth-Straße zwischen Harsdörfferplatz und Holzgartenstraße	150 m

Fahrradstraßen deren Umsetzung 2025ff. erfolgen soll:	
Otto-Geßler-Straße; Senefelder Straße; Gerngrossstraße	600 m
Schönweißstraße	410 m
Strauchstraße / Harsdörfferplatz	360 m

Lückenschlüsse oder weitere Verbesserungen für den Radverkehr

Projekte in Planung:	
Äußere Cramer-Klett-Straße (Radstreifen)	300 m
Bierweg ab Ziegelsteinstraße bis Hiltpoltsteiner Straße	610 m
Bierweg ab Ende Bebauung bis Äußere Bayreuther Straße (Schutzstreifen)	450 m
Brettergartenstraße zwischen Holsteiner Straße und Stadtgrenze (Schutzstreifen)	550 m
Herderstraße zwischen Schnieglinger Straße und Stadtgrenze (Lückenschluss Radstreifen)	300 m
Horneckerweg	440 m
Maximilianstraße zur Schnieglinger Straße (Radstreifen)	1.100 m
Nordwestring zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Bielefelder Straße (Herstellung Radwegestandard)	1.065 m
Obere Kanalstraße	220 m
Rothenburger Straße zwischen FSW und Obere Kanalstraße - Provisorium	240 m
Schnieglinger Straße zwischen Am Nordwestbahnhof und Nordwestring (Radstreifen)	670 m
Sigmundstraße / Leyher Straße	340 m
Sulzbacher Straße. (Bereich Rathenauplatz) zwischen Rudolphstraße und Harmoniestraße	120 m

Projekte beschlossen:	
Eichendorffstraße zwischen Schafhofstraße und Stadenstraße (Lückenschluss)	500 m
Hainstraße zwischen Scharrerstraße und Regensburger Straße (Zweirichtungsradweg)	270 m

Kieslingstraße (Radstreifen)	1.000 m
Laufamholzstraße (Radstreifen zwischen Waldstraße und Ostendstraße)	150 m
Zerzabelshofstraße westlich B4R	60 m
Zerzabelshofstraße zwischen den Bahnbrücken	350 m
Zerzabelshofstraße zwischen Ringbahn und Pastoriusstraße	100 m
Ziegelsteinstraße (Lückenschluss Radstreifen zwischen Äußerer Bayreuther Straße und Fritz-Munkert-Platz beide Richtungen)	750 m
Willstraße zwischen Fürther Str. und Bärenschanzstraße (Lückenschluss Radstreifen)	90 m

Projekte umgesetzt / in Umsetzung:		
Am Nordostbahnhof (Radwegesanierung mit Asphaltierung)	140 m	in Umsetzung
Bahnhofstraße zwischen Marientunnel und Vogelsgarten (Radstreifen)	370 m	umgesetzt
Fürther Straße zw. Fuchsstraße und Adolf-Braun-Straße	90 m	umgesetzt
Hinterm Bahnhof (Lückenschluss zur Allersberger Straße)	100 m	umgesetzt
Meuschelstraße zw. Löbleinstraße und Rollnerstraße (Radstreifen entgegen Einbahn)	140 m	in Umsetzung
Oppelner Straße (Radweg)	210 m	umgesetzt
Scharrerstraße (Radstreifen)	240 m	umgesetzt
Virnsberger Straße (Schutzstreifen)	500 m	umgesetzt
Bayreuther Straße (Radstreifen zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz)	650 m	in Umsetzung
Fürther Str. – The „Q“ (Radweg)	1.000 m	in Umsetzung
Gebersdorfer Straße (mit Radstreifen zwischen Rangaustaße und der Felsenstraße)	530 m	umgesetzt
Hafenbrücken (Verbesserung der Radwegeführung im Zusammenhang mit der Brückenerneuerung)	400 m	in Umsetzung
Hainstraße zwischen Scharrerstraße und Regensburger Straße	250 m	in Umsetzung

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

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

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

Projekte beschlossen:	
Äußere Bayreuther Straße / Leipziger Platz (Radstreifen in Mittellage)	95 m
Harsdörfferstraße / Wilhelm-Spaeth-Straße, Haltestelle Harsdörfferplatz; (Verbesserung Kreuzungsbereich/Aufstellflächen)	40 m
Jansenbrücke / Leyher Straße (Radwegesicherheit)	80 m
Kreuzungsbereich Allersberger Straße / Annastraße (Verbesserung Kreuzungsbereich / Aufstellflächen)	75 m
Otto-Bärnreuther-Straße / Thomas-Mann-Straße (Verbesserung Kreuzungsbereich/Aufstellflächen)	200 m

Projekte umgesetzt / in Umsetzung:		
Löbleinstraße Süd und Maxfeldstraße, südlich Goethestraße (Verbesserungen Radwege)	160 m	in Umsetzung
Alte Kohlenhofstraße (Rotmarkierung entgegen Einbahn)	230 m	in Umsetzung
Cochläusweg (Radwegesanierung mit Asphaltierung	90 m	in Umsetzung
Kreuzungsbereich Maximilianstraße / Adam-Klein-Straße (sichere Aufstellflächen)	20 m	2025
Kilianstraße, Querung Höhe Georg-Buchner-Straße	10 m	2025
Spohrstraße	30 m	2025

<u>Baustellen</u>

Bei der Absicherung an *Baustellen* durch SÖR wird zum einen den Empfehlungen der AGFK zur sicheren Führung des Radverkehrs an Baustellen gefolgt, zum anderen werden nach Möglichkeit kleinräumige Ausweichmöglichkeiten geschaffen oder Alternativrouten beschildert. Damit Radfahrende bei der verkehrlichen Planung von Baustellen entsprechend stark berücksichtigt werden, wurde die Stelle des „Radfahrbeauftragten für Baustellen“ eingerichtet. Betriebliche Zwänge ließen noch keine umfassende Wahrnehmung der Aufgaben zu. Eine deutliche Forcierung ist ab 2025 vorgesehen.

Winterdienst

Die regelmäßige Wintersicherung von Radverkehrsanlagen erfolgt durch SÖR aufgrund priorisierter Tourenpläne im Winterdienst. Knapp 115 km Radwege werden momentan für die Wintersicherung in unterschiedliche Prioritätsstufen eingeteilt, die an der Anzahl der Radfahrenden pro Tag im Winter und an der möglichen Gefahrenlage ausgerichtet werden. Der Stadtrat fasste in 2022 einen Beschluss für ein überarbeitetes Winterdienstkonzept, wonach definierte Radwege priorisiert in eigenen Sicherungstouren und effektiv mit auftauenden Streustoffen bearbeitet werden sollen. Bei SÖR wurden seitdem acht (Stichtag Nov. 2024) der insgesamt dafür benötigten 16 neuen Fahrerstellen geschaffen und besetzt. Für den Winterdienst 2024/2025 werden mit vier Fahrzeugen vier eigenständige Sicherungstouren im Zweischichtsystem (analog zum maschinellen Winterdienst auf den Fahrbahnen) gefahren. Mit hinzukommenden Personal- und Gerätekapazitäten (abhängig von den Beschlüssen der Haushaltsberatungen) werden die gemäß neuem Winterdienstkonzept geplanten eigenständigen Sicherungstouren für Radfahrende stetig ausgeweitet.

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

➤ **Umsetzung:** Der Zeitrahmen für die Umsetzung des „Altstadtring für Radler“ wurde mit der Bewerbung für die Durchführung der Urbanen Gartenschau verschoben. Als Ziel wurde in der Bewerbung die Verbesserung der Anbindung des Stadtgrabens an das übergeordnete Radwegenetz auf Basis des Mobilitätsbeschlusses von 2021 bis zur Gartenschau in 2030 formuliert. Von den Flächen, die Teil der LGS sind, sollen gute Verbindungen zum bis dahin bestehenden Geh- und Radwegenetz außerhalb der LGS-Flächen geschaffen werden.

Erste Abschnitte des Altstadtrings sind derzeit in Planung. Im Zusammenhang mit der Optimierung des ÖPNV-Knotenpunktes Bahnhofsvorplatz wird dort die Verbreiterung des Radweges am Königstor-/Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse geplant. Im Zuge der Umgestaltung des Plärrers soll die angrenzende Radinfrastruktur auch am Altstadtring angepasst werden. Im Rahmen der Sanierung der Steubenbrücke wird versucht, die Brücke auf der Westseite zugunsten des Radverkehrs, zu verbreitern. Diese Maßnahme verzögert sich jedoch. Lediglich auf der Ostseite, wo keine Radverkehrsanlagen betroffen sind, muss die Brücke im Bereich des Gleisbetts der Straßenbahn zeitnah saniert werden.

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

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

Hauptbahnhof – Almoshof – Reutles – Erlangen	13,4 km
Rathenauplatz – Rennweg – Steinplatte – Erlenstegen	4,1 km
Hauptbahnhof – Ziegelstein – Buchenbühl – Kalchreuth	18,3 km
Hauptbahnhof – Glockenhof – Gleißhammer – Langwasser Süd	8,7 km
Hauptbahnhof – Pegnitztal-Ost – Laufamholz – Lauf	18,4 km
Hauptbahnhof – Altenfurt – Fischbach – Brunn	16,3 km

Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese – Langwasser – Kornburg	12,3 km
Hauptbahnhof – Gartenstadt – Weiherhaus – Katzwang	13,3 km
Hauptbahnhof – Schweinau – Eibach – Schwabach	16 km
Hauptbahnhof – Sündersbühl – Gebersdorf – Hainberg	8,6 km
Schweinau – St. Peter – Mögeldorf – Laufamholz	12 km
Altstadt –Tullnau – Weichselgarten – Zerzabelshof	4,5 km
Schniegling – Höfles – Großgründlach – Tennenlohe	9,8 km
Schniegling – Thon – Marienbergpark – Erlenstegen	9,3 km

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

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

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

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

Im Jahr 2024 fand das 9. Radständerprojekt in St. Leonhard/Schweinau statt. Die Onlinebeteiligung erfolgte von Ende Juni bis Ende Juli 2024. Im Rahmen der Onlinebeteiligung konnten die 33 Standortvorschläge der Verwaltung mit insgesamt rund 80 Radständern bewertet und kommentiert sowie eigene Standorte vorgeschlagen werden. Insgesamt kamen durch die Onlinebeteiligung 77 Standortvorschläge von den Bürgerinnen und Bürgern dazu. Die Vorschläge werden nun auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Die Aufstellung der Radständer erfolgt erfahrungsgemäß ein bis zwei Jahre nach der endgültigen Festlegung aller Standorte. Deshalb wurden in 2024 noch die Lastenradstellplätze aus dem Projekt in Gostenhof/Rosenau, das 2021 stattfand, eingerichtet. Darüber hinaus wurden die rd. 365 Radständer aus dem in 2022 durchgeführten Projekt St. Johannis aufgebaut. Die rund 190 Radständer aus dem Projekt Gibitzenhof/Steinbühl aus 2023 werden voraussichtlich in 2025 installiert.

Zusätzlich wurden diverse Anfragen aus verschiedenen Stadtteilen bearbeitet und 149 Radständer für 298 Fahrräder in 2024 (Stand Januar 2025) installiert. Darüber hinaus wurde ein Lastenradstellplatz am Kaulbachplatz errichtet, ein weiterer wird in der Schillerstraße mit Beginn der Markierungssaison im Frühjahr 2025 umgesetzt.
Ferner werden noch ca. 30 bis 40 neue Radständer jährlich bei der Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen, Umwandlungen oder Straßenneubauten eingerichtet.

HANDLUNGSFELD „FUßVERKEHR STÄRKEN“

ZIELE

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

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

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

➤ **Umsetzung:** Im Jahr 2023 wurde das Modellprojekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in Rennweg und Wöhrd gemeinsam mit dem Vorstadtverein Wöhrd e.V. durchgeführt. Die Ergebnisse wurden dem AfV am 14.03.2024 vorgestellt und ein entsprechendes Maßnahmenpaket beschlossen. Kleinere Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, während mittel- und langfristige Maßnahmen sich noch in der Planung befinden. Dazu gehören unter anderem die schrittweise Neuordnung des Gehwegparkens in ausgewählten Straßenzügen oder die Einrichtung von Fußgängerüberwegen.

Das zweite Stadtteilprojekt konnte im Frühjahr 2024 in St. Leonhard und Schweinau zusammen mit dem Bürgerverein begonnen werden. Zunächst fand nach einer Auftaktveranstaltung eine vierwöchige Onlinebeteiligung statt, bei der Bürgerinnen und Bürger Problemstellungen und Defizite in den Stadtteilen aufzeigen konnten. Bei der darauffolgenden Stadtteilbegehung wurden exemplarisch einige bei der Auftaktveranstaltung sowie im Rahmen der Onlinebeteiligung genannte Stellen aufgesucht und über Möglichkeiten für Verbesserungen diskutiert. Die daraufhin erarbeiteten Maßnahmen wurden bei einer Abschlussveranstaltung im Januar 2025 Interessierten vorgestellt und werden anschließend dem AfV zum Beschluss vorgelegt.

Unabhängig vom Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ erfolgten 2024 Änderungen bei der Neuordnung der Parkplätze zur Verbesserung der Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger in der Hiltpoltsteiner Straße und im Nibelungenviertel.

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

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

HANDLUNGSFELD „ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR“

ZIELE

Bis 2030 soll laut Mobilitätsbeschluss der Anteil des Umweltverbundes bestehend aus Rad-, Fuß- und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) von heute 61 auf 68 Prozent gesteigert werden. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist ein attraktiver und leistungsstarker Nahverkehr mit schnellen, pünktlichen und dicht getakteten Straßenbahnen und Bussen. Entsprechend soll das bestehende ÖPNV-Angebot verbessert und das Liniennetz weiter ausgebaut werden. Das im Juli 2021 beschlossene und auf den Mobilitätsbeschluss aufbauende „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ listet hierzu konkrete Maßnahmen auf, die in drei Stufen bis 2030 realisiert werden sollen. In der Stadtratssitzung vom 12.12.2024 wurde im Zuge der Haushaltsberatungen der Ausbau des Straßenbahnnetzes mit elf wichtigen Maßnahmen beschlossen. Diese sollen vorangetrieben werden, damit sie bis 2030 realisiert werden können.

➤ **Maßnahme:** Das Straßenbahnnetz soll weiter ausgebaut werden. Bis 2030 werden die im „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ enthaltenen Erweiterungen im Straßenbahnnetz geprüft, geplant und soweit möglich umgesetzt.
Aber auch hierfür müssen aufgrund der Erläuterungen im Abschnitt zur „Ausgangslage Personal“ die erforderlichen Maßnahmen in eine Priorisierungsreihenfolge gebracht werden und dann mit den verfügbaren Ressourcen sukzessive abgearbeitet werden. Deshalb wurde in der Stadtratssitzung am 12.12.2024 im Zuge der Haushaltsberatungen eine Liste mit den elf priorisierten Straßenbahnmaßnahmen beschlossen, die bis 2030 prioritär umgesetzt werden müssen. Die Maßnahmen bedingen sich teilweise gegenseitig und stellen die Zukunftsfähigkeit des Netzes für ein verbessertes Angebot und neue Linienverbindungen sicher. Für alle Maßnahmen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von circa 350 Millionen Euro können Fördermittel von Bund und Land zwischen 50 Prozent und 90 Prozent beantragt werden, so dass für die Stadt in der Summe rund 70 Millionen Euro an Eigenmittel verbleiben werden. Mit den Straßenbahnmaßnahmen geht zudem der gesetzlich vorgeschriebene Ausbau der Barrierefreiheit an allen betroffenen Haltestellen sowie die ÖPNV-Beschleunigung beispielsweise durch die Schaffung von eigenen Gleiskörpern als Rasengleise einher.

➤ **Umsetzung:**

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 vom Hauptbahnhof zur Stadtparkschleife: Die Straßenbahnlinie 7 wird vom Hauptbahnhof bis zum Stadtpark verlängert werden. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zum Berliner Platz wurde im Jahr 2022 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen ist 2023 erfolgt. Der Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Mit den vorbereitenden Bauarbeiten an der Stadtparkschleife wurde im Jahr 2023 begonnen. Aktuell erfolgt die Umsetzung der beschlossenen Planung. Eine Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 7 bis zur Stadtparkschleife wird für das Frühjahr 2026 angestrebt.
- Straßenbahnlückenschluss Minervastraße: Die Straßenbahnlinie 4 soll von der derzeitigen Endhaltestelle Gibitzenhof über die Dianastraße und Minervastraße über Finkenbrunn bis zum Endhalt Worzeldorfer Straße verlängert werden. Das Projekt wurde in den städtischen Haushalt (MIP) aufgenommen. Die Unterlagen für das erforderliche Planfeststellungsverfahren wurden bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht. Der Baubeginn ist für das Jahr 2025 geplant und hängt von der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses sowie von der Mittelbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung ab. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme noch vor der Sanierung des sog. Mauslochs (Bahnunterführung Katzwanger Straße) vor, um die neue Trasse als Ausweichstrecke für die lange Dauer der

Sanierungsmaßnahme nutzen zu können. Die Fertigstellung der Baumaßnahme ist für das Jahr 2027 geplant.

- Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße (Lichtenreuth): Die Stadt Nürnberg plant die Verlängerung der Straßenbahnlinie von der Allersberger Straße in den neuen Stadtteil Lichtenreuth bis zur U-Bahnstation Bauernfeindstraße. Das Projekt wurde in den städtischen Haushalt (MIP) aufgenommen. Damit ist unter anderem eine direkte ÖPNV-Erschließung der neuen Technischen Universität Nürnberg möglich.
  Derzeit liegen die Planfeststellungsunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde. Diese werden aktuell noch geprüft. Die Erstellung des Zuwendungsantrags folgt.
  Der Bau kann in Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Finanzierungsbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung voraussichtlich 2026 beginnen. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme des ersten Planungsabschnitts frühestens im Jahr 2028 vor. Darüber hinaus wurden Varianten für die Weiterführung der Straßenbahnlinie über den Verknüpfungspunkt Bauernfeindstraße hinaus bis zur Messe/Bertolt-Brecht-Schule und weiter bis zum Klinikum Süd geplant und hinsichtlich der Förderfähigkeit untersucht sowie mit dem Bund und dem Freistaat Bayern abgestimmt.
- Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach: Die Planung für die Verlängerung der Straßenbahn von Am Wegfeld im Nürnberger Norden nach Erlangen/Herzogenaurach als Stadtbahn läuft. Auch eine spätere Erweiterung um den sogenannten Ostast bei Erlangen ist in Vorbereitung. Beim Ratsentscheid zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) am 09.06.2024 sprachen sich die Bürgerinnen und Bürger Erlangens mehrheitlich für den Bau der Stadt-Umland-Bahn aus. Laut Angaben des Zweckverbandes StUB sollen Ende 2025 die Unterlagen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Bauabschnitt auf Nürnberger Stadtgebiet eingereicht werden. Die Realisierung des Nürnberger Bauabschnitts ist nach aktuellem Zeitplan von 2028 bis 2031 geplant.
- Weitere der elf prioritär umzusetzenden Maßnahmen sind: Gibitzenhof/Landgrabenstraße, Allersberger Straße Nord, Plärrer, Ostendstraße, Allersberger Straße Süd, Johannisstraße, Frankenstraße und Bahnhofsvorplatz.

➤ **Maßnahme:** Die Straßenbahn- und Bushaltestellen sollen bis 2030 barrierefrei umgebaut werden.

➤ **Umsetzung:** Wegen der großen Anzahl der betroffenen Haltestellen muss der barrierefreie Umbau der Haltestellen sukzessive erfolgen. Straßenbahn- und Bushaltestellen wurden jeweils anhand der Dringlichkeit des Umbaus gegliedert und nach Prioritäten sortiert, der Umbau erfolgt anhand dieser Listen. Details zur Reihenfolge des Umbaus und zur Priorisierung sind der aktuellen Fortschreibung zum Nahverkehrsplan (geplante Veröffentlichung Anfang 2025) zu entnehmen:

- Straßenbahnhaltestellen: Im Zuge der Betriebsgenehmigung für das neue Niederflurfahrzeug „Avenio“ (GTA8) musste die VAG ein räumliches und zeitliches Konzept für den vollständigen barrierefreien Ausbau der Nürnberger Straßenbahnhaltestellen vorlegen. Die Ziele sind weitgehend erreicht, aber nicht vollständig. Es wurde ein Planungs- und Bauprogramm erstellt, das die Maßnahmen priorisiert und dem Stadtrat vorgelegt wird. Aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Kapazitäten können sämtliche Maßnahmen voraussichtlich nicht vor 2030 umgesetzt werden.
- Bushaltestellen: Im Stadtgebiet gibt es rund 500 Bushaltestellen, wovon nur ein kleiner Teil bereits barrierefrei ausgebaut ist. Aufgrund der Vielzahl an noch auszubauenden Bushaltestellen ist die Festlegung einer Reihenfolge bzw. von Prioritäten notwendig. Hierfür wurden in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden im Jahr 2015 ein Vorgehen bei der

Priorisierung entwickelt und die Bushaltestellen in drei Kategorien mit unterschiedlicher Dringlichkeit aufgeteilt. Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen wird seither schrittweise in einem fortlaufenden Prozess vorangetrieben. Seit 2019 stehen im Haushalt jährlich 300.000 Euro für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen zur Verfügung. Eine grobe Abschätzung ergab durchschnittliche Kosten von ca. 50.000 Euro pro Bussteig inklusive Reserve für Zuwegung (z.B. LSA-Anpassung, Querungshilfen etc.). Entsprechend können jährlich etwa sechs Bussteige bzw. drei Bushaltestellen ausgebaut werden. Um Synergieeffekte zu nutzen, wird der barrierefreie Haltestellenausbau, auch im Zuge anderer Baumaßnahmen wo immer möglich, realisiert.

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

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

- Gleisbau und LSA-Beschleunigung Scheurlstraße (M3, M22): Die Maßnahme umfasst den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Scheurlstraße in beide Fahrtrichtungen und die LSA-Beschleunigung im Abschnitt Scheurlstraße bis Marientunnel. Die Maßnahme konnte 2024 mit dem eigentlichen Haltestellenumbau abgeschlossen werden.
- Haltestelle Stadtparkschleife (M18): Im Zuge der Straßenbahnverlängerung zum Berliner Platz wird die sog. Stadtparkschleife mit den Haltestellen Rennweg und Stadtpark ausgebaut. Die neue Strecke bekommt überwiegend einen eigenen Gleiskörper. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zum Berliner Platz wurde 2022 vom Verkehrs-ausschuss beschlossen. Die Strecke ist im Bau und soll voraussichtlich im 2026 in Betrieb gehen. Gleichzeitig wird mit der Verlängerung der Straßenbahn die hoch frequentierte Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof entlastet, da die Linie 7 in Zukunft ihre Wende nicht mehr am Hauptbahnhof abwartet und so einen Bahnsteig für längere Zeit belegt.

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

- LSA-Beschleunigung Nordring (M1): Die Lichtsignalanlagen vom Kleinreuther Weg bis zur Merianstraße sollen mit einer Beschleunigung für den Bus in beide Richtungen ausgestattet werden. Die Planung liegt vor, die Finanzierung wurde zunächst aufgrund der Haushaltslage zurückgestellt.
- Busspur Maximilianstraße (M5): Die Busspur soll von der Mittellage in westliche Seitenlage verlegt werden und die Zufahrt zur Haltestelle bzw. zum Busbahnhof Maximilianstraße ab der Reutersbrunnenstraße dynamisch signalisiert werden. Die Planung wird derzeit verwaltungsintern abgestimmt.
- Haltestelle Melanchthonplatz (M13) und Haltestelle Landgrabenstraße (M16): Die Umsetzung der Planungen für eine neuen Haltestelle Melanchthonplatz wurde im Verkehrsausschuss des Stadtrats (AfV) im Dezember 2023 beschlossen. Diese steht im

direkten Zusammenhang mit den Planungen für die Gleiserneuerung in der Landgrabenstraße (zwischen Gibitzenhofstraße und Gugelstraße) sowie der Verbreiterung der Haltestelle Landgrabenstraße.
Im Dezember 2023 wurden auch die zwei neuen Straßenbahnlinien 10 und 11 eingeführt, welche neue Direktverbindungen im Nahverkehrsangebot schaffen. An der heutigen Haltestelle Landgrabenstraße verkehren die Linien 4, 6 und 10, wodurch die bereits hohe Auslastung an den Bahnsteigen weiter zunimmt. Für die Linie 11 fehlt bisher eine Haltemöglichkeit an der Kreuzung Gibitzenhofstraße/Landgrabenstraße. Um das Gebiet mit der neuen Verstärkerlinie in einer guten Angebotsqualität zu erschließen, sind daher bauliche Anpassungen notwendig. Da die erforderlichen Anpassungen direkt an der Kreuzung nur mit unverhältnismäßigem baulichen Aufwand möglich wären, entsteht die Notwendigkeit nach einer neuen Haltestelle östlich der Gibitzenhofstraße.
Deshalb wurde am Melanchthonplatz eine neue Haltstelle geplant. Die neue Haltestelle Melanchthonplatz kann die vorhandene Haltestelle Landgrabenstraße entlasten und bietet eine optimale Gebietserschließung. Diese Haltestelle ersetzt künftig die Haltestelle Heynestraße, die hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Gleislage ungünstig ist. Gleichzeitig werden damit die Abstände zwischen den Haltestellen optimiert.
Für die Planung der Sanierungs- und Umbaumaßnahmen ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die erforderlichen Unterlagen sollen im Jahr 2025 bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht werden.

- Haltestelle Christuskirche (M14): Die Planung zur Verbreiterung der Haltestellenbereiche und zu den Gleismarkierungen wurde im April 2022 vom AfV beschlossen.
- Haltestelle Hauptbahnhof (M15): Der Bahnhofsplatz wurde 2017 mit dem Ziel umgebaut, die Bahnsteige barrierefrei herzustellen. Die Leistungsfähigkeit für den Straßenbahnbetrieb wurde dabei nicht erhöht. Durch den barrierefreien Ausbau gibt es nur noch einen Haltepunkt je Gleis. Am Bahnhofsplatz sind im Straßenbahnbereich heute schon Überlastungen zu beobachten. Eine zweite Aufstellmöglichkeit für Straßenbahnen ist dringend erforderlich, um das Auffahren und Stauungen im Zulauf aus Richtung Osten zu vermeiden. Eine Entlastung für die Fahrtrichtung Westen ergibt sich mit der Durchbindung der Linie 7 bis zum Berliner Platz, die dann zukünftig nicht mehr am Bahnhofsplatz wenden muss. Bei einer Verdichtung des Taktes im Busverkehr bestünde auch hier ein Kapazitätsproblem. Für die zweite Aufstellmöglichkeit für die Straßenbahn östlich des Bahnhofsplatzes wird derzeit eine Planung in der Verwaltung abgestimmt.
  Ein Planfeststellungsverfahren ist hierfür erforderlich.
- Haltestelle Aufseßplatz (M17): In Fahrtrichtung Westen soll eine Doppelhaltestelle angelegt werden. Dafür muss die mittige LSA-Querung für Fußgänger verschoben werden. In Fahrtrichtung Osten ist vorgesehen, die Haltestelle auf eine Länge von 40 Metern zu verkürzen, damit abgefertigte Züge diese sofort verlassen und vor dem Knoten Pillenreuther Straße auf ihr Freigabesignal warten können. Die Planung wird derzeit verwaltungsintern abgestimmt und für den AfV vorbereitet. Ein Planfeststellungsverfahren ist vermutlich nicht erforderlich.
- Eigener Gleiskörper und Busspur Frankenstraße, Busbahnhof Frankenstraße (M7, M11, M20.2): Es ist vorgesehen, in der Frankenstraße zwischen den Haltestellen Markgrafenstraße und Lothringer Straße eine Busspur anzulegen, da sich MIV und ÖPNV in diesem Bereich aktuell gegenseitig behindern. Die Umplanung sieht außerdem ein Rasengleis zwischen Gugelstraße und Katzwanger Straße in südlicher Seitenlage vor. Durch die geplante Seitenlage muss die Straßenbahn die Frankenstraße nicht mehr in unmittelbarer Nähe des überlasteten Knotens Frankenstraße/Katzwanger Straße queren. Dadurch entsteht an

diesem Knoten mehr Spielraum für die Beschleunigung der vielen querenden Buslinien. Des Weiteren tragen die zukünftig barrierefreien Haltestellen von Bahnen und Bussen zur Beschleunigung des Betriebsablaufs bei. Auch der Busbahnhof Frankenstraße wurde überplant und wird eine neue direkte Ausfahrt nach Osten erhalten sowie ggf. die Anfahrbarkeit signaltechnisch verbessert. Die Planung wird derzeit verwaltungsintern abgestimmt. Ein Planfeststellungsverfahren und Grunderwerb sind erforderlich.

- Busbahnhof Langwasser Mitte (kurzfristig) (M21.1): Die Verlängerung der Linie 44 und weitere Linienverdichtungen bedürfen zusätzlicher Bussteige und einer niveaugleichen Fußgängerquerung am Ostast des Knotenpunktes Breslauer Straße/Oppelner Straße sowie einer durchgängigen ÖV-Beschleunigung an allen Lichtsignalanlagen. Die Planung wird derzeit vorbereitet. Eine provisorische Lösung mit neuen Bussteigen wurde bereits umgesetzt. Zur Entlastung des U-Bahnhofes wird ein zweiter Aufzug auf der Nordseite der Breslauer Straße optional berücksichtigt.
  Folgende weitere Projekte aus dem Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“ sollen in den nächsten Jahren geplant werden: Busspur Gustav-Adolf-Straße (M4), Beschleunigung Münchener Straße (M6), Busspur Eibacher Hauptstraße (M9), Julius-Loßmann-Straße (M10), Busbahnhof Röthenbach kurzfristig (M19.1) und Überholgleis Worzeldorfer Straße (M23).

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

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

- Neue Straßenbahnverstärkerlinien 10 und 11: Durch Einführung der neuen Straßenbahnlinien 10 (Am Wegfeld über Plärrer und Aufseßplatz zum Dutzendteich) und 11 (Gibitzenhof über Aufseßplatz, Hauptbahnhof, Mögeldorf zum Tiergarten) wurde auf den stark nachgefragten Streckenabschnitten insbesondere im Korridor der Südstadt (zwischen Landgrabenstraße und Aufseßplatz) das Bestandsangebot erheblich verbessert und der Takt deutlich verdichtet. Mit den neuen Linien wurden zudem neue umsteigefreie Direktverbindungen geschaffen. Die Umsetzung erfolgte im Dezember 2023. Erste Auswertungen in 2024 haben gezeigt, dass die neuen Linien sehr gut angenommen werden und zu einer Zunahme der Fahrgäste in den beiden Linienkorridoren geführt haben.
  Im nächsten Reporting müssen hier die Sparmaßnahmen bei Buslinien erwähnt werden.

HANDLUNGSFELD „SINNVOLLE AUTONUTZUNG“

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

➤ **Maßnahme:** Die Anzahl der Mobilpunkte für Carsharing-Fahrzeuge soll bis 2030 auf 100 erhöht werden. Das Netz an Mobilpunkten soll nachverdichtet werden, sukzessive auch außerhalb des B4-Rings. Von jedem Standort innerhalb der Ringstraße aus sollen in einer fußläufigen Entfernung von ca. 350 Metern Carsharing-Fahrzeuge an Mobilpunkten ausgeliehen werden können.

➤ **Umsetzung:** Mit den 78 Mobilpunkten der ersten drei Ausbaustufen ist im Gebiet innerhalb der Ringstraße bereits ein dichtes Netz an Mobilpunkten mit 130 Carsharing-Autos vorhanden. Mit der vierten Ausbaustufe werden 26 neue Standorte hinzukommen. Diese sollen bis Sommer 2025 eingerichtet werden. Sechs der 26 neuen Standorte konnten von den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen einer Onlinebeteiligung mitbestimmt werden. Der Betreiber der neuen Standorte wurde durch ein öffentliches Vergabeverfahren ermittelt. Insgesamt wird es damit sogar 104 Standorte bis 2025 geben. Damit wird dann auch das Ziel, innerhalb des Rings von jedem Standort aus in ca. 350 Metern ein Carsharing-Fahrzeug zu erreichen, weitgehend erfüllt. In den Stadtteilen außerhalb des Rings gibt es mittlerweile 33 Mobilpunkte.

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

➤ **Umsetzung:** Eine erste Standortprüfung potentieller Flächen ist abgeschlossen. Aufgrund des Ergänzungsbeschlusses zu einem Quartiersparkhaus als Teil des Projekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in Wöhrd wurde die bestehende Standortprüfung um eine Fläche an der Bartholomäusstraße ergänzt, die jedoch für die angrenzende Schule benötigt wird. Freie Kapazitäten bestehen allerdings im Parkhaus an der Sulzbacher Straße, in dem Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Stadtteil Stellplätze mieten können.
Grundsätzlich stellt die Flächenverfügbarkeit in den bestehenden Wohngebieten ein großes Problem dar. Parkhäuser in neu entstehenden Quartieren sind besser plan- bzw. umsetzbar. Ein weiteres Hindernis ist die Finanzierung, da Bau- und Unterhaltskosten sehr hoch sind und durch die Vermietung der Stellplätze abgedeckt werden müssen. Die Verwaltung möchte daher bestehende Stellplatzpotentiale auf Privatflächen verstärkt aktivieren. Hierfür wurden u.a. Supermärkte und Discounter angeschrieben und nach der Bereitschaft gefragt, einen Teil der bestehenden Stellplätze an Bewohnerinnen und Bewohner zu vermieten.
Im Rahmen der Umgestaltung des Volksbades soll auf dem angrenzenden Areal ein Parkhaus entstehen, dessen Stellplätze zum Teil den Bewohnerinnen und Bewohnern Gostenhofs als Quartiersparkplätze angeboten werden sollen.

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

➤ **Umsetzung:** Bis Ende 2024 wurden 154 Ladesäulen mit insgesamt 303 Ladepunkten (Doppelbelegung) im öffentlichen Raum errichtet. Dazu gehören auch die „Park & Ride-Ladesäulen“ Am Wegfeld, Langwasser und Herrnhütte. Hinzu kommen noch 60 teilöffentliche Ladesäulen der N-ERGIE mit 120 Ladepunkten. Am Standort in der Sandreuthstraße bietet die N-ERGIE in ihrem „Parkhaus der Zukunft“ 64 Ladesäulen mit 128 Ladepunkten für Elektroautos an, die für alle öffentlich zugänglich und nutzbar sind.

Im Jahr 2024 wurden bis Ende Oktober 20 neue AC-Ladesäulen (Normalladesäulen) (Stand 31.10.24) im öffentlichen Raum von der N-ERGIE und weitere 10 teilöffentliche Ladesäulen vor allem auf Privatflächen errichtet. Weitere 10 Ladesäulen befanden sich Ende des Jahres noch im Bau. (Stand 31.10.24). Im Laufe des Jahres 2025 werden weitere Ladesäulenstandorte der bereits abgeschlossenen Standortprüfungen aus dem Jahr 2024 und Ladesäulen an Mobilpunkten, an denen ein Ladepunkt für ein Carsharing-Auto und ein Ladepunkt für die Öffentlichkeit zur Verfügung steht, hinzukommen.

Um den zukünftigen Bedarf an öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten zu decken, sollen vorrangig Schnelllademöglichkeiten weiter ausgebaut werden. Schon heute werden bestehende Tankstellen, die mittelfristig nicht mehr zum Verkauf von Benzin und Diesel benötigt werden, als Standorte für das Schnellladen umgerüstet. Sie sind im gesamten Stadtgebiet verteilt und günstig an Hauptverkehrsstraßen gelegen. Hier kann zügiges Laden mit kleinen Erledigungen o. ä. verbunden werden. In Nürnberg gibt es vier Schnellladesäulen der N-ERGIE auf teilöffentlichen Flächen. (Stand 28.10.2024). Seit 2024 gibt es zusätzlich die ersten zwei Schnellladesäulen auf öffentlichen Flächen auf dem Norikus-Parkplatz und in der Passauer Straße. Sie verfügen jeweils über zwei Ladepunkte. Auf Tankstellen, Supermarktparkplätzen etc. gibt es heute im Nürnberger Stadtgebiet schon 101 (Stand 28.10.24) Schnellladepunkte. Diese werden jedoch nicht von der N-ERGIE betrieben, sondern von anderen Energieanbietern.

➤ **Maßnahme:** Der tägliche Zustrom des Kfz-Pendlerverkehrs aus dem Umland soll reduziert werden. In den Jahren vor der Corona-Pandemie pendelte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge, welche die Stadtgrenze in beiden Richtungen an Werktagen passieren, bei etwa 600.000 ein. Seit der Pandemie passieren etwa 500.000 Kfz die Stadtgrenze (Abnahme durch „Homeoffice-effekt“). Mit U-Bahn, S- und R-Bahnen sowie mit Bussen pendeln täglich etwa 149.000 Fahrgäste nach Nürnberg (Wert aus der Zeit vor der Pandemie., neuere Angaben liegen nicht vor). Per Rad kommen weitere etwa 10.500 Pendler pro Tag dazu.

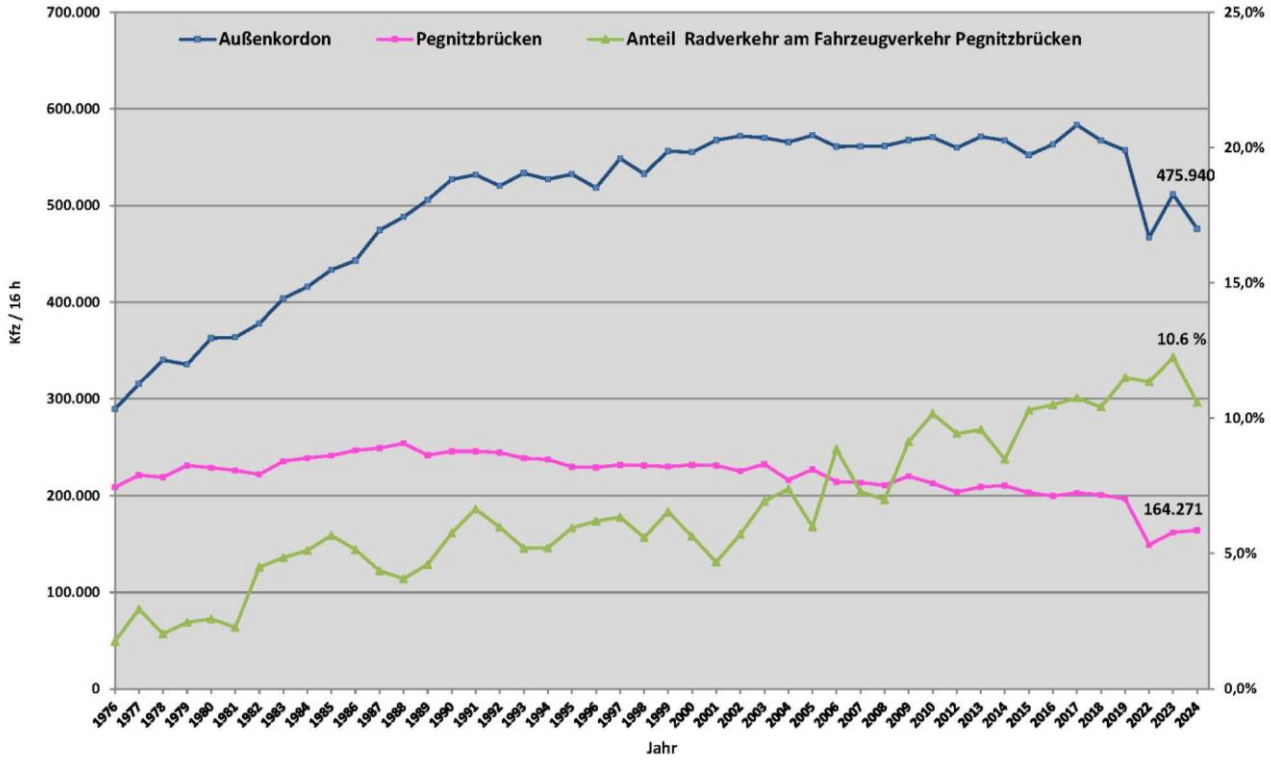
Es sollen attraktive Alternativangebote geschaffen werden, die stadtgrenzüberschreitende Verbindungen schaffen. Parallel sollen Pförtnerfunktionen geprüft werden.

➤ **Umsetzung:** Durch die Schaffung leistungsstarker Schienenverbindungen über die Stadtgrenze in die Nachbarstädte und ins Umland sollen die Kfz-Pendlerströme verstärkt auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelenkt werden. Ein Beispiel für eine leistungsfähige Schienenverbindung stellt die Verlängerung der Straßenbahn als Stadt-Umland-Bahn nach Erlangen und Herzogenaurach dar. Die Planungen hierzu schreiten fort, so dass für den Abschnitt auf Nürnberger Stadtgebiet der Vorentwurf fertiggestellt ist. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren sollen 2025 eingereicht werden.

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

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

Die Verkehrsentwicklung am Außenkordon, in dem alle Einfallstraßen in Nürnberg zusammenfasst sind, zeigt, dass der stetige Ausbau des Nahverkehrs und die Zuflussdosierung an geeigneten Einfallstraßen dazu geführt haben, dass die Anzahl der Kfz an der Stadtgrenze seit rund 20 Jahren nicht weiter zugenommen hat. Seit der Corona-Pandemie hat der Kfz-Verkehr in der gesamten Stadt und auch an der Stadtgrenze sogar abgenommen, da verstärkt Homeoffice genutzt und Wege im Nahbereich der eigenen Wohnung zurückgelegt werden. Das trotzdem noch hohe Niveau an Kfz, die täglich die Stadtgrenze passieren, soll mit zusätzlichen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen und Zuflussdosierung weiter reduziert werden.



PERSONAL

Vpl: Bei Vpl konnten alle geschaffenen und beantragten Stellen bis 2024 besetzt werden. Aufgrund der Haushaltskonsolidierung werden für das Jahr 2025 keine weiteren Stellen beantragt.

SÖR: Von den gemäß Kapazitätsbemessung für SÖR ab 2022 ermittelten 44,5 zusätzlichen Stellen wurden in den Haushaltsberatungen bis Ende 2024 vom Stadtrat 30 Stellen bewilligt. Darin enthalten sind 8 Fahrerstellen für einen verbesserten Winterdienst auf Radwegen.

Zum Ende des Jahres 2023 (Stichtag 31.12.2023) konnten von den 30 bewilligten Stellen bislang 25 Stellen besetzt werden. Da allerdings 50% der Stellen mit internen Bewerber/innen besetzt wurden, sind an anderen Stellen Lücken entstanden, die bisher im Rahmen von Wiederbesetzungsverfahren mangels geeigneter Bewerber/innen noch nicht alle geschlossen werden konnten. Nachdem hier auch wichtige, nicht aufschiebbare Aufgaben zu erfüllen sind, konnten die intern zu den neuen Mobilitätsstellen gewechselten Mitarbeiter/innen ihre neuen Aufgaben nicht immer zu 100% angehen. In den aktuell für das Jahr 2025 abgeschlossenen Haushaltsberatungen wurden keine weiteren Stellen für den Mobilitätsbeschluss zur Schaffung aufgenommen.

PERSONALBESTAND UND AUSBLICK

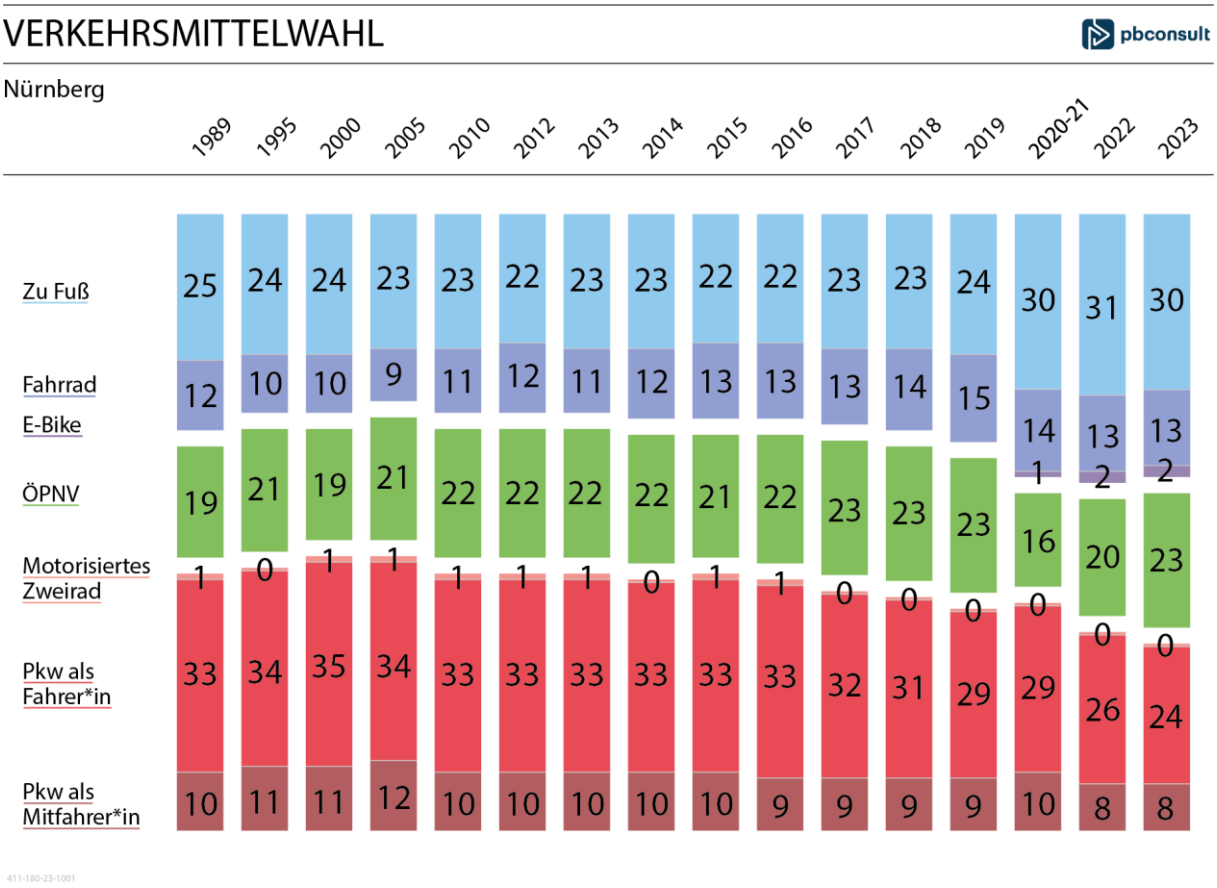
Der weiterhin bestehende Fachkräftemangel und die daraus resultierenden Schwierigkeiten bei den Stellenbesetzungsverfahren führen dazu, dass die zu erreichenden Ziele des Mobilitätsbeschlusses für 2030 gefährdet sind. Die einzelnen Maßnahmen müssen daher auf eine den verfügbaren Kapazitäten entsprechende Priorisierungsreihenfolge gebracht und damit auch die zeitliche Umsetzung auf den Zeitraum nach 2030 gestreckt werden. Nach aktueller Bewertung ergibt sich hier ein verlängerter Umsetzungszeitraum von mehreren Jahren.

Der Bund fördert über die Nationale Klimaschutzinitiative Maßnahmen zur Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur, also Schutzstreifen, Radwege, Radschnellwege und Fahrradstraßen. Die Förderung beträgt regulär 50% der zuwendungsfähigen Kosten. Für finanzschwache Kommunen, darunter fällt auch die Stadt Nürnberg, beträgt der Fördersatz 65%. Aufgrund der schwierigen Finanzlage der Stadt Nürnberg ist die Förderung die maßgebende Voraussetzung zur Finanzierung der Maßnahmen. Seit Mitte 2024 ist die Bearbeitung bei der vom Bund ausgelagerten Bearbeitungsstelle ZUG (Zukunft-Umwelt-Gesellschaft) ausgesetzt. So liegen bis Ende November 2024 für die zuletzt in 2023 und 2024 gestellten 10 Förderanträge immer noch keine Bewilligungsbescheide vor. Dies verzögert die Umsetzung der geplanten Radwegebaumaßnahmen zusätzlich. Zudem werden neue Anträge erst wieder zum 1. Februar 2025 von der ZUG angenommen.

FAZIT

In den Jahren seit Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses konnten zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden. Besonders erfreulich sind die sich verfestigenden Ergebnisse der Verkehrszählungen, die der Strategie der ÖPNV-Förderung in Nürnberg in vollem Umfang Recht geben – der ÖPNV ist die entscheidende Stütze der sich verändernden Mobilität in der Stadt, gleichzeitig gehen Auto- wie Radverkehr maßvoll zurück. Der Modal split in der Stadt beträgt 2023 32 % MIV zu 68 % Umweltverbund. Diese Zahl zeigt, dass der eingeschlagene Weg ungemein erfolgreich

ist, sie wird auch durch die Verkehrszählungen der Stadt selbst, zuletzt im Januar AfV 2025, eindrücklich bestätigt.



https://www.vag.de/ihre-vag/publikationen/mobilitaetsfakten

Das Ziel des Mobilitätsbeschlusses ist damit aber leider noch nicht erreicht, insbesondere in der Infrastruktur konnten aufgrund der erforderlichen langwierigen Planungsprozesse und der begrenzten personellen Kapazitäten nicht alle gesteckten Ziele erreicht werden.

Die bewilligten neuen bzw. durch interne Besetzungen frei gewordenen Stellen konnten auch im Jahr 2024 nicht vollständig besetzt werden. Die umfangreichen neuen Aufgaben, die mit dem Mobilitätsbeschluss verbunden sind, können nur bewältigt werden, wenn zusätzliches Personal bei der planenden (Vpl) und bei der bauenden Fachdienststelle (SÖR) tatsächlich eingestellt wird. Auch die langen Bearbeitungszeiten von Förderanträgen für Baumaßnahmen führen zu erheblichen Verzögerungen bei der Umsetzung geplanter und beschlossener Maßnahmen.

Die Summe aller Ziele des Mobilitätsbeschlusses wird nicht in der ursprünglich vorgesehenen Geschwindigkeit erreicht werden. Derzeit ist davon auszugehen, dass sich aufgrund der beschriebenen Probleme der Zeitraum zur vollständigen Umsetzung vor allem der baulichen Aspekte um einige Jahre verlängern wird. Die Stabilisierung der guten modal-split Zahlen bleibt dabei oberstes Ziel.

Berichtsvorlage
Vpl/005/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Aktueller Stand zum Modellprojekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in Rennweg und Wöhrd

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt
Übersichtsplan

Bericht:

Der Verkehrsausschuss hat am 14.03.2024 die Maßnahmenpakete, die als Ergebnis des Projekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" der Öffentlichkeit in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd vorgestellt wurden, beschlossen. Über den aktuellen Planungs- und Umsetzungsstand der zentralen Maßnahmen und über ein mögliches Quartiersparkhaus in den Stadtteilen wird 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:

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

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Aktueller Stand zum Modellprojekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in in den Stadtteilen **Rennweg und Wöhrd**

Bericht

Die Ergebnisse des Modellprojekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd wurden dem Verkehrsausschuss am 14.03.2024 vorgestellt und Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit beschlossen. Maßnahmen, für die umfassende Planungen erstellt werden müssen, werden dem AfV getrennt zum Beschluss vorgelegt. In den meisten Fällen ist ein erneuter Beschluss für Planungen aber nicht erforderlich. Im Folgenden wird über den aktuellen Planungs- und Umsetzungsstand der zentralen Maßnahmen und über ein mögliches Quartiersparkhaus berichtet.

Aktueller Stand zu den Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit

Aufgrund interner Abstimmungen und begrenzter Kapazitäten, insbesondere für die Detailplanung und Ausführung, konnten bislang vorrangig kleinere Maßnahmen umgesetzt werden. Im Laufe des Jahres 2024 konnte jedoch für die meisten kurz- bis mittelfristig angesetzten Maßnahmen die jeweilige Planung finalisiert werden. Der aktuelle Katalog für mehr Fußgängerfreundlichkeit in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd sieht zu den einzelnen Positionen jeweils den folgenden Umsetzungsstand vor:

Nr.	Verortung (Wo)	Bezeichnung	Umsetzung
1	Im gesamten Modellstadtteil	Herstellung fehlender Gehwegabsenkungen	schrittweise
2		Intensivierung der Verkehrsüberwachung durch gezielte Hinweise an ZV KVÜ bzw. Polizei	erledigt
3		Weiterleitung der Rückmeldungen zum Erscheinungsbild des öffentlichen Raums an SÖR	erledigt
4		Herstellung von Wegen im Schatten als System kühler Orte durch Baumpflanzungen	langfristig
5		Maßnahmenpakete Gehwegparken	Umsetzung ab 2025
6	Verkehrssystem Ludwig-Feuerbach-Straße / Schoppershofstraße	Verkehrsberuhigung Ludwig-Feuerbach-Straße durch Diagonalsperre in der Ludwig-Feuerbach-Straße / Schoppershofstraße und Einführung einer Einbahnregelung in der Fichtestraße Richtung Norden (zwischen Sulzbacher Straße und Ludwig-Feuerbach-Straße)	Umsetzung als Einzelmaßnahme 2025
7	Ludwig-Feuerbach-Straße, Höhe Mammutgelände	Aufhebung des Gehwegparkens in der Ludwig-Feuerbach-Straße zwischen Mathilden- und Schoppershofstraße, Schaffung einer Gehwegnase auf Höhe des Stichwegs zum Mammutareal	
8	Bismarckstraße / Schoppershofstraße	Einrichtung von Fußgängerüberwegen im Zuge der Planung Fahrradstraße Bismarckstraße	AfV-Beschluss erforderlich
9	Ludwig-Feuerbach-Straße/ Martin-Richter-Straße	Einrichtung von Fußgängerüberwegen	AfV-Beschluss erforderlich
10	Ludwig-Feuerbach-Straße / Adamstraße	Entfernung der Ketten	kurzfristig
11	Olof-Palme-Platz	Kurzfristig: Verbesserung der Querungsmöglichkeiten auf der Nordseite Langfristig: Platzumgestaltung	Kurzfristige Maßnahme umgesetzt
12	Mathildenstraße / Olof-Palme-Platz	Entfernung der Pfosten auf dem Gehweg	kurzfristig
13	Fenitzerplatz	Entfernung der Kette auf der Spielplatzsüdseite, stattdessen anderweitige Hemmung des Türlärms	kurzfristig
14	Stresemannplatz	Querungshilfe über südliche Parallelfahrbahn	Umsetzung im Paket 2025

15	Parksituation Sulzbacher Straße östlich Adamstraße Nordseite (vor Supermarkt)	Absolutes Haltverbot, Ergänzung durch Radständer	Umsetzung voraussichtlich 2025
16	Fußgängerübergang Sulzbacher Straße, Martin-Behaim-Straße / Deichslerstraße	Reduzierung von Fahrzeugen, die die Fußgängerfurt bei Grün für Zufußgehende überfahren	langfristig
17	Veilhofstraße (Höhe Musikhochschule)	Abstellmöglichkeiten für Räder und E-Scooter	umgesetzt
18	Veilhofstraße, östlich Bartholomäusstraße	Klarstellung Schrägparkplätze zur Freihaltung des Gehwegs auf der Südseite	langfristig
19	Bartholomäusstraße, Ecke Felseckerstraße	Entfernung von zwei Parkplätzen zum besseren Passieren der Baumscheibe	umgesetzt
20	Bartholomäusstraße, Höhe Felseckerstraße	Ganztags Fußgängergrün unmittelbar nach Anforderung an der Lichtsignalanlage	umgesetzt
21	Bartholomäusstraße, Höhe Friedhof	Konsequente Verlegung des Parkens entlang der Friedhofsmauer auf die Fahrbahn	Planung in Arbeit
22	Wollentorstraße	Querungshilfe auf Höhe der Mensateria	Umsetzung im Paket 2025
23	Wassertorstraße / Wollentorstraße	Abschaffung der Nachtabschaltung der Lichtsignalanlage	umgesetzt
24	Wöhrder Marktplatz	Kurzfristig: Freihaltung der Gehwegabsenkungen vor parkenden Fahrzeugen Langfristig: Platzumgestaltung	Kurzfristige Maßnahme: umgesetzt
25	Äußere Cramer-Klett-Straße (Übergang zur Gießereistraße)	Umsetzung der Straßenplanung	mittelfristig
26	Prinzregentenufer, Höhe Liebigstraße	Herstellung einer Querungshilfe	Umsetzung im Paket 2025
27	Keßlerplatz	Weitergabe der eingegangenen Anregungen an die Urbane Gartenschau Nürnberg 2030 GmbH	erledigt
28 (neu)	Bartholomäusstraße, südlich Sulzbacher Straße	Verlegung des Gehwegparkens, Schaffung einer Aufstellfläche für den Radverkehr	Umsetzung voraussichtlich 2025
29 (neu)	Waechterstraße	Verlegung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn (Markierungslösung)	Umsetzung voraussichtlich 2025

Umsetzung von Planungen im Jahr 2025

Die Maßnahmen 6 und 7 (Gehwegparken in der Ludwig-Feuerbach-Straße im Bereich der Schoppershofstraße sowie Verkehrsberuhigung durch eine Diagonalsperre) werden als eine gemeinsame Maßnahme mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt.

Die Maßnahmen 14 (Querungshilfe Stresemannplatz), 22 (Querungshilfe Wollentorstraße) und 26 (Querungshilfe Prinzregentenufer) sollen in einem Maßnahmenpaket umgesetzt werden.

Weiterer Umgang mit dem Gehwegparken

In der Ausschussvorlage vom 14.03.2024 wurden die fünf vorgesehenen Pakete zum Gehwegparken, drei für den Teilbereich Nord, zwei für den Teilbereich Süd, bereits ausführlich vorgestellt und die Umsetzung dieses Maßnahmenpakets beschlossen. Bei einzelnen Straßenzügen (Bartholomäusstraße südlich Sulzbacher Straße sowie Waechterstraße) ergab sich, dass Planungen erforderlich werden, sodass diese inzwischen als selbstständige Einzelmaßnahmen aufgeführt sind (Nummern 28 und 29). Geringfügige Anpassungen in den Zuordnungen zu den Paketen werden in der sukzessiven Umsetzung ebenso erforderlich wie Änderungen in der Anzahl der betroffenen Parkplätze, da in der detaillierten Ausarbeitung teils

mehr Parkplätze erhalten werden können, teils jedoch auch aufgrund weiterer Belange (z.B. Feuerwehr) mehr entfallen müssen als ursprünglich vorgesehen. In der Gesamtbilanz gleichen sich diese Effekte zum jetzigen Sachstand jedoch aus.

Quartiersparkhaus für Wöhrd

Die Schaffung von Quartiersparkhäusern in Bestandsgebieten ist insbesondere aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit geeigneter Flächen in den dicht bebauten Innenstadtteilen herausfordernd. Hinzu kommt der finanzielle Aufwand für Errichtung und Betrieb, der in der Regel nicht kostendeckend erfolgen kann.

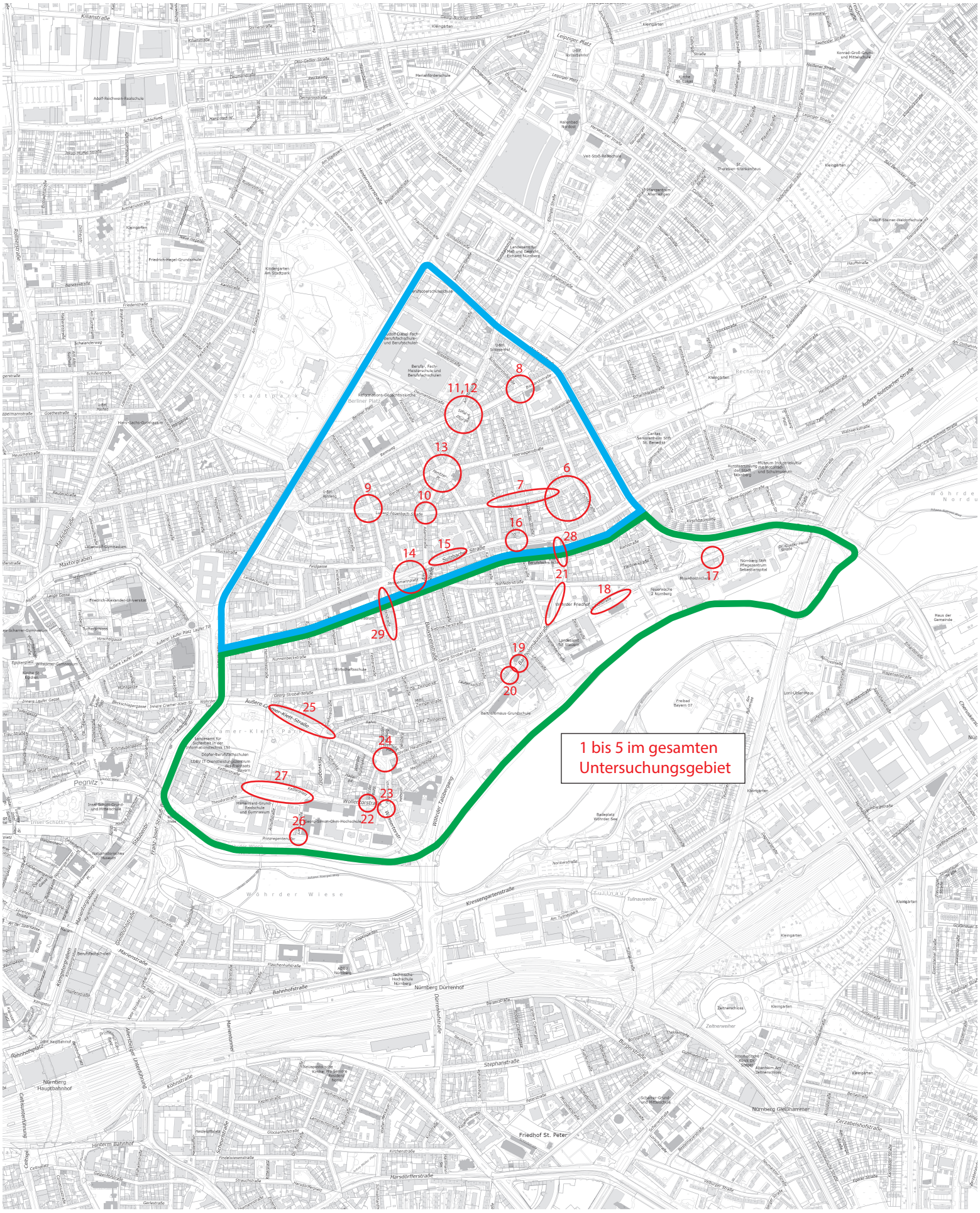
Im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit werden im Modellstadtteil einige öffentliche Parkplätze entfallen. Da die Verwaltung mit dem Ergänzungsbeschluss vom 14.03.2024 mit Planungen für ein Quartiersparkhaus in Wöhrd beauftragt wurde, wurden zwei mögliche Standorte detaillierter untersucht. Die derzeit interimsweise mit Unterrichtscontainern genutzte Ausweichfläche an der Bartholomäusstraße, Ecke Wöhrder Talübergang, wird auch langfristig für Schulnutzungen benötigt. Der Keßlerplatz wird im Zuge der Urbanen Gartenschau unter Beteiligung der Öffentlichkeit umgestaltet. Daher kommen beide Standorte für ein Quartiersparkhaus nicht infrage. Weitere Flächenverfügbarkeiten im Modellstadtteil bestehen derzeit nicht.

Um dennoch sicherzustellen, dass für Anwohnerinnen und Anwohner Alternativen zum Parken im öffentlichen Raum bestehen, hat die Verwaltung die vorhandenen Stellplatzpotentiale untersucht und die Eigentümer bzw. Betreiber von großflächigen Stellplatzarealen kontaktiert, inwiefern diese ihre Parkplätze unter bestimmten Voraussetzungen fest an Anwohnende vermieten würden. Leider gingen nur vereinzelt Rückmeldungen ein. Es stellte sich jedoch heraus, dass das Parkhaus in der Sulzbacher Straße 16 über umfangreiche, nicht genutzte Kapazitäten von über 100 Kfz-Stellplätzen verfügt, die vom privaten Betreiber an interessierte Dauermieter vergeben werden. Diese Stellplätze können von Interessierten jederzeit angemietet werden. Das Angebot und eine Kontaktadresse werden auch öffentlich mit großen Transparenten am Gebäude beworben. Somit steht ein privates Parkhaus mit freien Kapazitäten im Modellgebiet zur Verfügung, auf welches ausgewichen werden kann. Auch wenn es am westlichen Rand des Projektgebietes liegt, kann es aufgrund des sogenannten Kaskadeneffekts im gesamten Modellstadtteil Entlastung im öffentliche Raum schaffen.

Weiterhin wurden für das Projektteilgebiet Süd (Wöhrd südlich der Sulzbacher Straße) exemplarisch die kleinteiligen Stellplätze in Garagen- und Hinterhöfen sowie auf sonstigen Privatflächen untersucht. Es wurden rund 350 Zufahrten, 840 vom öffentlichen Straßenraum aus einsehbare Parkmöglichkeiten sowie zahlreiche, nicht weiter bilanzierbare Stellplatzflächen (z.B. in Tiefgaragen oder hinter verschlossenen Einfahrten) identifiziert. Dies zeigt, dass im gesamten Modellquartier Rennweg und Wöhrd zahlreiche private Kfz-Stellplätze vorhanden sind, die jedoch teils nicht ausgelastet sind oder nur zu bestimmten Tages- und Wochenzeiten in Anspruch genommen werden. Daher und aufgrund der Verfügbarkeit eines privaten Parkhauses stehen ausreichend Alternativen für den Entfall von Parkplätzen zugunsten der Freihaltung von zu schmalen Gehwegen und für die Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die Öffentlichkeit wurde hinsichtlich des Umgangs mit dem öffentlichen Parkraum im Rahmen der durchgeführten Veranstaltungen und Beteiligungsformate während des Projekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ umfassend eingebunden. Dabei wurde vielfach der Wunsch nach Reduzierung bzw. Abschaffung des Gehwegparkens geäußert.

Verortung Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit Rennweg/Wöhrd

Ö 3



Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

18.02.2025
Antragsteller: Frank

Antrag zu TOP Ö3 Verkehrsausschuss am 20.02.2025
Modellprojekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in Rennweg und Wöhrd

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

am 14. März 2024 wurden die Ergebnisse des Modellprojekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in den Stadtteilen Rennweg und Wöhrd dem Verkehrsausschuss vorgestellt.

Grundsätzlich begrüßen wir als CSU-Stadtratsfraktion Schritte, die eine wirkliche Verbesserung für den Fußgängerverkehr darstellen und unterstützen daher auch eine Vielzahl der geplanten Maßnahmen. Wie wir im vergangenen Jahr im Nibelungenviertel erlebt haben, führt jedoch ein ersatzloser Wegfall von zahlreichen Stellplätzen zurecht zu Frust und Unmut in der Bevölkerung, da viele Menschen im Alltag auf ein Auto angewiesen sind.

Auch in diesem Fall ist ein ersatzloser Wegfall von zahlreichen öffentlichen Parkplätzen ohne die Realisierung eines Quartiersparkhauses für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner nicht zumutbar und gefährdet zunehmend die Akzeptanz für den Mobilitätsbeschluss. Ein Szenario „Nibelungenviertel 2.0“ muss daher zwingend vermieden werden.

Wie man dem aktuellen Bericht „Verkehr und Mobilität in Nürnberg“ des Amtes für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth vom 10. Februar 2025 entnehmen kann, wird die „Parkplatzsituation“ als ein zentrales Problem unserer Stadt angesehen. Die vorgelegte Planung im März 2024 hätte zur Folge gehabt, dass in den beiden Stadtteilen Wöhrd und Rennweg mindestens 328 Parkplätze ersatzlos entfallen wären. Da beide Stadtteile unter einem äußerst hohen Parkdruck leiden, hat die damalige Zustimmung der CSU Stadtratsfraktion nur unter der Bedingung stattgefunden, dass in einem direkten zeitlichen Zusammenhang ein Quartiersparkhaus errichtet wird und dadurch die entfallenden Stellplätze kompensiert werden.

Hierzu haben wir in der Sitzung vom 14.03.2024 gemeinsam mit unserem Kooperationspartner SPD folgenden Beschlusstext ergänzt, der mit großer Mehrheit angenommen wurde:

„Die Verwaltung wird beauftragt, Planungen für ein Quartiersparkhaus als Teil des Projektes „Fußgängerfreundlicher Stadtteil“ im Stadtteil Wöhrd aufzunehmen und mit dessen Realisierung den Großteil der entfallenden Stellplätze in direktem zeitlichen Zusammenhang zu kompensieren. Die Verwaltung berichtet vor der Sommerpause 2024 über die ersten Schritte der Planung des Quartierparkhauses Wöhrd.“

Leider müssen wir der vorliegenden Berichtsvorlage nun entnehmen, dass im Modellstadtteil keine weiteren Flächen für ein Quartiersparkhaus zur Verfügung stehen und somit der gefasste Beschluss durch die Verwaltung nicht umgesetzt werden kann.

Die Durchführung des geplanten Modellprojekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in Rennweg und Wöhrd muss daher nochmal genau im Detail evaluiert und gegebenenfalls angepasst werden, damit ein Szenario wie im Nibelungenviertel vermieden wird.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung unter TOP Ö3 im Verkehrsausschuss am 20.02.2025 folgenden

Antrag:

Die Verwaltung setzt alle kurzfristigen Maßnahmen um, die keinen größeren Einfluss auf die öffentlichen Stellplätze haben, wie z.B. Gehwegabsenkungen, Entfernung von Ketten oder Pfosten usw.

Die Verwaltung legt dem Verkehrsausschuss vor der geplanten Umsetzung einer Maßnahme jeden Straßenabschnitt im Detail zum Beschluss vor, bei dem mehr als drei Stellplätze entfallen sollen.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Beschlussvorlage
Vpl/082/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	16.01.2025	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	20.02.2025	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:

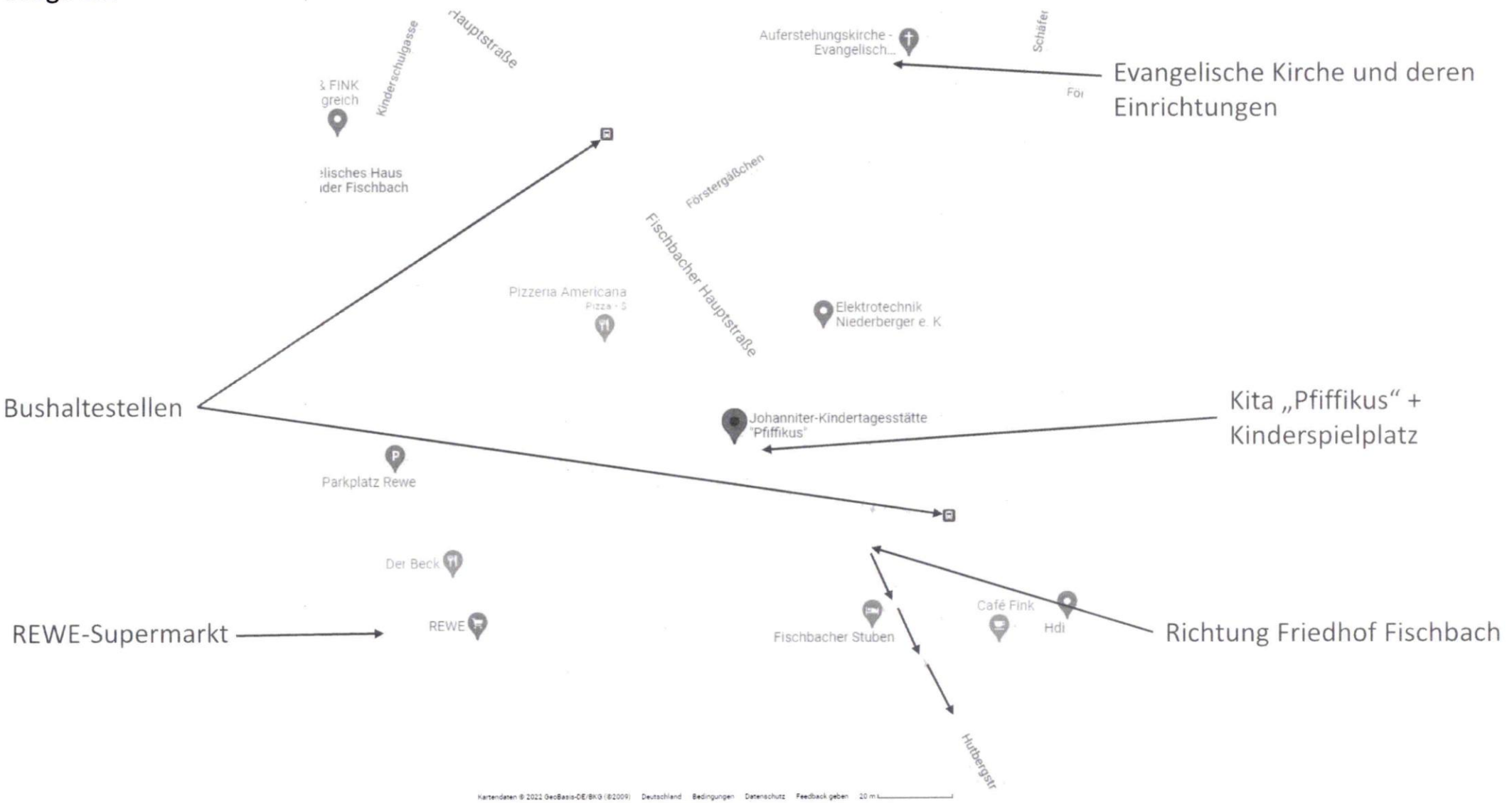
Die Stadtverwaltung prüft die Einrichtung einer Querungshilfe über die Fischbacher Hauptstraße zwischen der Hutbergstraße und dem Förstergäßchen.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

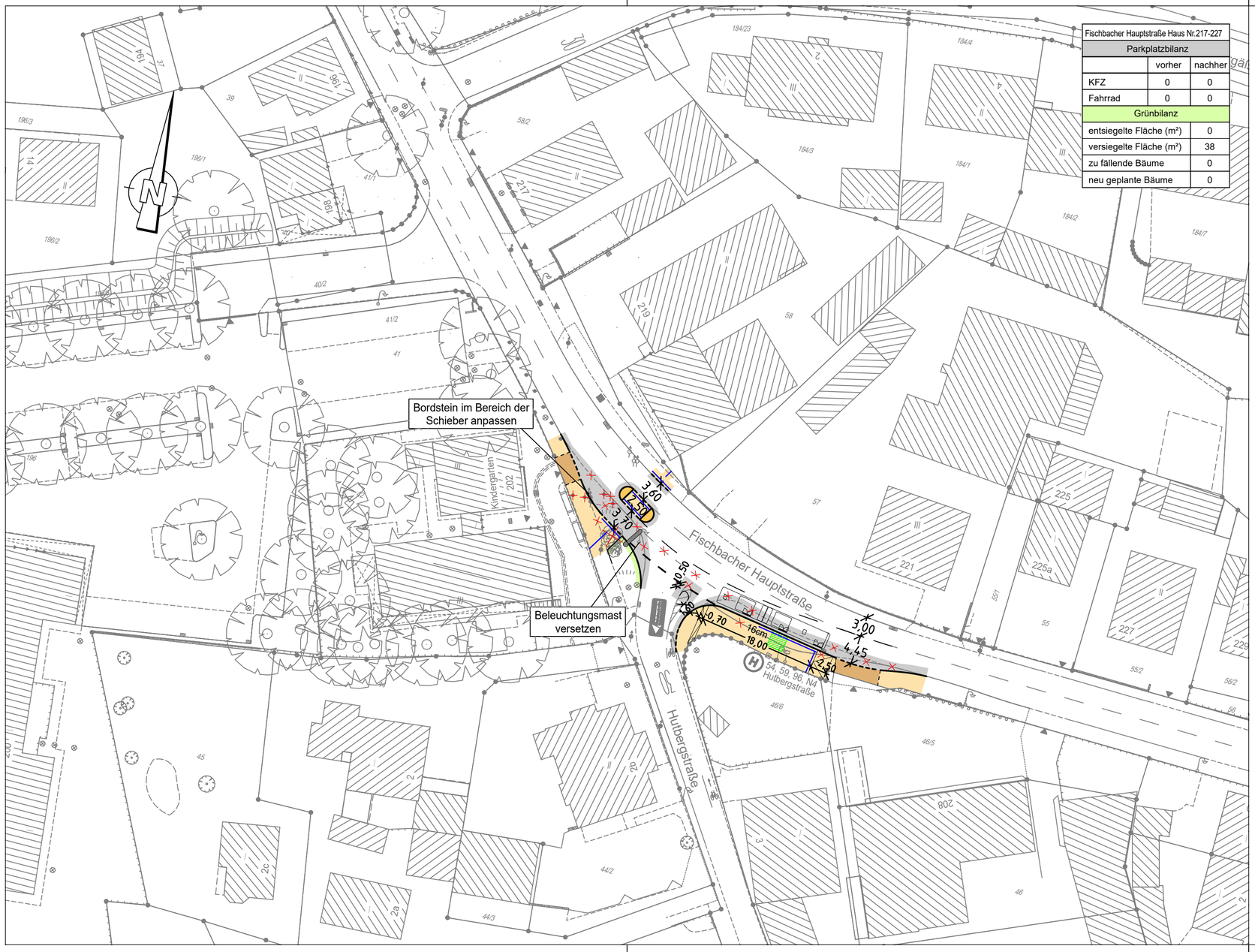
Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

Anlage 1.1


Evangelische Kirche und deren Einrichtungen
Auferstehungskirche - Evangelisch...
Schäfer
Hauptstraße
Kinderschulgasse
Förstergäßchen
Fischbacher Hauptstraße
Pizzeria Americana
Elektrotechnik Niederberger e. K
Bushaltestellen
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
Kartendaten © 2022 GeoBasis-DE/BKG (©2009) Deutschland Bedingungen Datenschutz Feedback geben 20 m



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/004/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Schleifweg;
Umbau zur Fahrradstraße der 2. Stufe

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2421.2.1
Straßenplan Nr. 2.2421.2.2

Sachverhalt (kurz):

Der Schleifweg und Teile der Gerngrosstraße sind Bestandteil des beschlossenen Fahrradstraßenpakets der 2. Stufe. Die Planung schließt am östlichen Ende die bereits beschlossene Fahrradstraße in der Senefelder-/Otto-Geßler-/Gerngrosstraße an. Nach Umbau bieten diese Fahrradstraßen für den Radverkehr auf einem großen Teilstück eine attraktive Alternative zum sehr schmalen Bestand am Nordring (B4R) an.

Der vorliegende Abschnitt des Schleifwegs und der Gerngrosstraße 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 Zuge der Maßnahme werden beide Seiten der Haltestelle Schleifweg barrierefrei ausgebaut. Der Fußverkehr profiert von einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit auf Höhe Hs-Nr. 20 sowie vom aufgewerteten Baumbestand im Seitenraum.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund sinkt von 208 vorher auf 193. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze steigt von 0 auf 20. Es werden ca. 232 m² entsiegelt und fünf neue Bäume eingeplant. Die neuen Bäume ergänzen den hochwertigen Baumbestand im Schleifweg. Sieben Bestandsbäume profitieren von Baumscheibenvergrößerungen.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 680.000 Euro. Davon entfallen ca. 510.000 Euro auf den Straßenbau. Nach positivem Beschluss wird die Maßnahme entsprechend zur Umsetzung 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	680.000 €	**Folgekosten**	11.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	680.000 €	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 von der Querungsmöglichkeit, der barrierefreien Haltestelle und vom aufgewerteten Baumbestand. Der Radverkehr profitiert von der Fahrradstraße (u.a. Ringparallele).

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Straßenpläne Schleifweg, Vpl-Plan Nr. 2.2421.2.1 vom 03.05.2024 mit letzter Änderung vom 18.11.2024 und Vpl-Plan Nr. 2.2421.2.2 vom 03.05.2024 mit letzter Änderung vom 18.11.2024.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bräuning-Fürbach, Tel.: 78800

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Stadtgrundkarte Nürnberg, Digitale Flurkarte, Liegenschaftskataster
Geobasisdaten: Bayerisches Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Schleifweg zw. Rollnerstr. und Georg-rosetz-/Otto-Geißler-Str.		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	208	193
Fahrrad	0	20
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		232
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		5

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
- mobiler Baum
- gepl. Busch
- gepl. Einfahrt/Ausfahrt
- neue Mastfundorte
- LSA mit Blindenausstattung
- Blindenleitsystem gem. Regelbefestigung DIN 32984
- Sperrfelder
- LSA-Mastfundort Neu
- Aufwerksamkeitsfeld
- Rampe
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-/Gehweg
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Parkstandfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- ÖPNV-Spur
- überbauter Substratbereich
- Straßenbahn
- Pflasterfläche
- VAG Wartehalle
- Freizuhalten von Einbauten
- Grunderwerbsfläche
- Rückgabefläche
- Auftragsböschung
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- Sanierungsfläche SOR
- Motorradstellplatz
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradständer
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto Stellplatz

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 03.05.2024
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Bräuning-Fürbach	

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 2.2421.2.1
21.08.24	Br-Fürbach	Instruktionserg.	
18.11.24	Br-Fürbach	Sicherheitstrennstr.	

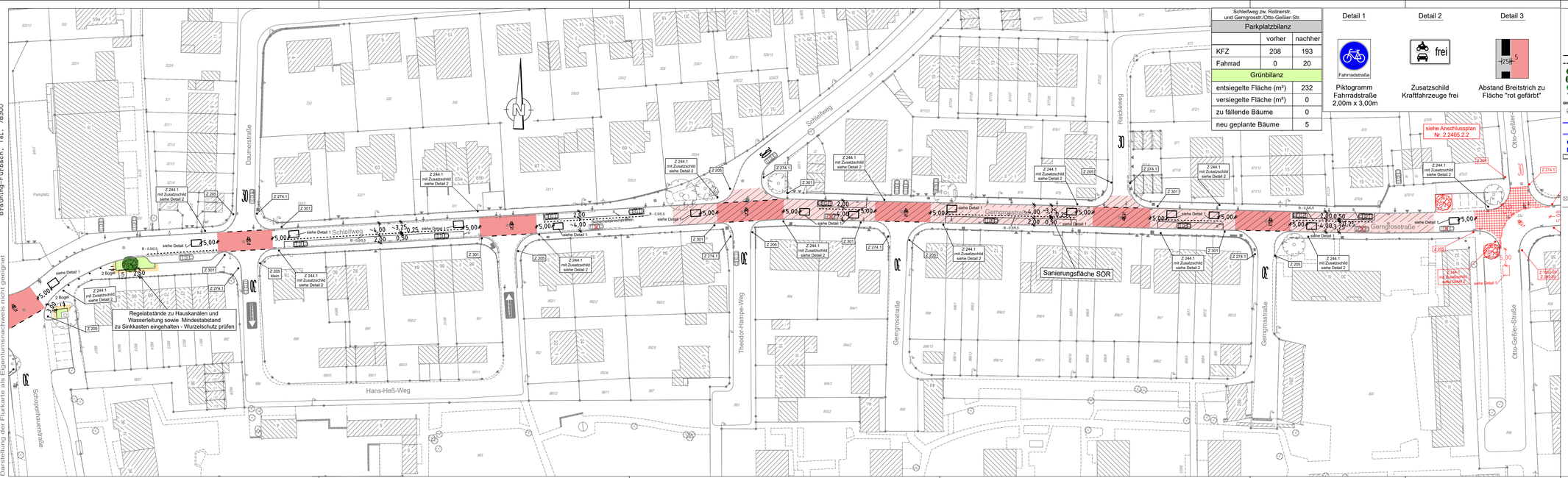
Schleifweg
Fahrradstraßen 2. Stufe
zwischen Rollnerstraße und Schoppenhauerstraße

Fahrradstraßen 2.Stufe 021 V500_1.PLT vom 13.12.24

card/1

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoConsult Nürnberg, Herr Schulze, Tel.: 2314423
Digitale Grundkarte: Stadtgrundkarte Nürnberg
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Schleifweg zw. Rollnerstr. und Gerngrosstr./Otto-Geißler-Str.

Parkplatzbilanz

	vorher	nachher
KFZ	208	193
Fahrrad	0	20

Grünbilanz

entsiegelte Fläche (m²)	232
versiegelte Fläche (m²)	0
zu fällende Bäume	0
neu geplante Bäume	5

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 Sachkenntnis)
- mobiler Baum
- gepl. Busch
- gepl. Einfahrt/Ausfahrt
- neue Maststandorte
- LSA mit Blindenausstattung
- Blindenleitsystem gem. Regelbefestigung DIN 32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- Aufnerksamkeitsfeld
- 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 SOR
- 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
- Lichtsäule
- 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 03.05.2024
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Bräuning-Fürbach	

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2421.2.2
21.08.24	Br-Fürbach	Instruktionserg.		
18.11.24	Br-Fürbach	Sicherheitstrennstr.		

Schleifweg

Fahrradstraßen 2. Stufe

zwischen Schoppenhauerstraße und Gerngrossstraße/Otto-Geißler-Straße

Fahrradstraßen 2.Stufe 021 V500_2.PLT vom 16.12.24

card/1

Berichtsvorlage
Vpl/002/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

VAG_Rad-Nutzung in Lichtenreuth ermöglichen
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 14.10.2024

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14.10.2024

Bericht:

In Ihrem Antrag vom 14.10.2024 beegehrt die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen einen Bericht zu den Planungen für VAG_Räder im Stadtteil Lichtenreuth.

Die VAG hat im Jahr 2024 mit der Erweiterung von VAG_Rad in die Nachbarstädte Fürth, Erlangen und Schwabach den Brückenschlag in die Nachbargemeinden vollzogen und in diesem Zuge auch das Angebot in Nürnberg signifikant erweitert. Vor dem Hintergrund der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung ist es das Ziel der VAG, weitere Ausbaustufen von VAG_Rad noch stärker am aktuellen Bedarf und der potenziellen Nachfrage zu orientieren und in der Summe möglichst kostenneutral darzustellen. Deshalb sieht die VAG bedingt durch die noch andauernde Baustellensituation von einer Erschließung von Lichtenreuth zum aktuellen Zeitpunkt ab. Eine Anbindung von Lichtenreuth ist jedoch in Planung und erste Vorabstimmungen über mögliche Standorte haben in Zusammenarbeit mit Vpl bereits stattgefunden. Bei der Planung der genauen Ausgestaltung der ÖPNV-Haltestellen des Gebiets sollen VAG_Rad-Stationen vorgesehen werden. Auch die Wohn- und Arbeitsstandorte sollen mit dem VAG_Rad erreichbar sein, wenn die Baumaßnahmen weiter vorangeschritten sind.

Die VAG ist zudem mit der Technischen Universität Nürnberg (UTN) im Austausch, um den Aufbau von VAG_Rad-Stationen im Campus zu klären und so den Studierenden einen Lückenschluss im ÖPNV zu bieten, sobald die entsprechenden Gebäude und Einrichtungen in Betrieb sind.

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)

☐

☐

☐

Ö 6

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, 14.10.2024

VAG-Rad-Nutzung in Lichtenreuth ermöglichen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

ein eigener Park und ein innovatives Verkehrskonzept machen den neuen Stadtteil Lichtenreuth für viele Menschen sehr attraktiv. Das hören wir auch immer wieder aus der Bürgerschaft.

Zwar ist der Stadtteil noch im Aufbau und sowohl Carsharing- also auch Radstationen sind eingeplant, doch bereits heute leben dort einige hundert Menschen, die schon jetzt ihr Mobilitätsverhalten an die Gegebenheiten anpassen. Nun stellte sich heraus, dass die Nutzung der VAG-Räder dort offenbar durch Parkverbotszonen nicht möglich ist. Die Haltezonen sollen wohl auch nicht dafür erweitert werden.

Es wäre sehr schade, wenn diese Chance für klimafreundliche Mobilität schon von Anfang an durch fehlendes Angebot vergeben würde.

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

- berichtet zu den Planungen und Planungsstand zur Nutzung von VAG-Rädern im Stadtteil Lichtenreuth,
- wirkt darauf hin, dass möglichst bald VAG-Räder dort in vollem Umfang genutzt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

Mike Bock
Stadtrat

Marc Schüller
stellv. Fraktionsvorsitzender

Berichtsvorlage
Vpl/001/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Optimierung der Kreuzung Bartholomäusstraße / Bauvereinstraße
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 15.07.2024

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 15.07.2024
Sachverhaltsdarstellung

Bericht:

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt mit Schreiben vom 15.07.2024 eine Analyse des Verkehrsgeschehens an der signalisierten Kreuzung Bartholomäusstraße / Bauvereinstraße. Die Verwaltung soll eine Verlängerung der Grünphase in der Bauvereinstraße zur Verhinderung ungewollter nachlaufender Abbiegemanöver über den nördlichen Zulauf in der Kreuzung prüfen.

In der Sachverhaltsdarstellung wird der Antrag behandelt.

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:

Knoten ist bereits hinsichtlich der Funtion und Sicherheit insbesondere für "schwache" Verkehrsteilnehmende optimiert.

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

AfV

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
18. JULI 2024
/.....Nr. .....
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 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

15.07.2024
Antragsteller: Frank

Optimierung der Kreuzung Bartholomäusstraße/Bauvereinstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in den letzten Monaten sind verstärkt Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern über die Kreuzung Bartholomäusstraße/Bauvereinstraße bei uns eingegangen.

Im Jahr 2020 wurde die Kreuzung sehr kostenintensiv umgebaut und die Einbahnstraßenregelung in der Bartholomäusstraße aufgehoben. Der Umbau sah vor, dass von der Bartholomäusstraße nicht nach links in den Wöhrder Talübergang abgebogen werden kann. Doch genau an dieser Abbiegemöglichkeit scheint es großen Bedarf zu geben, was zu vielen gefährlichen Situationen vor Ort führt.

Es ist fast im 5-Minutentakt zu beobachten, wie sich Autofahrer entweder in der Geradeausspur einordnen und verbotenerweise links abbiegen oder erst in die Bauvereinstraße rechts einordnen, um dann mit einem U-Turn in den Wöhrder Talübergang zu gelangen. Dieses Abbiegeverhalten gefährdet nicht nur andere Verkehrsteilnehmer, sondern sorgt oftmals auch für eine Blockade der Kreuzung.

Darüber hinaus führen die sehr kurzen Grünphasen in der Bauvereinstraße zu weiteren verkehrlichen Behinderungen in der Kreuzung, sodass auch die Nebenstraßen blockiert werden. Dies führt zu Stau, Lärm und zusätzlichen Abgasen für die Anwohnerinnen und Anwohnern dieser Straße.

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

Antrag:

- Die Verwaltung zählt das Abbiegeverhalten sowie die Verkehrsmengen an der Kreuzung Bartholomäusstraße/Bauvereinstraße.
- Die Verwaltung prüft Möglichkeiten, um die gefährlichen Abbiegemanöver in der Kreuzung zu unterbinden.
- Die Verwaltung prüft eine Verlängerung der Grünphase für Kraftfahrzeuge in der Bauvereinstraße.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Optimierung der Kreuzung Bartholomäusstraße / Bauvereinstraße

Sachverhaltsdarstellung

Die Verwaltung hat den Sachverhalt wie folgt geprüft:

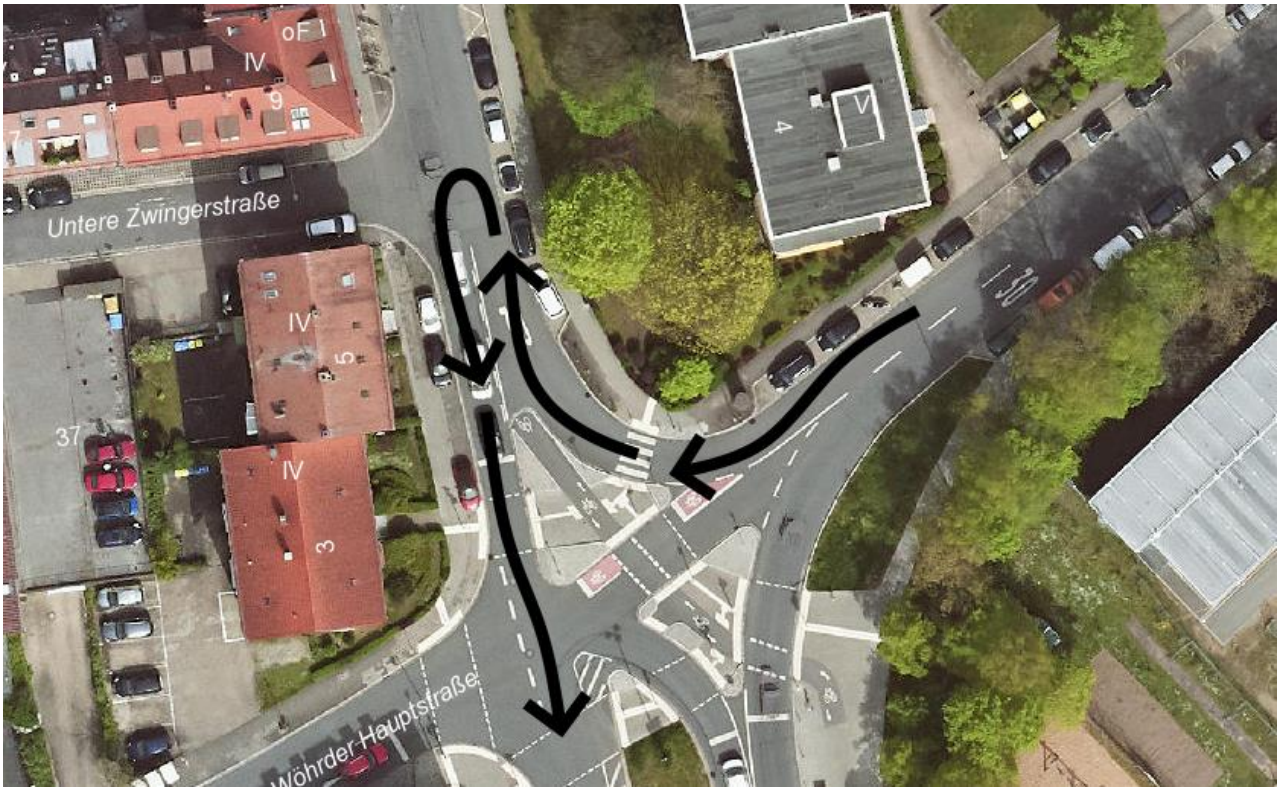
1. Zählung

Eine Stichprobenzählung im Oktober 2022 ergab nachstehende Werte. Die Größenordnungen schwanken mit Relevanz nur beim Rad- und Fußverkehr aufgrund der Wetterabhängigkeit bezüglich des Naherholungsgebietes Wöhrder See.

Die Anzahl der Kraftfahrzeuge ist aus folgender Tabelle ersichtlich. Geringe Anteile Schwerverkehr und Kraftrad gleichen sich in etwa aus, deshalb wird hier nicht differenziert. Dargestellt sind 30 min.-Werte.

Knotenstromzählung	7:30 – 8:00	13:00 – 13:30	16:30 – 17:00
Bauvereinstraße nach Süden	175	117	160
Süd – Ost zur Bartholomäusstraße	228	160	193
Süd – West nach Wöhrd und „Wender“	30	16	14
Wöhrder Hauptstraße Ausfahrt	43	18	15
Ost – Nord (Rechtsabbieger)	15	6	7
Ost – Süd (Linksabb. durch Wenden)	4	7	8

Der stärkste Radverkehrsstrom verläuft zwischen Wöhrder See und Bauvereinstraße. Es wurden im Oktober 2022 in den jeweiligen Zeitintervallen 34 / 12 / 40 Radfahrende gezählt. Bei 24 Signalumläufen pro 30 Minuten traten in der Nachmittagsspitze in ca. jedem 3. Umlauf störende „Wender“ auf.



„störende Wender“ an der LSA

2. Verhinderung des Linksabbiegens

Das Linksabbiegen von der Bartholomäusstraße in Richtung Wöhrder Talübergang wurde nicht zugelassen, um dem Anspruch der Verkehrsberuhigung gerecht zu werden. Wäre das Abbiegen aus der Bartholomäusstraße in Richtung Wöhrder Talübergang zugelassen, wäre mit erheblichem Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet zu rechnen. Anlieger aus dem Gebiet, die nach Süden abfahren möchten, können dies jedoch zum Beispiel mit einem geringen Umweg über die Georg-Strobel-Straße und Bauvereinstraße tun. Das Linksabbiegen im Kreuzungsbereich ist jedoch nur im unmittelbaren Knotenbereich durch Überfahren der Markierung illegal. Weiter nördlich ist es nicht regelwidrig und auch nicht sonderlich gefährlich, sondern nur umständlich wegen der Wendemanöver und den Verkehrsfluss leicht behindernd, weil vor der LSA wartende Geradeausfahrende den Wendern zum Teil Vorrang gewähren bzw. diese – falls aus der Nebenrichtung kommend – Vorrang haben. Dies zu unterbinden wäre nur mit hohem baulichen Aufwand möglich, der aus Sicht der Verwaltung unverhältnismäßig wäre.

3. Verlängerung der Grünphase für die Bauvereinstraße

Die Verwaltung hat sich nach dem Umbau des Knotens für die zweimalige Freigabe pro Umlauf für die Bauvereinstraße entschieden, um überhöhte Geschwindigkeiten (Zieheffekt) und somit Missachtungen der Rechts-vor-Links-Regel im Zulauf zum Knoten zu vermindern. Weil die Signalgeber in der Gefällestrecke schon von weitem zu sehen sind, ist die Beibehaltung der Steuerung aus Sicherheitsgründen angezeigt. Im Zusammenhang mit dem nachfolgenden Knoten am Wöhrder Talübergang haben sich die Wartezeiten in der Summe kaum verändert.

Die Leistungsfähigkeit ist am gesamten Knoten nahezu unverändert geblieben. Die zeitliche Verteilung der von Norden ankommenden Fahrzeuge schwankt jedoch, so dass nicht immer alle Fahrzeuge während der nächsten Grünphase abfließen. Sollte während der Rotphase ein Rückstau entstehen, der bis über die Einmündung der Unteren Zwingerstraße hinausreicht, gilt hier – wie an allen Knotenpunkten in der Stadt - die Einmündung ist freizuhalten (§11 Abs.1 StVO).

Berichtsvorlage
Vpl/008/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Gehweg in den Wiesengrund an der Koppenhofer Straße
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.09.2019

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.09.2019

Bericht:

Die SPD-Fraktion hat mit Antrag vom 20.09.2019 darum gebeten, die Errichtung eines Gehweges von der Reichelsdorfer Hauptstraße über die Koppenhofer Straße zum Wiesengrund zu prüfen. Zudem sollen dafür notwendige Grundstücksarrondierungen vorangetrieben werden.

Der Verwaltung ist dieser Missstand bekannt. Es wird im Rahmen der Möglichkeit versucht, ein durchgehendes Angebot für den Fuß- und Radverkehr zwischen der Reichelsdorfer Hauptstraße und dem Wiesengrund herzustellen. Allerdings erweisen sich die örtlichen Rahmenbedingungen als schwierig. Die bestehenden Höhenverhältnisse mit den beidseitigen Böschungen zwischen der Hausnummer 27 und dem neuen Seniorenzentrum erfordern einen umfassenden baulichen Eingriff in die Seitenräume auf der Süd- und Nordseite. Aufgrund von fehlenden öffentlichen Flächen, betroffenem Baumbestand sowie komplexen baulichen Anforderungen ist eine zeitnahe Umsetzung einer durchgehenden Fuß- und Radwegverbindung nicht umsetzbar.

Für den östlichen Teilabschnitt wurde im Verkehrsausschuss im Oktober 2023 eine Straßenplanung für den Umbau der Koppenhofer Straße, im Bereich zwischen Pflegeheim und der Reichelsdorfer Hauptstraße, beschlossen. Diese Planung ist Grundlage einer technischen Vereinbarung zwischen dem Investor der anliegenden Hochbauprojekte und dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR). Darin wird die planerische und bauliche Umsetzung der neuen Gehwege, der Beleuchtung und der Fahrbahn geregelt. Der komplette Umbau der Verkehrsflächen kann allerdings erst nach Abschluss der Arbeiten für die Wohnbebauung auf der Ostseite der Koppenhofer Straße stattfinden.

Für den Zeitraum bis zur endgültigen Herstellung des beschlossenen Straßenplans wurde Anfang 2024 ein provisorischer Gehweg entlang der Koppenhofer Straße zwischen Reichelsdorfer Hauptstraße und Seniorenheim hergestellt.

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 8

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
20. SEP. 2019 /.....Nr.....
VI | Zur Kts. | Stellungnahme
VII | 2 z.w.V. | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen | Vor Abgang Anlagen

Nürnberg, 20. September 2019
Brehm/Russo

Gehweg in den Wiesengrund an der Koppenhofer Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Maly,

an der Koppenhofer Straße befindet sich über eine weite Strecke kein Gehweg, um von der Reichelsdorfer Hauptstraße sicher zu Fuß in den Wiesengrund gelangen zu können. Stattdessen muss man auf dem ca. 250 m langen Weg entweder 100 m die Straße benutzen oder Umwege in Kauf nehmen.
Vor einiger Zeit wurde ein Grundstück an der Koppenhofer Straße verkauft, auf dem nun eine Seniorenanlage errichtet wird. Damit wird die Notwendigkeit eines Gehweges noch dringender und gleichzeitig steigt die Realisierungschance, da das gesamte Grundstück umgestaltet wird. Der zum Wiesengrund anschließende Anlieger hat diesbezüglich bereits signalisiert, dass er gerne an einer sinnvollen Lösung mitarbeiten möchte.

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

Antrag

- Die Verwaltung möge sich für die Errichtung eines Gehweges von der Reichelsdorfer Hauptstraße über die Koppenhofer Straße zum Wiesengrund einsetzen und dafür auch mögliche Grundstücksübernahmen in Betracht ziehen.
- Die Verwaltung berichtet möglichst bald über den Status des Vorhabens.

Mit freundlichen Grüßen

T. Brehm

Thorsten Brehm
stv. Fraktionsvorsitzender

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Berichtsvorlage
Vpl/009/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

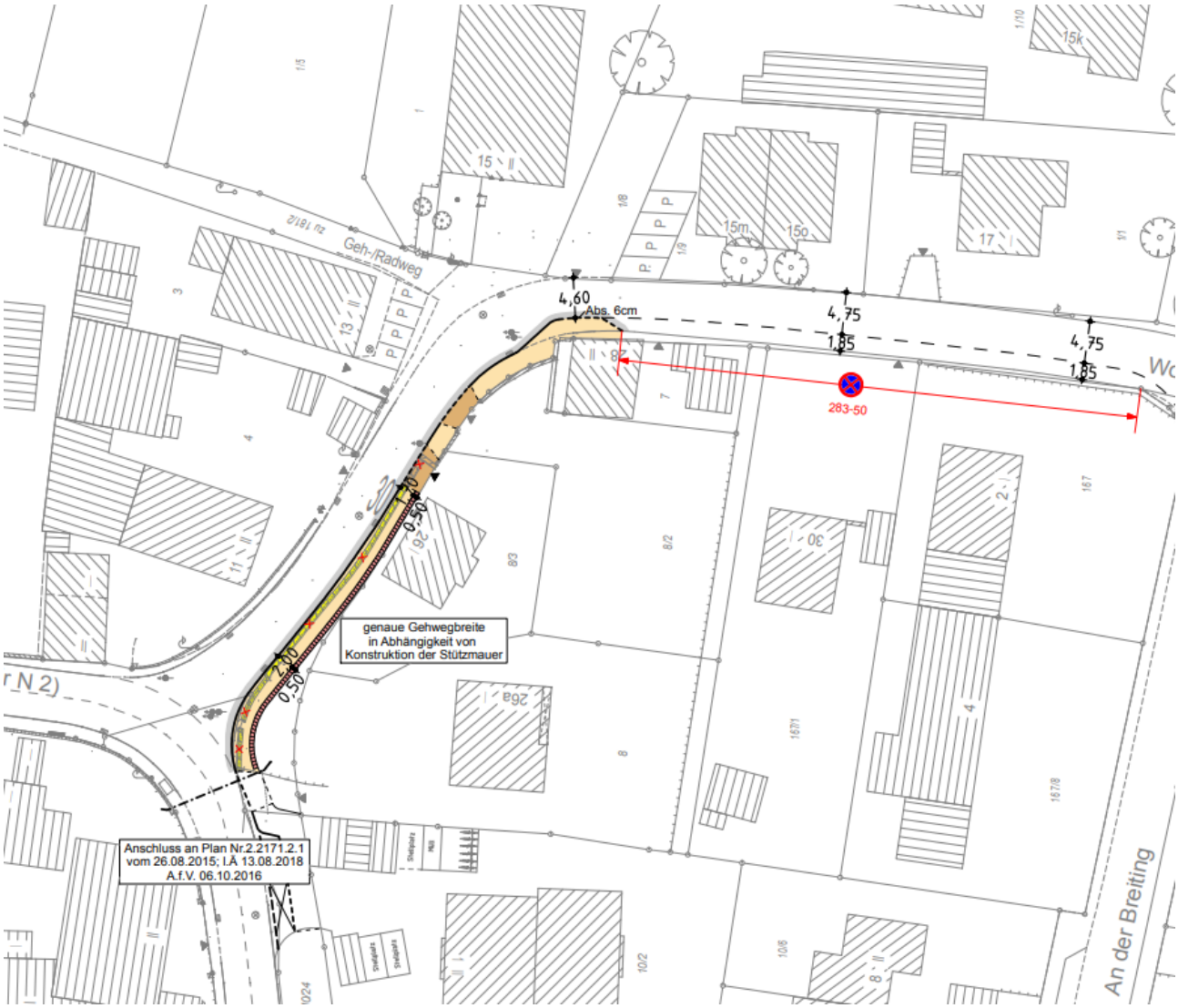
Schließung der Lücken im Gehwegnetz in Worzeldorf
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.02.2019

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 27.02.2019
Straßenplan 2.2129.2.1

Bericht:

Die Verwaltung wurde mit dem Antrag der CSU-Fraktion vom 27.02.2019 gebeten zu prüfen, ob eine Verbesserung für den Fußverkehr in der Worzeldorfer Hauptstraße auf Höhe der Hausnummern 26 und 28 umsetzbar sei. Zudem sollte geprüft werden, ob es weitere Straßenabschnitte in den südöstlichen Stadtteilen gebe, welche sicherheitsrelevante Lücken für den Fußverkehr aufweisen.

Im Verkehrsausschuss vom 30.01.2020 wurde der Straßenplan Vpl-Nr. 2.2129.2.1 beschlossen. Dieser sieht einen baulich angelegten Gehweg im Bereich zwischen An der Radrunde und Worzeldorfer Hauptstraße 28, eine Fahrbahneinengung als Querungshilfe und eine markierte Fortführung des Fußverkehrsangebotes bis zur Straße An der Breitling vor. Die angesprochenen Probleme werden mit diesem Plan weitgehend gelöst.



Dieser kann aufgrund anderer Straßenbaumaßnahmen im unmittelbaren Umfeld voraussichtlich erst 2026 umgesetzt werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

- ☐ Kosten noch nicht bekannt
- ☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Förderung des Fußverkehrs.

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

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
28. FEB. 2019
/.....Nr.....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2.BM | 2 z.U.V. | 4 Abdruck vor Absendung vorlegen | 5 Anlagen zur Unterschrift vorlegen

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

27.02.2019
Krieglstein

Schließung der Lücken im Gehwegenetz in Worzeldorf

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Ertüchtigung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind für eine wachsende Stadt wie Nürnberg von großer Bedeutung. Zunehmend werden bestehenden Lücken im Netz für Fußgänger und Radfahrer vor Ort diskutiert. Am Beispiel des Ortsteils Worzeldorf wollen wir auf diese Problematik aufmerksam machen.

Aus unserer Sicht sollte die Sicherheit der Bürger beim Betreten ihrer Grundstücke und beim Überqueren der Straßen durch befestigte Gehwege gewährleistet sein. Im Bereich der Worzeldorfer Hauptstraße 26-28 existiert kein Gehweg. Wie auch durch den Bürgerverein unterstützt, setzen wir uns an dieser Stelle gerne für eine Verbesserung der Sicherheit ein und schlagen die Anlage eines Fußgängerwegs vor. Die hierfür benötigte Fläche ist bereits im Besitz der Stadt Nürnberg und muss nicht erworben werden.

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

Antrag:

1) Die Verwaltung prüft die Möglichkeit der Errichtung eines befestigten Gehweges im Bereich der Worzeldorfer Hauptstraße 26-28, um die Sicherheit der Fußgänger beim Betreten ihres Grundstückes und beim Überqueren der Straße zu gewährleisten.

2) Die Verwaltung prüft, an welchen weiteren Stellen im Nürnberger Süden, insbesondere in den 1972 eingemeindeten Bereichen, befestigte Gehwege zur sicheren Teilnahme von Fußgängern am Straßenverkehr errichtet bzw. ertüchtigt werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen

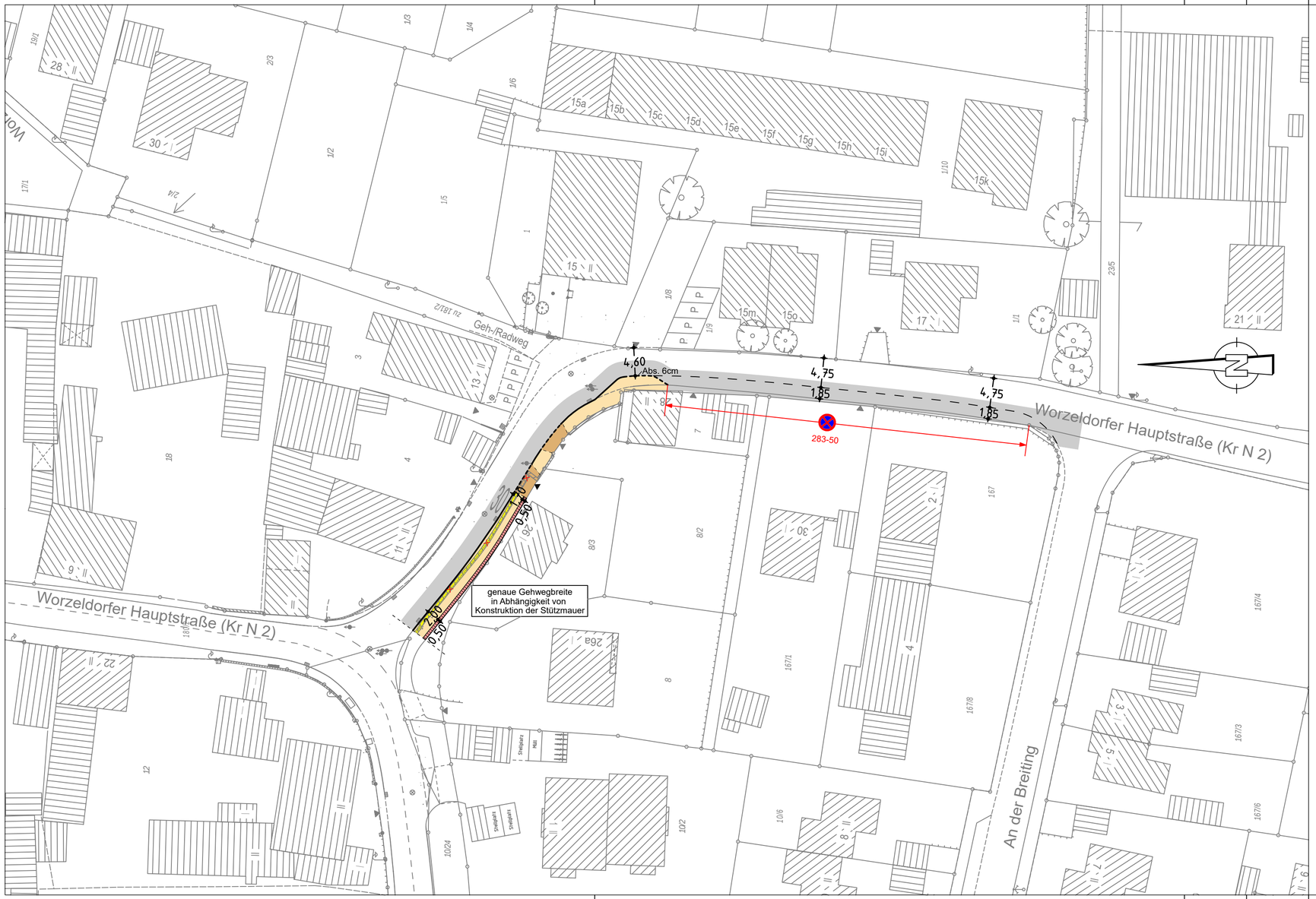
Marcus König
Fraktionsvorsitzender

NÜRNBERG KULTUR HAUPTSTADT EUROPAS WIR BEWERBEN UNS 2025

A19022200 Infrastruktur Worzeldorf.docx

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Wenzel, Tel. 4937

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Digitale Stadtgrundkarte mit Vermessung und Kartierung:
Geo/1, Herr Dieno, Tel. 231-4423



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- erf. Abbruch
- Stützmauer

Bestand

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

A.f.V. 30.01.2020

Nürnberg

VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG

STRASSENPLANUNG		Worzeldorfer Hauptstraße
ABTEILUNGSLEITUNG		Gehweg
BEARBEITUNG	Erfurth (4937)	
	Wenzel(78303)	**Lageplan**
ÄNDERUNGEN		M = 1 : 500 / 2.2129.2.1

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
03.11.20	Br-Fürbach	Änderungen gemäß SOR Bezirk

Nürnberg, den 21.11.2018

gez. Jülich
AMTSLEITER

Card 8.811

Projekt <Worzeldorfer_Hauptstraße_001> Zeichnung V500_1_Änder_SOR.PLT vom 03.11.20

CARD/1

Berichtsvorlage
Vpl/007/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer*innen: Ausbau von Radwegen und mehr Parkverbote
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 02.08.2019

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 02.08.2019

Bericht:

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen bittet mit Antrag vom 02.08.2019 um Erläuterung wie das Radwegenetz an stark befahrenen Hauptstraßen wie der Bayreuther Straße in Fahrtrichtung Süden ausgebaut wird und ob in diesen Straßen, so wie in der Bayreuther Straße, ein absolutes Halt- und Parkverbot eingeführt werden kann. Zusätzlich beantragt sie die Auskunft, in wie weit das gefährdende Verhalten Autofahrender gegenüber Radfahrenden geahndet werden kann.

Das Radwegenetz wird kontinuierlich im gesamten Stadtbereich erweitert. Dabei werden auch, wie zum Beispiel in der Bayreuther Straße, Synergieeffekte genutzt und erforderliche Straßensanierungen mit der Erweiterung des Radwegenetzes verknüpft. Am 06.05.2024 wurden dem Verkehrsausschuss die Straßenpläne der Bayreuther Straße zum Beschluss vorgelegt und beschlossen. Für beide Fahrtrichtungen wird am rechten Fahrbahnrand ein Radstreifen markiert. Die Umsetzung der Maßname läuft seit 2024 und soll Anfang 2026 abgeschlossen sein. Mit der Fertigstellung ist ein durchgängiges Angebot für Radfahrende entlang der Äußeren Bayreuther Straße zwischen dem Nordostpark und dem Hauptbahnhof vorhanden. Im Bereich des neu angelegten stadteinwärtigen Radstreifens in der Bayreuther Straße sind Längsparkbuchten zwischen der Pirckheimer Straße und dem Rathenauplatz nur noch in Höhe der neuen evangelischen Hochschule vorgesehen. Das verbotswidrige Parken auf dem Gehweg wird zusätzlich mittels Pfosten unterbunden. Das Aufstellen eines absoluten Haltverbotes ist nicht erforderlich, da das Parken auf dem Radstreifen nicht erlaubt ist. Im Allgemeinen werden neu angelegte Radstreifen oder Radwege neben Parkbuchten so breit ausgebaut, dass die sogenannte Dooring-Zone in der Breite der Radanlagen integriert ist.

Gefährdendes Verhalten von Autofahrenden gegenüber Radfahrenden kann nicht durch das Ordnungsamt kontrolliert und geahndet werden. Dies liegt im Zuständigkeitsbereich der Polizei.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Personen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Ö 10

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
02. AUG. 2019 /.....Nr.....
VI
X

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 2. August 2019

Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer*innen: Ausbau von Radwegen und mehr Parkverbote

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Bayreuther Straße stadteinwärts stellt für viele Radfahrer*innen eine besondere Gefahrenzone dar. Da es auf dieser Straßenseite keinen Radweg gibt, müssen sich die Radfahrer*innen die zweispurige Straße mit PKW und LKW teilen. Die Spuren sind nicht sehr breit, weshalb Autofahrer*innen beim Überholen den Mindestabstand von 1,5 Meter oftmals nicht einhalten – viele Überholmanöver enden deshalb äußerst riskant. Hinzu kommen weitere unüberlegte Handlungen von Autofahrer*innen, die nach dem Parken ihre Autotür öffnen, ohne auf herannahende Radfahrer*innen zu achten. Das sogenannte ‚dooring' ist für Radfahrer*innen dabei besonders gefährlich, da sie oftmals nur die Möglichkeit haben, auf die Straße auszuweichen und sich somit weiteren Gefahren aussetzen. Selbst routinierte Fahrradfahrer*innen bezeichnen das Fahren auf der Bayreuther Straße als gesundheits- und lebensgefährdend.

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

- Die Stadt berichtet über die Möglichkeiten, das Radwegenetz an stark befahrenen Straßen wie der Bayreuther Straße in südlicher Richtung auszubauen.
- Die Verwaltung klärt über mögliche Maßnahmen auf, ein absolutes Halte- und Parkverbot an stark frequentierten Straßen einzuführen – insbesondere an der Bayreuther Straße zwischen Pirckheimer Straße und Rathenauplatz.
- Die Stadt gibt Auskunft darüber, inwieweit das Ordnungsamt gefährdendes Verhalten seitens Autofahrer*innen gegenüber Fahrradfahrer*innen ahndet.

Mit freundlichen Grüßen

A. Mletzko

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

Berichtsvorlage
Vpl/011/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Geh- und Radwegbrücke über den Rangierbahnhof
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.04.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.07.2019

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.04.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion 08.07.2019
Skizze Geh- und Radwegbrücke Rangierbahnhof

Bericht:

In den Anträgen der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.04.2019 sowie der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.07.2019 wird ein Planentwurf für die Anbindung der Kettelersiedlung an das südliche Ende der Brunecker Straße über den Rangierbahnhof gefordert. Die Beantwortung erfolgt spät, weil –letztlich erfolglos- intensiv nach einer Lösung gescht wurde.

Die aktuelle Anbindung der Kettelersiedlung erfolgt im Westen über die Julius-Loßmann-Straße und im Osten über die Münchener Straße. Für eine direktere Anbindung an das Brunecker Areal wäre ein Brücken- oder Tunnelbauwerk über den Rangierbahnhof nötig. Die beiliegende Skizze zeigt drei mögliche Trassenvarianten zur Führung eines Geh- und Radweges über den Rangierbahnhof, wobei die Varianten 1 (blau) und 2 (grün) ein Brückenbauwerk und die Variante 3 (rot) ein Tunnelbauwerk beinhalten würden inkl. der jeweiligen Zuführung zu den Bauwerken.

Die Bahnflächen sind Bahnbesitz, die Flächen südlich des Bahngeländes sind im Besitz des Freistaats Bayern. Im Bestand ist Mischwald mit vereinzelten Kleingärten vorhanden. Gemäß der Bewertung des Arten- und Biotopschutzprogramms wird der Mischwald als lokal bedeutsamer Lebensraum eingestuft. Höhentechnisch liegen die südlichen Flächen ca. 7 m unterhalb des direkt angrenzenden Bahndamms und ca. 2 m höher als die Gleise innerhalb der Rangierbahnhofszufahrt. Unter Berücksichtigung der erforderlichen Lichtraumprofile für Bahnverkehr und Geh- und Radverkehr ergibt sich für ein **Brückenbauwerk** eine zu überwindende Höhendifferenz von ca. 13 m und für ein **Tunnelbauwerk** eine zu überwindende Höhendifferenz von ca. 6 m.

Die Konstruktionslänge für eine **Brücke** beträgt dabei zur Höhenabwicklung ca. 420 m zuzüglich einer Führung über Erdrampen von ca. 130 m, wodurch eine Gesamtlänge von ca. 550 m zustande kommt. Nach einer ersten groben Kostenschätzung aus dem Jahr 2019 lägen die Kosten für das reine Brückenbauwerk bei ca. 21 Mio. Euro zuzüglich der Kosten für Zuführung, Grundstückserwerb, Beleuchtung und Verlegung von Zufahrtswegen. Die tatsächlichen Gesamtkosten würden somit, auch aufgrund der zwischenzeitlich gestiegenen Baukosten, deutlich höher liegen.

Die Länge für eine **Unterführung** liegt bei ca. 260 m. Die ersten groben Schätzkosten aus dem Jahr 2019 für das reine Tunnelbauwerk lägen bei ca. 23 Mio. Euro zuzüglich der Kosten für Zuführung, Grundstückserwerb, Beleuchtung und Zufahrtsanpassungen. Die tatsächlichen Gesamtkosten würden somit, auch aufgrund der zwischenzeitlich gestiegenen Baukosten, deutlich höher liegen.

Ein Nutzen aus der Querung liegt nur für einen relativ kleinen Bereich des Stadtgebiets vor, weil die Verbindung im am dünnsten besiedelten Bereich der Kettelersiedlung anbindet. Bewohner weiter östlich können ohne Umweg die Münchener Straße nutzen. Bewohner im Bereich Finkenbrunn fahren durch das „Mausloch“, das demnächst mit ebenfalls intensivem Mitteleinsatz der Stadt durch die Bahn verbreitert wird. Nur wenige aus einem Teilbereich der Gartenstadt kommende Radfahrende mit Ziel Brunecker Straße würden profitieren. Eine überörtliche Funktion liegt nur für den aus der Saarbrückener Straße von Süden kommenden Verkehr vor.

Fazit:
Auf dem gesamten Brunecker-Areal wird zukünftig ein dichtes Netz an Rad- und Fußverbindungen entstehen, das das Gebiet sowohl in Ost-West-Richtung, als auch in Nord-Süd-Richtung durchdringt. Eine südliche Anbindung hin zum Rangierbahnhof ist deshalb grundsätzlich möglich und im B-Plan 4635 berücksichtigt.

Aufgrund der Kosten und Problematik der Sicherheit in einem Tunnelbauwerk mit einer Länge von 260 m wird empfohlen von einer Unterführung abzusehen. Die Verwaltung empfiehlt aufgrund des überschaubaren Nutzens und des hohen Aufwands, die weitere Planung der Maßnahme zunächst zurückzustellen und die weitere Entwicklung im Bereich Lichtenreuth abzuwarten.

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 11

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
11. APR. 2019
/ ..... Nr. .....
VI
2.BM
2 X z.w.V.
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Nürnberg, 11. April 2019
Ahmed

Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rangierbahnhof (Brunecker Straße)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der neue Stadtteil an der Brunecker Straße wird „autoarm" geplant. Den künftigen Anwohner sollen ausreichend Angebote mit Bus, Bahn, Carsharing und zu Fuß geschaffen werden, damit möglichst viele von ihnen auf das Auto verzichten.
Eine gute Anbindung und Erschließung durch Radverbindungen ist für die Erreichung dieses Ziels ebenso wichtig. Daher hat die SPD-Fraktion u.a. den Antrag gestellt, eine komfortable Radroute über Fahrradstraßen und eigene Radwege von diesem Stadtteil in die Stadtmitte zu führen.

Um diese Radroute in mittelfristiger Zukunft zu vervollständigen, könnte es notwendig werden, auch eine direkte Verbindung zwischen der Brunecker Straße und den Gebieten südlich des Rangierbahnhofgeländes zu schaffen. Dies würde zu einer direkten Anbindung an die Kettelersiedlung als auch an die Naherholungsgebiete des Nürnberger Südens (wie etwa dem Steinbrüchlein) ermöglichen.
Zwischen der Brunecker Straße und der Kettelersiedlung liegt jedoch der Rangierbahnhof. Für eine solche Verbindung braucht es wohl eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer.

Auch wenn heute noch nicht klar ist, ob diese Brückenverbindung wirklich kommen muss, so sollten die derzeitigen Planungen für den neuen Stadtteil und die neue Universität eine solche mögliche Brückenverbindung berücksichtigen. Notwendige Flächen für Brückeninfrastruktur sollte daher vorgehalten werden.

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

Antrag:

1. Die Verwaltung hält in ihren derzeitigen Planungen für den Stadtteil an der Brunecker Straße die Möglichkeit einer Brückenverbindung für Fußgänger und Radfahrer in den Süden offen.
2. Die Verwaltung erarbeitet einen Planentwurf für eine solche Brückenverbindung, welche das Nürnberger Radwegenetz ergänzt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Prölß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

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

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
10. JULI 2019
Nr.
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 X z.w.V. | 4 Antwort zur Zwischenverfügung | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

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

08.07.2019
Krieglstein

Geh- und Radwegeverbindung zum Uni-Campus

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für den neuen Stadtteil „UniCampus“ werden diverse Angebote zur Verkehrserschließung u.a. durch Bus, Straßen- und U-Bahn oder Mobilitätsstationen mit Carsharing geschaffen. Darüber hinaus ist eine gute Anbindung an die bestehenden Fuß- und Radwege erforderlich.

Um die Vernetzung der einzelnen Siedlungsinseln untereinander zu stärken, bedarf es der Optimierung des kleinteiligen Wegenetzes. Lücken im Fuß- und Radwegenetz sind im Verbund mit den Freiraumverbindungen zu ergänzen und Querungen der Hauptverkehrsstraßen und Gleisanlagen zu vereinfachen.

Eine wichtige Radroute könnte in den nächsten Jahren durch eine neu zu schaffende Verbindung zwischen Uni- Campus / Rangierbahnhofsiedlung und den Stadtteilen südlich des Rangierbahnhofs entstehen. Dieser neue Radweg zu den Siedlungen Süd würde die Attraktivität des Radverkehrs deutlich erhöhen. Dadurch wäre auch eine Vernetzung zu den Radwegen in Richtung Worzeldorf, Kornburg bzw. Katzwang realisierbar.

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

Antrag:

Die Verwaltung entwickelt im Rahmen des Verkehrskonzepts für den neuen Stadtteil „UniCampus“ eine Planung für die erforderliche Vernetzung der Rad- und Fußwege.

Des Weiteren plant die Verwaltung eine unmittelbare Anbindung des UniCampus aus Richtung Süden über den Rangierbahnhof.

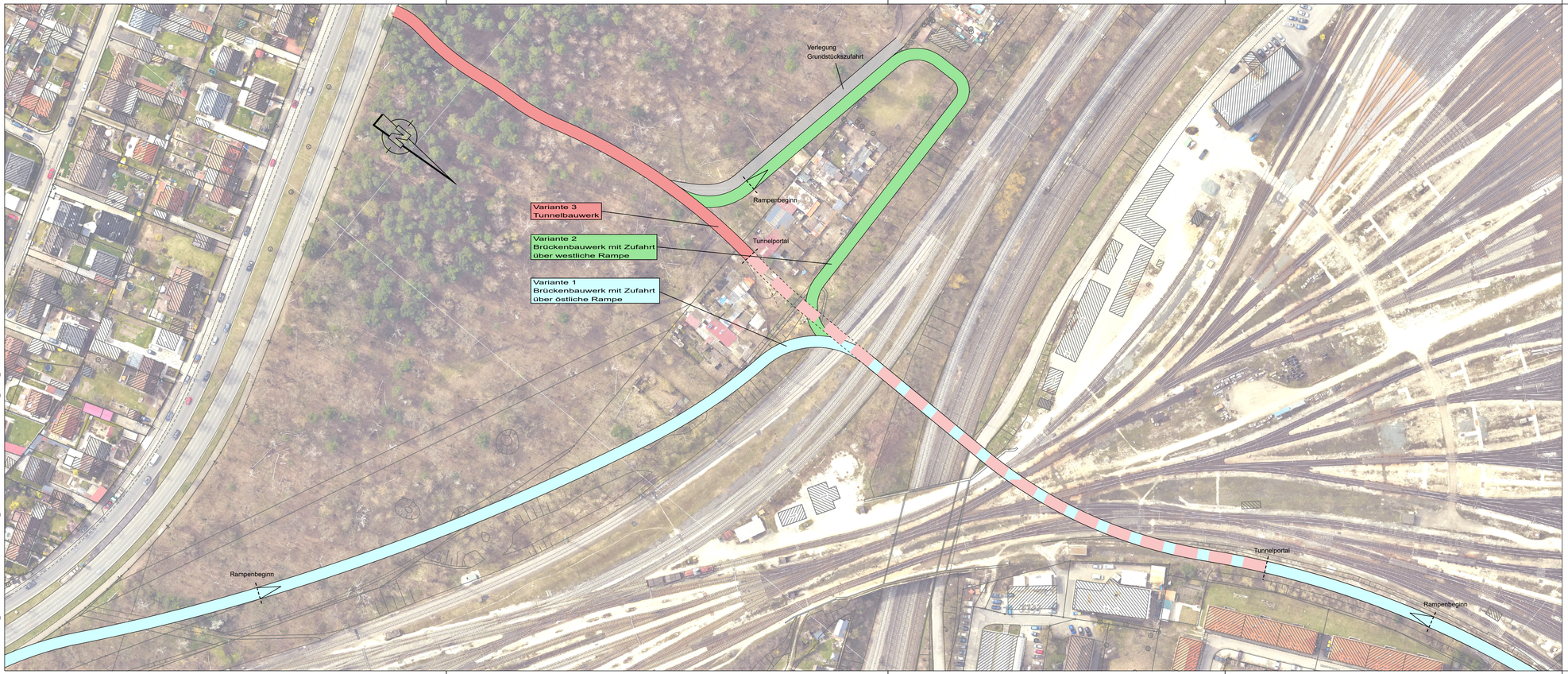
Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Fraktionsvorsitzender

A19070400 Geh- und Radwege UniCampus.docx

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Pfindel, Tel. 78301

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoAbteilung GeoVermessung GeoArbeiten GeoTelefon1
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestand

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

Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rangierbahnhof

Potentielle Trassenvarianten für die Querung des Rangierbahnhofs südlich des Brunecker Areals

09.12.2019 SKIZZE M 1:1000

Vpl/P

(78301)

card/1