Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
13.03.2025

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Tagesordnung -öffentlich- 3

Vorlagendokumente

* TOP Ö 1 Benennung des Stegs von der Kavalastraße zum Schweinauer Buck nach dem französischen Staatsmann Robert Schuman

Sitzungsvorlage Ref.VII/005/2025 5

Entscheidungsvorlage Ref.VII/005/2025 8

Kartenausschnitt Ref.VII/005/2025 10

Straßenbenennungsstatistik Ref.VII/005/2025 11

* TOP Ö 2 Mehr Aufenthaltsqualität durch Superblocks

Sitzungsvorlage Vpl/018/2025 12

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion, SPD- Stadtratsfraktion, Stadtratsfraktion B90/ Die Grünen, ödp vom 15.11.2023 Vpl/018/2025 16

Entscheidungsvorlage Vpl/018/2025 18

Vorschlag Superblock Gostenhof Vpl/018/2025 21

Austrasse mit Ideen Initiativen Vpl/018/2025 22

TOP Ö 3 Difu-Masterplan Parken

Sitzungsvorlage Vpl/017/2025 23

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.11.2024 Vpl/017/2025 27

TOP Ö 4 Sulzbacher Straße - zw. Rathenauplatz und Rudolphstraße

Sitzungsvorlage Vpl/014/2025 29

Straßenplan Vpl-Nr. 2.2487.2.1 Vpl/014/2025 33

TOP Ö 5 Mehr Fahrradabstellplätze an Sport- und Kultureinrichtungen

Berichtvorlage Vpl/015/2025 34

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.09.2023 Vpl/015/2025 38

TOP Ö 6 Allersberger Tunnel: Umbau der Kfz-Spur in einen Radweg

Berichtvorlage Vpl/016/2025 39

Sachverhalt Vpl/016/2025 42

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 17.05.2019 Vpl/016/2025 44

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 13.03.2025, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Benennung des Stegs von der Kavalastraße zum Schweinauer Buck nach dem französischen Staatsmann Robert Schuman** Heilmaier, Andrea, Dr.	Beschluss Ref.VII/005/2025
2.	**Mehr Aufenthaltsqualität durch Superblocks** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion, SPD- Stadtratsfraktion, Stadtratsfraktion B90/ Die Grünen, ödp vom 15.11.2023** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/018/2025
3.	**Difu-Masterplan Parken** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.11.2024** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/017/2025
4.	**Sulzbacher Straße - zw. Rathenauplatz und Rudolphstraße** **Entschärfung einer Gefahrenstelle** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/014/2025
5.	**Mehr Fahrradabstellplätze an Sport- und Kultureinrichtungen** **hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 20.09.2023** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/015/2025
6.	**Allersberger Tunnel: Umbau der Kfz-Spur in einen Radweg** **hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 17.05.2019** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/016/2025

7. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 20.02.2025, öffentlicher Teil

Ulrich, Daniel

Beschlussvorlage
Ref.VII/005/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	13.03.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung des Stegs von der Kavalastraße zum Schweinauer Buck nach dem französischen Staatsmann Robert Schuman

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Kartenausschnitt
Straßenbenennungsstatistik

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, den Steg von der Kavalastraße zum Schweinauer Buck als "Robert-Schuman-Steg" zu benennen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Bei Straßenbenennungen nach Personen wird darauf geachtet, auch verstärkt nach Frauen zu benennen. Von den letzten 50 Benennungen nach Personen erfolgten 28 nach Frauen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **Av**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung des Stegs von der Kavalastraße zum Schweinauer Buck als "Robert-Schuman-Steg".

Entscheidungsvorlage

Es wird vorgeschlagen, den Steg von der Kavalastraße zum Schweinauer Buck als

Robert-Schuman-Steg
(nach dem französischen Staatsmann Jean-Baptiste Nicolas Robert Schuman, 1886-1963)

zu benennen.

Jean-Baptiste Nicolas Robert Schuman wurde am 29. Juni 1886 in Clausen, heute ein Stadtteil von Luxemburg-Stadt, geboren. Sein Vater Jean-Pierre wurde im lothringischen Ewringen geboren, das an der luxemburgischen Grenze lag. Als nach der Niederlage Frankreichs im Krieg von 1870/71 das Elsaß und ein Teil Lothringens an Deutschland fielen, wurde Jean-Pierre Schuman deutscher Staatsangehöriger, ebenso sein Sohn Robert Schuman. Die Mutter, Eugénie Duren stammte aus Luxemburg. Robert Schuman wurde durch die französische und deutsche Kultur beeinflusst. Von 1896 bis 1903 besuchte er das Athénée Royal, das er mit dem Abitur verließ. 1904 legte er noch in Metz am Kaiserlichen Gymnasium das deutsche Abitur ab, um anschließend ein Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Bonn aufzunehmen. Seine weiteren Studienorte waren München, Berlin und Straßburg. 1908 legte er das erste Staatsexamen ab und absolvierte anschließend seine Referendarzeit. Sein Studium schloss er 1910 in Straßburg mit der Promotion zum Dr. jur. ab. Der katholische Glaube blieb für ihn stets ein maßgeblicher Anker seines Lebens. So besuchte er täglich einen Gottesdienst, trat 1910 der Görres-Gesellschaft sowie 1912 dem Volksverein für das katholische Deutschland bei und übernahm 1913 das Amt des Organisationsleiters des 60. Deutschen Katholikentags in Metz. Bereits im Juni 1912 hatte er dort eine Anwaltskanzlei eröffnet und praktizierte als Fachanwalt für Zivil- und Handelsrecht.

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs 1914 wurde Robert Schuman als untauglich gemustert, später jedoch als dienstverpflichteter Zivilist in der Kreisverwaltung von Bolchen eingesetzt. Der Krieg führte zu einer „inneren Annäherung an Frankreich“, was durch seine Berichte über deutsche Gräueltaten unterstrichen wurde. Nach dem Krieg erhielt Robert Schuman 1919 die französische Staatsbürgerschaft und begann seine politische Karriere. Er wurde Mitglied des Stadtrats von Metz und 1919 Abgeordneter der französischen Nationalversammlung. Robert Schuman setzte sich für die Anpassung von Elsaß-Lothringen an das französische Recht ein und war Mitgründer der „Union Républicaine Lorraine“ sowie Mitglied der „Parti Démocrate Populaire“. Während des Zweiten Weltkriegs kümmerte Robert Schuman sich als Unterstaatssekretär für Flüchtlingsfragen um die Versorgung von Flüchtlingen. Nach dem Waffenstillstand von 1940 stimmte er dem Gesetz zu, das der Vichy-Regierung weitreichende Befugnisse verlieh, lehnte jedoch ein Ministeramt ab und kehrte nach Metz zurück. Dort wurde Robert Schuman 1940 von der Gestapo verhaftet, weigerte sich, mit den Besatzern zu kooperieren und konnte 1942 fliehen, um im Untergrund weiter im Widerstand aktiv zu sein.

Nach der Befreiung Frankreichs kehrte Schuman Ende 1944 nach Metz zurück und begann erneut, sich politisch zu engagieren. Er gehörte zu den Mitbegründern der christdemokratischen Partei Mouvement Républicain Populaire (MRP), die als Nachfolgerin der PDP gilt. Für die MRP gehörte Robert Schuman von 1945 bis 1963 zunächst der Provisorischen Regierung und dann der Nationalversammlung der Vierten Republik an. In dieser Zeit hatte er verschiedene Ämter inne: von Juni 1946 bis Januar 1947 war er Finanzminister, von November 1947 bis Juli 1948 Ministerpräsident sowie anschließend bis 1953 Außenminister. In dieser Funktion setzte er sich schon bald für eine Annährung Frankreichs und Deutschlands ein, was er schon im Januar 1950 vor Studierenden in Mainz und Berlin erläuterte. Am 9. Mai 1950 stellte er in einer Rede seinen als Schuman-Plan

berühmt gewordenen Vorschlag zur Schaffung einer Montanunion zwischen Deutschland und Frankreich vor, die auch anderen europäischen Staaten zugängig sein sollte. Am 18. April 1951 unterzeichneten daraufhin die Außenminister von Frankreich - Robert Schuman -, Italien, den Niederlanden, Belgien, Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland den Vertrag über die Gründung einer Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS), der 1952 in Kraft trat. Er setzte sich weiterhin für die europäische Einigung ein und war von 1955 bis 1961 Vorsitzender der Europäischen Bewegung, die 1948 gegründet wurde, um die Einigung Europas zu fördern. Nach der Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EURATOM) 1957, wurde die Gemeinsame Versammlung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl auf diese ausgeweitet. 1958 wurde Robert Schuman zum ersten Präsidenten der Europäischen Parlamentarischen Vereinigung gewählt, die später das Europäische Parlament wurde. 1960 trat er zurück und wurde Ehrenpräsident. 1961 erlitt er einen Schlaganfall, von dem er sich nicht mehr vollständig erholte.

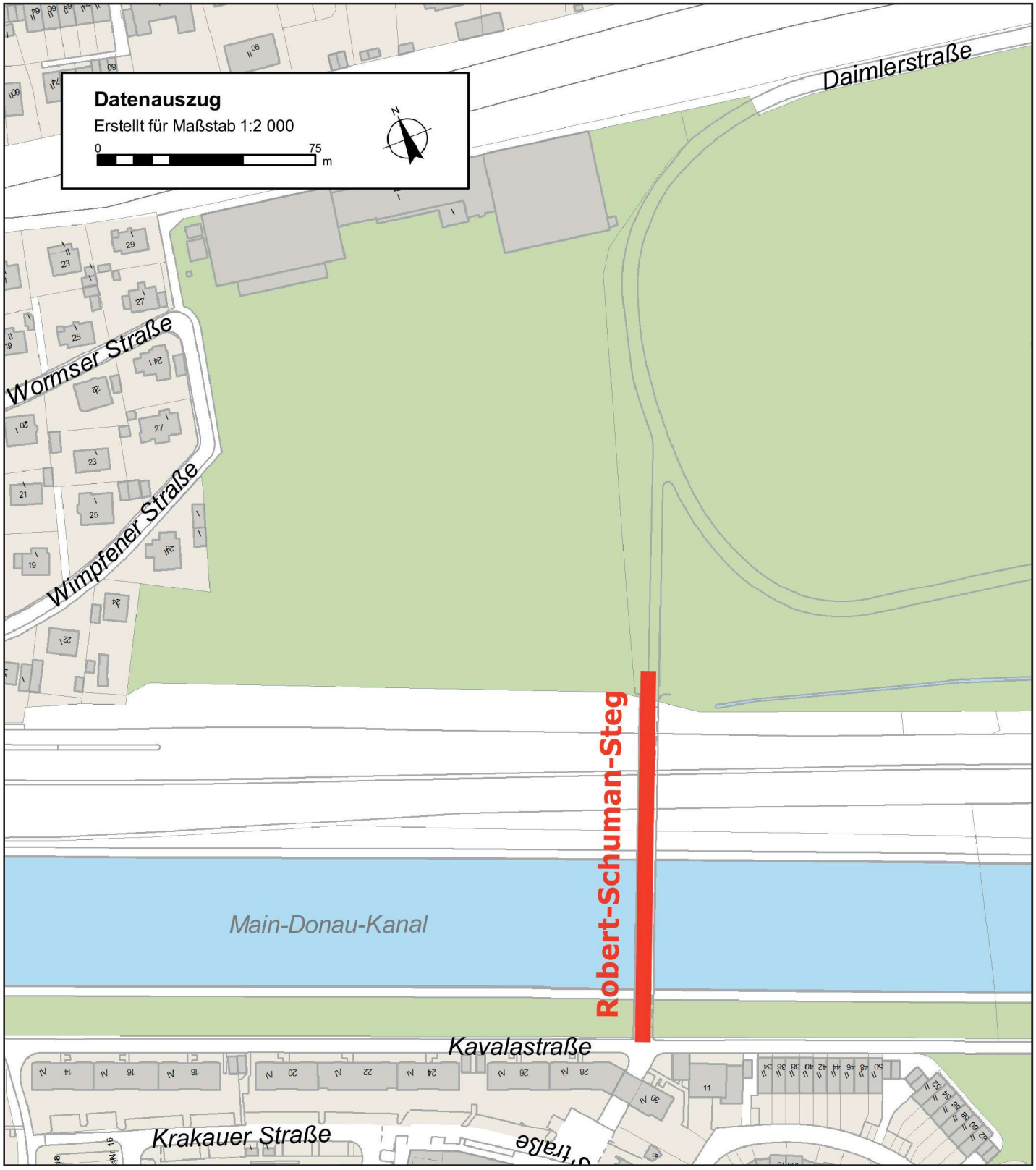
Robert Schuman verstarb am 4. September 1963 in Sigach bei Metz. Er wurde auf dem Friedhof an der Pfarrkirche von Sigach, die er jeden Sonntag besucht hatte, bestattet. Zu Lebzeiten wurde Robert Schuman mehrfach ausgezeichnet, unter anderem mit dem Piusorden (1956), dem Karlspreis (1958) und dem Erasmuspreis (1959). 1989 wurde er als Kandidat für die Seligsprechung vorgeschlagen und 2021 verlieh ihm Papst Franziskus den „heroischen Tugendgrad“. Robert Schuman, ein Katholik, sah in Europa eine geistige und moralische Dimension, wobei er betonte, dass Politik dem Wohl der Allgemeinheit dienen sollte. Der 9. Mai, an dem er seine berühmte Rede hielt, wird seit 1986 als Europatag gefeiert. In seiner Rede von 1950 betonte er, dass der Frieden nur durch kreative Anstrengungen und ein starkes, vereintes Europa gewährleistet werden kann.

Anmerkung zur Diversity-Relevanz

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

Von den im Zeitraum 01/2018 - 01/2025 beschlossenen 68 Straßenbenennungen erfolgten 50 nach Personen, davon 28 nach Frauen.

Beilage: .....



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

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

Straßenbenennungen seit 01/2018 *Stand 03/2024*

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

Beschlussvorlage
Vpl/018/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	13.03.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Mehr Aufenthaltsqualität durch Superblocks
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion, SPD- Stadtratsfraktion, Stadtratsfraktion B90/ Die Grünen, ödp vom 15.11.2023

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion, SPD- Stadtratsfraktion, Stadtratsfraktion B90/ Die Grünen, ödp vom 15.11.2023
Entscheidungsvorlage
Vorschlag Superblock Gostenhof
Austrasse mit Ideen Initiativen

Sachverhalt (kurz):

In ihrem Antrag vom 15.11.2023 bitten die Stadtratsfraktionen von CSU, SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und ÖDP um die Einrichtung eines "Superblocks" in einem Nürnberger Stadtteil als Modellversuch. Dabei sollen Vorschläge der Bürgervereine berücksichtigt werden. Auch bei künftigen Straßenplanungen soll das Konzept der "Superblocks" Anwendung finden.

Da der Bürgerverein Gostenhof zusammen mit Initiativen aus dem Stadtteil großes Interesse an der Umsetzung von Superblocks signalisiert hat, wurde in Abstimmung mit den Initiativen ein Konzept für Gostenhof entwickelt.

Die konkreten Bausteine des Konzeptes werden in der Entscheidungsvorlage erläutert und sind im Übersichtsplan dargestellt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☒ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Von Maßnahmen für weitere Verkehrsberuhigung profitieren alle im Stadtteil, insbesondere aber die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **Stpl**

☐

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, das vorgestellte Konzept für Superblocks in Gostenhof bis Anfang Juni 2025 umzusetzen.

2. Die Verwaltung prüft in Abstimmung mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort die Umgestaltung der Austraße im Abschnitt zwischen Kernstraße und Müllnerstraße optional als Verkehrsberuhigter Bereich oder als Fußgängerzone.

3. Das Konzept soll für ein Jahr zur Probe beibehalten werden. Nach Auswertung der Erfahrungen sollen die Ergebnisse des Versuchs dem AfV vorgelegt werden.

CSU Stadtratsfraktion Nürnberg

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

ödp

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
16. NOV. 2023
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
2 W.V. | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

15.11.2023
Antragsteller: Krieglstein, Yilmaz, Bock, Gehrke

Mehr Aufenthaltsqualität durch Superblocks

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Nürnbergerinnen und Nürnberger legen Wert auf eine gute Lebensqualität im Stadtteil. Durch Superblocks können wir diesem Bedürfnis nachkommen und Wohnquartiere noch stärker beruhigen: Der Verkehr wird auf die Hauptverkehrsstraßen geleitet und die Durchquerung verhindert.

Auch der Parkplatz-Suchverkehr wird auf ein Minimum reduziert und es entstehen neue Quartiersplätze, die zum Verweilen und Spielen einladen. Gleichzeitig bleibt die Erreichbarkeit mit dem Auto insbesondere für Anwohnerinnen und Anwohner erhalten.

Superblocks steigern die Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität sowie Klimaresilienz. Zudem können sie auch die gesundheitliche Belastung durch Abgase, Lärm und Unfälle verringern.

Das Konzept der Superblocks wurde in mehreren Städten weltweit mittlerweile erfolgreich erprobt und auch in Nürnberg gibt es bereits Erfahrungen aus städtebaulichen Modellen, wie sie in Langwasser realisiert wurden. Aus der Stadtgesellschaft gibt es bereits Forderungen nach der Einrichtung von Superblocks, beispielsweise vom Bürgerverein Gostenhof, Nürnberg Autofrei oder von Fuß e.V.

Wir sind überzeugt, dass die Einrichtung von Superblocks auch in Nürnberg zu einer Verbesserung der Lebensqualität beitragen würde und unterstützen deshalb diese Forderungen. Auch im Rahmen des Projekts "Fußgängerfreundlicher Modellstadtteil" könnte ein solcher Superblock eingerichtet werden.

Die Stadtratsfraktionen von CSU, SPD und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN sowie die ÖDP-Stadtratsgruppe stellen daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss gemeinsam folgenden

Antrag:

Die Verwaltung

- prüft die zeitnahe Einrichtung von Superblocks in Nürnberg als Modellversuch mit einer Dauer von mindestens sechs Monaten und berücksichtigt dabei die Vorschläge der Bürgervereine.

- berücksichtigt das Konzept der Superblocks bei künftigen Straßenplanungen.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein

Fraktionsvorsitzender
CSU-Stadtratsfraktion

Christine Kayser

Fraktionsvorsitzende
SPD-Stadtratsfraktion

Achim Mletzko

Fraktionsvorsitzender
BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN

Jan Gehrke

Stadtrat
ÖDP

Mehr Aufenthaltsqualität durch Superblocks
hier: Antrag der Stadtratsfraktionen von CSU, SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und ÖDP vom 15.11.2023

Entscheidungsvorlage

Anlass

Die Stadtratsfraktionen von CSU, SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und ÖDP bitten um die Einrichtung eines „Superblocks" in einem Nürnberger Stadtteil als Modellversuch.

In Abstimmung mit den Initiativen vor Ort und dem Bürgerverein wurde ein Konzept für Gostenhof West entwickelt, das im Folgenden vorgestellt wird.

Superblocks

Der Begriff der „Superblocks“ wurde in Barcelona entwickelt. Dort sollen Superblocks eine Ausdehnung von ca. 400 Meter mal 400 Meter haben bzw. drei mal drei Häuserblöcke umfassen. Die Idee der Superblocks sieht eine Verkehrsführung im Stadtteil vor, die keinen Durchgangsverkehr gebietsfremder Kfz zulässt. Daneben ist ein wichtiges Element die Schaffung von Flächen für verschiedene Nutzungen wie z.B. Grün, Hochbeete, Sitzmöglichkeiten, Spielen, Veranstaltungen u.ä. Hierzu werden in Barcelona Parkplätze und Fahrspuren aufgegeben sowie Einbahnregelungen eingerichtet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf maximal 20 km/h begrenzt. Fußgängerinnen und Fußgänger sowie der Radverkehr haben in den Superblocks Vorrang.

Konzept für Superblocks in Gostenhof

Das, mit dem Bürgerverein und den Initiativen, abgestimmte Konzept für Superblocks in Gostenhof sieht folgende Maßnahmen vor, die auch im beiliegenden Übersichtsplan dargestellt sind:

- Die Verkehrsführung in Gostenhof im Bereich westlich der Oberen Kanalstraße wurde bereits im Rahmen der Stadtteilsanierung in den 1970er und 1980er Jahren so gestaltet, dass kein gebietsfremder Durchgangsverkehr mehr durch den Stadtteil fährt. Im Rahmen der Überlegungen zu Superblocks wurden vier weitere Diagonalunterbrechungen vorgesehen, um die Größe der Blocks zu reduzieren. An folgenden Stellen sollen zusätzliche Unterbrechungen umgesetzt werden:

  - Adam-Klein-Straße / Müllnerstraße,
  - Denisstraße / Glockendonstraße,
  - Austraße westlich Kernstraße,
  - Bärenschanzstraße / Zickstraße.

  Mit diesen sog. Modalfiltern, die eine Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr gewährleisten, Kfz-Verkehr aber verhindern, können zusätzlich zu den bestehenden abgetrennten Bereichen der östlichen Austraße / Spenglerstraße und westlich der Feuerleinstraße zwei weitere Blöcke südlich der Fürther Straße und zwei Blöcke nördlich der Fürther Straße geschaffen werden. Mit der Unterbrechung der Bärenschanzstraße kann der noch bestehende stärkere Abkürzungsverkehr über die Zickstraße zur Umgehung der Signalanlage an der Roonstraße unterbunden werden.

- Diese Maßnahmen zur Änderung der Verkehrsführung reichen noch nicht aus, um den Charakter von Superblocks zu erhalten. Da im Gegensatz zu Barcelona die Straßenräume in Gostenhof sehr beengt sind, können freie Flächen für variable Nutzungen nur durch den Wegfall von Stellplätzen gewonnen werden. Hierzu sollen drei kurze Fußgängerbereiche geschaffen werden, in denen nur die Zufahrt zu den Grundstücken erlaubt ist und alle 58

Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum entfallen. Folgende Abschnitte sind als Fußgängerbereiche vorgesehen:

- Denisstraße zwischen Mendel- und Nützelstraße (33 Stellplätze),
- Denisstraße zwischen Preißler- und Paumgartnerstraße (15 Stellplätze),
- Volprechtstraße zwischen Kernstraße und Untere Kanalstraße (10 Stellplätze).

Zudem soll im Abschnitt der Austraße zwischen Kernstraße und Müllnerstraße zusätzlich zur Unterbrechung ein verkehrsberuhigter Bereich oder eine Fußgängerzone entstehen. Hier sind eine Kindertagesstätte, ein Bolzplatz sowie ein Aktivspielplatz angesiedelt, die von der Verkehrsberuhigung profitieren werden. Sofern von den Anliegern gewünscht, könnte hier sogar ein weiterer Fußgängerbereich entstehen, wodurch zusätzlich elf Stellplätze im öffentlichen Raum gegenüber der Planung für den verkehrsberuhigten Bereich entfallen würden. Aufgrund der angrenzenden Nutzungen, die von vielen Kindern und Jugendlichen aufgesucht werden, würde sich dieser Abschnitt als Fußgängerbereich anbieten. Die Initiative für Superblocks in Gostenhof hat bei mehreren Treffen zusammen mit Interessierten aus dem Stadtteil Ideen für die Umnutzung der Verkehrsfläche in diesem Abschnitt der Austraße gesammelt, die alle kurzfristig und temporär umgesetzt werden könnten (siehe Plan im Anhang). Die Ideen müssten im Fall der Einführung eines Fußgängerbereichs im Detail geprüft werden, damit Belange der Feuerwehr und der Müllabfuhr sowie die Grundstückzufahrten für Anlieger berücksichtigt werden. Zudem müssen die vorgesehenen Einrichtungen bzw. Ausstattungen durch die Initiative selbst finanziert, aufgestellt und unterhalten werden. Auch hierfür wären dann - zunächst zeitlich befristet - Sondernutzungsanträge durch die Initiative bei der Stadt zu stellen. Zu erwartende Erschwernisse bei der Reinigung und im Winterdienst sind ebenfalls zu regeln.

- An mehreren Stellen im Stadtteil können Sondernutzungen für Außenbestuhlung von Gastronomie genehmigt werden. Diese sind im Übersichtsplan gekennzeichnet.

- Zusätzliche Einbahnregelungen werden abgelehnt, weil sie die Erschließung eines Gebietes verkomplizieren und zu Verkehrsverlagerungen auf parallele Straßen führen. Zudem wird in Einbahnstraße tendenziell mit höheren Geschwindigkeiten gefahren, weil auf keinen Gegenverkehr Rücksicht genommen werden muss. Einbahnstraßen haben aus den genannten Gründen nicht grundsätzlich einen verkehrsberuhigenden Effekt.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Konzept für Superblocks in Gostenhof wurde in einem intensiven Austausch mit dem Bürgerverein und der Initiative für Superblocks in Gostenhof erarbeitet und abgestimmt. Ende Februar 2025 soll das mit dem Bürgerverein und den Initiativen abgestimmte Konzept im Rahmen einer vom Bürgerverein organisierten öffentlichen Veranstaltung vorgestellt und diskutiert werden. Über die Veranstaltung wird mündlich berichtet. Darüber hinaus hat die Verwaltung das Konzept bei einem öffentlichen Treffen der Initiative für Superblocks präsentiert.

Mitglieder der Initiative haben bei den Gastronomen in Gostenhof Wünsche nach Flächen für Außenbestuhlungen abgefragt. Diese Wünsche wurden bei Vpl bereits vorgeprüft und der Initiative Rückmeldung dazu gegeben. Die konkreten Anträge für Außenbestuhlungsflächen werden die Betriebe bei LA stellen. Aufgrund der internen Vorprüfung könnte die Bearbeitung der Sondernutzungsanträge relativ zügig erfolgen.

Berücksichtigung Konzept Superblock bei Straßenplanungen

Die Verwaltung berücksichtigt die Idee der Superblocks bei Straßenplanungen. Beispiele hierfür sind die Planungen für eine Fahrradstraße in der Humboldtstraße, in der auf Höhe des Hummelsteiner Wegs und westlich der Tafelfeldstraße Unterbrechungen mitgeplant wurden, um den vormals hohen Durchgangsverkehrsanteil zu reduzieren. Da eine Straßenplanung immer nur

für eine Straße erstellt wird, nicht für ein zusammenhängendes Gebiet, können auch nur Einzelmaßnahmen berücksichtigt werden. Das Konzept der Superblocks wird auch bei den Projekten „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ berücksichtigt, bei denen nicht einzelne Straßen betrachtet werden, sondern ein größeres Gebiet. So wurde zum Beispiel im Modellstadtteil Rennweg / Wöhrd die Unterbrechung der Ludwig-Feuerbach-Straße zur Verhinderung des starken Durchgangsverkehrs angeregt und vom AfV zur Umsetzung beschlossen.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt vor, die beschriebenen Maßnahmen zur verkehrlichen Einrichtung der Superblocks für Gostenhof bis Anfang Juni 2025 umzusetzen und ein Jahr zur Probe beizubehalten. Der Start zur Sommersaison ist entscheidend für eine Akzeptanz der Maßnahmen von Anfang an.

Nach Abschluss der Probephase und der Evaluation des Versuchs wird dem AfV über die Erfahrungen und die Resonanz aus der Bevölkerung berichtet, um über die Beibehaltung oder Aufhebung der Maßnahmen entscheiden zu können.

Vorschlag Superblock Gostenhof

Ö 2

FG-Bereich

FG-Bereich

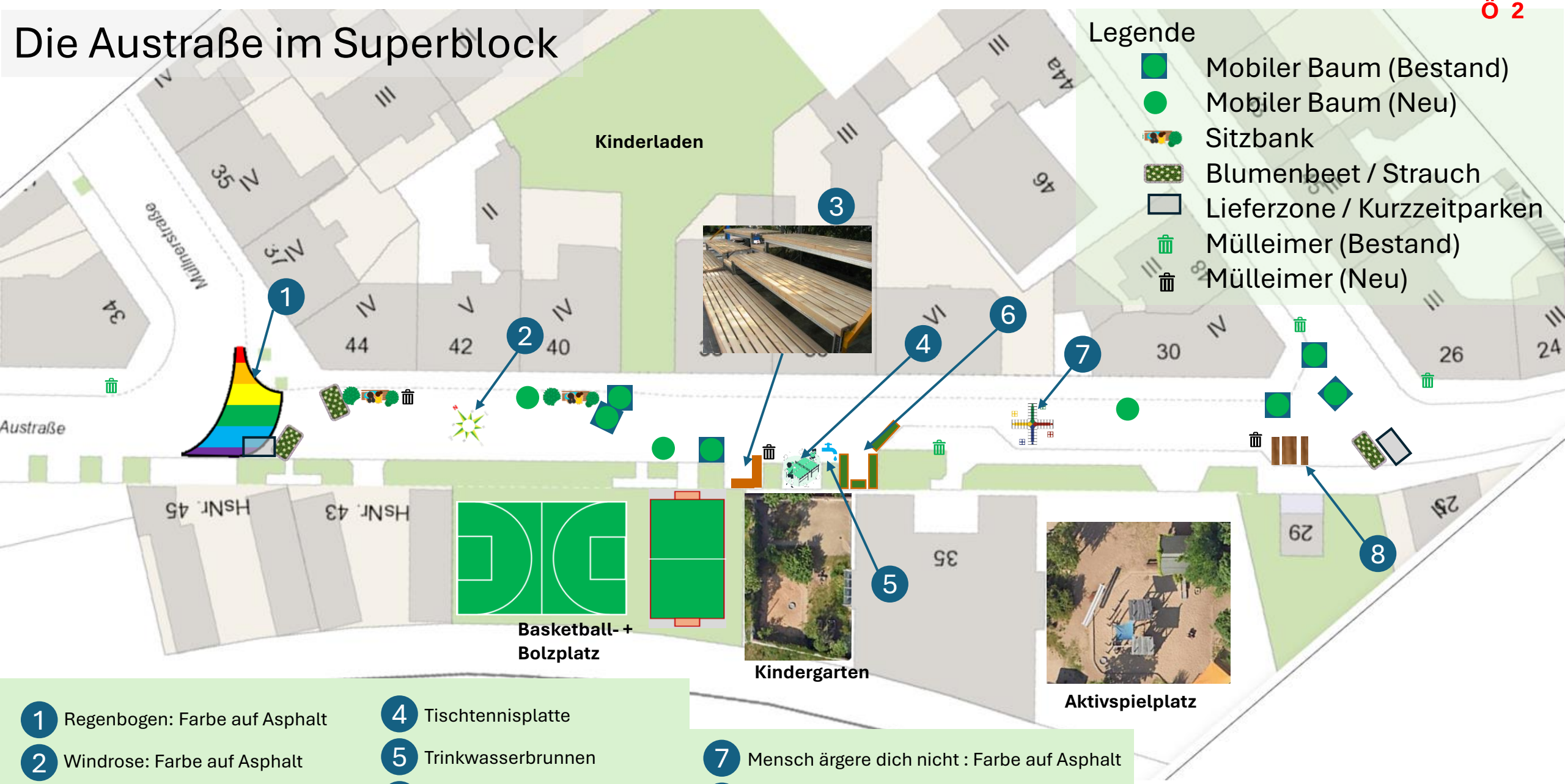
FG-Bereich

verkehrsberuhigter Bereich

einzige verbleibende Durchfahrtsmöglichkeit

mögliche Außenbestuhlung

Die Austraße im Superblock



1 Regenbogen: Farbe auf Asphalt

2 Windrose: Farbe auf Asphalt

3 Holztribüne

4 Tischtennisplatte

5 Trinkwasserbrunnen

6 Nachbarschaftsgarten

7 Mensch ärgere dich nicht : Farbe auf Asphalt

8 Picknickbank

Beschlussvorlage
Vpl/017/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	13.03.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Difu-Masterplan Parken
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.11.2024

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.11.2024

Sachverhalt (kurz):

Mit Antrag vom 04.11.2024 bittet die CSU-Stadtratsfraktion basierend auf der "Verkehrsprognose 2040" des vorm. Bundesministeriums für Digitales und Verkehr um eine Stellplatzbilanz der letzten zehn Jahre und um die Erstellung eines "Masterplans Parken".

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Bundesprognosen nicht auf Kommunen übertragbar sind, weil sie sich in erster Linie auf Fernverkehrsstraßen und nicht auf den städtischen Verkehr beziehen. So ist in allen größeren Städten der Kfz-Verkehr seit Jahrzehnten konstant und nach der Corona-Pandemie sogar abnehmend.

Eine Bilanzierung der Stellplätze für die Stadt Nürnberg über die letzten zehn Jahre ist nicht leistbar. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl aller Stellplätze in Nürnberg in den vergangenen Jahren zugenommen hat, da bei jedem Neubauprojekt Stellplätze nachgewiesen und hergestellt werden müssen. Demgegenüber ist die Anzahl der Stellplätze, die im öffentlichen Raum aufgrund von Begrünungsmaßnahmen, zur Verbesserung der Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgänger oder für andere stadtentwicklungspolitische Projekte entfallen, sehr gering. Gleichzeitig werden viele private Parkplätze nicht genutzt - entweder aus Bequemlichkeit oder weil sie zweckentfremdet werden.

Unabhängig davon bleibt das Thema Parken eine Herausforderung, da der öffentliche Raum begrenzt und nicht vermehrbar ist, aber gleichzeitig immer mehr Anforderungen an ihn gestellt werden. Vor allem die Sicherheit für den Fußverkehr und die Notwendigkeit, mehr Grün in die Stadt zu bringen, um den Folgen des Klimawandels entgegenzuwirken, benötigen Flächen, die heute oft als Stellplätze genutzt werden. Um diese Herausforderungen stemmen zu können, bietet das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) ein Städteprojekt zum Thema Parken an, bei dem interessierte Städte intensiv beraten werden.

Das über zwei Jahre angelegte Projekt startet in 2025 und besteht aus einem Basismodul, in dem Grundlagen sowie neueste Erkenntnisse vermittelt werden und sich die beteiligten Städte austauschen können. Im Vertiefungsmodul werden Handlungsempfehlungen und Vorschläge für die einzelnen Kommunen erarbeitet. Dies erfolgt in Workshops mit der Verwaltung, mit Kommunalpolitikern, Stakeholdern und der Stadtgesellschaft. Am Ende des Beteiligungsprozesses wird ein Bericht für die Kommune erstellt, in dem die Ergebnisse zusammengefasst werden und auf die Kommune zugeschnittene Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen externer Experten enthalten sind. Der Bericht kann als "Masterplan Parken" aufgebaut und verstanden werden.

Die Verwaltung schlägt vor, dass sich die Stadt Nürnberg um die Teilnahme an dem Projekt bewirbt. Als Difu-Zuwenderstadt würden für beide Module Kosten in Höhe von ca. 27.000 Euro

netto entstehen. Für die Vergabe der Erarbeitung eines Masterplans zum Thema inklusive eines entsprechend intensiven Beteiligungsprozesses durch ein externes Büro ist erfahrungsgemäß mit ähnlichen Kosten zu rechnen. Gegebenenfalls kann ein Zuschuss aus dem Förderprogramm für Klimaschutz für die Teilnahme an dem Projekt beantragt werden. Der städtische Anteil wird aus dem Budget von Vpl finanziert.

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	27.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	27.000 €	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:
Vpl Budget

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss stimmt dem Vorschlag der Verwaltung zur Teilnahme am Difu-Städteprojekt zu und beauftragt die Verwaltung, sich um die Teilnahme an dem Projekt zu bewerben.

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

04.11.2024
Antragsteller: Frank

Masterplan Parken

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Bundesministerium für Digitales und Verkehr lässt in mehrjährigen Abständen Langfrist-Verkehrsprognosen erstellen. Im Oktober 2024 wurde durch das BMDV die „Verkehrsprognose 2040“ präsentiert, wodurch Entwicklungen für die Mobilität deutlich werden, die auch Auswirkungen auf Nürnberg haben könnten. Die Verkehrsprognose zeigt auf, dass in der Zukunft das Auto weiterhin das Rückgrat der Mobilität in Deutschland sein wird. Gemessen am Modal-Split bleiben Auto und Motorrad – trotz aller Bemühungen vieler Kommunen – die mit Abstand beliebtesten Fortbewegungsmittel in Deutschland. Zwei Drittel der Wegstrecke werden damit auch zukünftig zurückgelegt.

Mit dem Wachstum der Stadt Nürnberg ist in den letzten Jahren der Kraftfahrzeugbestand ebenso weiter angestiegen. Auch wenn wir mit 458 PKW pro 1.000 Einwohner noch unter dem Bundessschnitt von 543 liegen, ist der absolute Bestand an Kraftfahrzeugen in Nürnberg so hoch wie nie und weiterhin jährlich steigend.

Gleichzeitig ist der öffentliche Raum nicht „mitgewachsen“. Durch zahlreiche Maßnahmen zur rad- und fußverkehrsfreundlicheren Gestaltung – die wir auch begrüßen – entfielen in den letzten Jahren eine hohe Anzahl an Stellplätzen in allen Stadtteilen, was in vielen Quartieren zu einem enormen Parkdruck führte. Ausgleichsmaßnahmen, die den teils hohen Verlust von Stellflächen auffangen könnten, fanden in der Regel nicht statt. Nach wie vor sind aber viele Bürgerinnen und Bürger der Stadt Nürnberg – wie auch im gesamten Bundesgebiet – zwingend auf ihr Auto angewiesen. Immer mehr Anwohnerinnen und Anwohner finden v.a. in den Abendstunden entweder keinen oder nur noch erschwert einen möglichen Stellplatz. Dies führt bei unserer Bevölkerung in einigen Stadtteilen zu immer größerer Frustration und kann langfristig sogar die Akzeptanz für den Nürnberger Mobilitätsbeschluss gefährden.

Leider haben sich bisher geplante Quartiersparkhäuser in der Praxis oftmals als nur schwer umsetzbar erwiesen, obwohl sie als Ersatz für entfallene Stellplätze dienen könnten. Dennoch soll das Konzept der Quartiersparkhäuser weiterhin mit Nachdruck verfolgt und priorisiert werden, da diese der ideale Ausgleich für Parkplätze wären.

Selbstverständlich gibt es kein Anrecht auf einen persönlichen Parkplatz im öffentlichen Raum. Dennoch gibt es in der Realität viele Bürgerinnen und Bürger in der Stadt, die keine private Stellplatzfläche haben und daher auf anderweitige Stellplatzflächen angewiesen sind.

Zukünftig muss sich die Stadt Nürnberg daher verstärkt auf alternative Flächen konzentrieren, die vor allem in den Abendstunden und nachts verfügbar sind, da hier der Parkdruck am höchsten ist. Hierfür könnten besonders die Parkplätze von Discountern, Baumärkten oder Parkhäuser, die nachts überwiegend leer stehen, dienlich sein.

Doch nicht nur Anwohnerinnen und Anwohner sind auf Parkplätze angewiesen, sondern auch Pendlerinnen und Pendler sowie all diejenigen, die auf den ÖPNV umsteigen wollen. Leider kam es u.a. zum Abschied von P+R-Parkhäusern wie z.B. im Stadtteil Röthenbach. Selbst dessen Schotterfläche wurde bisher für den ruhenden Verkehr nicht zugänglich gemacht, was dringend geändert werden muss. Darüber hinaus gibt es die zunehmend missbräuchliche Nutzung von P+R-Parkhäusern wie z.B. im Stadtteil Herrenhütte. Zukünftig müssen in den P+R-Parkhäuser zwingend Zugangskontrollen durchgeführt werden, damit die Stellflächen nicht von Dauerparkern blockiert werden.

Im Umfeld des Nürnberger Flughafens sowie an weiteren zentralen U-Bahnstellen tragen ebenso Urlaubsparker dazu bei, dass sich die Flächenkonkurrenz weiter zuspitzt. Daher sollte der Modellversuch in der Fliegersiedlung auf weitere Stadtteile ausgeweitet werden, die unter den Urlaubsparkern leiden.

Daher stellt die CSU-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet in einer „Stellplatzbilanz“ über die hinzugekommenen und weggefallenen KFZ-Stellplätze im öffentlichen Raum in den letzten zehn Jahren.

Mit einem „Masterplan Parken“ wird aufgezeigt, wie man für die gestiegene und weiterwachsende Anzahl von Autos im Stadtgebiet ausreichend Parkplätze sicherstellen kann. Dabei sollen u.a. folgende Maßgaben berücksichtigt werden:

- Für herausgenommene Parkflächen in bestimmten Stadtgebieten müssen adäquate Alternativen geschaffen werden. So z.B. durch die Errichtung von Quartiersparkhäusern, durch die Wegnahme nicht genutzter „Parklets“ bzw. einer nicht-Verlängerung der Sondernutzung sowie durch die Nutzung von städt. Brachflächen (wie das ehem. P+R-Parkhaus Röthenbach).

- In Stadtteilen mit angespannter Parksituation sind parallel zum Wegfall von Stellplätzen stets alternative Lösungen für neue Parkmöglichkeiten zu entwickeln. Es wird geprüft, inwiefern hierfür u.a. Parkflächen von Discountern, Baumärkten oder vorhandenen Parkhäusern für die Anwohnerinnen und Anwohner nutzbar gemacht werden können.

- Aufnahme von Multifunktionsparkflächen in städtebauliche Verträge, um z.B. bei Discountern die nächtliche Stellplatznutzung für Anwohner zu ermöglichen.

- Weiterentwicklung und Ausbau von Behindertenparkplätzen.

- Beendigung von missbräuchlicher Nutzung von P+R-Flächen durch die Einführung von automatischer Kennzeichenerfassung.

- Ausweitung des Modellversuchs zum sog. „Urlaubsparken“ im Umfeld des Flughafens

- Verstärkte Werbung für Stellplätze in Innenstadtparkhäusern

- Zeitnahe Wiederinbetriebnahme des ehem. Kaufhof-Parkhauses

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Beschlussvorlage
Vpl/014/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	13.03.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Sulzbacher Straße - zw. Rathenauplatz und Rudolphstraße
Entschärfung einer Gefahrenstelle

Anlagen:
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2487.2.1

Sachverhalt (kurz):

Aktuell beginnt in der Sulzbacher Straße stadteinwärts ab der Rudolphstraße ein Radfahrstreifen, der zunächst an einer Längsparkbucht und dann auf Höhe der Handwerkskammer an einer Schrägparkbucht vorbeiführt. Dieser Radfahrstreifen ist nur 1,25 m breit und somit deutlich zu schmal dimensioniert. Die angrenzende Fahrspur für Kraftfahrzeuge ist ebenfalls nur knapp über 3 m breit, es kommt regelmäßig zu Konflikten mit der Straßenbahn.

Die beengten Platzverhältnisse führen zu Konflikten zwischen Radfahrenden, dem Kraftfahrzeugverkehr und der in Mittellage verlaufenden Straßenbahn. Radfahrende müssen aufgrund der sehr schmalen Breite des Radstreifens nah an den parkenden Fahrzeugen vorbeifahren, was das Risiko sogenannter "Dooring-Unfälle" erhöht. Diese entstehen, wenn Türen geparkter Autos plötzlich geöffnet werden und es zu schweren Zusammenstößen mit Radfahrenden kommt. Radfahrende fahren aufgrund dieser Gefahr häufig am äußersten linken Rand des Radfahrstreifens. Die an den Radfahrern vorbeifahrenden Fahrzeuge weichen aus diesem Grund in Richtung der Straßenmitte aus, wodurch die Gefahr von Berührungen mit Straßenbahnzügen besteht.

Um diese Konflikte zu entschärfen und die Sicherheit zu erhöhen, ist mehr Platz erforderlich.

Im Jahr 2025 soll die gesamte Decke der Sulzbacher Straße im betroffenen Abschnitt erneuert werden.

Zuge der Maßnahme wird vorgeschlagen, die Längsparkbucht zu entfernen und die Schrägparkbucht in eine Längsparkbucht umzugewandeln. Der dadurch gewonnene Raum kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute.

Der Radfahrstreifen wird verbreitert, um ausreichend Abstand zum fließenden Verkehr und zu den parkenden Autos zu schaffen. Zudem wird er rot eingefärbt, um ihn optisch hervorzuheben und die Sichtbarkeit zu erhöhen.

Der Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge wird breiter. Zusätzlich werden der Gehweg vor der Handwerkskammer und die Gleisabmarkierung verbreitert. Insgesamt schafft die Maßnahme mehr Abstand zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, verringert so das Unfallrisiko und trägt zur Beschleunigung des ÖPNV bei.

Die VAG wird die Haltestelle in der Sulzbacher Straße richtliniengemäß umbauen.In diesem Zuge wird im Bereich von der Harmoniestraße bis zur Haltestelle, kurz vor dem Rathenauplatz, durch die VAG ein Bordstein zur Absicherung der Gleise und zur Stabilisierung des Straßenbahnbetriebs gesetzt.

Im Rahmen des Umbaus der Bedarfshaltestelle am Rathenauplatz wird die Spuraufteilung im Zulauf Sulzbacher Straße angepasst. Die beiden Linksabbiegespuren Richtung Süden bleiben erhalten, während die Verkehrsströme in Richtung Innenstadt, Vestnertorgraben und nach Norden zunächst auf einem Fahrstreifen zusammengeführt werden. Kurz vor der Ampel teilt sich dieser dann in zwei Fahrstreifen auf. Die Ummarkierungen werden im Rahmen der Deckenerneuerung stattfinden und lösen keine zusätzlichen Kosten aus.

Die Anzahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund reduziert sich von 40 auf 23. Gleichzeitig entstehen neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder: Statt bisher 12 können künftig 20 Fahrräder abgestellt werden. Die beiden Parkplätze für E-Fahrzeuge samt der Ladesäule bleiben erhalten. Es wird weder Fläche versiegelt noch entsiegelt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme, ohne den Haltestellenumbau und den Bordstein zur Abgrenzung der Gleise (VAG), belaufen sich auf etwa 520.000 Euro. Sofern Umverlegungen von Leitungstrassen erforderlich werden, entstehen zusätzliche optionale Kosten von rund 67.000 Euro. Die jährlichen Folgekosten werden auf etwa 3.000 Euro geschätzt. Die Finanzierung erfolgt voraussichtlich sowohl aus dem Radwegeetat als auch aus Unterhaltsmitteln. Ziel ist es, die Planung im Jahr 2025 umzusetzen. Die Maßnahmen sind so konzipiert, dass sie unabhängig vom Schienenersatzverkehr durchgeführt werden können.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	520.000 €	**Folgekosten**	3.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	520.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr wird deutlich erhöht.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SÖR**

☒ **VB**

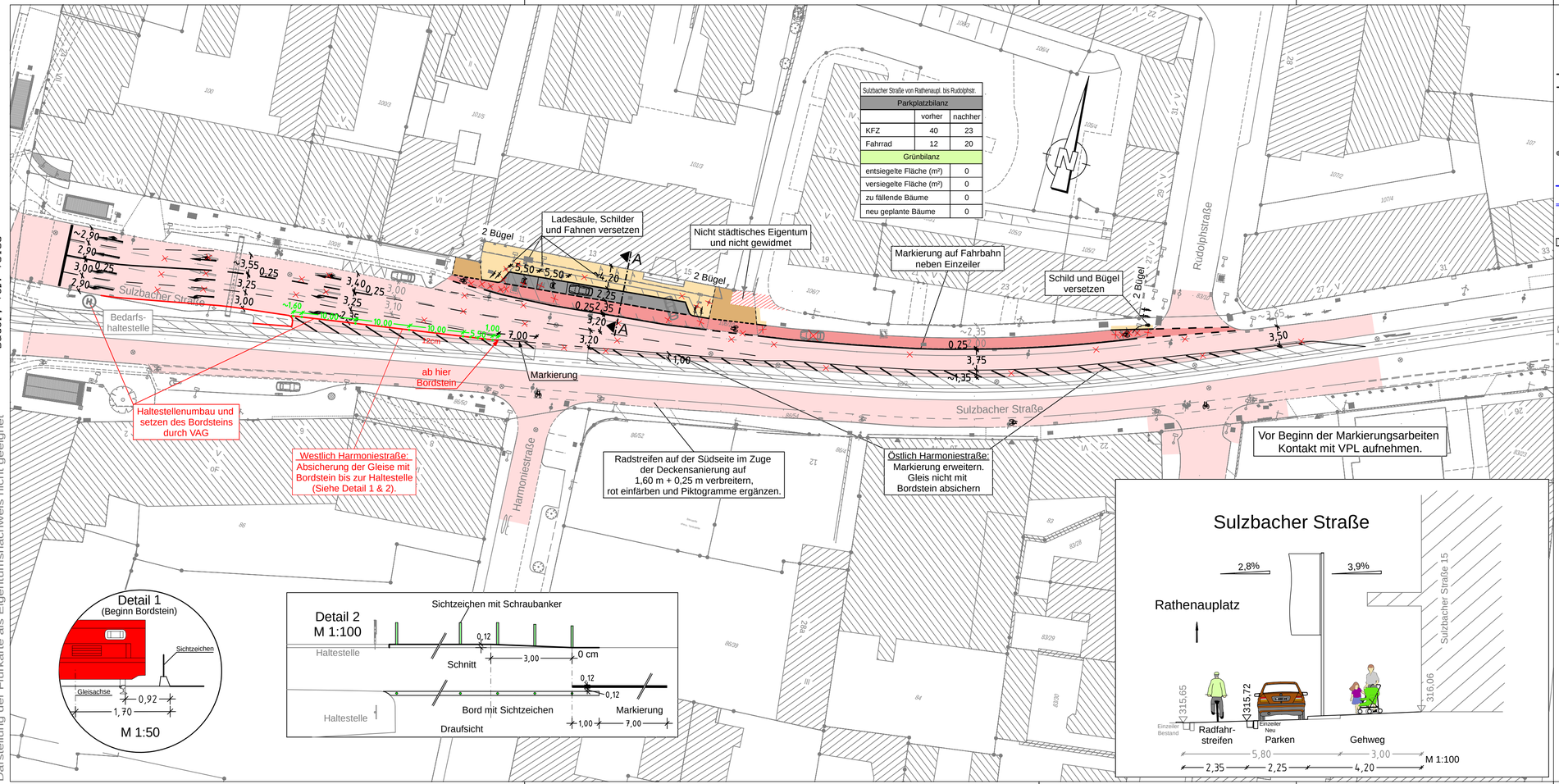
☒ **VAG**

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Sulzbacher Straße, Vpl-Plan Nr. 2.2487.2.1 vom 14.03.2023 mit letzter Änderung vom 08.01.2025 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung vorzubereiten.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoI1-KomV Frau Mild Tel.: 231-4429
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Gully
- Kanalschacht
- Entwässerungsrinne
- Schieber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Lichtschacht
- Haltestelle
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gassaule
- Schild,Wegweiser
- Litfaßsaule
- 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 14.03.2023
BEARBEITUNG	Weber (74936)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Bauer	

ÄNDERUNGEN — Lageplan

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2487.2.1
31.10.23	Bauer	Anmerkung VB		
18.04.24	Bauer	Instruktionserg.		
12.11.24	Bauer	Gleisabsicherung Bordstein		
08.01.25	Bauer	OT 12.12.24		

Sulzbacher Straße
zwischen Rathenauplatz und Rudolphstraße

Sulzbacher Straße 002 V500_2.PLT vom 16.01.25

card/1

Berichtsvorlage
Vpl/015/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	13.03.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Mehr Fahrradabstellplätze an Sport- und Kultureinrichtungen
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 20.09.2023

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.09.2023

Bericht:

In Ihrem Antrag vom 20.09.2023 wünscht die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen einen Bericht zu den zur Verfügung stehenden Fahrradabstellplätzen an Sport- und Kultureinrichtungen sowie die Erarbeitung eines Programms zur Ausweitung der Anzahl der Radständer - ggf. auch mobiler Radständer.

Eine vollständige Auflistung aller vorhandenen Radabstellanlagen ist nur mit manueller Zählung vor Ort möglich. Hinzu kommt, dass sich zahlreiche dieser Abstellanlagen auf Privatgrund befinden und somit nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt liegen. Die meisten städtischen Radabstellanlagen sind zwar bekannt, jedoch entsprechen auch einige dieser Abstallanlagen nicht den aktuellen Standards. Bespielsweise bestehen auch technisch veraltete oder reine Vorderradklemmen, die bei einer Auflistung zu Abstellanlagen gerechnet werden müssten, aber nicht als adäquate und qualitativ hochwertige Anlagen erfasst werden können.

Bezüglich der gewünschten Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten bei einzelnen Veranstaltungen kann auf das bestehende Angebot mobiler Radständer hingewiesen werden. Diese können kostenfrei über das Verkehrsplanungsamt ausgeliehen werden und stehen auch Sportvereinen und Kultureinrichtungen zur Verfügung.

Im Rahmen von Sanierungen oder Neubauten setzt sich die Verwaltung stets für die Installation sicherer und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen ein. Allerdings müssen diese Anforderungen im Abstimmungprozess mit anderen Dienststellen oder privaten Investoren teilweise gegen andere Belange abgewogen werden und können deshalb leider nicht in jedem Fall im optimalen Umfang berücksichtigt werden.Ziel ist jedoch immer, den realen Bedarf vor Ort auch vor Ort abzubilden, ggf. dann aber nachzusteuern.

Entsprechend werden immer wieder auch nachträglich an Sport- und Kultureinrichtungen zusätzliche Fahrradabstellanlagen ergänzt. Beispiele hierfür sind der Kulturladen Röthenbach sowie Vischers Kulturladen. Diese Maßnahmen erfolgten jeweils auf Initiative der Kulturläden oder im Rahmen der Stadtteilprojekte und wurden von der Verkehrsplanung unterstützt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
20. SEP. 2023
/.....Nr. .....

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

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 20.09.2023

Mehr Fahrradstellplätze an Sport- und Kultureinrichtungen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit der Strategie "Nürnberg steigt auf" und den Projekten "Radständer für Stadtteile" verfolgt die Verwaltung seit Jahren das Ziel, mehr sichere und geordnete Fahrradstellplätze in Nürnberg zu schaffen.

Ein wichtiges Ziel vieler Radfahrten sind Sport- und Kultureinrichtungen. Leider fehlen aber gerade dort oft entsprechende Abstellanlagen oder sie sind zu knapp bemessen. Die Folge ist wildes Abstellen, das vor allem Fußgänger:innen beeinträchtigt. Verfügbare Radständer können auch Voraussetzung sein, um überhaupt das Fahrrad als Verkehrsmittel zu wählen.

Begleitend zu den stadtteilbezogenen Projekten könnte deshalb, in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Referaten und externen Partner:innen wie Sportvereinen, Kinos oder Theatern, ein Programm zur besseren Versorgung dieser Standorte mit Radständern gestartet werden. Dies wäre auch ein wichtiger Schritt für einen attraktiveren Radverkehr in Nürnberg.

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

- listet und kartiert die zur Verfügung stehenden Fahrradabstellplätze an Sport- und Kultureinrichtungen auf.
- erarbeitet zusammen mit den zuständigen Referaten und den entsprechenden Institutionen ein Programm zur Ausweitung der Zahl der Radständer – auch hinsichtlich mobiler Möglichkeiten – an allen Sport- und Kultureinrichtungen in Nürnberg.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Kahl | Natalie Keller | Marc Schüller

Berichtsvorlage
Vpl/016/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	13.03.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Allersberger Tunnel: Umbau der Kfz-Spur in einen Radweg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 17.05.2019

Bericht:

Die Voraussetzungen für einen Umbau der Kfz-Spur im Allersberger Tunnel in einen Radweg und dessen Integration ins bestehende Netz soll geprüft werden.

Die Verwaltung hat mittels Skizzen und Netzuntersuchungen sowie signaltechnisch den Vorschlag überprüft. Sie kommt zum Ergebnis, dass der Verlust an Redundanz im Netz der Hauptverkehrsstraßen durch eventuelle Vorteile für den Radverkehr nicht ausgeglichen wird. Dies liegt u.a. an den zahlreichen notwendigen Querungen im Verlauf der angedachten Radroute mit entsprechenden Wartezeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer und Nachteile für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Das Ergebnis wurde im Runden Tisch Radverkehr intensiv diskutiert.

Im Sachverhalt wird über die Arbeit der Verwaltung ausführlich berichtet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Allersberger Tunnel, Umbau der Kfz-Spur in einen Radweg

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 17.05.2019

Sachverhalt

In Ihrem Antrag vom 17.05.2019 beantragt die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/ Die Grünen, die Voraussetzungen für einen Umbau der Kfz.-Spur im Allersberger Tunnel in einen Radweg und dessen Integration ins bestehende Netz zu prüfen.

Beim Runden Tisch Radverkehr im November 2020 wurde der Vorschlag anhand von Präsentationen der Verbände und der Verwaltung diskutiert.

Der Querschnitt des Allersberger Tunnels ist durch die beidseitig symmetrisch vorhandenen Pendelstützen festgelegt. Ein Straßenbahn- und Busfahrbereich ist durch einen Hochbord von der 4,10 m breiten Fahrbahn abgetrennt. Im Seitenbereich befindet sich ein 3,20 m breiter Gehweg, von dem ein ca. 1,60 m breiter Radweg abmarkiert ist.

Die Verhältnisse sind - historisch bedingt - nicht optimal. Sie ähneln der Situation im Steinbühler- und Marientunnel.

1. Sperrung der Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr

   Durch die vorgeschlagene Herausnahme des Kfz-Verkehrs aus dem Allersberger Tunnel erhöht sich die Verkehrsbelastung in der Scheurlstraße und damit auch im Marientunnel. Dort hat die Straßenbahn keinen eigenen Fahrweg sondern fährt im Verkehr mit. Höhere Verlustzeiten sind zu befürchten. Zudem verlagert sich der Kraftfahrzeugverkehr in eine stark von Wohnbebauung geprägten Straße. Auch anderweitige Verlagerungen würden stark bewohnte Straßen betreffen. Im Störungsfall ist in diesem Bereich die Beibehaltung beider Hauptverkehrsstraßen im Marien- und Allersberger Tunnel sinnvoll.

2. Wirkung einer Radspur auf der Ostseite des Allersberger Tunnels

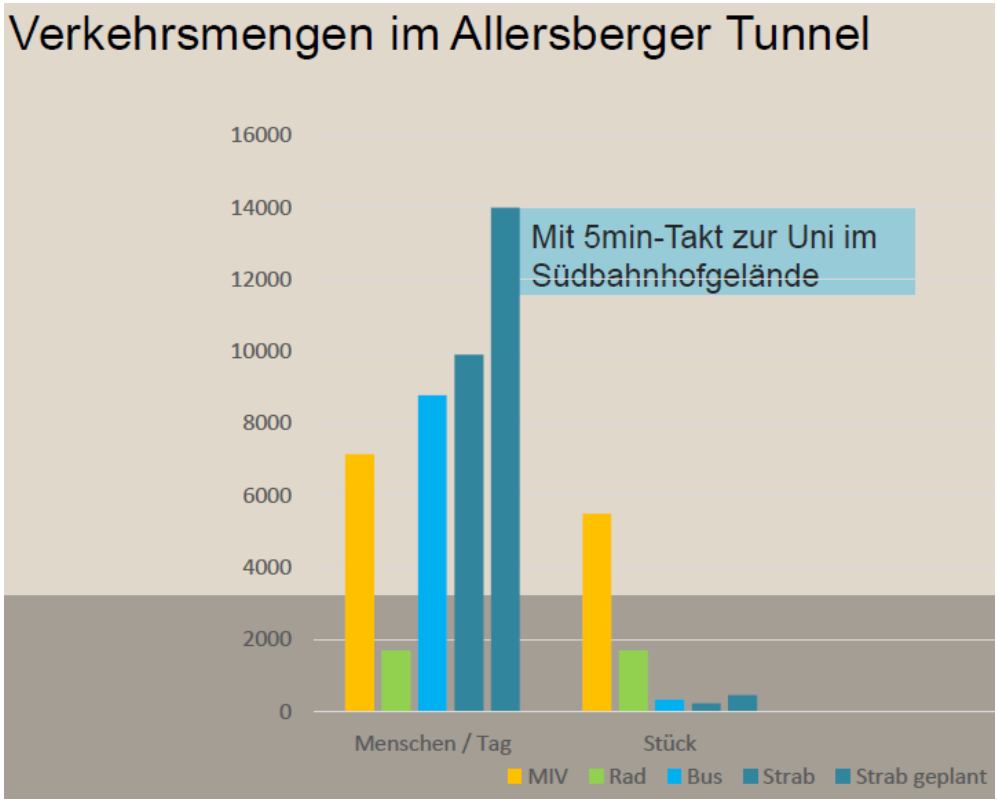
   - Aus Richtung Hauptbahnhof wäre zukünftig die Querung der ÖV-Trasse erforderlich, um den Zweirichtungsradweg zu erreichen,
   - Allersberger Tunnel-Süd: Eigene Phase für Radverkehr nach Südosten erforderlich, Haltlinie für stadtauswärtigen Radverkehr wegen Bus-Schleppkurve weit im Tunnel liegend mit entsprechend hohen Räumzeiten und unschöner Warteposition im Tunnel, Konflikte mit der Querung der Allersberger Straße in Höhe Köhnstraße, Wartezeiten für stadtauswärtigen Radverkehr (heute keine)
   - Allersberger Str. / Hinterm Bahnhof: Nur kurze Freigabezeit für stadtauswärtigen, zur Straßenbahn und zu stadteinwärts linksabbiegenden Radverkehr feindlichen Radverkehr, freies Rechtsabbiegen in Richtung Hbf.-Südausgang entfällt,
   - Insgesamt treten ca. sechs neue Feindlichkeiten in der Signaltechnik für den geforderten Radweg gegenüber der heutigen Situation auf.

   Die erheblichen Wartezeiten lassen erwarten, dass der Radverkehr insbesondere von der Westseite des Tunnels nicht auf die vorgeschlagene Trasse verlagerbar ist.

3. Allersberger Straße als ÖPNV-Vorfahrtstrasse

   Nachfolgende Grafik zeigt, dass die Verkehrsmengen auf den im Allersberger Tunnel und in der Allersberger Straße verkehrenden VAG-Linien sehr groß sind. Deshalb hat die

Verwaltung entschieden, dem Vorschlag der Radtrasse anstelle Kfz-Fahrbahnen nicht zu folgen.



Aus der Präsentation der Verwaltung im RTR, November 2020

4. Verbesserungen für den Radverkehr

Folgende Verbesserungen für den Radverkehr wurden in den letzten Jahren durchgeführt:

- Verbesserung Querung Allersberger Straße parallel zur Bahnhofstraße auf der Nordseite des Allersberger Tunnels,
- Querung der Bahnhofstraße vom Allersberger Tunnel kommend in Richtung Norden mit einer eigenen Radfurt,
- Indirekter Linksabbieger von der Allersberger Straße in Richtung Hauptbahnhof-Südausgang und Radwegverbindung dorthin,
- Verbreiterung Radstreifen Allersberger Straße in Teilbereichen,
- Umbau der Scheurlstraße mit sicherem Fahren des Radverkehrs neben den Straßenbahnschienen.

Fazit:

Ausschließlich im Allersberger Tunnel kann auch zukünftig keine Verbesserung herbeigeführt werden. Aus den vorgenannten Gründen hat die Verwaltung den Vorschlag der Rad-Verbände und der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen nicht weiter verfolgt.

Entsprechend dieser Entscheidung wurden seitdem ein Großteil der Verkehrsanlagen mit den o.g. Verbesserungen neu gebaut bzw. saniert.

Ö 6

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
17. MAI 2019 /.....Nr.....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2.8M | 2 z.w.V. | 5 Vorlage zur Unterschrift vorlegen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 17.05.2019

Allersberger Tunnel: Umbau der Kfz-Spur in einen Radweg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Sperrung des Allersberger Tunnels zeigt, dass hier kein gesonderter Bedarf für den Kfz-Verkehr besteht. Zu dieser Einschätzung kam kürzlich der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und hat zugleich einen Vorschlag präsentiert, den wir Grüne uneingeschränkt unterstützen: Ein Umbau der überflüssigen Kfz-Spur zum Fahrradweg. Da die Unterführung – trotz Baustelle – für Radfahrer und Fußgänger nach wie vor eine wichtige und häufig genutzte Verkehrsanbindung darstellt, hätte der Umbau den Vorteil, dass beiden Verkehrsteilnehmern ein eigener Weg zur Verfügung stände. Aktuell teilen sie sich eine Spur. Diese beengte Situation stellt langfristig keine Lösung dar. Hinzu kommt, dass die Stadt mit dem Umbau eine weitere Lücke zum lückenlosen Radwegenetz schließen könnte.

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

- Die Stadt prüft die Voraussetzungen für einen Umbau der Kfz-Spur im Allersberger Tunnel in einen Fahrradweg.
- Sie berichtet über Möglichkeiten, den neuen Radweg in das bestehende Netz zu integrieren.

Mit freundlichen Grüßen

A. Mletzko

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender