Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

26.06.2025

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Tagesordnung -öffentlich- 5

Vorlagendokumente

TOP Ö 1 Benennung der Erschließungsstraße nordöstlich der Kreuzung Gleiwitzer Straße - Thomas-Mann-Straße nach der mittelalterlich-historischen Berufsbezeichnung „Lebzelter" (Lebkuchenbäcker)

Sitzungsvorlage Geo/003/2025 9

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 12.05.2025 Geo/003/2025 12

Entscheidungsvorlage Geo/003/2025 13

Kartenausschnitt Geo/003/2025 14

TOP Ö 2 PV-Module im Gleisbett der Nürnberger U-Bahnen und Stromspeicher in U-Bahnhöfen als lokaler Beitrag für die Energiewende

Berichtvorlage UB/003/2025 15

Stellungnahme der VAG UB/003/2025 19

Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsfraktion Bündnis90_Die Grünen vom 20.02.2025 UB/003/2025 21

TOP Ö 3 Planungsvariante Ausbau Frankenschnellweg

Berichtvorlage Vpl/039/2025 23

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14.11.2024 Vpl/039/2025 28

Ausführlicher Sachverhalt Vpl/039/2025 30

Plan Frankenschnellweg Vpl/039/2025 36

Städtebauliche Barrierewirkungen parallel zum Frankenschnellweg Vpl/039/2025 37

Anlage_Vergleich_ Ausbau_FSW - _Alternativlösung_ Vpl/039/2025 38

TOP Ö 4 "Spielräume des neuen Verkehrsrechts nutzen"

Berichtvorlage Vpl/044/2025 39

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.07.2024 Vpl/044/2025 43

Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen SPD und CSU vom 12.07.2024 Vpl/044/2025 45

Ausführlicher Sachverhalt Vpl/044/2025 47

Liste - Potentielle Hauptverkehrsstraßen für streckenbezogene Tempo 30 Abschnitte Vpl/044/2025 50

TOP Ö 5 Vermeidung von Störungen und Unfällen im Straßenbahnverkehr

Sitzungsvorlage Vpl/042/2025 51

Entscheidungsvorlage Vpl/042/2025 55

Übersicht aller Pläne Vpl/042/2025 59

TOP Ö 6 Unterbrechung Seilerstraße

Sitzungsvorlage Vpl/043/2025 82

Übersichtsplan Vpl/043/2025 86

TOP Ö 7 Falknerweg und Hugo-Distler-Straße;

Sitzungsvorlage Vpl/040/2025 87

Straßenplan 2.2570.2.1 Vpl/040/2025 91

TOP Ö 8 Mühlhofer Hauptstraße – zwischen Holzheimer Straße und Stieberstraße

Sitzungsvorlage Vpl/041/2025 92

Straßenplan Vpl-Nr. 2.2525.2.1 Vpl/041/2025 96

TOP Ö 9 Heisterstraße, Volckamerplatz, Umgestaltung

Sitzungsvorlage Vpl/013/2025 97

Straßenplan Vpl-Nr. 2.2569.2.1 Vpl/013/2025 101
TOP Ö 10 Für mehr Sicherheit und Lebensqualität in der Innenstadt und Südstadt - Fußgängerbeauftragten einführen
Berichtvorlage Vpl/031/2025 102
Antrag der FDP vom 25.03.2025 Vpl/031/2025 106
TOP Ö 11 Runder Tisch Radverkehr
Berichtvorlage Vpl/027/2025 108
TOP Ö 12 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung: Landauer Modell als Vorbild für Nürnberg
Berichtvorlage Vpl/029/2025 112
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2024 Vpl/029/2025 115
Sachverhalt Vpl/029/2025 117
TOP Ö 13 Sicherheit für Fuß- und Radverkehr: Umgestaltung der Kreuzung Katzwanger Str. / Nerzstr.
Berichtvorlage Vpl/030/2025 120
Gemeinsamer Antrag der CSU-Stadtratsfraktion und der Stadtratsfraktion Büdnis 90/Die Grünen vom14.11.2024 Vpl/030/2025 124
TOP Ö 14 Schulwegsicherheit Almoshof
Sitzungsvorlage Vpl/033/2025 126
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 15.07.2024 Vpl/033/2025 130
Straßenplan 2.2584.2.1 Vpl/033/2025 131
TOP Ö 15 Almoshofer Hauptstraße – barrierefreier Umbau Haltestelle Johann-Sperl-Straße
Sitzungsvorlage Vpl/032/2025 132
Straßenplan Nr. 2.2562.2.1 Vpl/032/2025 135
TOP Ö 16 Almoshofer Hauptstraße – zw. Irrhainstraße und Untere Stadtgasse
Sitzungsvorlage Vpl/045/2025 136
Straßenplan Nr. 2.2562.2.2 Vpl/045/2025 140
TOP Ö 17 Carl-Schurz-Straße und Bessemerstraße;
Sitzungsvorlage Vpl/034/2025 141
Straßenplan Nr. 2.2571.2.1 Vpl/034/2025 145
TOP Ö 18 Stabiusstraße
Sitzungsvorlage Vpl/035/2025 146
Straßenplan Nr. 2.2589.2.1 Vpl/035/2025 150
TOP Ö 19 Schloßstraße;
Sitzungsvorlage Vpl/036/2025 151
Straßenplan Nr. 2.2546.2.1 Vpl/036/2025 155
TOP Ö 20 Schulwegsicherheit Schleswiger Straße - Verkehrssicherheit auf Höhe der Querungsinseln
Sitzungsvorlage Vpl/038/2025 156
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.12.2024 Vpl/038/2025 160
Straßenplan Nr. 2.2592.2.1 Vpl/038/2025 161
TOP Ö 21 Verbesserung der Schulwegsicherheit im Umfeld der Wahlerschule
Berichtvorlage Vpl/048/2025 162
Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.10.2023 Vpl/048/2025 165
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/048/2025 167

TOP Ö 22 Ausweisung der Guggenheimerstraße (Straßenabschnitt zwischen Wallensteinstraße und Kuchweg) in Großreuth bei Schweinau als Tempo-30-Zone
Sitzungsvorlage Vpl/049/2025 169
Übersichtsplan Tempo-30-Zone Vpl/049/2025 172
TOP Ö 23 Wandererstraße – Fuß und Radweg zwischen Leiblsteg und Wandererstraße
Sitzungsvorlage Vpl/050/2025 173
Straßenplan 2.2530.2.1 Vpl/050/2025 177

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 26.06.2025, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Benennung der Erschließungsstraße nordöstlich der Kreuzung Gleiwitzer Straße - Thomas-Mann-Straße nach der mittelalterlich-historischen Berufsbezeichnung „Lebzelter" (Lebkuchenbäcker)** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 12.05.2025** Heilmaier, Andrea, Dr.	Beschluss Geo/003/2025
2.	**PV-Module im Gleisbett der Nürnberger U-Bahnen und Stromspeicher in U-Bahnhöfen als lokaler Beitrag für die Energiewende** **hier: gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 20.02.2025** Ulrich, Daniel	Bericht UB/003/2025
3.	**Planungsvariante Ausbau Frankenschnellweg** **hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 14.11.2024** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/039/2025
4.	**"Spielräume des neuen Verkehrsrechts nutzen"** **hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.07.2024** **"Auswirkungen des neuen Straßenverkehrsgesetzes auf die Stadt Nürnberg"** **hier: gemeinsamer Antrag der SPD- Stadtratsfraktionen und CSU-Stadtratsfraktion vom 12.07.2024** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/044/2025
5.	**Vermeidung von Störungen und Unfällen im Straßenbahnverkehr**	Beschluss Vpl/042/2025

Ulrich, Daniel

6. **Unterbrechung Seilerstraße** — Beschluss Vpl/043/2025

Ulrich, Daniel

7. **Falknerweg und Hugo-Distler-Straße; Umbau zur Fahrradstraße und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 4** — Beschluss Vpl/040/2025

Ulrich, Daniel

8. **Mühlhofer Hauptstraße – zwischen Holzheimer Straße und Stieberstraße** — Beschluss Vpl/041/2025

Ulrich, Daniel

9. **Heisterstraße, Volckamerplatz, Umgestaltung** — Beschluss Vpl/013/2025

Ulrich, Daniel

10. **Für mehr Sicherheit und Lebensqualität in der Innenstadt und Südstadt - Fußgängerbeauftragten einführen hier: Antrag der FDP vom 25.03.2025** — Bericht Vpl/031/2025

Ulrich, Daniel

11. **Runder Tisch Radverkehr** — Bericht Vpl/027/2025

Ulrich, Daniel

12. **Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung: Landauer Modell als Vorbild für Nürnberg hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2024** — Bericht Vpl/029/2025

Ulrich, Daniel

13. **Sicherheit für Fuß- und Radverkehr: Umgestaltung der Kreuzung Katzwanger Str. / Nerzstr. hier: Gemeinsamer Antrag der CSU-Stadtratsfraktion und der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14.11.2024** — Bericht Vpl/030/2025

Ulrich, Daniel

14. **Schulwegsicherheit Almoshof hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 15.07.2024** — Beschluss Vpl/033/2025

Ulrich, Daniel

15. **Almoshofer Hauptstraße – barrierefreier Umbau Haltestelle Johann-Sperl-Straße** — Beschluss Vpl/032/2025

Ulrich, Daniel

16. **Almoshofer Hauptstraße – zw. Irrhainstraße und Untere Stadtgasse Haltestelle Almoshof** — Beschluss Vpl/045/2025

Ulrich, Daniel

17. **Carl-Schurz-Straße und Bessemerstraße; Umbau zur Fahrradstraße und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 4** — Beschluss Vpl/034/2025

Ulrich, Daniel

18. **Stabiusstraße zwischen Ludwig-Feuerbach-Straße und Feldgasse** — Beschluss Vpl/035/2025

Ulrich, Daniel

19. **Schloßstraße; Umbau zur Fahrradstraße und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 10** — Beschluss Vpl/036/2025

Ulrich, Daniel

20. **Schulwegsicherheit Schleswiger Straße - Verkehrssicherheit auf Höhe der Querungsinseln hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.12.2024** — Beschluss Vpl/038/2025

Ulrich, Daniel

21. **Verbesserung der Schulwegsicherheit im Umfeld der Wahlerschule hier: Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und SPD-Stadtratsfraktion vom 11.10.2023** — Bericht Vpl/048/2025

Ulrich, Daniel

22. **Ausweisung der Guggenheimerstraße (Straßenabschnitt zwischen Wallensteinstraße und Kuchweg) in Großreuth bei Schweinau als Tempo-30-Zone hier: Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens** — Beschluss Vpl/049/2025

Ulrich, Daniel

23. Wandererstraße – Fuß und Radweg zwischen Leiblsteg und Wandererstraße Beschluss Vpl/050/2025

Ulrich, Daniel

24. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 03.04.2025, öffentlicher Teil

Beschlussvorlage
Geo/003/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung der Erschließungsstraße nordöstlich der Kreuzung Gleiwitzer Straße - Thomas-Mann-Straße nach der mittelalterlich-historischen Berufsbezeichnung „Lebzelter" (Lebkuchenbäcker)
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 12.05.2025

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 12.05.2025
Entscheidungsvorlage
Kartenausschnitt

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die Erschließungsstraße nordöstlich der Kreuzung Gleiwitzer Straße - Thomas-Mann-Straße als "Lebzelterstraße" 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:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der Erschließungsstraße nordöstlich der Kreuzung Gleiwitzer Straße - Thomas-Mann-Straße als "Lebzelterstraße".

Ö 1

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

12.05.2025
Antragsteller: Sendner

Straßenbenennung „Lebküchnerstraße“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in seiner Sitzung am 11.07.2024 hat der Ausschuss für Stadtplanung die Satzung zum Bebauungsplan Nr. 4670 beschlossen. In diesem Bebauungsplan ist ein Ausbau der Kreuzung Gleiwitzer Str. / Thomas-Mann-Str. durch eine Erschließungsstraße für das neue Gewerbegebiet geplant. Nach unserer Information soll in diesem Gewerbegebiet ein weiterer Standort der Traditionsfirma Lebkuchen Schmidt entstehen.

Dazu passend könnte die neue Erschließungsstraße in „Lebküchnerstraße“ benannt werden. Neben den Nürnberger Bratwürsten (die in der Innenstadt auf unseren Antrag hin bereits ihre eigene Gasse haben), sind die Nürnberger Lebkuchen das zweite große kulinarische Markenzeichen der Stadt. Beliebt und geschätzt von Groß und Klein werden die Lebkuchen jedes Jahr aus Nürnberg in die gesamte Welt verschickt. Die Tradition der mittelalterlichen Handelsmetropole hat Nürnberg damals zum Zentrum der Lebkuchenproduktion werden lassen, heute sichert die geschützte Marke „Nürnberger Lebkuchen“ hunderte von Arbeitsplätzen der vielen Produzenten innerhalb der Stadtgrenze.

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

Antrag:

Die Verwaltung bereitet die Benennung der neuen Erschließungsstraße an der Kreuzung Gleiwitzer Str. /Thomas-Mann-Str. in Lebküchnerstraße vor und legt diese dem entsprechenden Gremium zum Beschluss vor.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Entscheidungsvorlage

Es wird vorgeschlagen, die Erschließungsstraße nordöstlich der Kreuzung Gleiwitzer Straße - Thomas-Mann-Straße als

Lebzelterstraße
(nach der mittelalterlich-historischen Berufsbezeichnung „Lebzelter“ (Lebkuchenbäcker))

zu benennen.

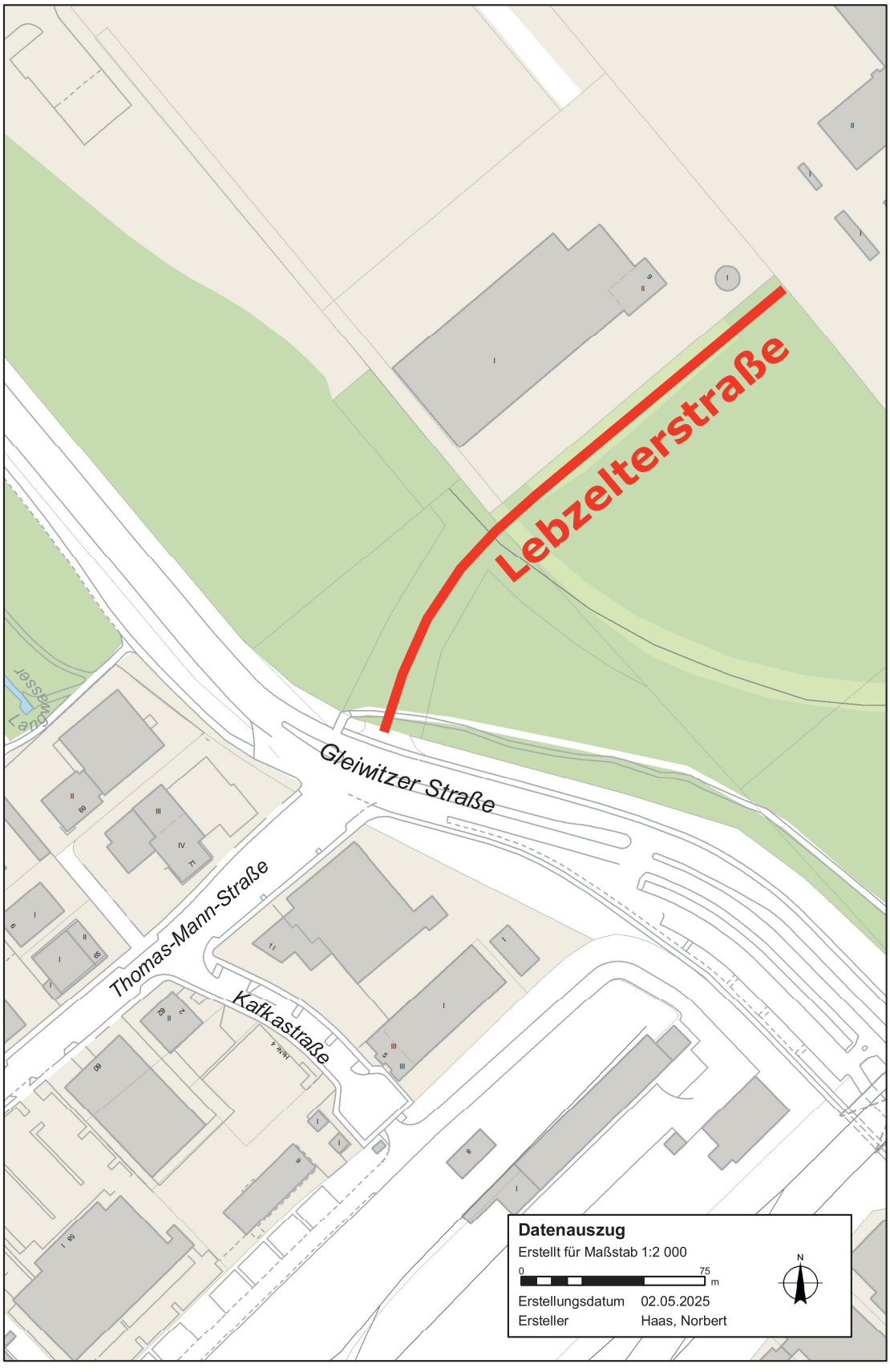
Nordöstlich der Kreuzung Gleiwitzer Straße - Thomas-Mann-Straße entsteht eine neue Straße. Die Erschließungsstraße führt künftig zum neuen Firmengelände der Lebkuchen-Schmidt GmbH & Co. KG. Es bietet sich an, die neu entstehende Straße in Anlehnung dazu nach der mittelalterlich-historischen Berufsbezeichnung „Lebzelter“ (Lebkuchenbäcker) zu benennen.

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 - 03/2025 beschlossenen 69 Straßenbenennungen erfolgten 51 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.

Berichtsvorlage
UB/003/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

PV-Module im Gleisbett der Nürnberger U-Bahnen und Stromspeicher in U-Bahnhöfen als lokaler Beitrag für die Energiewende
hier: gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 20.02.2025

Anlagen:
Stellungnahme der VAG
Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsfraktion Bündnis90_Die Grünen vom 20.02.2025

Bericht:

VAG und N-Ergie haben auf Antrag der Fraktionen der SPD und von B90 - die Grünen die technische Machbarkeit und Sinnhaftigkeit von PV-Modulen in U-Bahngleisbetten und Stromspeicher in U-Bahnhöfen geprüft.

Im Ergebnis wird empfohlen, die Installation von PV-Modulen in oberirdischen Gleisabschnitten der U-Bahn nicht weiterzuverfolgen. Neben der Investition und der langen Amortisierungsdauer fallen erhebliche zusätzliche Aufwände im Rahmen der Reinigung und der Instandhaltung an, wie das erforderliche Entfernen der Module für Arbeiten im Gleisbereich (z.B. Schienenschleifen) mit u.U. erheblichen betrieblichen Einschränkungen.

Für die ausführliche Darstellung wird auf das Schreiben der VAG vom 12.05.2025 verwiesen.

Da es keine Empfehlung dafür gibt, die Installation von PV-Modulen in den oberirdischen Gleisabschnitten der U-Bahn weiterzuverfolgen, wurde von der Prüfung der Finanzierung durch einen Bürgerfonds abgesehen.

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:

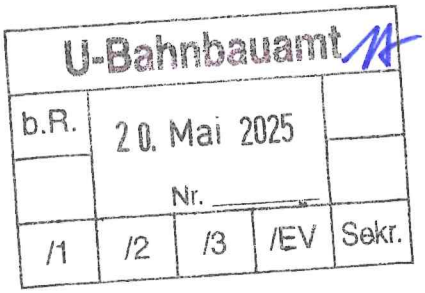
☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒

☐

☐

Ö 2



VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
U-Bahnbauamt
Königstorgraben 1
90402 Nürnberg

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

John Borchers
Leitung Planung
PL
Telefon: 0911/283-4636
Telefax: 0911/283-994636
john.borchers@vag.de

Nürnberg, 12. Mai 2025

Grüner Strom für Nürnbergs U-Bahnen: VAG und N-ERGIE prüfen PV-Module im Gleisbett der Nürnberger U-Bahnen und Stromspeicher in U-Bahnhöfen als lokalen Beitrag für die Energiewende
Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIEGRÜNEN vom 20.02.2025

19

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Streckennetz gibt es mehrere Streckenabschnitte mit einem oberirdischen Verlauf, für die der Einbau vom PV-Modulen geprüft wurde.

Im Vergleich zu Fernverkehrs-Strecken befinden sich bei der U-Bahn deutlich mehr Einbauten im Gleisbereich, da die logischen Abschnitte zur Zugortung kürzer sind, damit eine Zugfolge von 200 s erreicht wird. Damit ergibt sich im Nürnberger U-Bahn-Netz eine für den Einbau von PV-Modulen nutzbare Fläche von ca. 10.000 qm und eine Peak-Leistung von 5,9 MWp. Unter optimalen Bedingungen kann damit eine Energieausbeute von 5 GWh pro Jahr erreicht werden. Die U-Bahn benötigt im Jahr insgesamt eine Energie von 60 GWh. Die Module würden somit einen signifikanten Beitrag zur Deckung des Strombedarfs leisten und könnten im Idealfall (Peakleistung steht an) annähernd 10 % des Bedarfs decken. In der Praxis ist unter realistischen Annahmen mit einer Bedarfsdeckung von ca. 2 % zu rechnen. Der Deckungsgrad könnte über Batteriespeicher erhöht werden, wodurch jedoch zusätzliche Investitionen und Betriebskosten anfallen. Eine reine Eigenverbrauchsbetriebsweise (ohne Stromeinspeisung in das öffentliche Netz) ist bei einer theoretisch möglichen Anlagengröße von 5,9 MWp unrealistisch. Für eine Stromnetzeinspeisung bestehen die beiden alternativen Wege, die Vergütungssätze (EEG) für die Einspeisung im Rahmen einer Auktion bei der Bundesnetzagentur zu sichern oder die überschüssigen Erzeugungsmengen an einen dritten Abnehmer mittels PPA-Vertrag (Power Purchase Agreement) zu veräußern.

Zu beachten ist zudem:

- Es ist im U-Bahn-Bereich aufgrund des z. B. durch die seitliche Stromschiene eingeschränkten Lichtraumprofiles keine maschinelle Verlegung mit am Markt vorhandenen Verlegezügen möglich.
- Mindestens alle 5 Jahre ist ein Aus- und Wiedereinbau erforderlich aufgrund von Wartungsarbeiten. Auf Grund des dichten Taktes müssen die Gleise mittels eines speziellen Schleifzuges reprofiliert werden, das kann nicht bei eingebauten PV-Modulen erfolgen.
- Es wird geschätzt, dass mindestens einmal im Jahr eine Reinigung der PV-Module erforderlich ist, da durch den dichten Takt und die häufigen Anfahr- und Bremsvorgänge in erheblichem Umfang Eisenstaub anfällt, der sich auf die Module legt. Ob Regen zur Reinigung der überwiegend waagrecht liegenden Module ausreicht, ist unklar.

Bei der betrachteten Technik von PV-Modulen im Gleisbereich ist von signifikant höheren Bau- und Betriebskosten als bei einer PV-Freiflächenanlagen auszugehen ist. Die Baukosten dürften denen von PV-Dachanlagen ähnlich sein und inkl. Netzanschluss (nötig dürfte eine Einspeisung in die Netzebene 20 kV sein, welche ebenfalls finanziell und beim Betrieb zu Lasten des PV-Anlagenbetreibers geht) zwischen 800 € und 1.200 € je kWp liegen. Bei einer unterstellten Anlagengröße von 5,9 MWp ergäben sich somit Investitionskosten (turnkey) zwischen rund 5 Mio. € und 7 Mio. €. Für den Betrieb der Anlage sind jährliche Kosten von rd. 2 % der Investitionssumme üblich (zu Beginn niedriger, über die Nutzungszeit ansteigend). Für die U-Bahn entstehen 2025 knapp 10 Mio. € Stromkosten, im Jahr 2026 knapp 9 Mio. €.
Im Fazit ergeben sich spezifische Stromerzeugungskosten aus der PV-Gleisanlage, welche für die VAG ggü. dem Bezug von CO2-neutralem Strom über alternative Pfade, wirtschaftlich deutlich nachteilig sind. Eine Verbesserung durch die zusätzliche Investition eines (oder mehrere) Batteriespeicher verändert die wirtschaftliche Bewertung nur geringfügig. Hinzu kommt, dass die VAG aufgrund der Priorisierung knapper Investitionsmittel nicht selbst als Investor in eine solche Anlage auftreten würde. Die Investitionen und auch der Betrieb der Anlage müssten von einem Dritten getätigt bzw. übernommen werden.

Eine Installation von PV-Modulen in oberirdischen Gleisabschnitte kann somit nicht empfohlen werden, da neben der Investition und langen Amortisationsdauer erhebliche zusätzliche Aufwände im Rahmen der Instandhaltung anfallen, wie das erforderliche Entfernen der Module für Arbeiten im Gleisbereich (z. B. Schienenschleifen) mit u. U. betrieblichen Einschränkungen.

Freundliche Grüße

VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i.V. [signature]

Konrad Schmidt

i.V. [signature]

John Borchers

20

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 20.02.2025

Antragsteller: Goldmann / Sahin

Grüner Strom für Nürnbergs U-Bahnen:

VAG und N-ERGIE prüfen PV-Module im Gleisbett der Nürnberger U-Bahnen und Stromspeicher in U-Bahnhöfen als lokalen Beitrag für die Energiewende.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

PV-Anlagen in Städten sind wichtige Bausteine der lokalen Energiewende. Der erzeugte Solarstrom kann schnell, direkt und ohne große Verluste in das Stadtgebiet eingespeist werden und dort die Stadtgesellschaft mit klimafreundlichem Strom versorgen. Besonders zu empfehlen sind PV-Anlagen, die schon versiegelte Flächen für die Installation der PV-Module nutzen.

Das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Installation des ersten Solarkraftwerks bewilligt, dass man zwischen die Schienen einer Bahnlinie legen will. Die von einem Schweizer Start-up entwickelte Technologie nutzt den ungenutzten Raum zwischen den beiden Schienen eines Bahngleises, um Solarkraftwerke zu platzieren, ohne den Zugverkehr oder Wartungs- und Inspektionsarbeiten an den Gleisen zu stören. Der Einbau kann manuell oder maschinell mit einer eigens entwickelten Bahnmaschine erfolgen.

Die oberirdisch verlaufende Trassenführung der Nürnberger U-Bahn könnte sich ebenfalls für solch eine Installation eignen. Besonderer Vorteil der Gleise in den abgesperrten Bereichen wäre die parallel verlaufende Stromversorgung, die für Transport und Einspeisung genutzt werden könnte. Zusätzliche Stromspeicher in U-Bahnhöfen oder Trassenbereichen könnte eine Abriegelung der Anlage bei PV-Spitzenzeiten verhindern.

Zusammen könnten die beiden städtischen Töchter VAG und N-ERGIE mit ihrer Energie-Expertise hier einen wichtigen Beitrag Nürnbergs zur Energiewende schaffen.

Vor diesem Hintergrund stellen die Stadtratsfraktionen von SPD und Bündnis90/Die Grünen folgenden

SPD Fraktion im Stadtrat Nürnberg

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN IM NÜRNBERGER STADTRAT

Antrag:

Die Verwaltung

- beauftragt die beiden städtischen Töchter VAG und N-ERGIE, die Möglichkeit von PV-Modulen in U-Bahngleisbetten und Stromspeicher in U-Bahnhöfen zu prüfen,
- prüft, falls eine Installation technisch und rechtlich möglich ist, die Finanzierung durch einen Bürgersolarfonds umzusetzen und ein erstes Pilot-Solarprojekt im Nürnberger U-Bahnnetz zu errichten.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Kayser
Fraktionsvorsitzende

Dieter Goldmann
Stadtrat

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzende
Bündnis90/Die Grünen

Cengiz Sahin
Stadtrat
Bündnis 90/Die Grünen

Berichtsvorlage
Vpl/039/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Planungsvariante Ausbau Frankenschnellweg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 14.11.2024

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14.11.2024
Ausführlicher Sachverhalt
Plan Frankenschnellweg
Städtebauliche Barrierewirkungen parallel zum Frankenschnellweg
Anlage_Vergleich_ Ausbau_FSW - _Alternativlösung_

Bericht:

In ihrem Antrag vom 14.11.2024 bittet die Stadtratsfraktionen von Bündnis 90/Die Grünen um die Darstellung einer intern vorliegenden Planung zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs.

Die Verwaltung hatte im Lichte eines unsicheren Ausgangs der seinerzeit laufenden Prozesse eine Planungsvariante entwickelt, die ähnliche aber nicht gleiche verkehrliche Ziele mit deutlich niedrigeren Kosten erreichen sollte. Diese Alternative wurde nun auf Basis der aktuellen Verkehrszählung aus dem Jahr 2024 weiterentwickelt zu einer Variante ohne Tunnel. Dien Planungstiefe ist dabei noch gering, lediglich die grundsätzliche Marchbarkeit und Verkehrswirksamkeit wurde nachgewiesen.

Die Grundzüge dieser Variante werden im beiliegenden Bericht erläutert.

Zu Beginn der Entwicklung stand eine neue Problemdefinition: Staus auf der Trasse zeigen sich in der Morgenspitze von Süden und in der Nachmittagsspitze von Norden her. Damit ist die Route des FSW klar erkennbar eine Pendlerstrecke, die dem Zugang in Nürnbergs Innenstadt dient. Der Planansatz soll diesen Zugang optimieren und die Stausituation mit „konventionellen Mitteln“ lösen. Dabei ist die Verbesserung für den Fern- und Durchgangsverkehr nicht primär Ziel der Planung. Das hier vorgestellte Modell sieht insofern eine gut ausgebaute Stadtstraße vor, keine kreuzungsfreie Schnellstraße. Es ist damit mit dem planfestgestellten Modell des FSW nicht direkt vergleichbar. Aktuelle Verkehrszählungen belegen, dass stadtweit der Verkehr aufgrund der weit verbreiteten Möglichkeit, von zu Hause zu arbeiten, abgenommen hat und nach wie vor auf einem Niveau liegt, das zwischen zehn und zwanzig Prozent geringer ist als vor der Corona-Pandemie.

Die Alternativlösung für den Ausbau des Frankenschnellweges (FSW) folgt folgenden Grundgedanken:

- Der FSW ist eine leistungsfähige Hauptverkehrsstraße, gerechnet mit den aktuellen Verkehrszählungen. Die Variante sieht signalisierte Kreuzungen vor, temporäre Stauungen bei manchen Verkehrssituationen sind nicht ausgeschlossen. Der Plan ist nicht kreuzungsfrei und entspricht nicht einer Schnellstraße. Aufgrund der kompakteren Knotenpunkte sind Staus aber seltener und kürzer.

- Die Variante verändert die planfestgestellte Planung durch Verzicht auf Tunnel und Deckel grundsätzlich. Sie ist im Rahmen der Planfeststellung (außer Abschnitt West) nicht umsetzbar.

- aus kosten- und planungsrechtlichen Gründen sollen wesentliche Elemente der bisherigen Planung beibehalten werden (z.B. Westabschnitt, keine Änderungen an den bereits errichteten DB-Bauwerken, Emmy-Noether-Straße als Zubringer zur Innenstadt, Abhängung der Volkmannstraße).

- Verschiebung der Fahrbahnen des FSW nach Norden an die Gleise der DB, um möglichst viel Platz für eine Grünfläche auf der Seite der Wohnbebauung von St. Leonhard zu gewinnen.

- Abhängung der Straße „An den Rampen“, weil die Emmy-Noether-Straße künftig die Funktion der Zubringung Richtung Süden übernimmt. Damit kann eine spürbare Verkehrsberuhigung und Aufwertung für Teile der Südstadt und eine leistungsfähige Signalisierung des LSA-Knotens FSW/Landgrabenstraße erreicht werden.

- In der Rothenburger Straße wird zwischen FSW und Obere Kanalstraße eine Fahrspur in Richtung Norden eingeführt. Damit kann die Durchfahrt durch Gostenhof über Hessestraße und Schreyerstraße unterbunden und eine spürbare Verkehrsberuhigung in Gostenhof sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Knauerschule erreicht werden.

- Berücksichtigung der Radschnellverbindung vom Plärrer nach Zirndorf/Oberasbach und Stein

- das Modell ist zuschussfähig und ermöglicht gegenüber der planfestgestellten Tunnellösung Kosten einzusparen.

Der dargestellte Plan entspricht einer qualifizierten Machbarkeitsstudie, d.h. die Knotenpunkte samt Abbiegespuren und Länge der Spuren wurden auf ihre Leistungsfähigkeit geprüft. Grundlage für die Prüfung bildeten die aktuellen Verkehrszählungen für den FSW und die zuführenden Straßen aus dem Jahr 2024. Die Planungstiefe erreicht keinesfalls die der Planfeststellung des FSW.

Für die Variante wäre ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Potentielle Einwendungen oder /und Klagen können nicht ausgeschlossen werden.

Die Grundzüge der Planungsvariante werden in der Entscheidungsvorlage ausführlich erläutert.

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

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. November 2024

Mehr Grün, weniger Kosten: Bitte um Prüfung unseres Alternativkonzepts zum Tunnelbau am Frankenschnellweg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

sollte die juristische Prüfung um den geplanten Ausbau des Frankenschnellwegs endgültig beigelegt werden, könnten 2026 die Arbeiten beginnen. Mittlerweile werden die Kosten des sogenannten kreuzungsfreien Ausbaus auf circa gut eine Milliarde Euro beziffert – sofern dieser zeitnah umgesetzt wird. Auch wenn Ministerpräsident Dr. Markus Söder mündlich eine Förderung von 80 Prozent in Aussicht gestellt hat – jedoch wurde diese weder konkretisiert noch bestätigt – so sollten diese Planungen nochmals gründlich geprüft werden.

Es ist unbestritten, dass der Frankenschnellweg in die Jahre gekommen ist und Maßnahmen unbedingt erforderlich sind. Jedoch läuft der autobahnähnliche Ausbau mit Tunnel hier unseren Zielen hinsichtlich Klimaschutz und Verkehrswende zuwider. Neben dem Wohl der Menschen muss aber genau dies im Vordergrund stehen.

Daher haben wir einen Alternativplan entwickelt, der den teuren Tunnelbau ersetzt und eine günstige, schnelle, ökologischere und stadtverträglichere Lösung bietet. [1]

[1] https://gruene-stadtratsfraktion.nuernberg.de/gruenes-alternativkonzept-fuer-den-frankenschnellweg-stadtteilpark-statt-milliardengrab/

Im Mittelpunkt stehen dabei

- der Verzicht auf den Bau eines Tunnels,
- die Bündelung der Fahrbahnen des Frankenschnellwegs entlang des Bahndamms sowie eine Vereinfachung der Kreuzungsbereiche,
- Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner:innen,
- die Schaffung von neuen Grünflächen sowie die bessere Verbindung von Stadtteilen durch einen Park südlich des Frankenschnellwegs in der Dimension der Hallerwiese sowie
- die Beschleunigung der Mobilitätswende mit deutlich verbesserten Rad- und Fußwegen zwischen Gostenhof, St. Leonhard und der Südstadt.

Dieser Vorschlag übernimmt aber auch Konzepte der bisherigen Planungen wie den Neubau der Bahnunterführungen und den Bau der Emmy-Noether-Straße.

Diese Alternative zu den aktuellen Planungen ist umweltfreundlicher und mit erheblich weniger Belastungen für Anwohner:innen und Verkehrsteilnehmer:innen während der dann kürzeren Bauzeit verbunden. Sie ist zudem deutlich günstiger, da auf die sehr aufwändigen Tunnelbauwerke und deren späteren Unterhaltskosten verzichtet wird. Des Weiteren wäre die Stadt dank großflächiger Entsiegelung mit Schwammstadt-Prinzip unter anderem für Starkregen-Ereignisse besser gewappnet und die Anwohner:innen würden von Lärmschutz, Verkehrsberuhigung und dem neu angelegten Stadtteilpark profitieren. Zudem beenden die vereinfachten Kreuzungen mit anderen Ampelschaltungen deutlich den Stau.

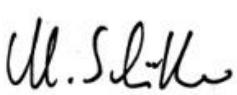
Vor diesem Hintergrund stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

Die Verwaltung

- prüft den vorgelegten Alternativvorschlag und konkretisiert, wie viele Fahrspuren und Platz benötigt werden, um den erwarteten Verkehr sinnvoll abzuwickeln,
- berichtet darüber, wie viel Fläche für einen Park damit zur Verfügung stehen wird,
- erstellt auf Basis der vorgelegten Informationen eine Kostenschätzung sowie einen möglichen Zeitplan,
- berichtet, ob ein Planfeststellungsverfahren notwendig ist und welche Klageberechtigten es geben kann,
- klärt etwaige Fördermöglichkeiten,
- stellt die Vor- und Nachteile dieses Alternativ-Vorschlags dem der ursprünglichen Planung gegenüber.

Mit freundlichen Grüßen





Mike Bock	Alexander Kahl	Marc Schüller
Stadtrat	Stadtrat	stv. Fraktionsvorsitzender

Planungsvariante Ausbau Frankenschnellweg
hier: Antrag der Stadtratsfraktionen von Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.11.2024

Bericht

In ihrem Antrag vom 14.11.2024 bittet die Stadtratsfraktionen von Bündnis 90/Die Grünen um die Prüfung einer alternativen Planung zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs, die ohne den Tunnelbau auskommt. Die Verwaltung nimmt zu den einzelnen Antragspunkten wie folgt Stellung:

1. Prüfung und Konkretisierung des vorgelegten Alternativvorschlags
Die von der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vorgeschlagene Alternative orientiert sich an einer Planungsvariante der Verwaltung ausden Jahren 2021/2022. Anlass für diese grob skizzierte Variante waren die bereits damals stark gestiegenen Kosten und die mit der langen Bauzeit verbundenen Kostenrisiken und damit auch Finanzierungsrisiken für die Stadt.. Aktuelle Verkehrszählungen belegen, dass stadtweit der Verkehr aufgrund der weit verbreiteten Möglichkeit, von zu Hause zu arbeiten, abgenommen hat und nach wie vor auf einem Niveau liegt, das zwischen zehn und zwanzig Prozent unter dem Niveau von vor der Corona-Pandemie liegt.

Um den vorgelegten Alternativvorschlag konkretisieren zu können, hat die Verwaltung die Planungsvariante (Alternativlösung) aus dem Jahr 2021/2022 nach den aktuellen Verkehrzählungen weiterentwickelt und detaillierter ausgearbeitet. Sie entspricht damit aber weiter nur einer qualifizierten Machbarkeitsstudie, d.h. die Knotenpunkte samt Abbiegespuren und Länge der Spuren wurden auf ihre Leistungsfähigkeit genau berechnet und geprüft. Grundlage für die Prüfung bildeten die aktuellen Verkehrszählungen für den FSW und für die zuführenden Straßen aus dem Jahr 2024. Dieser Detaillierungsgrad ist aufgrund der Komplexität des Verkehrssystems und der daraus resultierenden Anforderungen notwendig gewesen.

Bei der Weiterentwicklung der Variante wurden die in der Anmeldung erläuterten Grundgedanken berücksichtigt. Für die Planungsvariante war es wichtig, dass einerseits die Leistungsfähigkeit der Kreisstraße dargestellt wird, andererseits aber kein unverträglicher Druck auf die nachfolgenden Straßennetze ausgelöst wird.

Die Alternativlösung sieht vor, die Fahrbahnen des FSW zu bündeln und Richtung Norden zum Bahndamm zu verschieben. Damit verbessert sich die Lärmsituation für die Anlieger am FSW und es entsteht ein Freiraum, der Platz für die verschiedensten Nutzungen bietet. Durch die Bündelung können auch die Knotenpunkte Rothenburger und Schwabacher Straße kompakter gestaltet werden.

Zwischen der Rothenburger Straße und der Schwabacher Straße sind grundsätzlich drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung im Zuge des Frankenschnellwegs vorgesehen. An den beiden Lichtsignalanlagen erhöht sich die Anzahl der notwendigen Phasen durch die Zusammenlegung der Fahrbahnen auf der Nordseite des Areals und durch die Enstehung kompakter Knotenpunkte.

Die Anzahl der Abbiegefahrstreifen am Knoten FSW/Rothenburger Straße ergibt sich aus der signaltechnischen Untersuchung. Beibehalten werden soll das Konzept aus der planfestgestellten Tunnellösung,dass die Rothenburger Straße zukünftig bis zur Oberen Kanalstraße auch in stadteinwärtiger Fahrtrichtung befahrbar sein soll, um eine Verkehrsberuhigung für Gostenhof und mehr Verkehrssicherheit im Bereich der Knauerschule zu erreichen. Aus Richtung Westen ist eine Linksabbiegespur nach Norden mit eigenem Signal vorgesehen. Wie bei der Tunnellösung kann in die Rothenburger Straße aus Osten nach rechts abgebogen werden. Der Verkehr aus Süden wird im „Alternativlösung“ wie heute über die Schlachthofstraße und Schwabacher Straße geleitet. Die Schlachthofstraße ist zur Erschließung der gewerblichen Bebauung weiterhin erforderlich. Die Herausnahme des sonstigen Verkehrs würde die Verkehrsflächen nicht spürbar verringern. Aus der Tunnellösung beibehalten werden soll auch die Verbreiterung des Querschnitts der Eisenbahnüberführung Rothenburger Straße, um zukünftig beidseitig Geh- und Radwege anordnen zu kön-

nen. Zusätzlich ist es erforderlich, den Querschnitt der Rothenburger Straße zwischen Knauerstraße und Austraße zu modifizieren, weil beispielsweise die nur 1,75m breiten Parkbuchten nicht mehr dem aktuellen Regelwerk entsprechen

Um auch die aktuelle Planung für die Radschnellverbindung in Richtung Oberasbach/Zirndorf/Stein berücksichtigen zu können, muss die südlich des FSW verlaufende Rothenburger Straße ebenfalls angepasst werden. Es ist vorgesehen, dass sich ab der Einmündung Holzschuherstraße der Querschnitt von bisher zwei auf einen stadtauswärtigen Fahrstreifen verjüngt, um Platz für die Radschnellverbindung zu schaffen. Somit kann in diesem Bereich der Radschnellweg beidseits der Rothenburger Straße jeweils als Einrichtungsradweg neben der Fahrbahn verlaufen.
Die stadteinwärtige Fahrbahn der Rothenburger Straße kommt von Süden einstreifig an und bleibt bis nach dem Knick zur Schlachthofstraße einstreifig. Im Bereich der U-Bahn-Zugänge ist eine Fußgänger-LSA vorgesehen. Der Radschnellweg führt entlang des heutigen Busbahnhofs als Zweirichtungsradweg störungsfrei bis zur Schwabacher Straße.

Die Wolgemutstraße wird zukünftig nicht mehr an den FSW angebunden, sondern führt in einer Blockumfahrung zur Rothenburger Straße. Der Abkürzungsverkehr vom FSW zur Rothenburger Straße ist zukünftig nicht mehr möglich, so dass die Belastung im Viertel sinkt.

Der Busbahnhof könnte nach heutigem Kenntnisstand komplett aufgelassen werden. Somit entstände eine Optionsfläche für grünplanerische oder städtebauliche Aufwertungen. Der Fernbusverkehr würde zukünftig über eine Schleife von der Schwabacher Straße zu einer Teilfläche des heutigen freien Parkplatzes nördlich der Schlachthofstraße mit zwei Haltepositionen geführt. Die 3,5m breite Fahrbahn zu den Bushaltestellen ist Bestandteil der heutigen südlichen Richtungsfahrbahn des FSW und zukünftig auch als Feuerwehrzufahrt zur angrenzenden Bebauung erforderlich. Als Überlauf für die zwei Busstellplätze steht eine linksseitige Längsparkbucht zur Verfügung. Die Verkehrsführung läuft dann über die Schlachthofstraße zurück zum FSW. Ein Teil des heutigen Parkplatzes kann weiter genutzt werden und bietet u.a. Platz für Carsharing, Behindertenstellplätze und ggf. Elektroladesäulen. Die Funktion als kleiner P+R-Parkplatz ist nach Verlängerung der U3 bis Gebersdorf nicht mehr erforderlich - auch, weil der VGN mit dem Projekt „P+R 4.0“ den Kraftfahrzeugverkehr so frühzeitig wie möglich vom Auto auf die Schiene bringen will und die Kurzstreckenentfernung zur Innenstadt volkswirtschaftlich für P+R schädlich ist.

Nach Eröffnung der U3 bis Gebersdorf ist an der Rothenburger Straße kein Linienbusverkehr des VGN mehr vorgesehen. Die beiden NightLiner-Linien der VAG können weiterhin abgewickelt werden.

Der Knoten FSW/Schwabacher Straße kann in seiner Lage nicht in Richtung Bahndamm verschoben werden. Grund ist die Höhenlage der erforderlichen Grundwasserwanne unter der geplanten Unterführung der Emmy-Noether-Straße. Deshalb müssen auch die Fahrbahnen des FSW ab der Landgrabenstraße/ An den Rampen diesem Umstand Rechnung tragen.
Der Knoten FSW/Schwabacher Straße wäre bei einer Realisierung der Alternativlösung der für die Leistungsfähigkeit der gesamten Anlage maßgebende Knotenpunkt. Entsprechend wurde die Geometrie konzipiert, u.a. mit zwei Linksabbiegefahrstreifen zur Emmy-Noether-Straße durch die bereits errichtete Unterführung unter den DB-Anlagen, die unverändert genutzt werden kann. Der Radschnellweg verläuft als Einrichtungsradweg auf der Westseite der stadtauswärtigen Richtungsfahrbahn in der alten Unterführung Schwabacher Straße unter den DB-Anlagen.

Durch die neue Konzeption der Radverkehrsanlagen wird auf der Nordseite entlang des Bahndamms kein Radweg mehr benötigt.

Weiter nach Osten wird die Straße Am Pferdemarkt wie heute an den Frankenschnellweg angebunden.

Am Knoten FSW/Landgrabenstraße entfällt der Anschluss der Straße An den Rampen. Diese Straße steht zukünftig nur noch dem Quartiersverkehr zur Verfügung. Aus der Landgrabenstraße kann wie heute nur nach rechts zum FSW in Richtung Norden abgebogen werden. Die heutigen

Linksabbieger von der Straße An den Rampen nach Süden verlagern sich aus Richtung Innenstadt zur Emmy-Noether-Straße und aus Richtung Südstadt nach Süden zur Anschlussstelle am Dianaplatz. Damit kann die Straße An den Rampen verkehrsberuhigt werden.

Am Knoten selbst sind weiterhin zwei durchgehende Fahrstreifen am Frankenschnellweg erforderlich. Im weiteren Verlauf werden nach der Verbindungsgleisbrücke im Zulaufbereich des Knotenpunktes FSW/Schwabacher Straße zwei weitere Fahrspuren (Links- und Rechtsabbiegespur) erforderlich. In Gegenrichtung (von der Schwabacher Straße zur Landgrabenstraße) verlaufen 3 Fahrstreifen, wobei nach der Verbindungsgleisbrücke der dritte Fahrstreifen nach links zur Landgrabenstraße abzweigt. Die 2-streifige Hauptfahrbahn des FSW führt - wie im Bestand auch - weiter Richtung Otto-Brenner-Brücke.

Durch Wegfall eines bestehenden Fahrstreifens in der nördlichen DB-Unterführung kann dort der viel zu schmale Gehweg verbreitert werden, der auch von Radfahrern befahren werden darf. Auch ein südseitiger Geh-/Radweg kann am Knoten Landgrabenstraße angeboten werden. Er würde zukünftig mit einer Breite von 3 m von der Schwabacher Straße bis zur Landgrabenstraße verlaufen und über eine direkte Furt zur Landgrabenstraße angebunden. bis auf eine nach der Brückensanierung der DB auf der Strecke nach Ansbach verbleibende Engstelle an den Steinbogenbrücken - und über eine direkte Furt zur Landgrabenstraße angebunden.

Der angedeutete Querschnitt der Landgrabenstraße mit einer Fahrspur in jede Richtung, beidseitigem Radstreifen und einseitigen Parkern ist ausreichend leistungsfähig und eröffnet im Nachgang eine Aufwertung der Landgrabenstraße mit Grün.
Die Volkmannstraße kann - wie in der Tunnelplanung auch – abgehängt werden.

Durch den Verzicht auf den Tunnel entfällt für die Anlieger an der Volkmann- und an der Speyerer Straße der vollumfängliche Lärmschutz. Eine Kompensation durch Lärmschutzwände entlang des FSW ist nur für das Erdgeschoss und evtl. noch für das 1. Obergeschoss möglich. Welche aktiven und/oder passiven Lärmschutzmaßnahmenmöglich sind, muss im Detail noch geprüft werden. Ob diese Lärmschutzmaßnahmen zuschussfähig sind, ist noch zu prüfen.

Dagegen sind die Lärmschutzwände in der Emmy-Noether-Straße, wenn sie so gebaut wird, wie in der Tunnellösung vorgesehen, zuschussfähig. Ob und in welchem Umfang Lärmschutzwände im Bereich der Rothenburger Straße infolge der Verlegung der Fahrbahnen Richtung Bahndamm noch erforderlich sind, muss schalltechnisch neu berechnet werden. Sie wären aber zuschussfähig.

Die Alternativlösung ermöglicht zusätzlich die Option auf eine Radwegverbindung zwischen Witschelstraße und Rothenburger Straße.

2. Grünflächen und Grünplanung

Durch die Bündelung der Fahrbahnen im Bereich westlich der Rothenburger Straße bis etwa zur Schwabacher Straße und deren Verschiebung nach Norden zum Bahndamm hin entsteht zwischen dem südlichen Fahrbahnrand und der bestehenden Wohnbebauung eine Freifläche, die zur Verbesserung des Wohnumfelds auf verschiedene Art und Weise genutzt werden kann, zum Beispiel auch als Grünfläche.

Die Fläche der befestigten Fahrbahnen bei Umsetzung des Plans B ist etwa genau so groß wie die heute bestehenden Fahrbahnflächen. Die Tunnellösung sieht zwischen Bahndamm und der Richtungsfahrbahn Fürth hochwertige Ausgleichsflächen u. a. für die blauflügelige Ödlandschrecke vor. Allerdings ist bei der Tunnellösung die versiegelte Fläche größer als die in der Alternativlösung, weil die zwei Tunnelein- und –ausfahrten neu hinzukommen.

Bei Umsetzung der Alternativlösung entstehen durch die Bündelung der Fahrbahnen nahezu durchgängig Frei- (Grün-)flächen zwischen dem südlichen Fahrbahnrand und der Bebauung. Der

Flächengewinn resultiert größtenteils aus dem teilweisen Entfall des bestehenden, begrünten Mittelstreifens. Im Bereich östlich der Schwabacher Straße vergrößert sich die Freifläche zwischen Bahndamm und nördlichem Fahrbahnrand, weil die Tunnelein- und –ausfahrt entfällt.

Durch die jetzt entstandene Möglichkeit, den Busbahnhof an der Rothenburger Straße aufzulassen, kann diese Fläche größtenteils entsiegelt werden. Dies wäre aber auch bei der Tunnellösung nachträglich noch möglich, denn die Auflassung dieser Fläche ist nicht planfeststellungsrelevant.

Der südliche Teil des FSW – von der Volkmannstraße bis zur Otto-Brenner-Brücke – bleibt beim Verzicht auf den Tunnel unverändert bestehen. Somit entfällt bei Umsetzung der Alternativlösung der 2,2 ha große Park auf dem Tunneldeckel. Inwieweit die im Mittelstreifen stehenden Platanen bei der Sanierung der Fahrbahnen des FSW erhalten werden können, bedarf einer detaillierten Straßenplanung und einer Zustandsbewertung der Bäume.

3. Kostenschätzung

3.1 Abschnitt Mitte (Alternativlösung)

Folgende Maßnahmen sind in der Kostenschätzung berücksichtigt:
- Sanierung des FSW einschl. Umbau der 3 Knotenpunkte und incl. des Straßenabschnittes An den Rampen bis zur Otto-Brenner-Brücke
- Neubau (Verbreiterung) EÜ Rothenburger Straße
- Umbau der Rothenburger Straße (Anpassung Querschnitt)
- Neubau der Emmy-Noether-Straße (2. Richtungsfahrbahn)
- Neubau Lärmschutzwände (Emmy-Noether-Straße und Rothenburger Straße)
- Neubau Unterführung Emmy-Noether-Str.
- Ertüchtung der bestehenden Unterführung Schwabacher Straße
- Neubau (Verbreiterung) EÜ Rothenburger Straße (für Anlage von Radwegen erforderlich)
- Mehrkosten Bündelung Richtungsfahrbahnen (Auffüllung altes Kanalbett im Mittelstreifen)

Nicht enthalten sind die Kosten für die
- Anlage von Grün-/ Freizeitanlagen und die
- Ertüchtigung von Ingenieurbauweren, die bei Realisierung der Tunnellösung nicht erforderlich wären (z.B. Brücke Sandreuthstraße, Stütz- und Lärmschutzwände entlang des FSW zwischen Volkmannstr. und Otto-Brenner-Brücke),

da hierfür detaillierte Planungen erforderlich sind.

Die voraussichtlichen Kosten betragen 141,5 Mio. Euro.

3.2 Abschnitt West

Die Kosten für den vom Stadtrat am 09.04.2025 beschlossenen Bau des Abschnitts West belaufen sich auf 90,2 Mio. Euro.

4. Planfeststellungsverfahren, Zeitplan und Zuschüsse

Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11.03.2025 ist der von der Regierung von Mittelfranken erlassene Planfeststellungsbeschluss vom 10.07.2020 rechtskräftig, d. h. die Stadt hat Baurecht. Unter der Voraussetzung, dass der Abschnitt West wie planfestgestellt gebaut wird, hat der Planfeststellungsbeschluss 30 Jahre Gültigkeit.

Im Abschnitt West beginnen die Vorabmaßnahmen bereits im Sommer diesen Jahres. Zu den Vorabmaßnahmen zählen die Vergrämung der Zauneidechse (Auflage aus der Planfeststellung) sowie das Herrichten einer Bereitstellungsfläche für den Erdaushub. Diese Arbeiten werden im Herbst 2026 abgeschlossen sein. Die Ausschreibung der Hauptbaumaßnamen (Straßen- und Kanalbau, Bau der Lärmschutzwände und Neubau der Brücke Sigmundstraße) erfolgt im Frühjahr 2026, die Auftragsvergabe ist für Dezember 2026 vorgesehen. Nach einer kurzen Bauvorbereitung sollen die Bauarbeiten im Februar 2027 beginnen und werden Ende 2029/Anfang 2030 abgeschlossen sein.

Sollte im Abschnitt Mitte nicht die Tunnellösung, sondern die Alternativlösung realisiert werden, ist

für alle Abweichungen gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss ein sogenanntes Planänderungsverfahren durchzuführen. Dies betrifft insbesondere alle Änderungen an der Straße „Frankenschnellweg“ einschl.der 3 Knotenpunkte (Rothenburger Straße, Schwabacher Straße und Landgrabenstr./An den Rampen). Andererseits bedeutet es aber auch, dass alle Planungen, die keine Änderung erfahren, sofort realisiert werden dürfen, wie z. B. der Bau der Emmy-Noether-Straße und die Erneuerung der EÜ Rothenburger Straße.

Das Pländerungsverfahren erfolgt auf Grundlage aktuell geltender Gesetze und Vorschriften. Das bedeutet, dass nicht nur die technische Planung zu ändern ist, sondern auch alle im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlichen Gutachten. Das Verkehrsgutachten muss mit einem Prognosehorizont 2035, evtl. auch 2040 neu erstellt werden, ebenso das Luft- und das Schallgutachten. Die landschaftspflegerische Begleitplanung und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (sAP) müssen entsprechend der neuen Planung (Alternativlösung) komplett neu erstellt werden. Ausgleichs- und/oder Ersatzmaßnahmen berechnen sich jetzt nach der Bayerischen Kompensationsverordnung, die Unterlagen für die UVP sind auf Grundlage des aktuell geltenden UVP-Gesetzes komplett neu zu erstellen. Das Klimaschutzgesetz muss jetzt berücksichtigt und ein entsprechendes Gutachten gefertigt werden.
Aus den Erfahrungen des Planfeststellungsverfahrens (Tunnellösung) muss für die Erstellung der UVP-Unterlagen mit einem Zeitbedarf von 2 bis 3 Jahren gerechnet werden. Voraussetzung für das Erstellen der UVP-Unterlagen ist eine vollständig ausgearbeitete und abgestimmte Entwurfsplanung. Hierfür ist ein Zeitraum von 1 bis 1,5 Jahre erforderlich. Die Genehmigungsplanung kann dann parallel mit der Erarbeitung der UVP-Unterlagen erfolgen.Die Dauer des Planänderungsverfahren selbst beträgt erfahrungsgemäß 1 bis 1,5 Jahre.
Gegen den Pländerungsbeschluss kann jeder, der sich von der Planung betroffen fühlt und im Rahmen des Verfahrens Einwendungen erhoben hat, klagen. Das können Privatpersonen, Träger Öffentlicher Belange und anerkannte Verbände sein.

Eine Aussage zum Zeitplan bis Baurecht ist derzeit nicht seriös möglich. Die Bauzeit gegenüber der Tunnelvariante verkürzt sich nach groben Betrachtungen der Bauabläufe um ca. die Hälfte (5-7 Jahre).

Der Freistaat Bayern gewährt für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden Zuschüsse nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG). Die Alternativlösung ist grundsätzlich förderfähig. In welchem Umfang (ganze Planung oder nur teilweise) und in welcher Höhe die Förderung erfolgt, kann ohne Vorliegen der Entwurfsplanung nicht beurteilt werden.

5. Vergleich Alternativlösung mit Tunnellösung
siehe Anlage

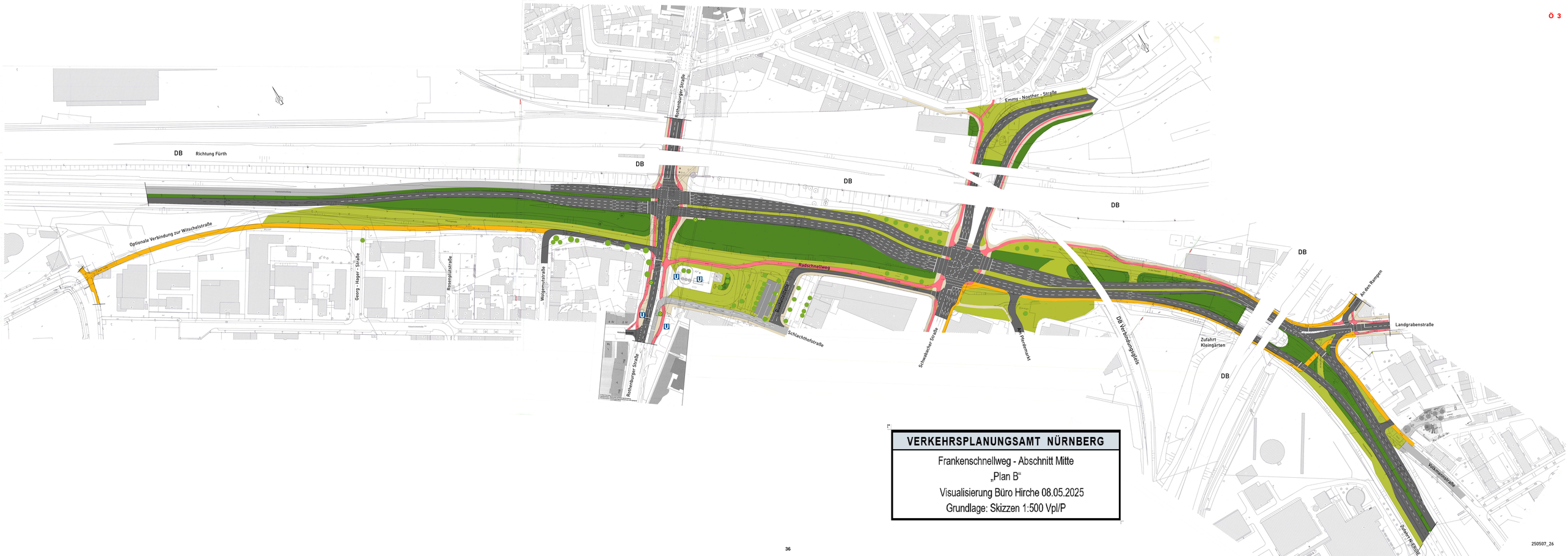
Fazit
Aufgrund der derzeit leicht gesunkenen Verkehrsbelastungen im Kraftfahrzeugverkehr kann die vorgestellte Planungsvariante für den Ausbau des FSW eine Alternative darstellen, die technisch und finanziell erheblich einfacher und damit schneller zu realisieren wäre.

Der Alternativplanung wurden aktuelle Verkehrszählungen zugrundegelegt (also kein Prognosebezugsfall für 2030 wie bei der planfestgestellten Ausbauvariante). Versuche mit veränderten Steuerungen der Lichtsignalanlagen seit Oktober 2024 zeigen, dass die Verkehrssituation im Bereich Frankenschnellweg auch ohne Tunnellösung verbessert werden kann. Die Erfahrungen mit den neuen Steuerungsprogrammen der Ampeln am FSW im Bestand zeigen, dass die Überlastungen von den Kapazitäten vor allem auch im übergeordneten Netz (Bundesautobahnen) abhängig sind.

Das Ziel einer leistungsfähigen Hauptverkehrsstraße bleibt bestehen. Staus können aufgrund der Beibehaltung signalisierter Kreuzungen zwar nicht vollständig vermieden werden, aber eine Stauminderung ist möglich. Zusätzlich bieten Grünausgleich sowie Verbesserungen für den Fuß-

und Radverkehr Vorteile, die in diesen Bereichen den Zielen des FSW-Projektes entsprechen. Ein Lärmschutz kann – bis auf den Tunnelabschnitt südlich An den Rampen – ebenfalls entsprechend realisiert werden.

Die Trennwirkung des FSW und der Bahnlinie wird durch die Bündelung der Fahrspuren südlich der Bahnlinie reduziert. Damit entstehen auch Flächen für eine stadtverträglichere Gestaltung und für Grün, das näher an der Wohnbebauung liegt statt zwischen den Richtungsfahrbahnen und damit von Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden kann.
Die Gesamtkosten als auch der städtische Eigenanteil sowie die bei der Tunnellösung durch die lange Bauzeit verbundenen Kosten- und Finanzierungsrisiken könnten erheblich reduziert werden.



VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG

Frankenschnellweg - Abschnitt Mitte

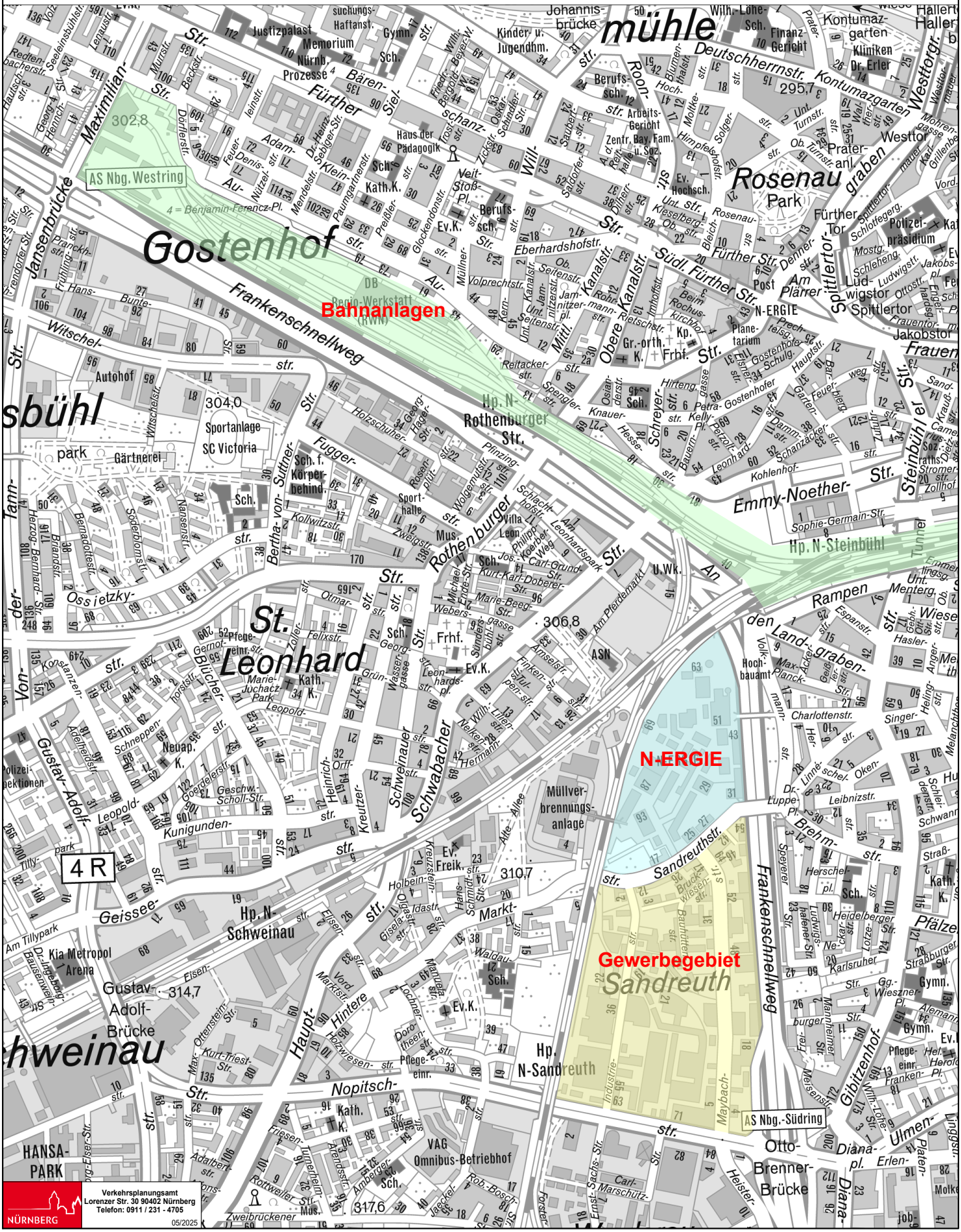
„Plan B“

Visualisierung Büro Hirche 08.05.2025

Grundlage: Skizzen 1:500 Vpl/P

250507_26

Städtebauliche Barrierewirkungen parallel zum Frankenschnellweg



Anlage

Vergleich Kreuzungsfreier Ausbau des FSW versus Plan B

	Maßnahmen	
	kreuzungsfreier Ausbau (aktueller Stadtratsbeschluss)	Alternativvorschlag Vorschlag Vpl: Plan B
Bauzeit	Abschnitt West: 3 Jahre Abschnitt Mitte: 9-10 Jahre	Abschnitt West: 3 Jahre Abschnitt Mitte: ca. 5 Jahre
Kosten	MIP: 1010 Mio. € (Abschnitte West + Mitte) mit jährlich 4 % Preisanpassung	Gesamt: 231,7 Mio. €, davon Abschnitt West: 90,2 Mio.€ Abschnitt Mitte: 141,5 Mio. € Abschnitt Mitte: Kostenschätzung Abschnitt West: Kostenberechnung
Zuschüsse / Förderung	- voll zuschussfähig nach GVFG; '- erhöhte Förderung (80 %) und Sonderfinanzierung in Aussicht gestellt	- Straßenrückbau und verkehrslenkende Maßnahmen nicht zuschussfähig; - aktive Lärmschutzmaßnahmen zwischen Volkmannstr. und Otto-Brenner-Brücke nicht zuschussfähig - nur teilweise zuschussfähig nach GVFG; Förderhöhe ca. 55-60 % der zuschussfähigen Kostenen
Risiken	Baurecht vorhanden	- Für Maßnahmen am FSW, z. B. Umbau Knoten Rothenburger-, Schwabacher und Landgrabenstr. Planänderungsverfahren erforderlich (wesentliche Änderung).

Berichtsvorlage
Vpl/044/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Spielräume des neuen Verkehrsrechts nutzen
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.07.2024
gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen SPD und CSU vom 12.07.2024

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.07.2024
Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen SPD und CSU vom 12.07.2024
Ausführlicher Sachverhalt
Liste - Potentielle Hauptverkehrsstraßen für streckenbezogene Tempo 30 Abschnitte

Bericht:

Die Stadtratsfraktion von B90 - Die Grünen bittet um einen Bericht zu den geänderten Rahmenbedingungen im Straßenverkehrsrecht und wünscht die Überprüfung möglicher Straßenabschnitte, die zeitnah auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschränkt werden können. Dabei sollen insbesondere Schulwege, aber auch Straßen ohne benutzungspflichtige Radwege sowie aufgrund der Rechtslage in der Vergangenheit zurückgestellte Straßenabschnitte überprüft werden.

Mit weiterem Antrag weisen die Stadtratsfraktionen von CSU und SPD darauf hin, dass mit Änderung des Straßenverkehrsgesetzes Kommunen mehr Handlungsspielraum bei der Anordnung von Tempo 30 erhalten. Die Stadtverwaltung soll die Auswirkungen des neuen Straßenverkehrsgesetzes für die Stadt Nürnberg aufzeigen und die beiden Hauptverkehrsstraßen Schweinauer Hauptstraße und Rollnerstraße (zw. Friedensstraße und Pirckheimerstraße) auf eine mögliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h hin überprüfen.

Die Anwendung der Regelungen erfolgt jeweils nach Befassung des Verkehrsausschusses.

Auf die ausführliche Sachverhaltsdarstellung wird verwiesen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**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)

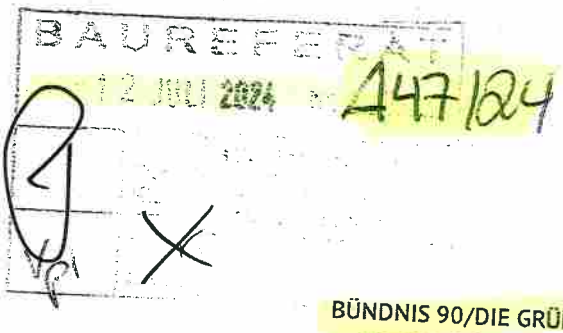
☐

☐

☐

Ö 4





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, 9. Juli 2024

Spielräume des neuen Verkehrsrechts nutzen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit dem Mobilitätsbeschluss von Januar 2021 hat sich Nürnberg insbesondere dem Ziel „Vision Zero" verpflichtet: Alle Maßnahmen sollen sich daran orientieren, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null zu reduzieren. Eine wichtige Maßnahme dieses Ziel zu erreichen, ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nicht nur wie bislang unmittelbar vor Kindergärten und Schulen in Nürnberg.

Mit den Änderungen an der Straßenverkehrsordnung, denen der Bundesrat am 5. Juli 2024 zugestimmt hat, haben wir nun als Kommune hier mehr Flexibilität bei unseren Entscheidungen: So bekommt die Sicherheit des Straßenverkehrs eine vorrangige Bedeutung. Und neben der Leichtigkeit des Straßenverkehrs können nun auch Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung bei den Anordnungen berücksichtigt werden. Unter anderem wird es an mehr Stellen möglich sein, Tempo 30 anzuordnen. Mehr Spielraum gibt es auch beim Anwohnerparken, bei der Einrichtung von Sonderfahrstreifen beispielsweise für eine Beschleunigung des Busverkehrs und bei der Bereitstellung angemessener Flächen für Radverkehr.

Im Sinne der notwendigen Verkehrswende und dem Ziel, die Lebensqualität und Verkehrssicherheit in Nürnberg weiter zu erhöhen, stellen wir deshalb folgenden **Antrag**:

Die Verwaltung

- berichtet über die geänderten Rahmenbedingen im Straßenverkehrsrecht und die neuen Möglichkeiten die sich dadurch ergeben,
- schlägt Straßenabschnitte vor, die zeitnah auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschränkt werden können und berücksichtigt dabei insbesondere Schulwege, aber auch

Straßen ohne benutzungspflichtige Radwege sowie jene Stellen, bei denen dies in der Vergangenheit angedacht wurde, aber aufgrund der Rechtslage gescheitert ist,

- nutzt den neuen Rechtsrahmen für künftige Planungen zur größtmöglichen Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und zur Steigerung der Attraktivität des sogenannten Umweltverbunds.

Mit freundlichen Grüßen

Mike Bock
Stadtrat

Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

SPD Fraktion im Stadtrat Nürnberg

CSU

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
16. JULI 2024
VI
BQR X

VpL Nr.
22. JULI 2024
D | E | U | R

BAUREFERAT
17 JULI 2024 Nr. A53/24
VpL X

12.07.2024
Antragsteller: Yilmaz, Dr. Ahmed / Frank

Auswirkungen des neuen Straßenverkehrsgesetzes auf die Stadt Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Vermittlungsausschuss des Bundestages und Bundesrates ist im Juni 2024 der Durchbruch gelungen und die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes hin zu mehr kommunaler Autonomie bei der Anordnung von Tempo 30 scheint nun Wirklichkeit zu werden. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit oder auch der Leichtigkeit des Verkehrs, die Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung, Umweltschutz und Gesundheitsschutz sind nun ebenso Gründe um den Verkehr vor Ort bedarfsgerecht anpassen zu können.

Genau für diesen größeren Handlungsspielraum unserer Stadt setzt sich der Nürnberger Verkehrsausschuss schon seit Jahren ein. Vor einiger Zeit ist Nürnberg daher per Beschluss des Verkehrsausschusses der *„Initiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"* beigetreten. Denn auch in Nürnberg haben wir kritische Straßensituationen, die nach bisherigem Recht nicht bereinigt werden konnten, da hierfür keine Handhabe bestand. Die Straßenverkehrsordnung hat uns zu wenig Spielraum gegeben – wir sind der festen Überzeugung, dass nicht im fernen Berlin, sondern hier vor Ort entschieden werden muss, welche Geschwindigkeit angeordnet wird. Durch die neue Gesetzgebung haben wir jetzt mehr Möglichkeiten.

In Antizipation dieser neuen Möglichkeiten sehen die Kooperationspartner zwei Hauptstraßen, bei denen aus kommunaler Sicht die neu anwendbaren Gründe in besonderem Maße gegeben sind: **Schweinauer Hauptstraße** zwischen Nopitschstraße und Geisseestraße und **Rollnerstraße** zwischen Friedenstraße und Pirckheimer Straße.

In beiden Straßen gibt es jeweils ausschlaggebende Faktoren, wie Lärm, schlechte Radverkehrsanlagen, viele Fußgängerquerungen, Gefahrenstellen und Wohnbebauung, welche Tempo 30 nach der neuen Gesetzeslage ermöglichen. Die neuen Spielräume sollten im Sinne der lebenswerten Stadt für unsere Bürgerinnen und Bürger genutzt werden.

SPD Fraktion im Stadtrat Nürnberg

CSU

Aus diesem Grund stellen die Kooperationspartner CSU-Stadtratsfraktion und SPD-Stadtratsfraktion folgenden

Antrag:

Sobald das Straßenverkehrsgesetz im Sinne des Vermittlungsausschusses von Juni 2024 geändert ist und den Kommunen größere Handlungsspielräume zur Anordnung von Tempo 30 gegeben sind, berichtet die Verwaltung über die Auswirkungen des neuen Straßenverkehrsgesetzes auf die Stadt Nürnberg.

Darüber hinaus prüft die Verwaltung die Anordnung von Tempo-30-Strecken bzw. Zonen an den oben erwähnten Abschnitten, da diese aufgrund der Lärmbelästigung in Kombination mit einer dichten Wohnsituation und eingeschränkter Verkehrssicherheit aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen aktuell stark belastet sind.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein

Fraktionsvorsitzender
CSU-Stadtratsfraktion

Christine Kayser

Fraktionsvorsitzende
SPD-Stadtratsfraktion

Yasemin Yilmaz
Stadträtin

Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

Reform des Straßenverkehrsgesetzes
Änderung der StVO und Anpassung der VwV-StVO

Bericht

Anlass

Der Verwaltung liegt ein Antrag der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen und ein gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen der CSU und der SPD vor, die um einen Bericht über die geänderten Rahmenbedingungen im Straßenverkehrsrecht bitten. Außerdem soll die Verwaltung prüfen, welche Straßenabschnitte von Hauptverkehrsstraßen aufgrund dieser rechtlichen Änderungen zeitnah auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschränkt werden können, insbesondere an den Beispielen der Schweinauer Hauptstraße und der Rollnerstraße.

Im Jahr 2022 hat sich der Nürnberger Verkehrsausschuss zu den Zielen der Initiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ bekannt und ist dieser bundesweiten und parteiübergreifenden Initiative beigetreten. Ziel der Städte und Gemeinden ist, mehr Spielraum bei der Ausweisung von Tempo 30 innerorts an Hauptverkehrsstraßen zu erhalten, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Lärm- und Schadstoffbelastungen zu reduzieren und den öffentlichen Raum neu zu beleben. Auch in Nürnberg verunglücken immer wieder Personen an Hauptverkehrsstraßen, dem mit geringeren Geschwindigkeiten entgegengewirkt werden könnte. In Nürnberg ist das oberste Ziel die Verkehrssicherheit und das damit verbundene Ziel der „Vision Zero“. Das bestätigte der Stadtrat zuletzt mit der Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses im Januar 2021.

Insgesamt haben sich mehr als 1.130 Städte und Gemeinden (Stand Mai 2025) der Initiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ angeschlossen und sich zu der im Positionspapier enthaltenen Erklärung bekannt. Neben der Stadt Nürnberg sind aus der unmittelbaren Umgebung unter anderem Altdorf, Cadolzburg, Erlangen, Fürth, Roßtal und Stein formelle Unterstützer der Initiative. Der Vermittlungsausschuss des Bundestages und Bundesrates hat sich im Juni 2024 für eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ausgesprochen. Durch die Änderung des Straßenverkehrsrechts soll den Kommunen mehr Entscheidungsspielraum u.a. auch bei den Bestimmungen für Geschwindigkeitsbegrenzungen zugestanden werden. Die beschlossenen Änderungen des gesetzlichen und untergesetzlichen Regelwerks entsprechen nur teilweise den Vorstellungen der Initiative. Seit dem 11. Oktober 2024 ist die neue Straßenverkehrsordnung (StVO) beschlossen und die dazugehörende Verwaltungsvorschrift (VwV) zwischenzeitlich in Kraft.

Mit der Neuregelung können Streckenbegrenzungen auf 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen nun auch eingerichtet werden, wenn sich Spielplätze, Fußgängerüberwege, hochfrequentierte Schulwege, Alten- und Pflegeheime, Einrichtungen für Menschen mit Behinderung oder Krankenhäuser im unmittelbaren Bereich von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen oder weiteren Vorfahrtsstraßen befinden. Bereits existierende Streckenbegrenzungen können miteinander verbunden werden, wenn der Abstand zwischen schon zwei bestehenden Streckenbegrenzungen 500 Meter nicht überschreitet. Neu ist, dass für beide Anordnungsgründe keine besondere Gefahrenlage von Seiten der Kommune nachzuweisen ist (s. Ausnahmen von der besonderen Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO).

Die Neuregelung führt jedoch nicht zu einem ersatzlosen Wegfall des Erfordernisses einer Gefahrenlage, diese ist weiterhin Grundvoraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dies ergibt sich aus dem materiellen Gehalt des jeweiligen Anordnungsgrunds und den nach § 45 Abs. 1 StVO unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes (Erforderlichkeit, Geeignetheit und Angemessenheit, vgl. Art. 8 Abs. 1 und 2 Landesstraf- und Verordnungsgesetz (LStVG)) zu treffenden Ermessenserwägungen. Hierbei ist zu beachten, dass die allgemeinen Anforderungen an Verkehrszeichen, wonach ergänzende Regelungen angesichts der allen Verkehrsteilnehmenden obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen

Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, nur dort getroffen werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (§ 39 Abs. 1 StVO).

Die „Vision Zero“ ist hierbei nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen. Ziel ist, dass durch Verkehrsunfälle keine Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer schwer oder sogar tödlich verletzt werden. In Bezug auf Geschwindigkeitsbeschränkungen ist diesbezüglich die Kausalität zu beachten. Die Geschwindigkeitsbeschränkung muss an konkreten Stellen, an denen eine über das normale Maß hinausgehende Gefahr besteht, das geeignete und angemessene Mittel sein, dieser Gefahr abzuhelfen.

Historie: Tempo 30 in Nürnberg

In den Wohngebieten Nürnbergs wurden schrittweise überall Tempo 30-Regelungen eingeführt. An Hauptverkehrsstraßen waren Tempo 30-Strecken bislang nur in wenigen begründeten Einzelfällen zulässig, bspw. für Lärmschutz oder zeitlich begrenzt beim Vorliegen von verkehrsgefährdenden Straßenschäden. Nürnberg war Vorreiter für die Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO), mit der die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen im unmittelbaren Umfeld von Schulen, Kitas und Alten- und Pflegeheimen zulässig wurde. Dies wurde überall dort, wo es mit der bisherigen Gesetzeslage möglich war, umgesetzt. Daher ist das Potential für weitere Tempo 30-Regelungen in Nürnberg begrenzt.

In Nürnberg ist Verkehrssicherheit oberstes Ziel. Zur Erreichung der **„Vision Zero“** und der weiteren Ziele des Mobilitätsbeschlusses ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, auch auf Hauptverkehrsstraßen, in gebotenen Einzelfällen möglich. Daher ist es aus Sicht der Verwaltung folgerichtig, dass das Straßenverkehrsgesetz reformiert wurde und seit Oktober 2024 u.a. die Möglichkeit besteht, ohne den Nachweis einer besonderen Gefahrenlage Tempo 30 in bestimmten Bereichen streckenbezogen an Hauptverkehrsstraßen anzuordnen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist auch immer eine Einzelfallprüfung notwendig, bei der die unterschiedlichen Kriterien für eine mögliche streckenbezogene Tempo 30-Anordnung untersucht werden. Neben den Anforderungen aus der StVO-Novelle sind weitere Kriterien wie beispielsweise die örtliche Radinfrastruktur und LSA-Steuerung oder das Führen der Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper ausschlaggebend für die Anordnung von Tempo 30-Strecken.

Eine Liste mit geeigneten Straßenabschnitten an denen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, unter Umständen mit Begleitmaßnahmen, angeordnet werden kann, liegt der Ausschussvorlage bei.

Auch bisher hat die Stadt Nürnberg dort Verkehrsbeschränkungen angeordnet, wo sich die neuen Befugnisse anwenden lassen. So wurde im Februar 2025 im Teilabschnitt der Gibitzenhofstraße zwischen Schwann- und Brehmstraße aufgrund der vielen Fußgängerinnen und Fußgänger, darunter Schülerinnen und Schüler, die morgens die Straßenbahn über die schmale Haltestelleninsel verlassen und die Fahrbahn außerhalb der LSA-gesicherten Furt betreten, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet. Ebenso ist schon seit August 2011 in der Saarbrückener Straße zwischen der gleichnamigen Straßenbahnhaltestelle und der etwa 400 m südlich gelegenen Georg-Holzbauer-Schule die zulässige Höchstgeschwindigkeit während der Schulwegzeiten auf 30 km/h beschränkt, da die Gehwege für die große Menge an Schülerinnen und Schülern kaum ausreichend breit sind.

Weiteres Vorgehen

Das Verkehrsplanungsamt prüft in verkehrlicher und rechtlicher Hinsicht die in der beiliegenden Liste angeführten Strecken. Es macht im Rahmen des übertragenen Wirkungskreises (Art. 5 Abs. 1 Satz 1 Gemeindeordnung (GO)) als Geschäft der laufenden Verwaltung (Art. 27 Abs. 1 Satz 1 GO) von den neu geschaffenen Befugnissen im Rahmen der gesetzlichen Ermächtigungen Gebrauch.

Die in der Liste angeführten Hauptverkehrsstraßen können kurzfristig umgesetzt werden, bei anderen Straßenabschnitten bedarf es einer detaillierten Überprüfung wie z.B. in der Rollnerstraße, Tafelfeldstraße und Schalkhaußerstraße. Der Hinweis „detaillierte Überprüfung“ bedeutet, dass der Straßenabschnitt hinsichtlich unterschiedlicher Belange wie z.B. Schulwegsicherheit, Unfallschwerpunkt etc. untersucht wird, um eine rechtssichere Lösung anbieten zu können.

Die Anwendung der Regelungen für weitere Strecken erfolgt nur nach Befassung des Verkehrsausschusses.

Potentielle Hauptverkehrsstraßen für streckenbezogene Tempo 30 Abschnitte

Nr.	Hauptverkehrs-straßen	Begründung
1	Schweinauer Hauptstr.	Eine Ausweitung der schon vorhandenen zeitlich begrenzten streckenbezogenen Tempo 30-Regelung im Abschnitt Holbeinstraße und Vordere Marktstraße ist auf 24/7 umsetzbar. Auch kann der streckenbezogene Tempo 30-Abschnitt bis zur Nopitschstraße erweitert werden, da die Planung für diesen Bereich zwei Fußgängerüberwege vorsieht.
2	Geissestraße	Die Anordnung einer streckenbezogenen Tempo 30-Regelung in der Geissesstraße ist grundsätzlich möglich, da zwischen Gustaf-Adolf-Straße und Kreutzerstraße insgesamt 2 Fußgängerüberwege in Planung sind.
3	Rollnerstraße	Detaillierte Prüfung läuft, zwischen Meuschelstraße und Friedensstraße
4	Pilotystr	Die Anordnung einer streckenbezogenen Tempo 30 Regelung ist aufgrund des Hauptschulweges für Schülerinnen und Schüler der Beruflichen Schule sowie der Ludwig-Uhland Mittelschule und einem Fußgängerüberweg Höhe Archivpark möglich. Um eine kurzfristige Umsetzung dieser Maßnahme, noch vor Beginn des Schuljahrs 2025/26 wird gebeten.
5	Tafelfeldstr.	Detaillierte Prüfung läuft, im Anschluss an die Peter-Henlein-Straße und dem Tafelfeldtunnel
6	Schreyerstr.	Eine Erweiterung der zeitlich begrenzten streckenbezogenen Tempo 30-Regelung auf 24/7 ist in der Schreyerstraße aufgrund der Knauerschule möglich.
7	Fuggerstr.	Nach Einrichtung des Fußgängerüberweges in der Fuggerstraße westlich der Rosenplütstraße ist die Ausweisung einer streckenbezogenen Tempo 30-Regelung 24/7 in diesem Abschnitt möglich.
8	Schalkhaußerstr.	Detaillierte Prüfung läuft, westlich der Bahnunterführung

Beschlussvorlage
Vpl/042/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Vermeidung von Störungen und Unfällen im Straßenbahnverkehr

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Übersicht aller Pläne

Sachverhalt (kurz):

Besondere Bahnkörper und abmarkierte Gleisbereiche verbessern seit Jahren die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Straßenbahnverkehrs in Nürnberg. Nur durch Markierungen abgetrennten Flächen werden allerdings regelmäßig von anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ignoriert.

Dieser Missstand führt zu Unfällen und Behinderungen und in der Folge zu Ärger bei den Fahrgästen wegen Verspätungen, Fahrtausfällen oder Schienenersatzverkehr und letztlich zu Fahrgastverlusten. Zudem beklagt die VAG sehr hohe Kosten und Standzeiten von Fahrzeugen für die Reparatur.

Gemeinsam mit der VAG hat die Verwaltung die Stellen, an denen es regelmäßig zu Unfällen und / oder Verzögerungen kommt, analysiert und schlägt nun umfangreiche Abhilfemaßnahmen vor.

Das Überfahren von abmarkierten Bereichen soll gezielt an ausgewählten Stellen durch die Montage von Kunststoffpfosten unterbunden werden. In der Entscheidungsvorlage werden der Sachverhalt und die Örtlichkeiten genauer dargestellt. In der Beilage finden sich konkrete Skizzen und Pläne.

Mit Beschluss des Verkehrsausschusses kann eine rechtssichere Umsetzung ermöglicht werden.

Es ist vorgesehen, die Maßnahmen ab Herbst 2025 sukzessive umzusetzen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☒ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☒

☐

Beschlussvorschlag:

Zur besseren Einhaltung der Verkehrsregeln an durch Markierung abgetrennten Fahrbahnbereichen beschließt der Verkehrsausschuss die in der Tabelle der Entscheidungsvorlage aufgelisteten 23 Maßnahmen mit den Plänen bzw. Planänderungen mit den Nummern:

(1) 2.2654.2.1; (2) 2.2541.2.2; (3) 2.2365.2.2; (4) 2.2348.2.1; (5+19) 2.2223.2.3; (6) 2.2659.2.2; (7) 2.2346.2.2; (8) 2.2660.2.1; (9) 2.2661.2.1; (10) 2.2662.2.2; (11) 2.2662.2.1; (12) 2.2522.2.1; (13) 2.2656.2.1; (14) 2.2663.2.1; (15) 2.2617.5.1; (16) 2.2655.2.2; (17) 2.2655.2.1; (18) 2.2664.2.1;
(20) 2.2365.2.1a; (21) 2.2657.2.1; (22) 2.2658.2.1; (23) 2.2659.2.1.

Die Verwaltung wird zur sukzessiven Umsetzung ab Herbst 2025 beauftragt.

Vermeidung von Störungen und Unfällen im Straßenbahnverkehr

Entscheidungsvorlage

Bedingt durch die historische Entwicklung des Straßenbahnnetzes in Nürnberg teilt sich die Straßenbahn im innerstädtischen Bereich über lange Strecken den Straßenraum mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Für einen verlässlichen und sicheren Betrieb der Straßenbahn ist es unerlässlich, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden an die Verkehrsregeln halten und die Flächen für die Straßenbahn freihalten.

Die bereits durch Straßenmarkierungen abgetrennten Flächen, welche der Straßenbahn mehr Verkehrssicherheit und Pünktlichkeit bringen, werden regelmäßig von anderen Verkehrsteilnehmenden ignoriert.

Seit dem Jahr 2021 ist eine konstant hohe Anzahl von Verkehrsunfällen mit Straßenbahnen, verursacht durch den MIV, festzustellen. Gründe sind vorwiegend Fehler beim Abbiegen und Wenden, zu geringer seitlicher Abstand neben der Straßenbahn, unerlaubter oder spontaner Fahrstreifenwechsel sowie Verstoß gegen den Vorrang der Straßenbahn oder Verkehrszeichen. Hinzu kommen Gefahrenbremsungen durch die Straßenbahn, um Unfälle zu vermeiden. Diese führen aber zu Gefährdungen der Fahrgäste in den Zügen.

Die Anzahl der durch Dritte verursachten Unfälle ist in den Jahren 2021 / 2022 von 100 im Jahr über 120 im Jahr 2023 auf 150 im Jahr 2024 gestiegen. Die Unfälle führen zu unverzüglichen Betriebsunterbrechungen im Netz, notwendigen Ersatzverkehren durch Taxis oder Busse, verlängerten Reisezeiten für die Fahrgäste, erhöhtem Personaleinsatz für die VAG sowie aufwendigen Instandsetzungen der Fahrzeuge.

Die betrieblichen Aufwendungen der VAG (Ersatzverkehr, Personal) betragen ca. 200 T Euro im Jahr. Die Kosten für die Instandsetzung der Fahrzeuge belaufen sich auf ca. 700 T Euro bis 900 T Euro im Jahr.

Die VAG hat bereits mit der Anpassung der Aus- und Weiterbildung des Straßenbahnfahrpersonals, der Sensibilisierung aller Fahrerinnen und Fahrer sowie mit Betriebskontrollen auf das Unfallgeschehen reagiert und auch Verbesserungen erreicht. Trotz angepasster und vorausschauender Fahrweise führt die Missachtung der Bahn im Straßenraum sowie der Verkehrsregeln und -zeichen weiterhin zu regelmäßigen Unfällen. Eine physische Abgrenzung der Flächen zwischen Straßenbahn und MIV ist, wo es möglich ist, die einzig zielführende Maßnahme.

Der Verwaltung sind diejenigen Stellen, an denen es regelmäßig zu Unfällen und / oder Verzögerungen kommt, bekannt.

Zwei Beispiele seien hier genannt:

In der Landgrabenstraße zwischen Christuskirche und Aufseßplatz wurden im Jahr 2023 weite Teile der Fahrbahn für die Straßenbahn abmarkiert. In Teilbereichen wird in zweiter Reihe gehalten oder geparkt. Dies zwingt den fließenden oder auch stockenden Verkehr auf die Flächen der Straßenbahn, so dass deren Betrieb gefährdet und verzögert wird. An Lichtsignalanlagen angemeldete Fahrzeuge kommen dort später an und erhöhen so die Eingriffsschwere zulasten anderer Verkehrsteilnehmender und / oder versäumen ihre Freigabezeit. Zudem wird regelmäßig über die abmarkierten Flächen nach links abgebogen oder gewendet. Dies zwingt die Straßenbahn zu Gefahrenbremsungen oder führt zu Kollisionen.

In der Sulzbacher Straße, am Übergang zur Äußeren Sulzbacher Straße, ist der Gleisbereich komplett abmarkiert. Grundsätzlich hat sich die Lösung bewährt.

Jedoch sind teilweise im Minutentakt Missachtungen zu beobachten und die Fläche wird sogar als „Linksabbiegespur“ benutzt, um abzubiegen oder zu wenden. Spontane Manöver dieser Art führen vermehrt zu Unfällen mit der Straßenbahn mit den üblichen Folgen wie Schienenersatzverkehr oder Fahrtausfälle, die sich durch die betriebliche Verbindung der Linien zeitlich lang und räumlich quer durch die Stadt ausbreiten. Dass in seltenen Fällen an Radfahrern oder der Müllabfuhr vorbeigefahren wird, ist noch hinnehmbar, das teilweise spontane Überfahren der gesamten Fläche soll zukünftig jedoch durch einen Kunststoff-Bord und Sichtzeichen in der Mitte verhindert werden.

In Absprache mit der VAG wurden nach wiederholten Ortsbesichtigungen, bei denen sich die Missstände bestätigten, Pläne erstellt, die die Montage von Kunststoffpfosten vorsehen, um das Befahren der abmarkierten Flächen zu verhindern. Zum Teil ist die Montage von Leitborden aus Kunststoff mit Sichtzeichen vorgesehen. Es sollen je nach Standort geeignete Elemente verwendet werden, um Verhältnismäßigkeit und Funktion zu wahren.

Durch die in nachfolgender Tabelle dargestellten kleinen Einzelmaßnahmen erwartet die Verwaltung eine weitere und teilweise erhebliche Verbesserung der betrieblichen Stabilität. Dies gilt insbesondere für die Straßenbahnstrecken mit vorhandenen oder geplanten Taktverdichtungen.

	Örtlichkeit	Missstand	Maßnahme	Linien
1	Ostendstraße Zulauf zur B4R 2.2654.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger und Überholer im Gleisbereich, (kleinere „Bischofsmützen“ wurden regelmäßig umgefahren)	75cm hohe Kunststoffpfosten (KSPf)	5, 11
2	Allersberger Straße zw. Wölckern- und Humboldtstr.	Gefahr durch verbotenes Linksabbiegen oder Wenden, Ausführung nach Realisierung Plan 2.2541.2.2 (AfV 18.04.24)	75cm hohe KSPf	7, 8
3	Landgrabenstr. zw. Tafelfeldstr. und Ammanstraße., ergänzter Plan 2.2365.2.2 (AfV 20.07.23)	Gefahr und Blockade durch ausweichenden Verkehr aufgrund von 2. Reihe-Parkern	75cm hohe KSPf	5, 6, 10, 11
4	Landgrabenstr. zw. Siemensplatz und Tafelfeldstr.	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger, Ausführung nach Realisierung Plan 2.2348.2.1 (AfV 07.04.22)	75cm hohe KSPf	5, 6, 10, 11
5 (+19)	Wölckernstr. zw. Pillenreuther Str. und Wirthstr., 2.2223.2.3	Blockade durch zu weit links wartende Geradeausfahrer	75cm hohe KSPf	6, 10
6	Gugelstr. Kreuzung Landgrabenstr. 2.2659.2.2	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	5
7	Gibitzenhofstraße zw. Singerstr. und Landgraben-str. (Hs. Nr. 50-58); 2.2346.2.2	Gefahr und Blockade durch ausweichenden Verkehr aufgrund von 2. Reihe-Parkern Umsetzung nach Gleisbau	75cm hohe KSPf	4, 11
8	Steinbühler Str. Kreuzung Am Plärrer 2.2660.2.1	Gefahr durch Kurven schneiden (Linksabbieger)	75cm hohe KSPf	4, 6, 10
9	Westtorgraben Kreuzung Am Hallertor 2.2661.2.1	Gefahr durch zu weit links fahrenden Geradeausverkehr neben Rechtsabbiegern, spontane Wender	75cm hohe KSPf	4, 6, 10

10	Bucher Str. Kreuzung Pirckheimerstr. 2.2662.2.2	Gefahr durch Überholen und verspätetes einfädeln im Längsverkehr	75cm hohe KSPf	4, 10
11	Bucher Str. zw. Kirchenweg und Rieterstr. 2.2662.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	4, 10
12	Pillenreuther Str. zw. Breitscheidstr. und Wölckernstr., 2.2522.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	5, 11
13	Celtistunnel (Celtis Unterführung) Kreuzung Eilgutstr. 2.2656.2.1	Gefahr und Blockade durch Kurven schneiden oder zu weit links wartende Kfz.	75cm hohe KSPf	5, 11
14	Schmausenbuckstr. Ausfahrt Tiergartenschleife stadteinwärts 2.2663.2.1	Gefahr durch zu weit links fahrende Geradeausfahrer	75cm hohe KSPf	5, 11
15	Schmausenbuckstr. zw. Bothmerstr. und Freiligrathstr., 2.2617.5.1	Blockade durch zu weit links wartende Geradeausfahrer, Ausführung nach Gleisbau	75cm hohe KSPf	5, 11
16	Äußere Sulzbacher Str. zw. Bartholomäusstr. und Fichtestr.; 2.2655.2.2	Gesamter Bereich wird widerrechtlich zum Wenden und Abbiegen genutzt	Kunststoffbord zur bess.Sichtbarkeit	8
17	Äußere Sulzbacher Str. zw. Welserstr. und Deinstr. 2.2655.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Kfz., Gefahr durch über die Markierung am Stau vorbeifahrende Kfz.	75cm hohe KSPf	8
18	Äußere Bayreuther Str. zw. Kilianstr. und Merians Str. 2.2664.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	30, 45, 46
19 (+5)	Wölckernstr. Kreuzung Pillenreuther Str. 2.2223.2.3	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	5, 6, 10, 11
20	Landgrabenstr. zw. Ammanstr. und Kopernikusplatz, 2.2365.2.1a	Gefahr und Blockade durch ausweichenden Verkehr aufgrund von 2. Reihe-Parkern	75cm hohe KSPf	5, 6, 10, 11
21	Julius Loßmann Str. Kreuzung Minervastr. 2.2657.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	5
22	Frankenstraße vor dem Abzweig Straßenbahn zur Katzwanger Str. 2.2658.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Kfz.	75cm hohe KSPf	5
23	Gugelstr. Kreuzung Schuckertstr. 2.2659.2.1	Gefahr durch verbotenes Linksabbiegen und Überholen über die Sperrfläche	75cm hohe KSPf	5

Es ist vorgesehen, die Kunststoffpfosten je nach Lieferzeiten und Ausführungskapazitäten sukzessive ab Herbst 2025 zu montieren, so dass die Vorteile in der verkehrsstarken Jahreszeit schon wirksam werden. Ein Teil der Maßnahmen wird erst nach Vollendung einer Gleissanierung / Umsetzung von Vpl-Plänen durchgeführt. Dies ist in der Tabelle vermerkt.

In Ergänzung zu den Maßnahmenpaketen für den Ausbau und die Bestandsverbesserungen im Verkehrsnetz ist das hier vorgelegte Paket an den jeweiligen kritischen Stellen im Verkehrsnetz ein kleiner, aber wichtiger und effektiver Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung eines störungsärmeren Betriebs der Straßenbahn.

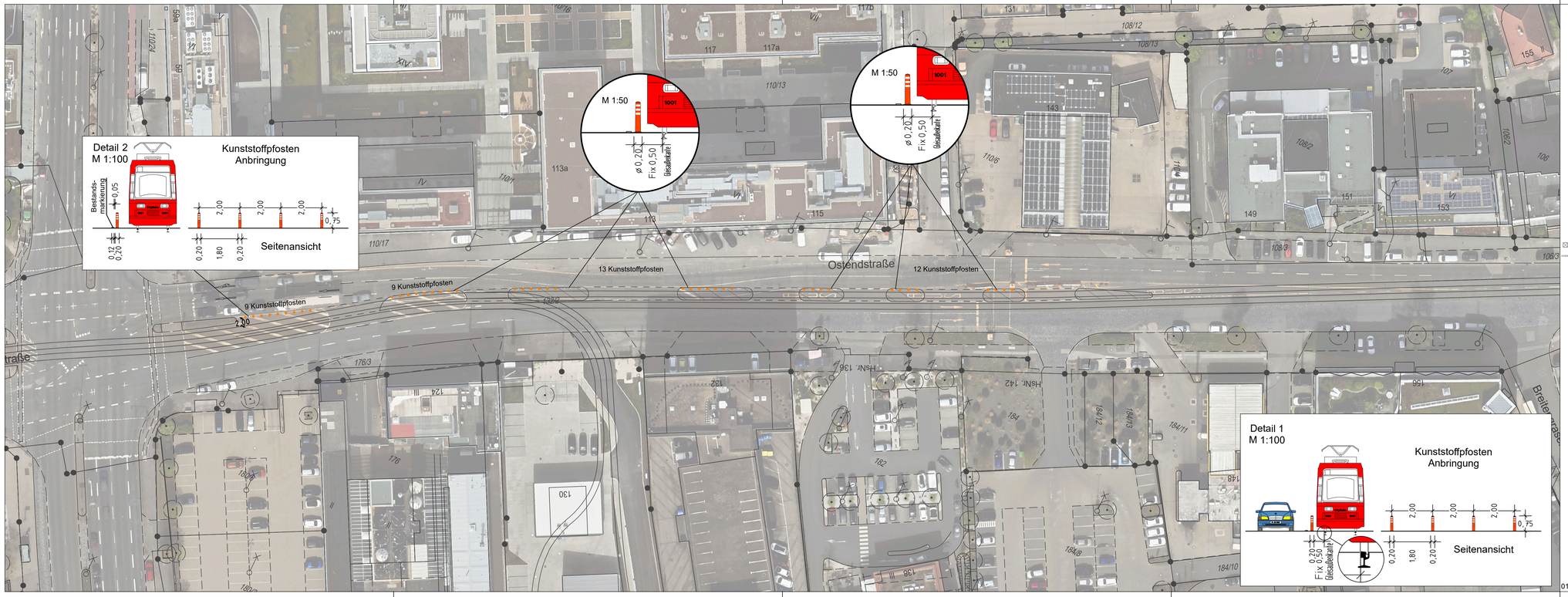
Die Kosten der VAG für Fahrzeugunterhalt und Personal / Schienenersatzverkehr können deutlich gesenkt werden.

Die Verwaltung wird bei zukünftigen Planungen von Verkehrsanlagen (Straßenbahn, Bus, Radverkehr) grundsätzlich prüfen, ob ergänzende Maßnahmen wie z.B. Sichtzeichen, Kunststoffpfosten oder Bordsteine (provisorisch oder baulich) notwendig, möglich und angemessen sind.

Mit Beschluss des Verkehrsausschusses kann eine rechtssichere Umsetzung ermöglicht werden.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bauer, Tel. 79158

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

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
- Stufzmauer
- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Friedhof
- Glascontainer, Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2654.2.1

Ostendstraße

Zulauf zur B4R

ÖPNV-Absicherung

ÖPNV-Absicherung V501_28.PLT vom 05.06.25

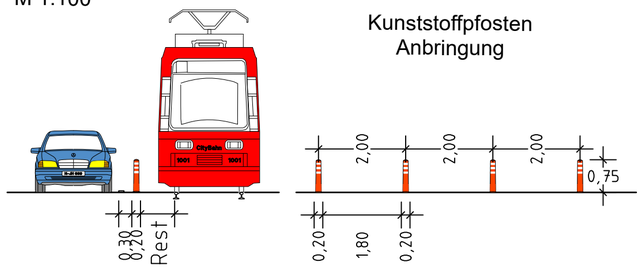
01

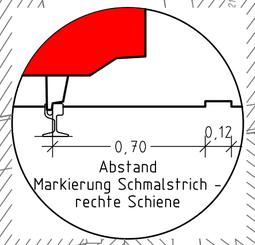
card/1

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

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

Detail 1
M 1:100





Straßennamen von bis		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	0	0
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		0
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		0

Detail

Bemaßung der Fahrbahn ohne Strichbreite der Markierung

(Ausführung der Sichtzeichen in Klärung)

Schnitt A-A

Wölkernstraße Ecke Allersberger Straße

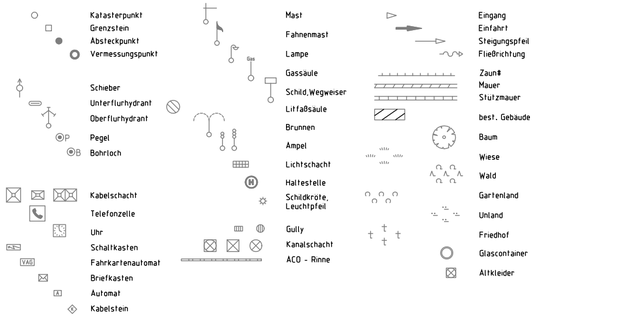
ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARB.	OBJEKT
04.12.24	Wenzel	Absprache VT
29.04.25	Wenzel	Radstr./Sperrfl./Kunststoffpfosten
23.05.25	Wenzel	Halteposition, inkl. BLS
30.05.25	Wenzel	Haltestelle gem. VAG
03.06.25	Wenzel	Haltestelle gem. VPL

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme



A.f.V. 18.04.2024

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

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

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
14.12.23	Wenzel	Instruktionsergeb.
23.01.24	Reiser M.	Fußgängerüberweg
31.01.24	Wenzel	Einstiegsfeld verschoben
06.05.24	Wenzel	Einmündung Humboldtstr.
10.06.24	Wenzel	Haltelinie gem. VT, BLS
11.06.24	Wenzel	Sperrfläche
13.06.24	Wenzel	Einstiegsfeld verschoben

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2541.2.2

Allersberger Straße
zwischen Wölckernstraße
und Humboldtstraße

Allersberger_Straße_008_GK V500_3.PLT vom 05.06.25

card/1

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Digitale Flurkarte Liegenschaftskataster
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet!

Detail 1
M 1:100

Kunststoffpfosten
Anbringung

Seitenansicht

Fix 0,75 Gleisaußenkante

Landgrabenstraße

Parkplatzbilanz	vorher	nachher
KFZ	32	14
Fahrrad	0	16
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	0	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	10	

Anschluss an Plan Nr. 2.2348.2.1 A.f.V 07.04.22

Siemensplatz

LSA 624

Verschiebung 2,50

20 Kunststoffpfosten

22 Kunststoffpfosten

Parkschein-automat

Baustellenzustand

Anschluss an Plan Nr. 2.2365.2.1 (Nach Abschluss der Baumaßnahme "Schocken-Carre")

Ansatzpunkt Markierung

Alexanderstraße

Bönerstraße

Tafelfeldstraße

Gabelsbergerstraße

Ammanstraße

Siebenkeesstraße

Landgrabenstraße

Zeichenerklärung:

Planung

- Parkscheinautomat maximal 2 Stunden werktags von 8 - 18 Uhr (Liefern frei)
- VAG - Fahrleitung
- Mobile Bäume (optional)

A.f.V. 20.07.2023

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 24.04.2023
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
21.07.23	Reiser M.	Radausleitung Böhnerstraße
14.08.23	Reiser M.	Termin vor Ort mit SÖR
10.01.24	Wenzel	Sperrfl./Kunststoffpfosten

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2365.2.2

Landgrabenstraße
zw. Tafelfeldstraße und Ammanstraße
Mobile Bäume
Sicherung Fahrweg Straßenbahn

Landgrabenstraße_008 V500_1.PLT vom 05.06.25

card/1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Kemsa1, Tel. 78823

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Gesamte Vermessungsinformation
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht gewährt

Herr Siegel
Tel.: 231-4418

Anschluss an Plan
Nr: 2.2438.2.1

Detail 1
M 1:100

Detail Sichtzeichen
Sichtzeichen
Bord mit Lücken
M 1:100

Typ NS [Schraubanker]

TYP	HÖHE [mm]
FC-AGNERW	400
FC-RERCNRW	450
FC-GRERCNRW	500
FC-GRERCNRW	550

Detail Haus Nr. 121 bzw.123
M=1:100

Gleise | Fahrbahn | Parken | Gehweg | Haus Nr.121 | Haus Nr.123

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- VAG Wartehalle
- Spritzschutzwand
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Blindenleitsystem gemäß RASt Nbg bzw. SSR-Regelplan/DIN32984

Bestand

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

A.f.V. 07.04.2022

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 24.07.2020
BEARBEITUNG	Wunder/ Erfurth	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

Lageplan

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
28.12.20	Erfurth	Markierung, BLS
18.01.21	Wenzel	Gugelstraße
04.08.21	Wenzel	Instruktionsrg., BLS
27.01.22	Wenzel	Instruktionsrg.
21.02.24	Reiser M.	Sperrfläche/Randsteine Schraubanker

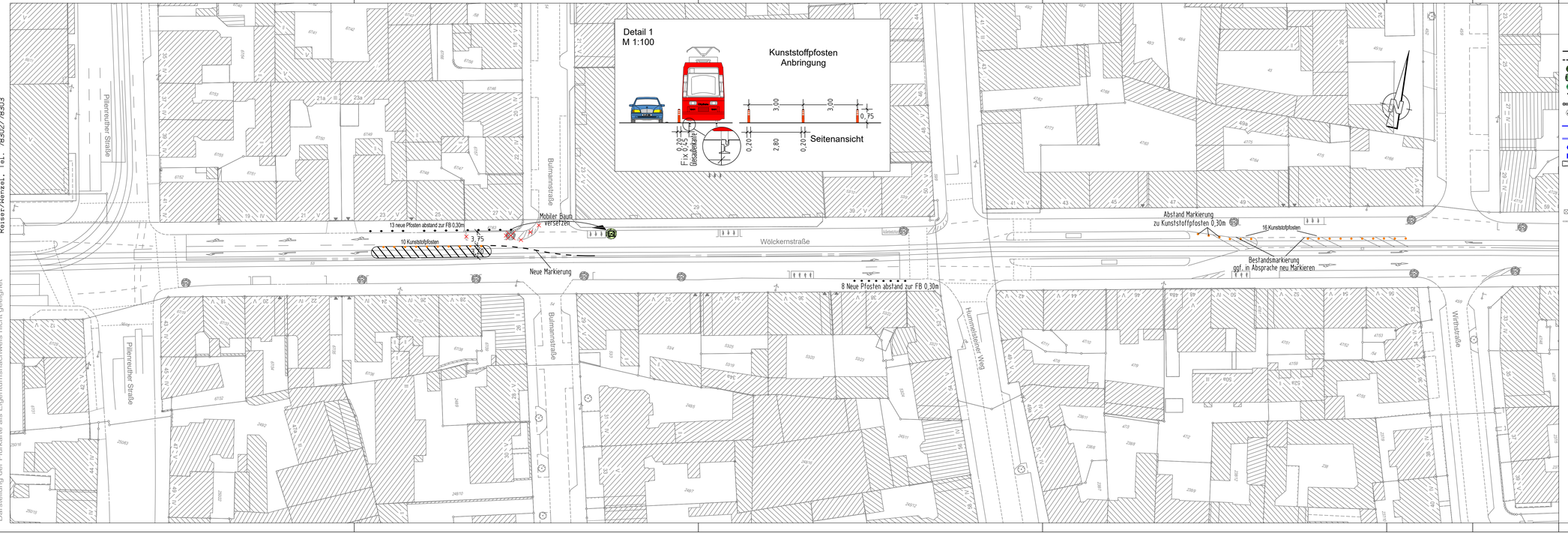
M = 1 : 500 | 2.2348.2.1

Landgrabenstr. Barrierefreie Haltestelle Christuskirche im Rahmen der LSA-Erneuerung

Landgrabenstr._Haltestelle Christuskirche V500_1PLT vom 05.06.25

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/it:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser/Henzel, Tel. 78302/78303

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Vervielfältigung, Weitergabe und Veröffentlichung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum → Standort nach Spartenauskunft und Prüfung durch Suchschlitze
- mobiler Baum
- gepl. Strauch
- 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
- Auffragsböschung
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- Sanierungsfläche SÖR
- Motorradstellplatz
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradständer
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto/-Scooter Stellplatz

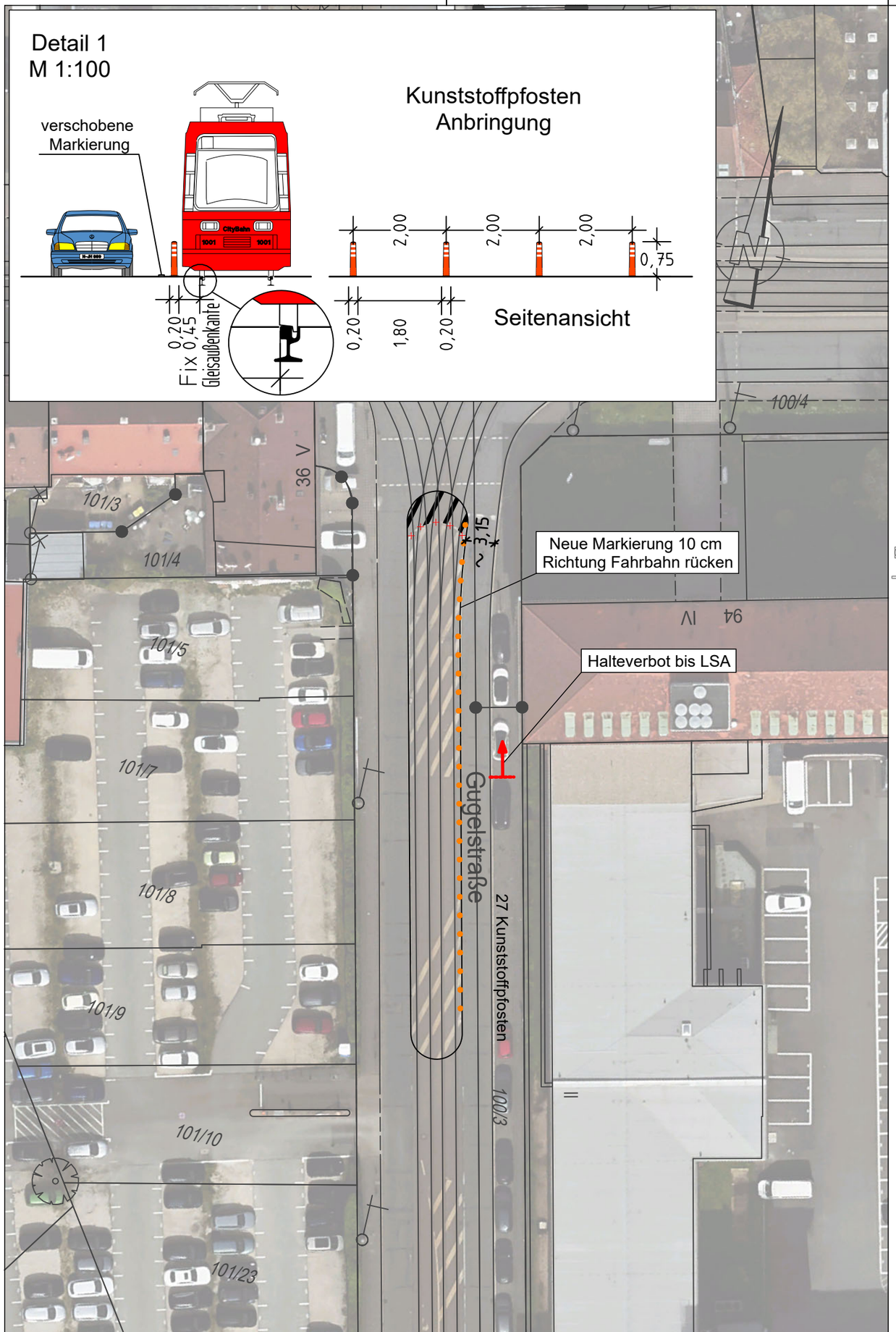
Bestandsaufnahme

- Kataster-punkt
- 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
- Stutzmauer
- best. Gebaude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Friedhof
- Glascontainer, Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 02.05.2025
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Wenzel	
ÄNDERUNGEN		**Lageplan**
DATUM / BEARBEITUNG / OBJEKT		M = 1 : 500 / 2.2223.2.3
		Wölckernstraße ÖPNV - Absicherung zwischen Pillenreuther Straße und Wirthstraße
Wölckernstraße_003 V500_1.PLT vom 05.06.25		

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

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

Bitte Markierungsplan Gugelstraße Nr. 2.2607.5.1 beachten

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

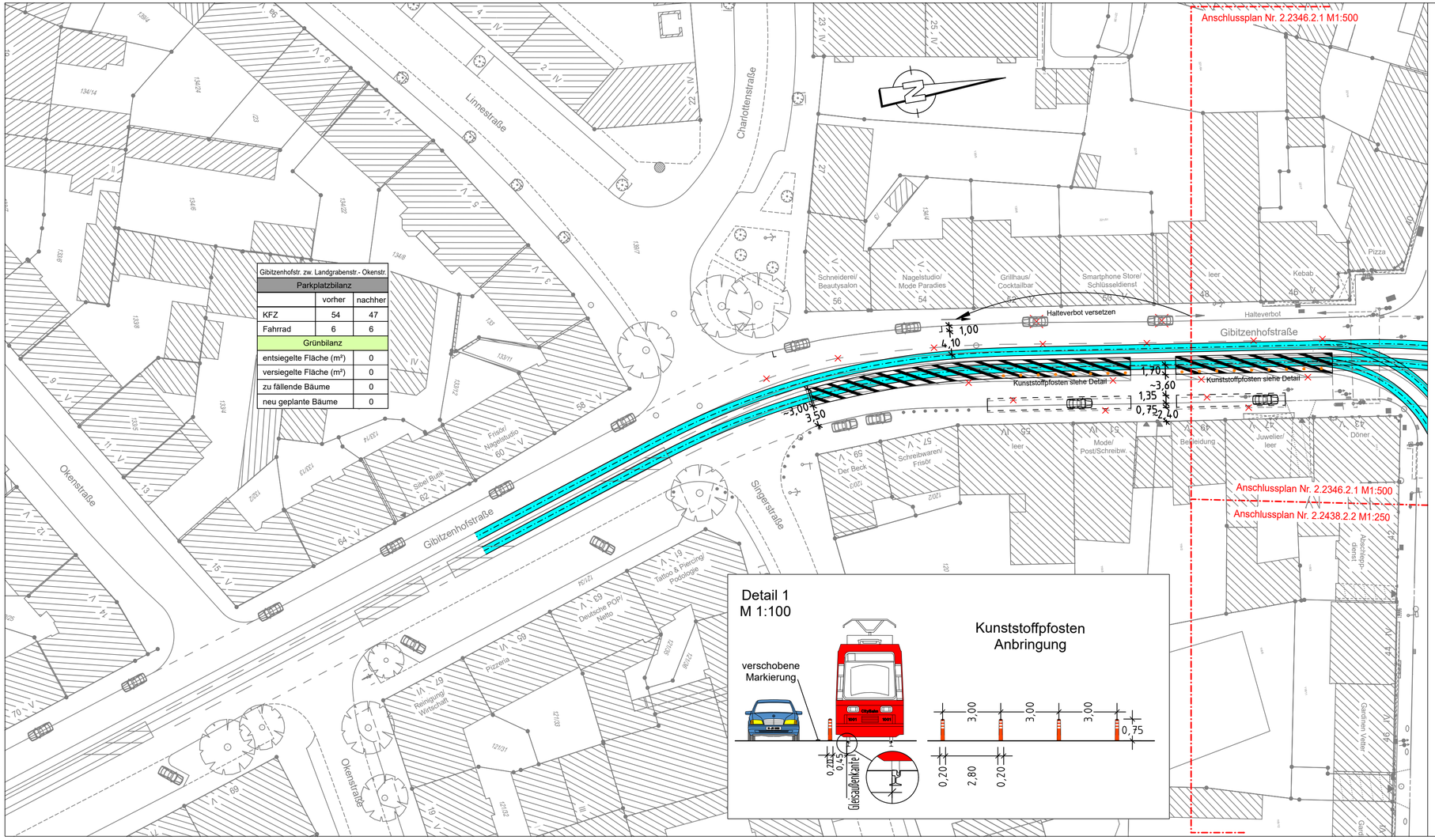
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2659.2.2
			Gugelstraße Kreuzung Landgrabenstraße ÖPNV-Absicherung	

ÖPNV-Absicherung V501_17.PLT vom 05.06.25

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

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



Gibitzenhofstr. zw. Landgrabenstr.- Okenstr.		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	54	47
Fahrrad	6	6
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	0	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	0	

Zeichenerklärung:

Planung

geplante Gleislage

Bestand

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 06.05.2025
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

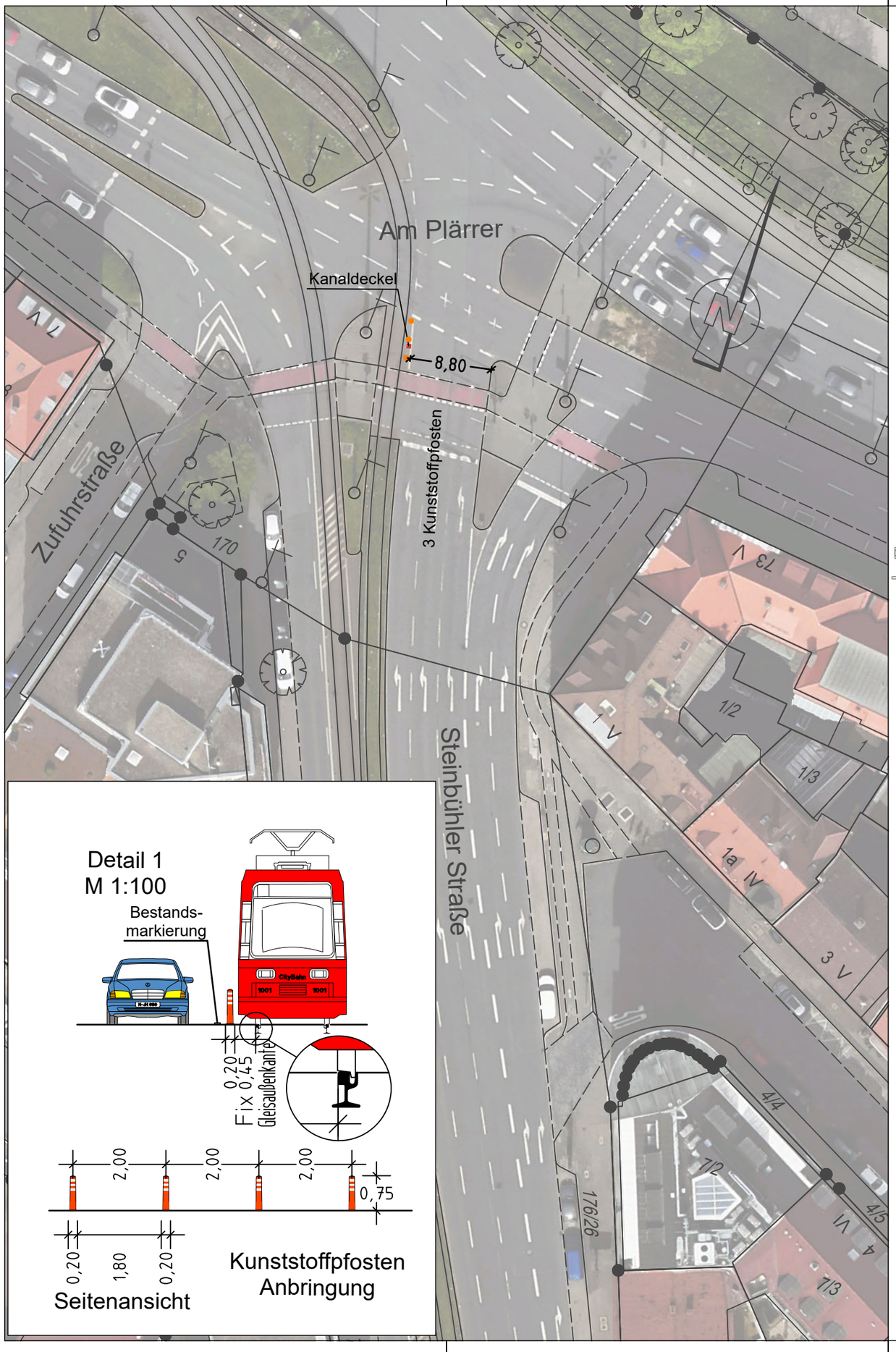
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2346.2.2
			Gibitzenhofstraße	
			Neuordnung Parker zw. Hausnr. 50 und 58	
			Markierung Sperrflächen	

Landgrabenstraße_GK_2024 V500_Blatt_1_SKIZZE.PLT vom 05.06.25

card/1

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

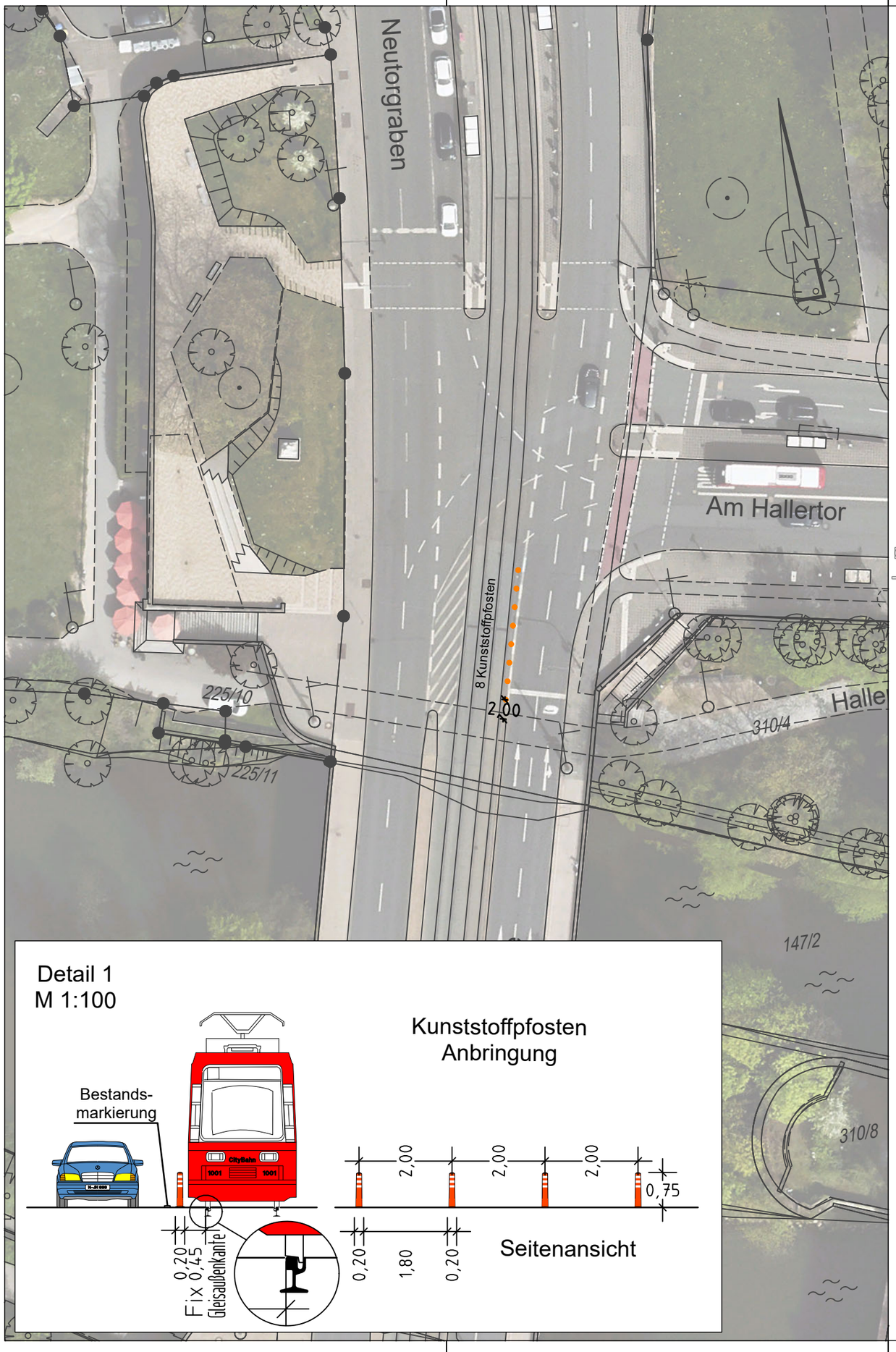
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2660.2.1
			Steinbühler Straße	
			Am Plärrer	
			ÖPNV-Absicherung	

ÖPNV-Absicherung V501_12.PLT vom 05.06.25

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

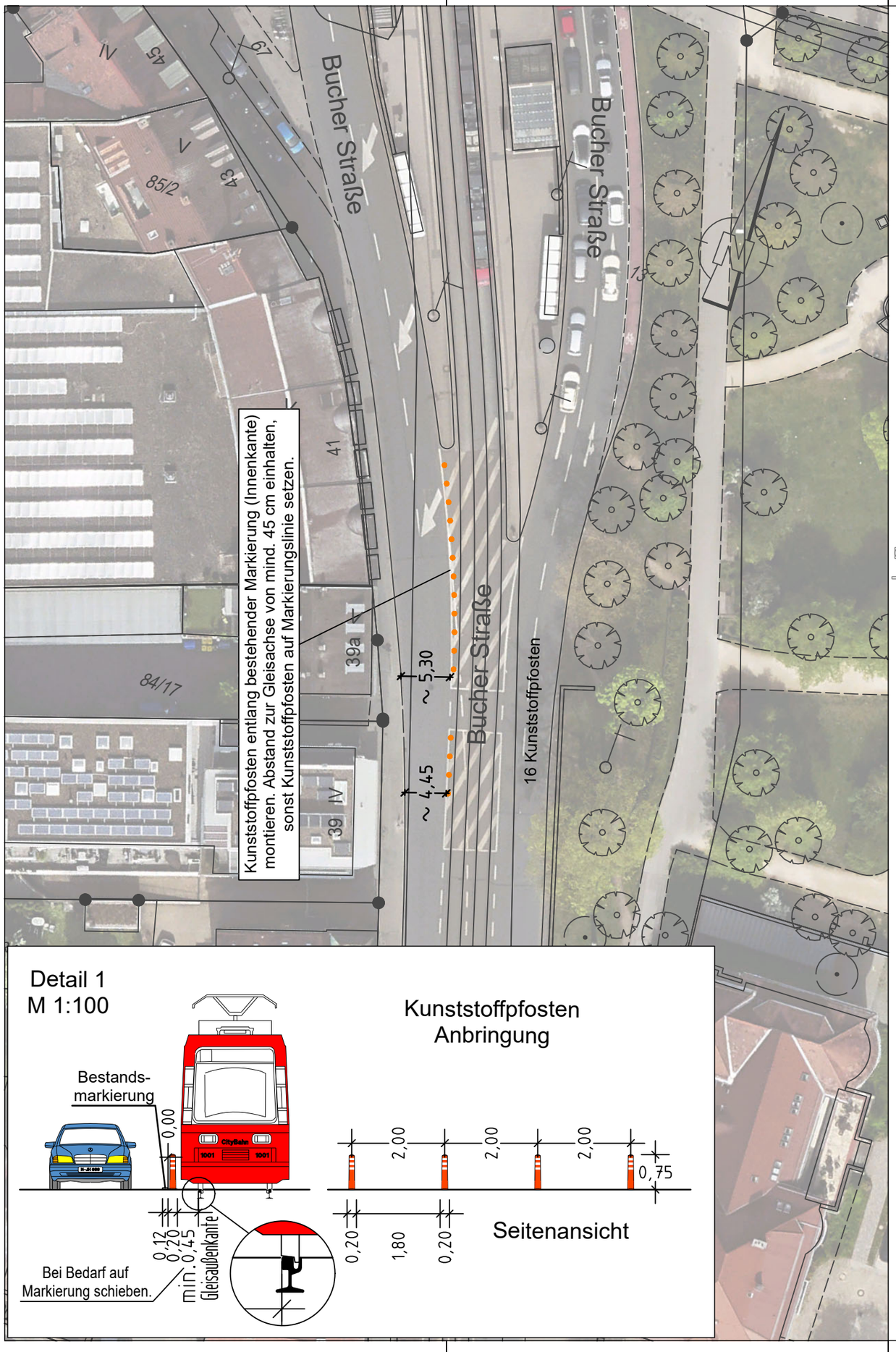
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2661.2.1
			Westtorgraben	
			Kreuzung Am Hallertor	
			ÖPNV-Absicherung	

ÖPNV-Absicherung V501_09.PLT vom 05.06.25

card1

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



Detail 1
M 1:100

Kunststoffpfosten
Anbringung

Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2662.2.2

Bucher Straße

Kreuzung Pirckheimerstraße

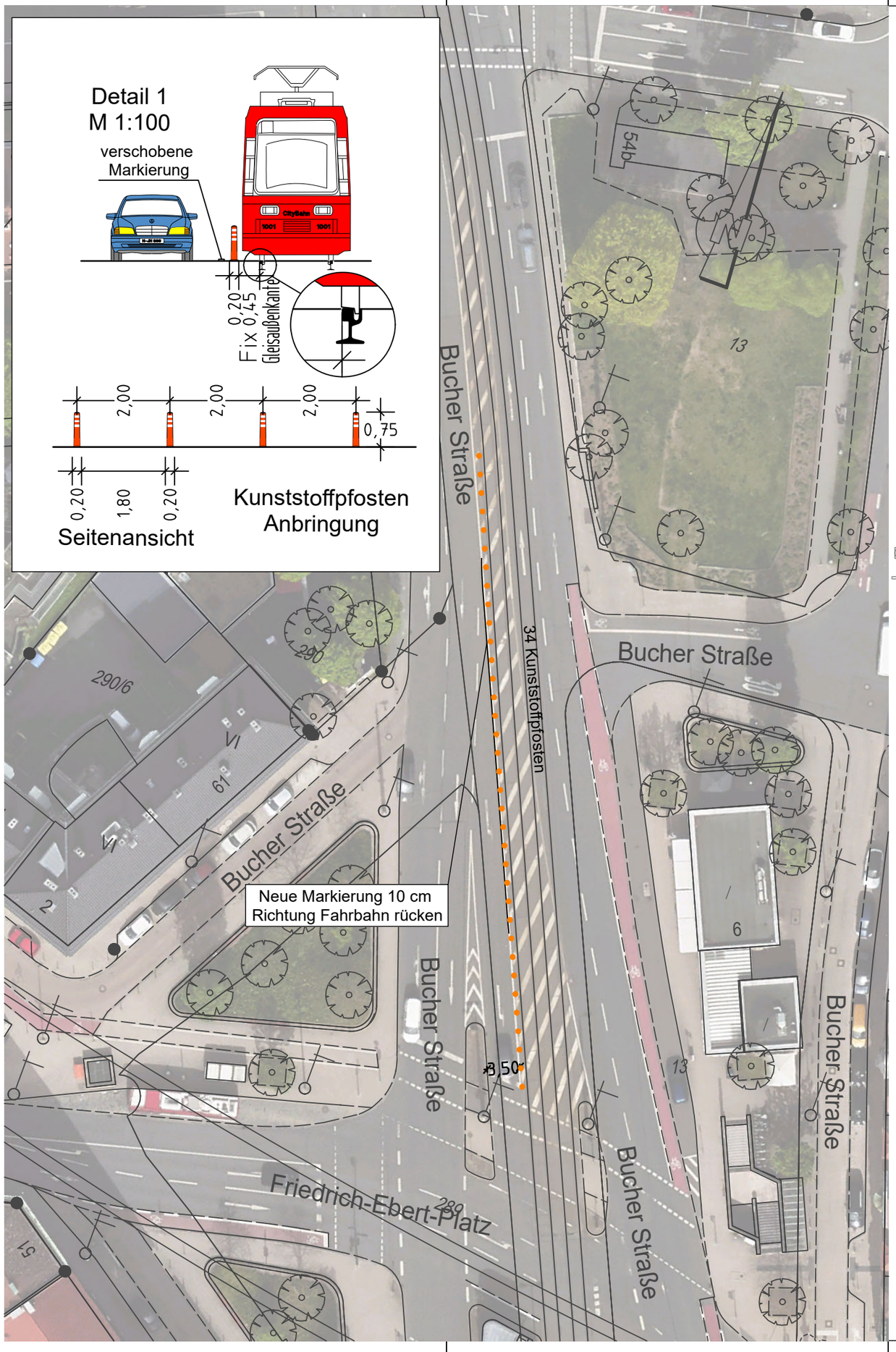
ÖPNV-Absicherung

ÖPNV-Absicherung V501_08.PLT vom 05.06.25

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

Bestandsaufnahme

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

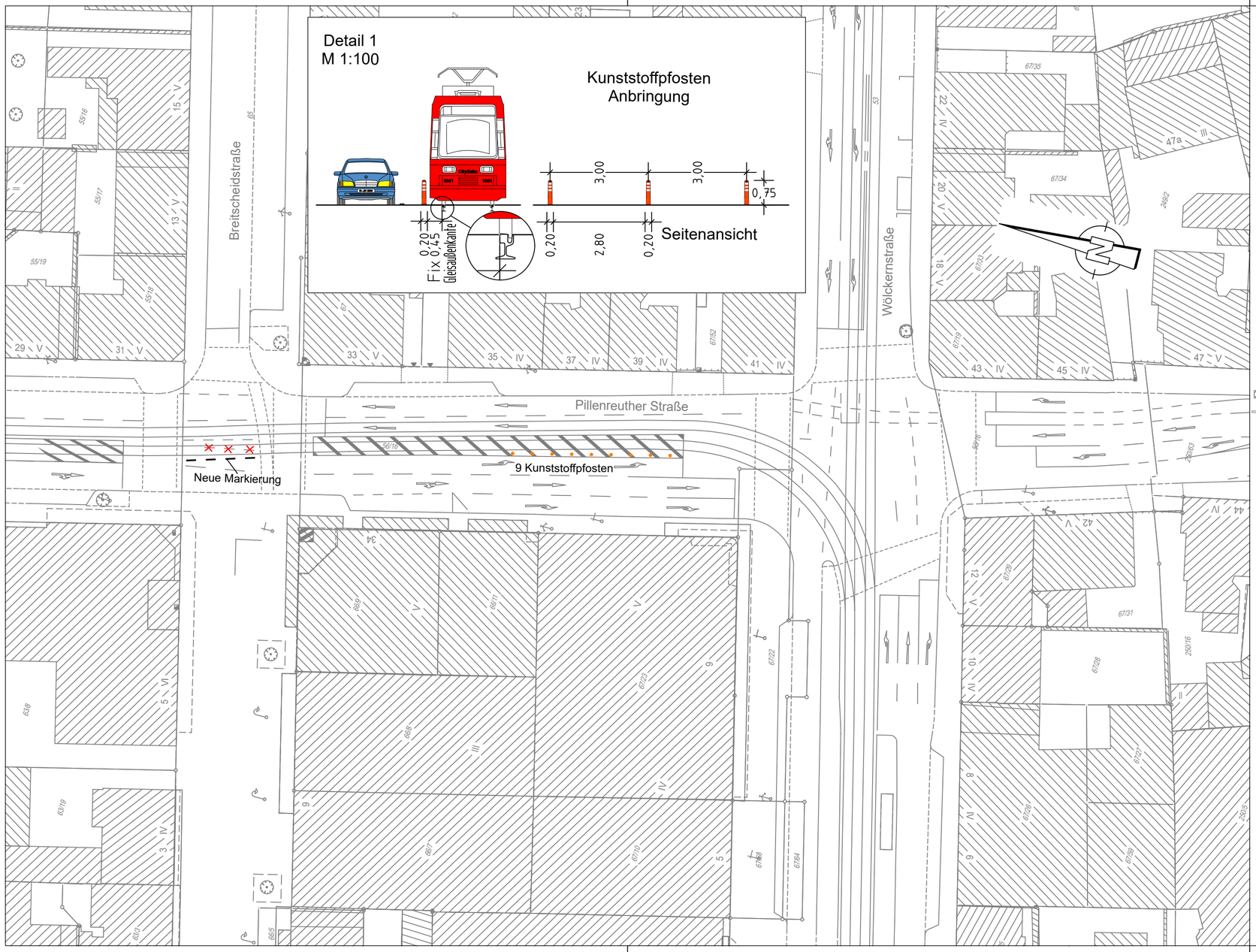
VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2662.2.1
			Bucher Straße zwischen Kirchenweg und Rieterstraße ÖPNV-Absicherung	

ÖPNV-Absicherung V501_07.PLT vom 05.06.25



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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1
Tel.:
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Für rechtsverbindliche Auskünfte, als Eigentumsnachweis und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet.
Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Informationen dar.

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
- Stutzmauer
- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Friedhof
- Glascontainer, Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 29.04.2025
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2522.2.1

Pillenreuther Straße

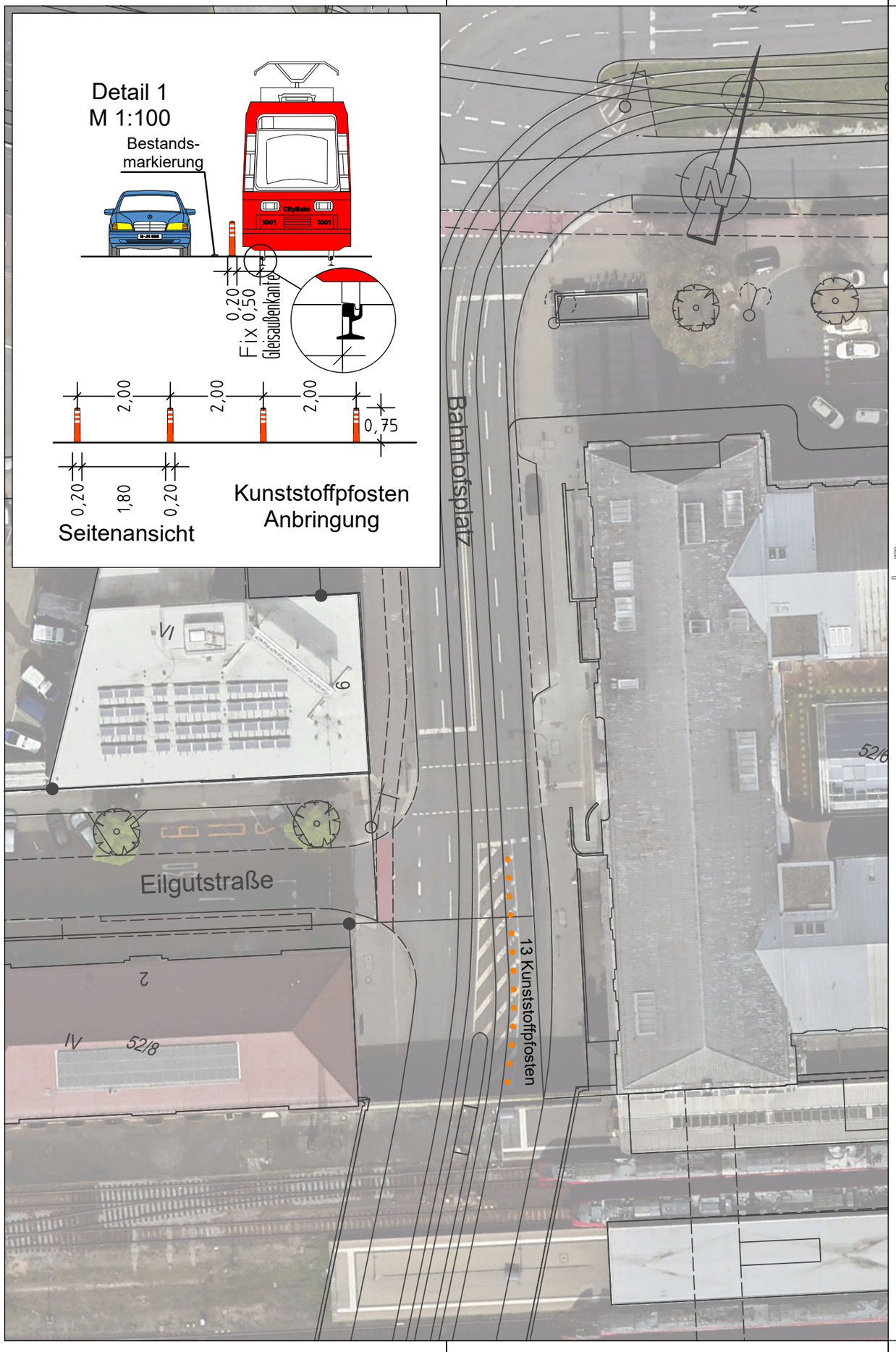
ÖPNV - Absicherung zwischen Breitscheidstraße und Wölckernstraße

Pillenreuther Straße V500_2.PLT vom 05.06.25

card/1

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2656.2.1

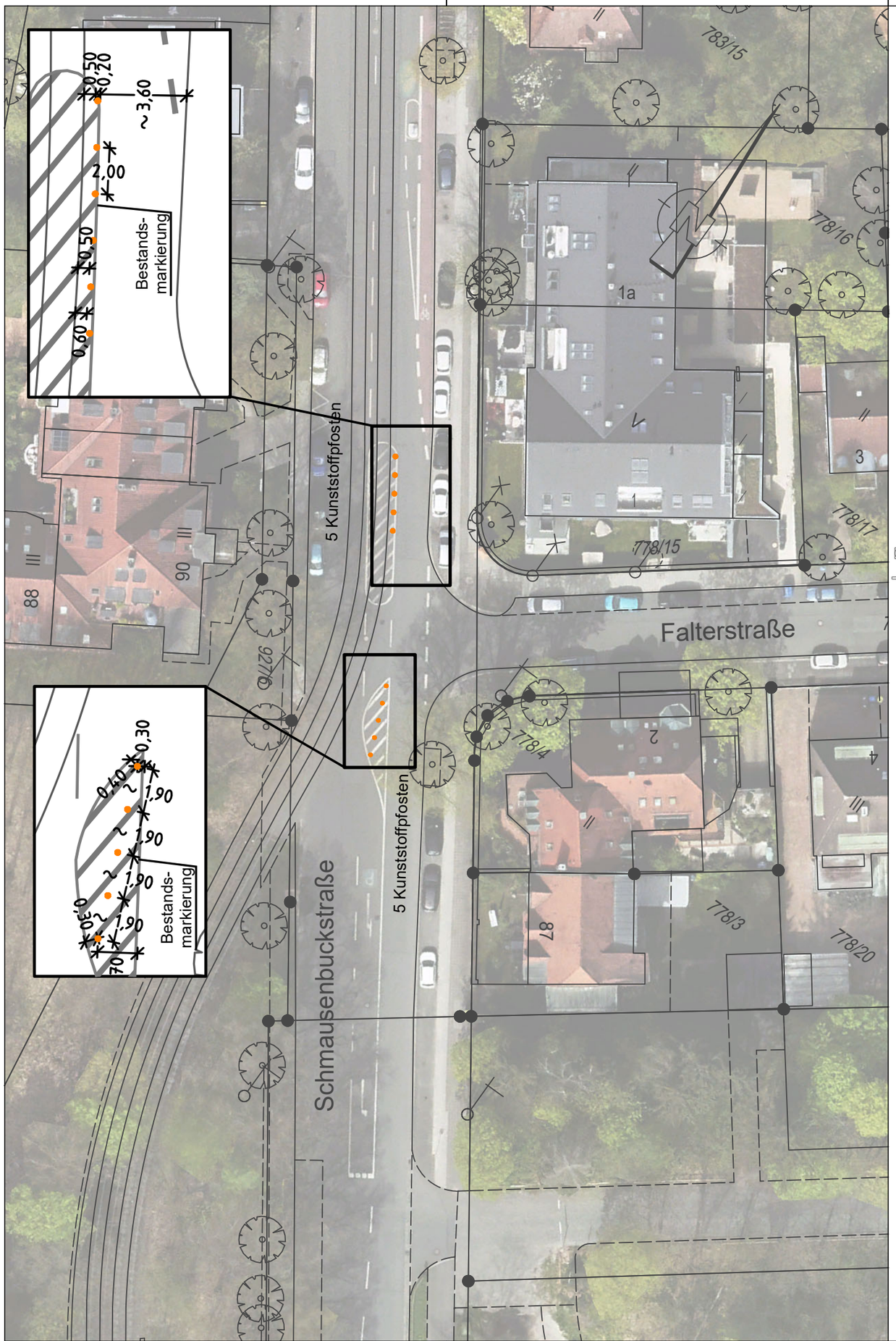
Celtis - Unterführung

Kreuzung Eilgutstraße

ÖPNV-Absicherung

ÖPNV-Absicherung V501_18.PLT vom 05.06.25

card/1



Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

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
Bauer, Tel. 78158

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2663.2.1

Schmausenbuckstraße

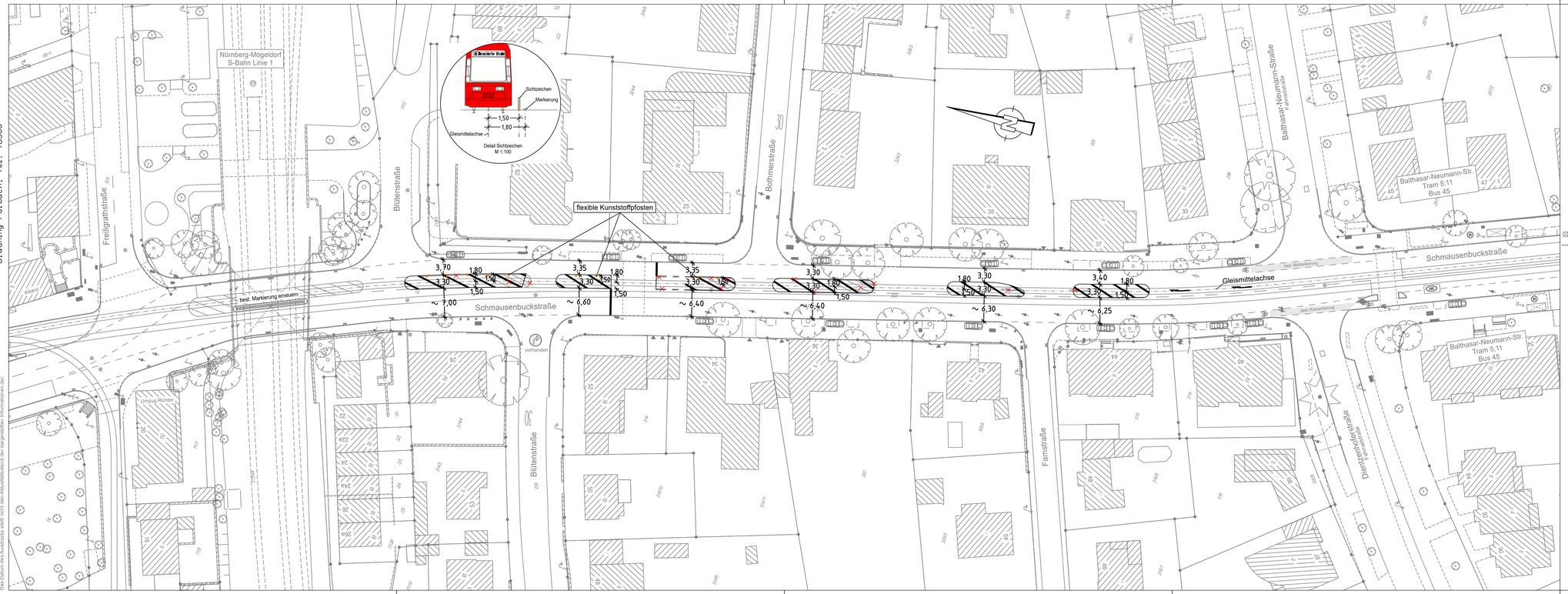
Ausfahrt Tiergartenschleife

ÖPNV-Absicherung

ÖPNV-Absicherung V501_06.PLT vom 05.06.25

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1 Herr Roth Tel.: 231-4417
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Die Verwendung dieses Ausdrucks zu anderen Zwecken als zur Einsichtnahme ist der Ausdruck nicht geeignet.
Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Informationen dar.



Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 05.05.2025
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

Markierungsplan

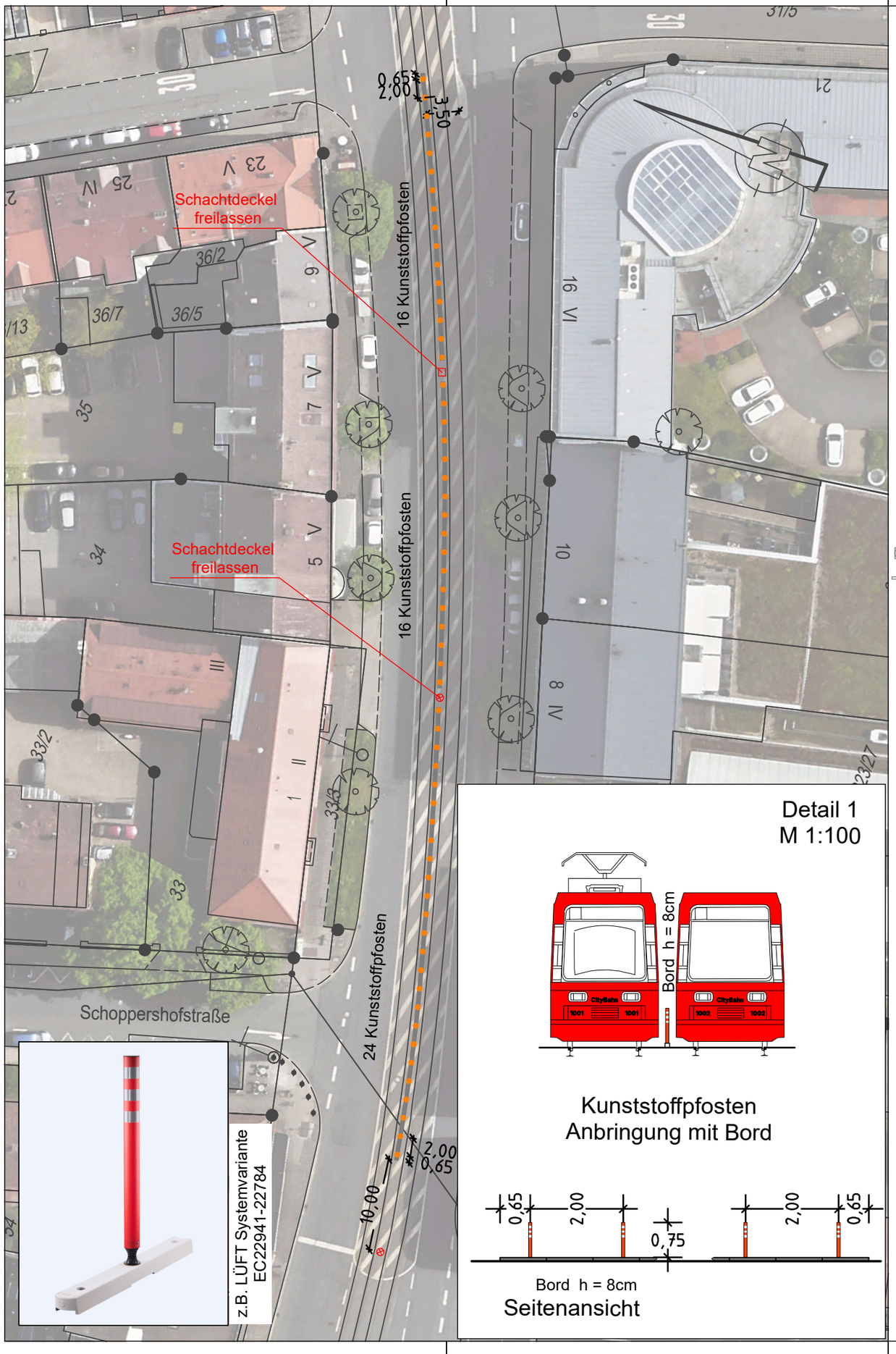
M = 1 : 500 | 2.2617.5.1

Schmausenbuckstraße
Markierung im Rahmen
Gleissanierung der VAG

Schmausenbuckstr_GK_2024_TM V500_1.PLT vom 05.06.25

card/1

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



Detail 1
M 1:100

Kunststoffpfosten
Anbringung mit Bord

Bord h = 8cm
Seitenansicht

Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

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

Ergänzung zu
Plan Nr. 2.2472.2.1

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2655.2.2

Äußere Sulzbacher
zwischen Bartholomäusstraße
und Fichtestraße
ÖPNV-Absicherung

ÖPNV-Absicherung V501_27.PLT vom 05.06.25

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

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
- Stutzmauer
- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Friedhof
- Glascontainer, Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2655.2.1

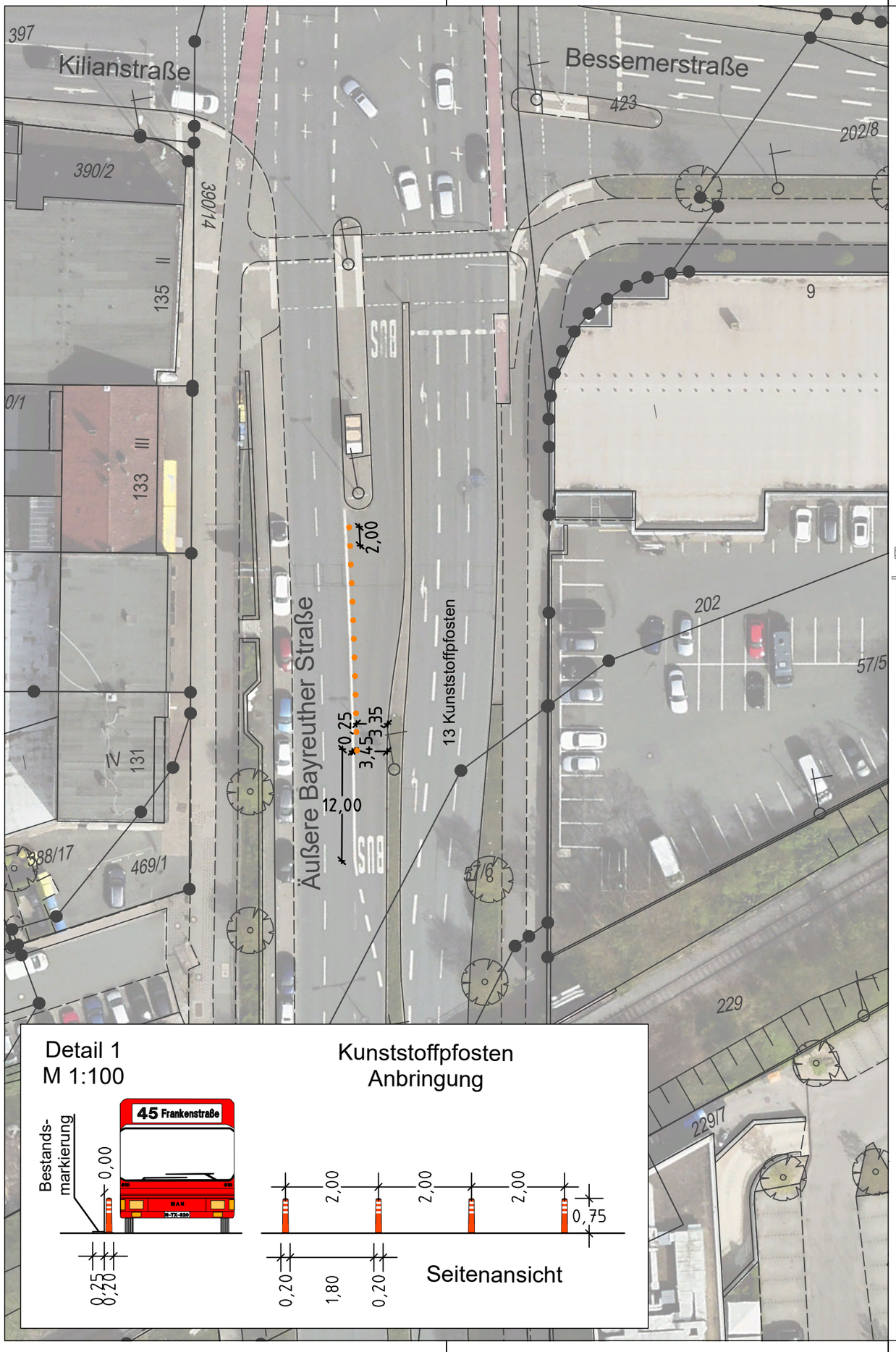
Äußere Sulzbacher Straße
zwischen Welserstraße und Deinstraße
ÖPNV-Absicherung

ÖPNV-Absicherung V501_23.PLT vom 05.06.25

card/1

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Detail 1
M 1:100

Kunststoffpfosten
Anbringung

Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2664.2.1

Äußere Bayreuther Straße

zwischen Kilianstraße und Merianstraße

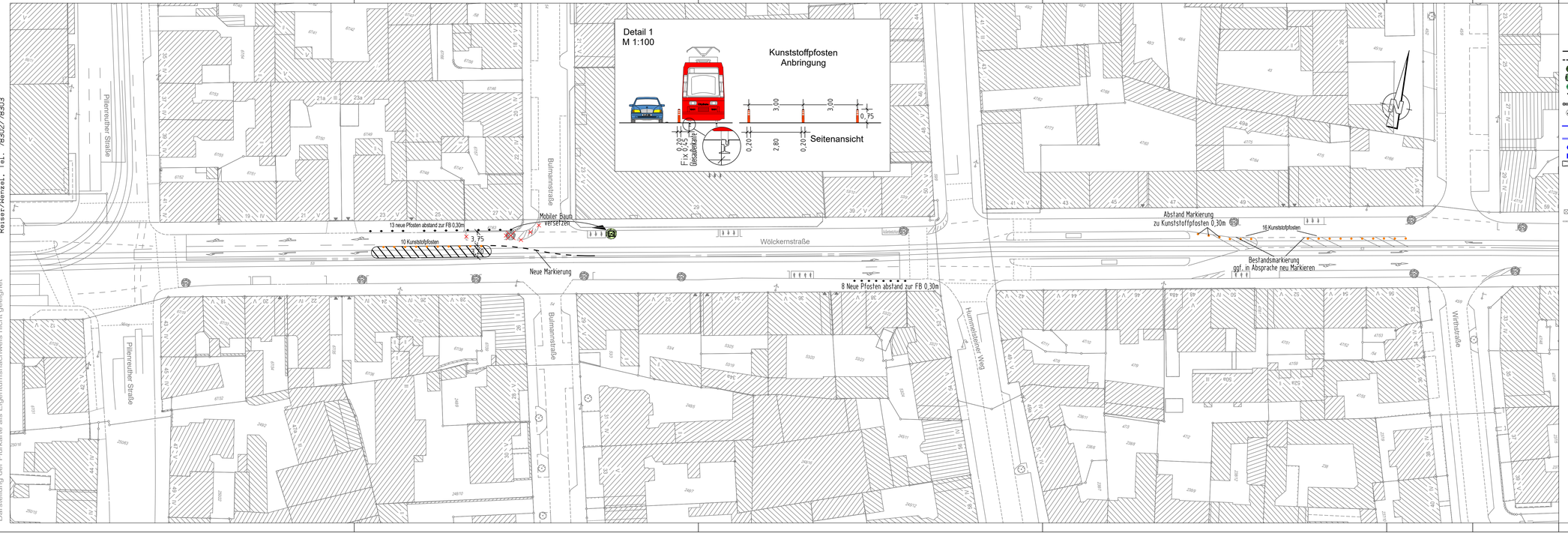
ÖPNV-Absicherung

ÖPNV-Absicherung V501_01.PLT vom 05.06.25

card/1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/it:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser/Henzel, Tel. 78302/78303

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Vervielfältigung, Weitergabe und Veröffentlichung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

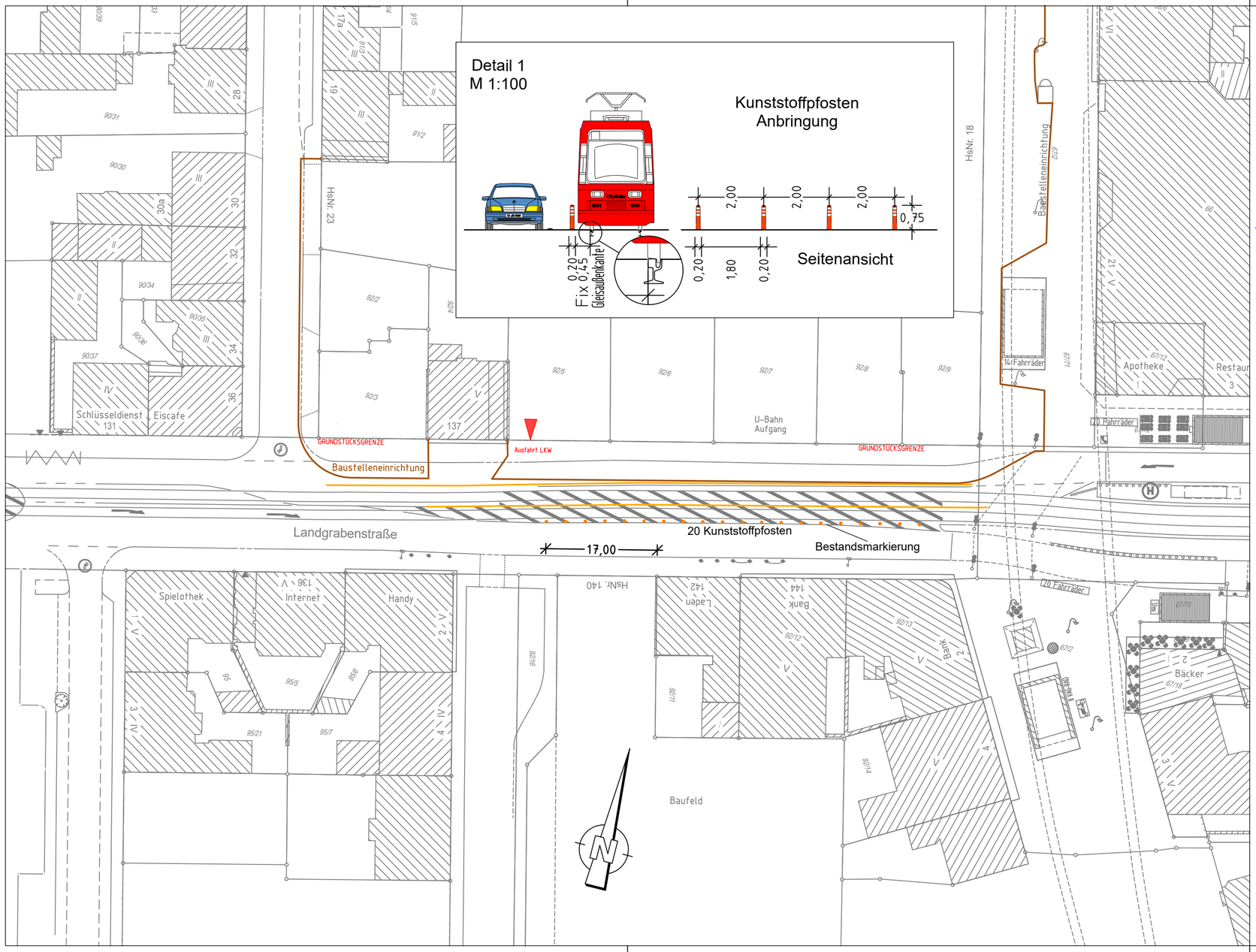
Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum → Standort nach Spartenauskunft und Prüfung durch Suchschlitze
- mobiler Baum
- gepl. Strauch
- 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
- Auffragsböschung
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- Sanierungsfläche SÖR
- Motorradstellplatz
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradständer
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto/-Scooter Stellplatz

Bestandsaufnahme

- Kataster-punkt
- 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
- Stutzmauer
- best. Gebaude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Friedhof
- Glascontainer, Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 02.05.2025
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Wenzel	
ÄNDERUNGEN		**Lageplan**
DATUM / BEARBEITUNG / OBJEKT		M = 1 : 500 / 2.2223.2.3
		Wölckernstraße ÖPNV - Absicherung zwischen Pillenreuther Straße und Wirthstraße
Wölckernstraße_003 V500_1.PLT vom 05.06.25		



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- mobiler Baum
- gepl. Strauch
- 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/-Scooter Stellplatz

Bestandsaufnahme

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

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1 Tel.:
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Für rechtsverbindliche Auskünfte, als Eigentumsnachweis und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet.
Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Informationen dar.

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 30.04.2025
BEARBEITUNG	Meier (31075)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2365.2.1a

Landgrabenstraße

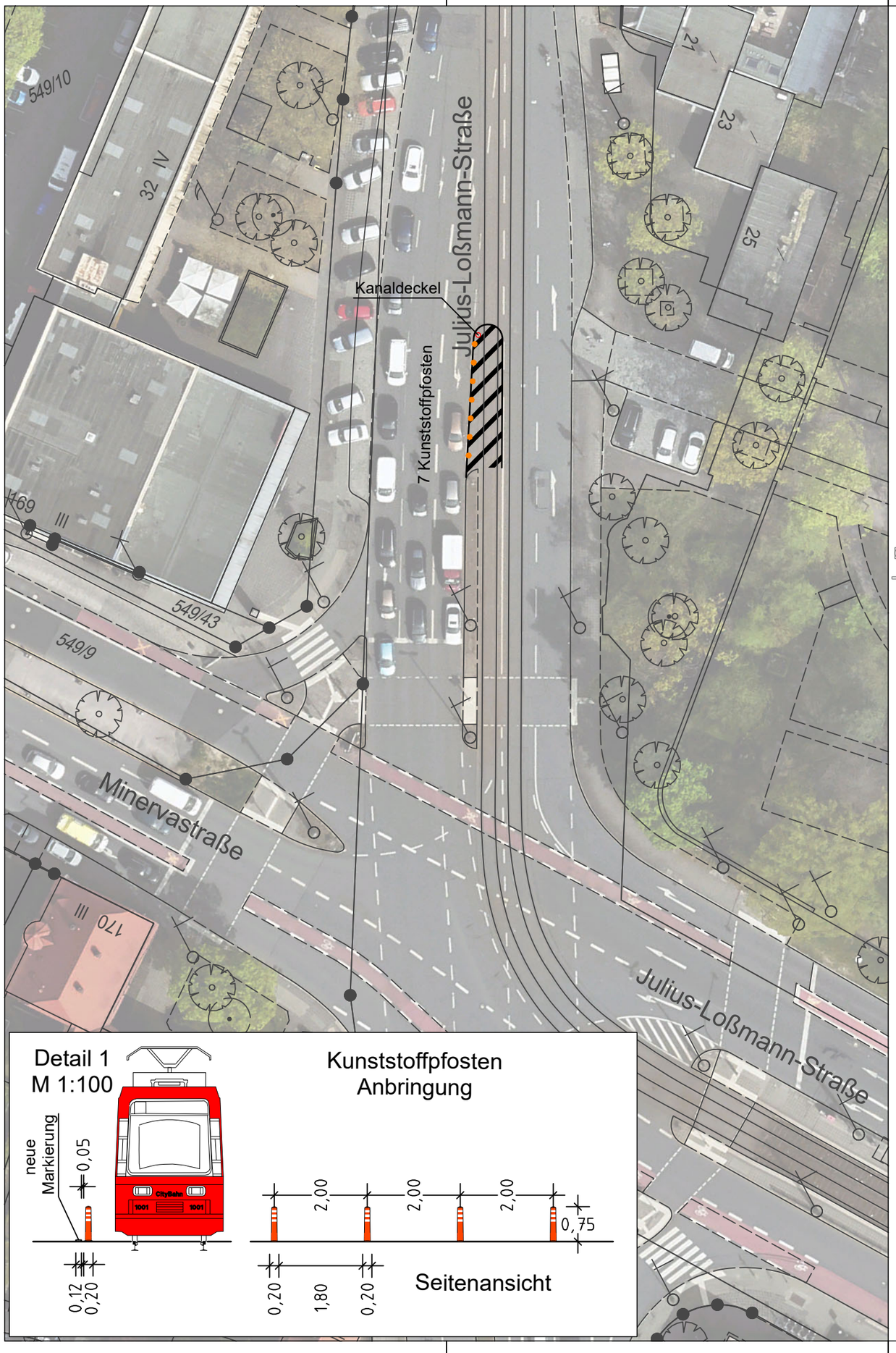
Ausführung Kunststoffpfosten

Landgrabenstraße_007_A V500_1.PLT vom 05.06.25

card/1

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

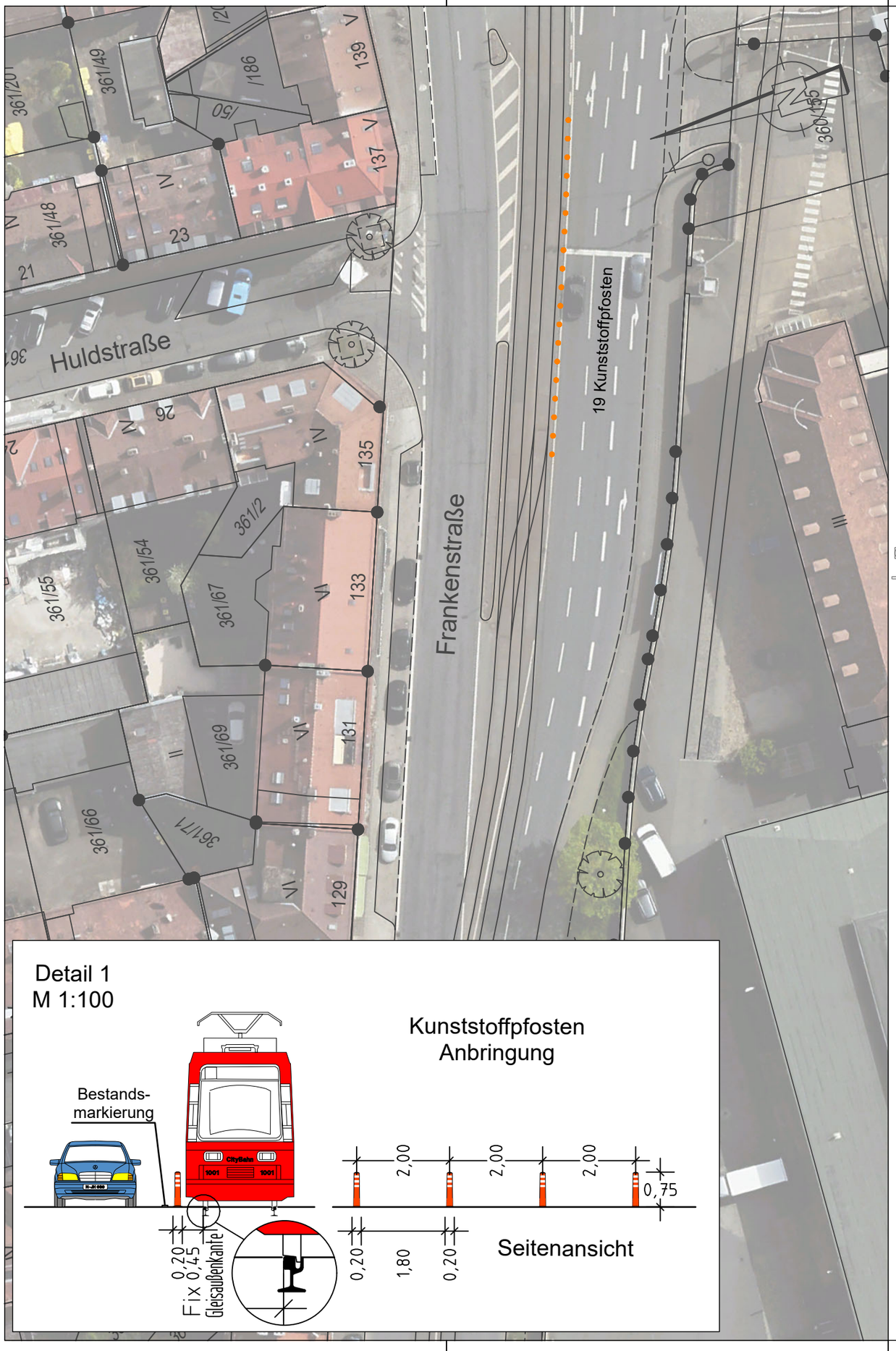
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2657.2.1
			Julius-Loßmann-Straße	
			Kreuzung Minervastraße	
			ÖPNV-Absicherung	

ÖPNV-Absicherung V501_16.PLT vom 05.06.25

card/1

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



Detail 1
M 1:100

Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

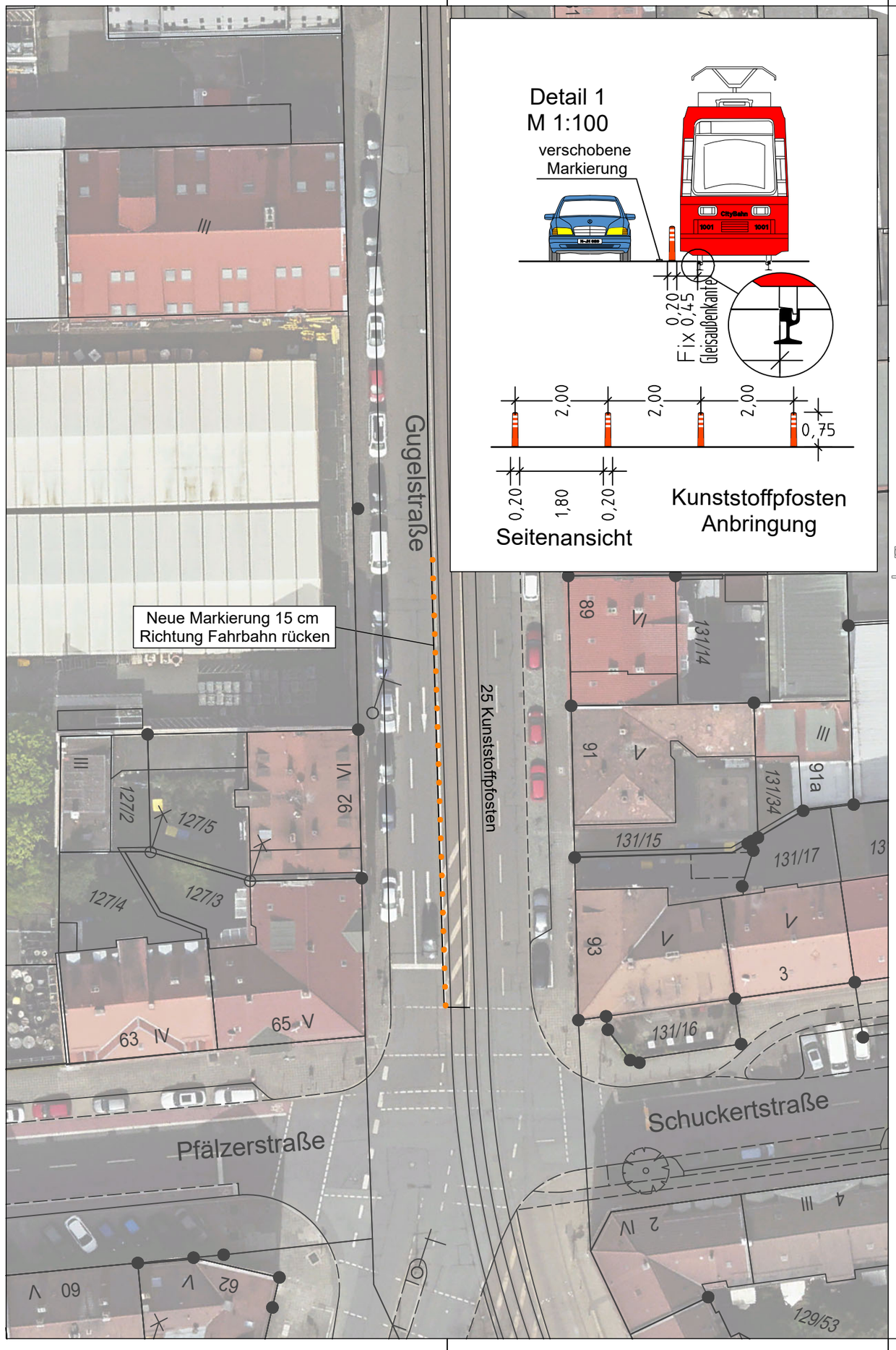
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2658.2.1
			Frankenstraße	
			Abzweig Katzwanger Straße	
			ÖPNV-Absicherung	

ÖPNV-Absicherung V501_15.PLT vom 05.06.25

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Detail 1
M 1:100

Seitenansicht

Kunststoffpfosten
Anbringung

Zeichenerklärung:

Planung

- Kunststoffpfosten

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

Bitte Markierungsplan Gugelstraße
Nr. 2.2607.5.1 beachten

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.04.2025
BEARBEITUNG	Schestak(78290)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2659.2.1
			Gugelstraße	
			Kreuzung Schuckertstraße	
			ÖPNV-Absicherung	

ÖPNV-Absicherung V501_14.PLT vom 05.06.25

Beschlussvorlage
Vpl/043/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Unterbrechung Seilerstraße

Anlagen:
Übersichtsplan

Sachverhalt (kurz):

Anwohnerinnen und Anwohner der Seilerstraße im Stadtteil Mühlhof setzen sich mit einer umfassenden Unterschriftenliste für die Unterbrechung der Straße ein. Die Seilerstraße verfügt nur im östlichen Abschnitt über einen Gehweg. Im weiteren Verlauf sind die Seitenbereiche vielfach verparkt.

Eine automatische Zählung vom Dezember 2024 hat eine Verkehrsmenge von 128 Kfz/24h ergeben. Da ein Teil der Fahrten Anliegerverkehr ist, wird eine Unterbrechung der Straße östlich der Krottenbacher Straße nur zu einer geringen Verlagerung von Verkehr auf die benachbarten Straßen führen. Der Nutzen für die Anwohner überwiegt insofern.

Um Duchfahrten über den kurzen Stich der Seilerstraße zu verhindern, der in Höhe der Hausnummer 18 zur Krottenbacher Straße abzweigt, muss die Durchfahrt über diesen Stich ebenfalls mit Pfosten unterbunden werden (siehe Übersichtsplan in Anlage).

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

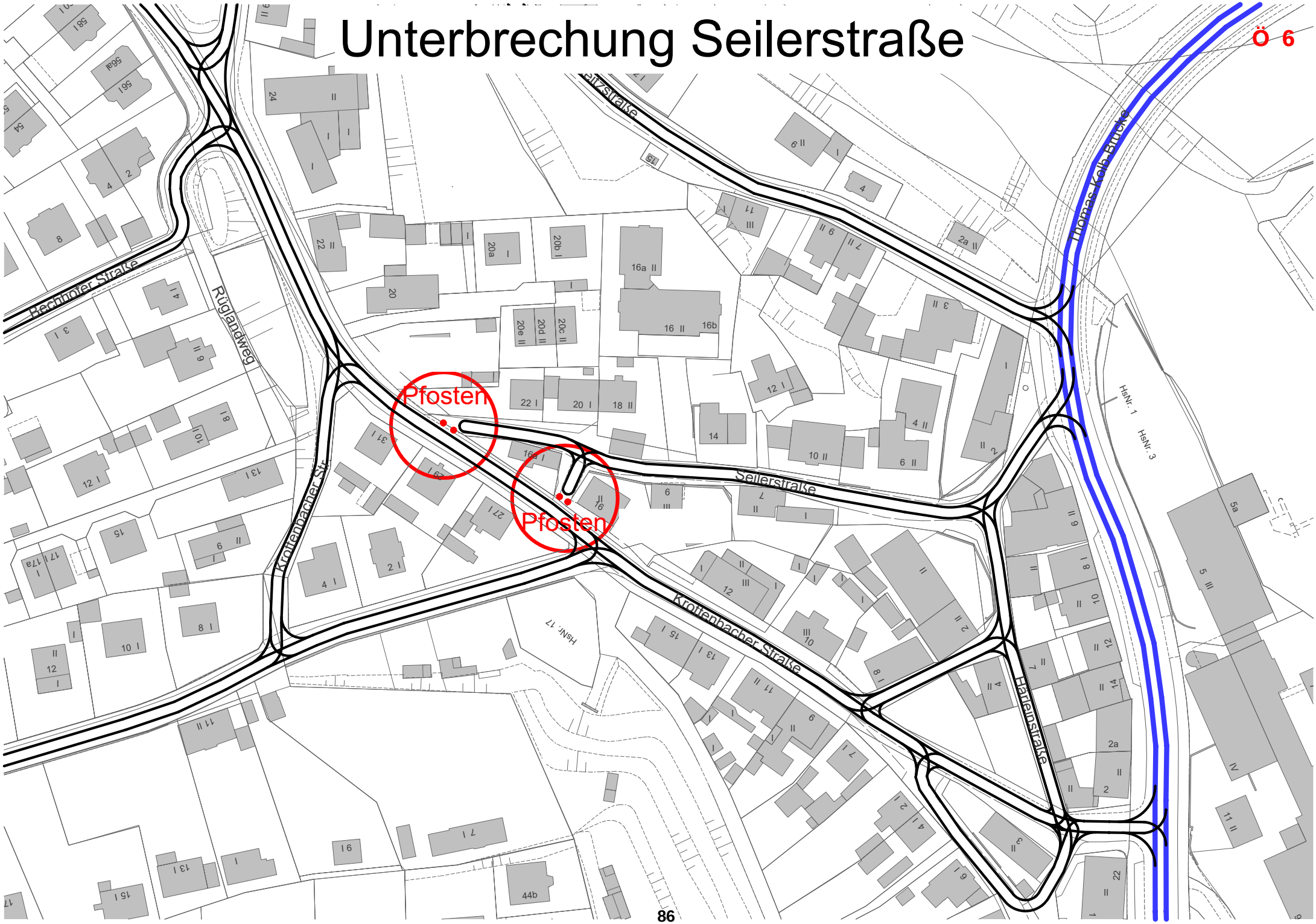
☒

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Unterbrechung der Seilerstraße östlich der Krottenbacher Straße.

Unterbrechung Seilerstraße



Beschlussvorlage
Vpl/040/2025

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Falknerweg und Hugo-Distler-Straße;
Umbau zur Fahrradstraße und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 4

Anlagen:
Straßenplan 2.2570.2.1

Sachverhalt (kurz):

Der Falknerweg und die Hugo-Distler-Straße sind Bestandteil der den Norden (von Ost nach West) erschließenden Radvorrangroute Nr. 4. Weitere Teile der Route sind u.a. die Forchheimer Straße (AfV-Beschluss September 2024), die Michaelstraße / Am Thoner Espan (AfV-Beschluss April 2024) und die Mittelstraße (umgesetzt im September 2024). Die vorliegende Planung stellt nun einen weiteren wichtigen Baustein zur Vollendung der Radvorrangroute (RVR) dar. Sie schließt mittelbar an das Teilstück Carl-Schurz-Straße / Bessemer Straße an (heutige Sitzung). Verbunden sind die beiden Abschnitte über die bereits beschlossene Straßenplanung in der Ziegelsteinstraße (AfV-Beschluss Februar 2023).

Der Falknerweg soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme, die Markierung von Sicherheitstrennstreifen und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Aufgrund mangelnder Restbreite zum Fahrbahnparken wird die Hugo-Distler-Straße als Tempo-30-Zone mit einseitig markierten Parkern als Kompromiss zwischen den Belangen des ruhenden Verkehrs und des Radverkehrs gestaltet. Der verbindende Rad- / Gehweg wird am östlichen Ende zur Behebung einer Engstelle baumschonend verbreitert. Der bisher sehr schlecht einsehbare Anschlussweg zum Marienbergpark wird verbreitert, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Sowohl der Bestandsweg als auch der verbreiterte Weg führen zum Teil über Privatgrund. Zur Flächenarrondierung ist daher ein Grunderwerb notwendig.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund sinkt von 137 auf 133. Insgesamt werden 35 m² versiegelt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 200.000 Euro. Davon entfallen ca. 150.000 Euro auf den Straßenbau. Nach positivem Beschluss wird die Maßnahme entsprechend zur Umsetzung und Zuschussbeantragung 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	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☒ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☒ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

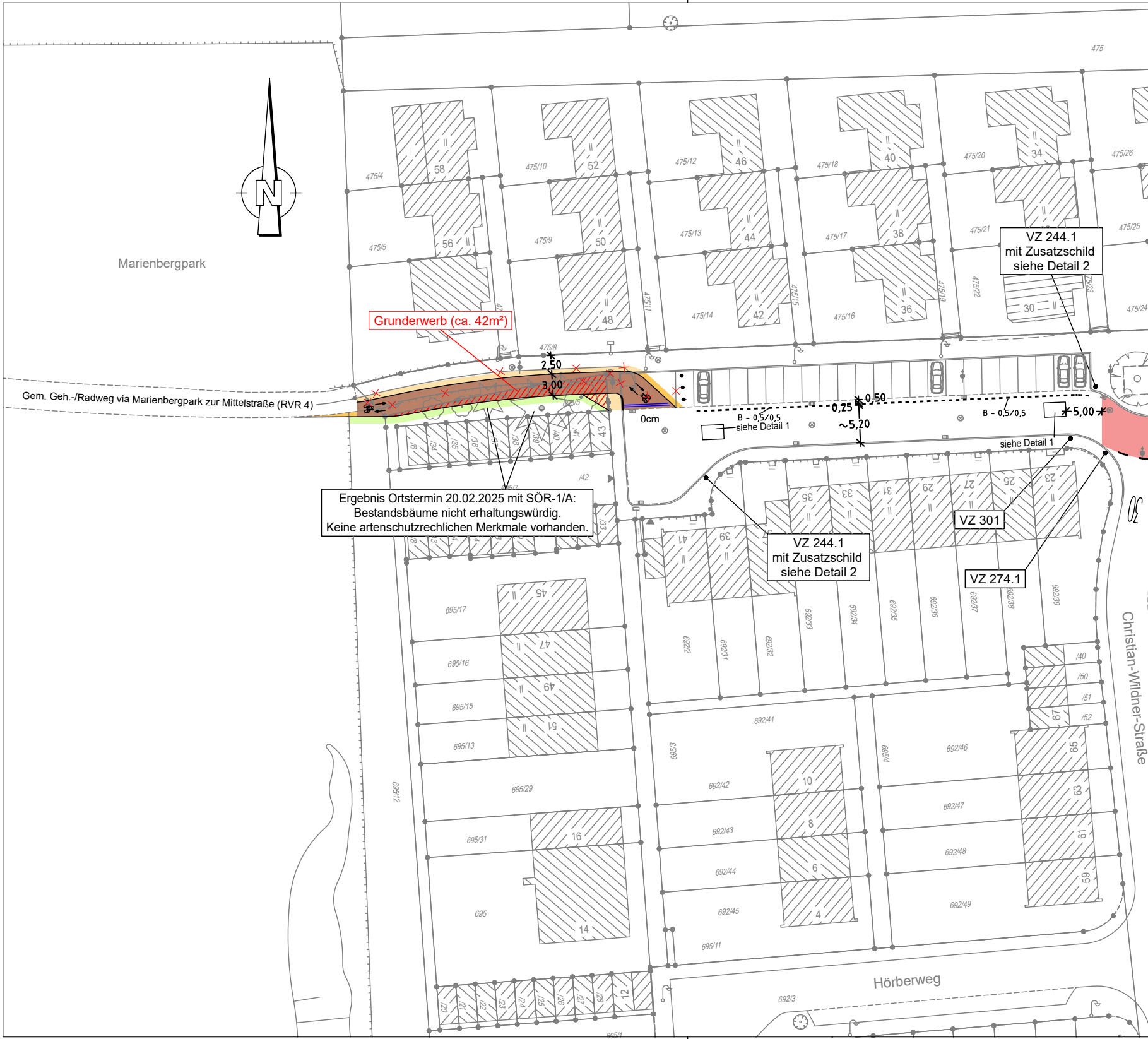
☒

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Falknerweg und Hugo-Distler-Straße, Vpl-Plan Nr. 2.2570.2.1 vom 03.07.2024 mit letzter Änderung vom 06.03.2025.

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


Grunderwerb (ca. 42m²)

Ergebnis Ortstermin 20.02.2025 mit SÖR-1/A:
Bestandsbäume nicht erhaltungswürdig.
Keine artenschutzrechtlichen Merkmale vorhanden.

VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2

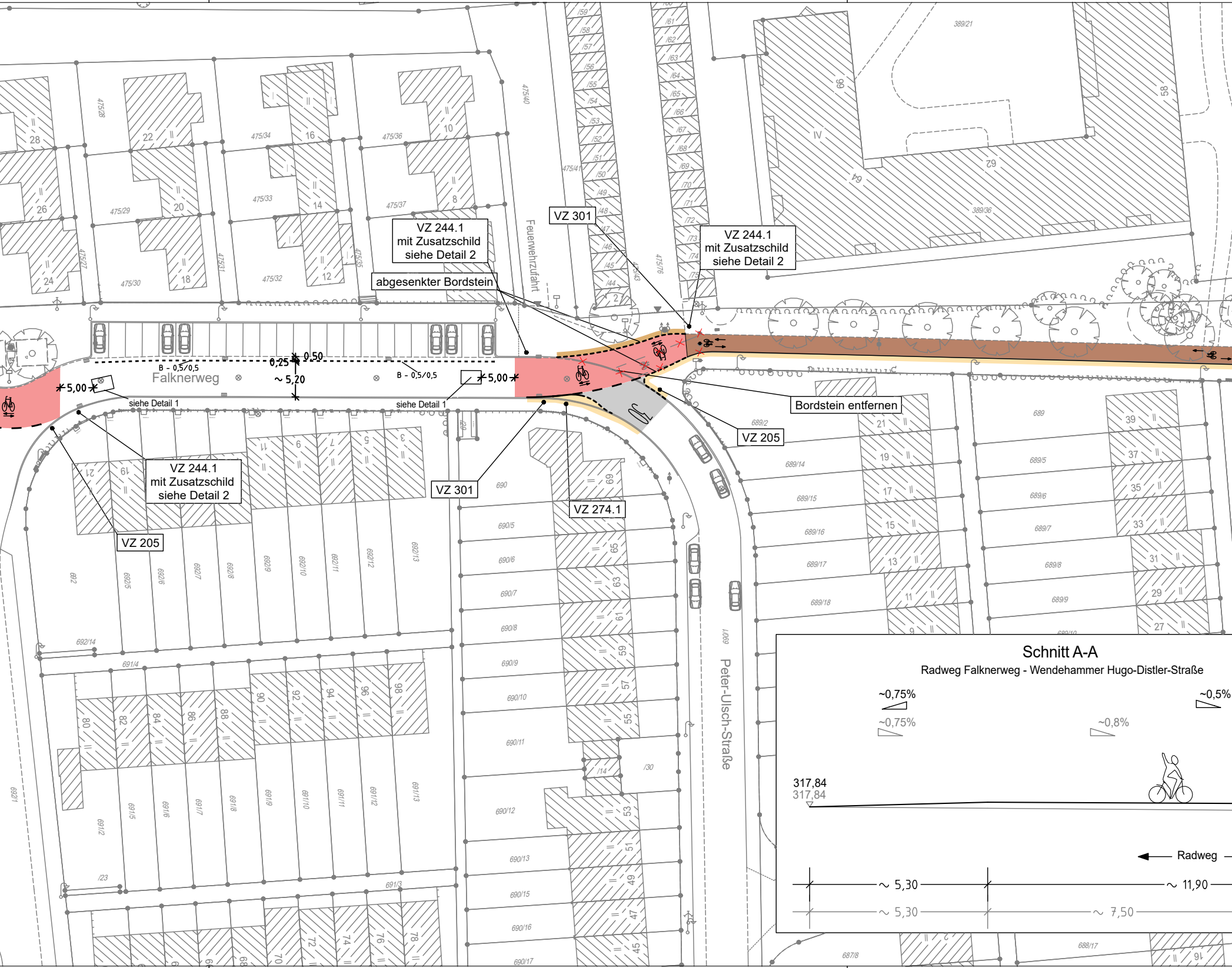
VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2

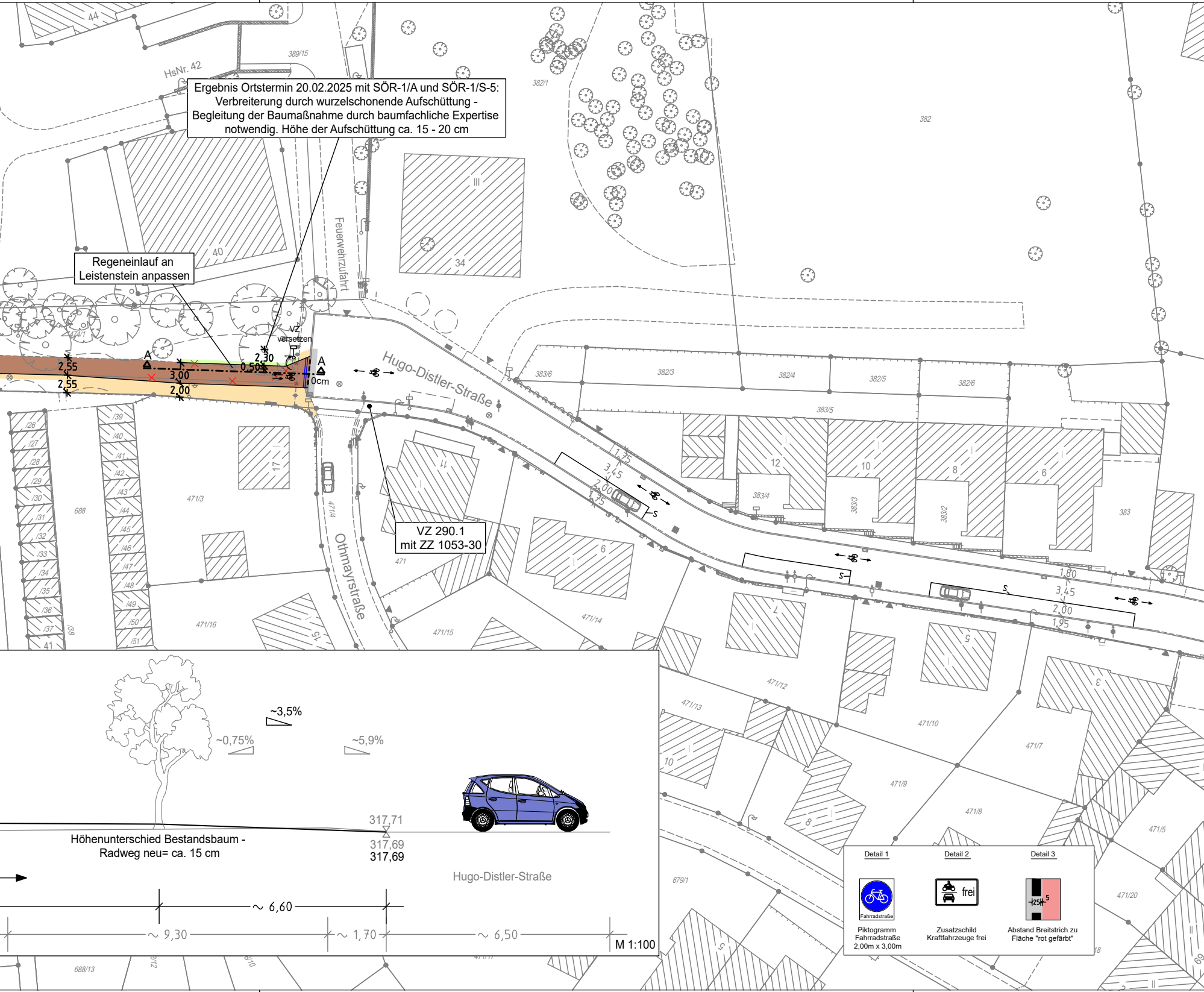
VZ 301

VZ 274.1

N
Marienbergpark
Gem. Geh.-/Radweg via Marienbergpark zur Mittelstraße (RVR 4)
Christian-Wildner-Straße
Hörberweg
2,50
3,00
0cm
0,25
0,50
~5,20
5,00
B - 0,5/0,5
B - 0,5/0,5
siehe Detail 1
siehe Detail 1
475
475/4
475/5
475/8
475/9
475/10
475/11
475/12
475/13
475/14
475/15
475/16
475/17
475/18
475/19
475/20
475/21
475/22
475/23
475/24
475/25
475/26
58
56
52
50
48
46
44
42
40
38
36
34
30
35
33
31
29
27
25
23
41
39
43
45
47
49
51
16
14
10
8
6
4
65
63
61
59
67
12
692/2
692/31
692/32
692/33
692/34
692/35
692/36
692/37
692/38
692/39
692/41
692/42
692/43
692/44
692/45
692/46
692/47
692/48
692/49
692/3
695
695/1
695/5
695/7
695/11
695/12
695/13
695/15
695/16
695/17
695/29
695/31
695/4
695/3
/40
/50
/51
/52
/42

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1 Herr Oehlmann Tel.: 231-8464
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet


Falknerweg
Peter-Ulsch-Straße
Feuerwehrzufahrt
VZ 244.1
mit Zusatzschild
siehe Detail 2
VZ 301
abgesenkter Bordstein
Bordstein entfernen
VZ 205
VZ 274.1
siehe Detail 1
B - 0,5/0,5
5,00
0,25
0,50
~ 5,20
Schnitt A-A
Radweg Falknerweg - Wendehammer Hugo-Distler-Straße
~0,75%
~0,5%
~0,8%
317,84
Radweg
~ 5,30
~ 11,90
~ 7,50
475/28
475/34
475/36
475/40
475/41
475/29
475/33
475/37
475/27
475/30
475/31
475/32
475/35
475/43
475/76
389/21
389/36
689
689/2
689/5
689/6
689/7
689/8
689/9
689/14
689/15
689/16
689/17
689/18
690
690/5
690/6
690/7
690/8
690/9
690/10
690/11
690/12
690/13
690/15
690/16
690/17
691/3
691/4
692
692/5
692/6
692/7
692/8
692/9
692/10
692/11
692/12
692/13
692/14
687/8
688/17



44
HsNr. 42
389/15
382/1
382
40
34
III
Feuerwehrzufahrt
VZ versetzen
A
A
2,55
2,55
3,00
2,00
2,30
0,50
0cm
474/1
Hugo-Distler-Straße
383/6
382/3
382/4
382/5
382/6
383/5
12
10
8
6
383/4
383/3
383/2
383
1,75
3,45
2,00
1,75
1,80
3,45
2,00
1,95
S
11
17
471/3
471/4
471
688
Othmayrstraße
/26
/27
/28
/29
/30
/31
/32
/33
/34
/35
/36
/37
/38
/39
/40
/41
/42
/43
/44
/45
/46
/47
/48
/49
/50
/51
41
471/16
471/15
471/14
15
6
7
5
3
471/12
471/13
471/10
471/7
471/9
471/8
471/5
471/20
679/1
10
8
5
688/13
~3,5%
~0,75%
~5,9%
317,71
317,69
317,69
Hugo-Distler-Straße
~ 6,60
~ 9,30
~ 1,70
~ 6,50
Fahrradstraße
frei
25
5

Ergebnis Ortstermin 20.02.2025 mit SÖR-1/A und SÖR-1/S-5:
Verbreiterung durch wurzelschonende Aufschüttung -
Begleitung der Baumaßnahme durch baumfachliche Expertise
notwendig. Höhe der Aufschüttung ca. 15 - 20 cm

Regeneinlauf an
Leistenstein anpassen

VZ 290.1
mit ZZ 1053-30

Höhenunterschied Bestandsbaum -
Radweg neu= ca. 15 cm

M 1:100

Detail 1

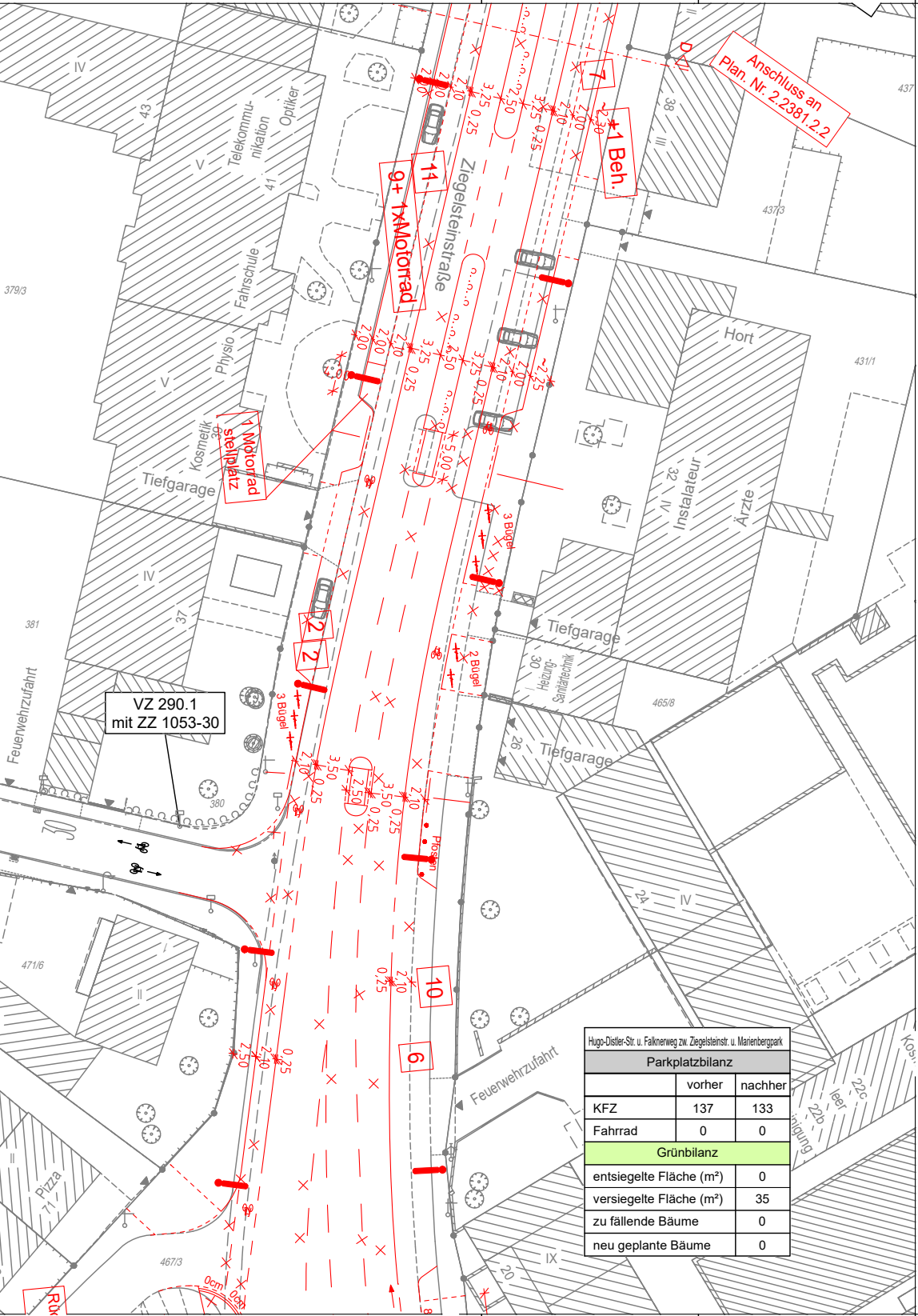
Piktogramm
Fahrradstraße
2,00m x 3,00m

Detail 2

Zusatzschild
Kraftfahrzeuge frei

Detail 3

Abstand Breitstrich zu
Fläche "rot gefärbt"


Anschluss an Plan. Nr. 2.2381.2.2
Ziegelsteinstraße
Feuerwehrzufahrt
Tiefgarage
1 Beh.
9+ 1xMotorrad
1 Motorrad stellplatz
VZ 290.1
mit ZZ 1053-30
3 Bügel
2 Bügel
Pfosten
Telekommunikation
Optiker
Fahrschule
Physio
Kosmetik
Hort
Instalateur
Ärzte
Heizung-Sanitärtechnik
Pizza
7
11
2
2
10
6

Hugo-Distler-Str. u. Falknerweg zw. Ziegelsteinstr. u. Marienbergpark		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	137	133
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		0
versiegelte Fläche (m²)		35
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
- ■ 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
- Gassäule
- Schild,Wegweiser
- ⊘ Litfaßsäule
- Brunnen
- Ampel
- ▷ Eingang
- ▶ Einfahrt
- ⊠ Kabelschacht
- ☎ Telefonzelle
- Uhr
- Schaltkasten
- VAG Fahrkartenautomat
- ✉ Briefkasten
- A Automat
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- ▨ best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- † Friedhof
- ○⊠ Glascontainer, Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 03.07.2024	
BEARBEITUNG	Biallas (23771) Bauer	gez. Jülich AMTSLEITER	
ÄNDERUNGEN		Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2570.2.1
04.11.24	Biallas	Instruktionserg.	Hugo-Distler-Straße Falknerweg Radvorrangroute 4 Nordost zwischen Ziegelsteinstraße und Marienbergpark
06.03.25	Br-Fürbach	OT am 20.02.25	

Radvorrangroute Nr.4 Nordost V500_4.PLT vom 06.03.25

card.1

Beschlussvorlage
Vpl/041/2025

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Mühlhofer Hauptstraße – zwischen Holzheimer Straße und Stieberstraße

Anlagen:
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2525.2.1

Sachverhalt (kurz):

Im Rahmen der zwingend notwendigen Fahrbahnsanierung zwischen der Holzheimer Straße und Stieberstraße beabsichtigt die Verwaltung einen barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Holzheim“ stadtauswärts in Richtung Schwabach hinsichtlich der Ausnutzung von Synergieeffekten mit umzusetzen.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle erfolgt durch das Anheben der Bordsteinkante auf 20 cm sowie der Nachrüstung mit einem Blindenleitsystem. Der Halt am Fahrbahnrand entspricht dem Planungsleitfaden für „Barrierefreie Haltestellen im Nürnberger Busnetz“ und ist verwaltungsintern abgestimmt.

Es gibt keine Auswirkungen auf die Parkplatz- und Grünbilanz.

Die Umsetzung ist voraussichtlich für den Sommer 2025 geplant.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 93.000 Euro.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

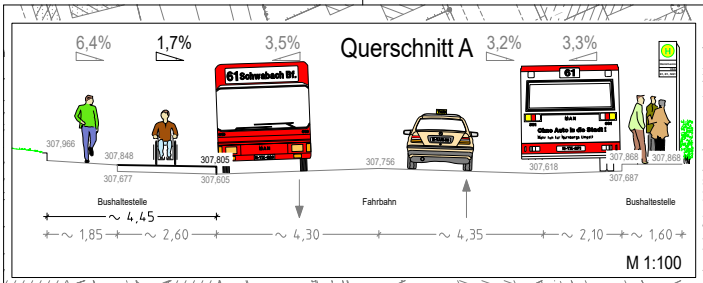
☒

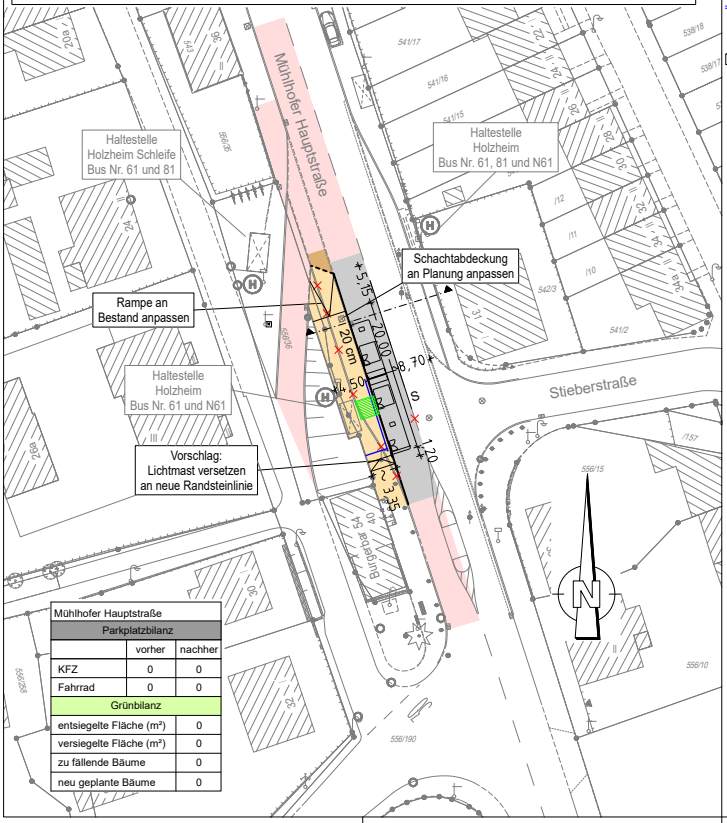
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Mühlhofer Hauptstraße, Vpl-Nr. 2.2525.2.1 vom 25.02.2025 mit letzter Änderung vom 21.05.2025.

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





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

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- mobiler Baum
- gepl. Strauch
- 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/-Scooter Stellplatz

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.02.2025
BEARBEITUNG	Rabindranath (72356)	gez. Jülich
	Ried	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
21.05.25	Ried	Flächen angepasst

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2525.2.1

Mühlhofer Hauptstraße
zw. Holzheimer Straße und Stieberstraße

Mühlhofer_Hauptstrasse_002 V500_1.PLT vom 22.05.25

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1 Herr Maulwurf Tel.: 4451
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Die Weitergabe sowie jede Art der Vervielfältigung und Nutzung in elektronischen Medien ist ohne ausdrückliche Genehmigung nicht gestattet. Die Genehmigung ist auf Anfrage zu erteilen. Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Informationen dar.

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/013/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Heisterstraße, Volckamerplatz, Umgestaltung

Anlagen:
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2569.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Verwaltung beabsichtigt, im Zuge einer notwendigen Straßensanierung nach Abschluss einer 110- kV-Leitungsverlegung der N-Ergie, die Gehwege und das Parken in Heisterstraße auf Höhe des Volckamerplatzes neu zu ordnen.

Der aktuell bestehende östliche unbefestigte Seitenbereich wird zu einem ausreichend breiten Gehweg und einer baulich angelegten Parkbucht umgebaut. Hierbei hat der Erhalt des Baumbestands höchste Priorität, so dass der Gehweg im Bereich der Baumstandorte entsprechend angepasst wird. Auf Höhe der Apotheke wird die bestehende Sperrflächenmarkierung in eine bauliche und barrierefreie Querungsstelle umgewandelt.

Die Fahrbahn ist mit einer Breite von 6 m so dimensioniert, dass die Heisterstraße weiterhin für den Linienbusverkehr befahrbar bleibt.

Am Volckamerplatz wird eine Einbahnstraßenregelung mit Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung angeordnet. So kann die Übersichtlichkeit in den Einmündungsbereichen verbessert, die Befahrbarkeit für Müllabfuhr und Feuerwehr erleichtert und letztendlich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

Die Anzahl der Kfz-Stellplätze verringert sich von 72 auf 60. Die Fahrradstellplätze erhöhen sich von sechs auf 12. Es werden keine zusätzlichen Flächen versiegelt oder entsiegelt.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 340.000 Euro, wovon ein Großteil durch die Wiederherstellung der Spartenverlegung abgedeckt ist. Die Umsetzung wird nach Abschluss der Spartenverlegung der N-Ergie umgesetzt.

Der Bürgerverein hat Kenntnis von der Planung.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

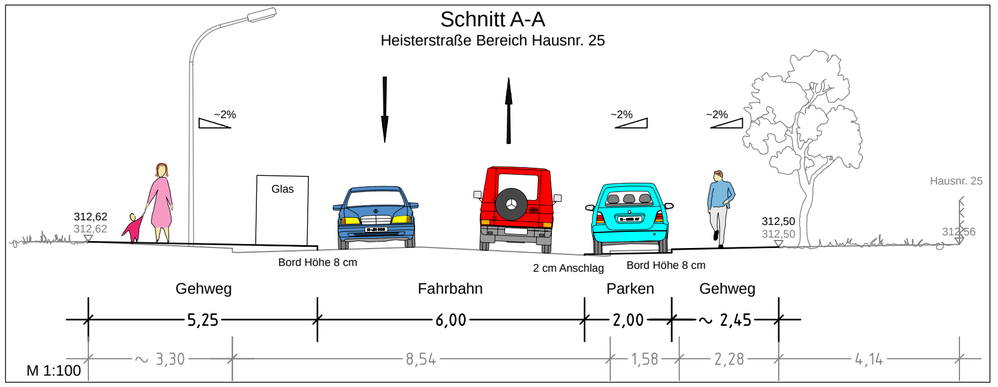
☒

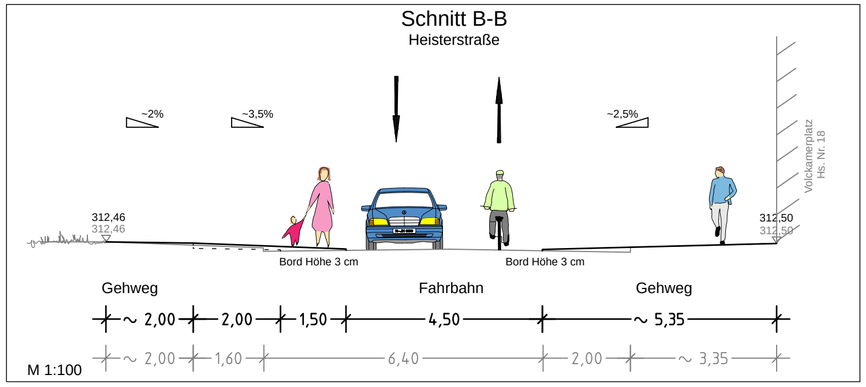
☒

☐

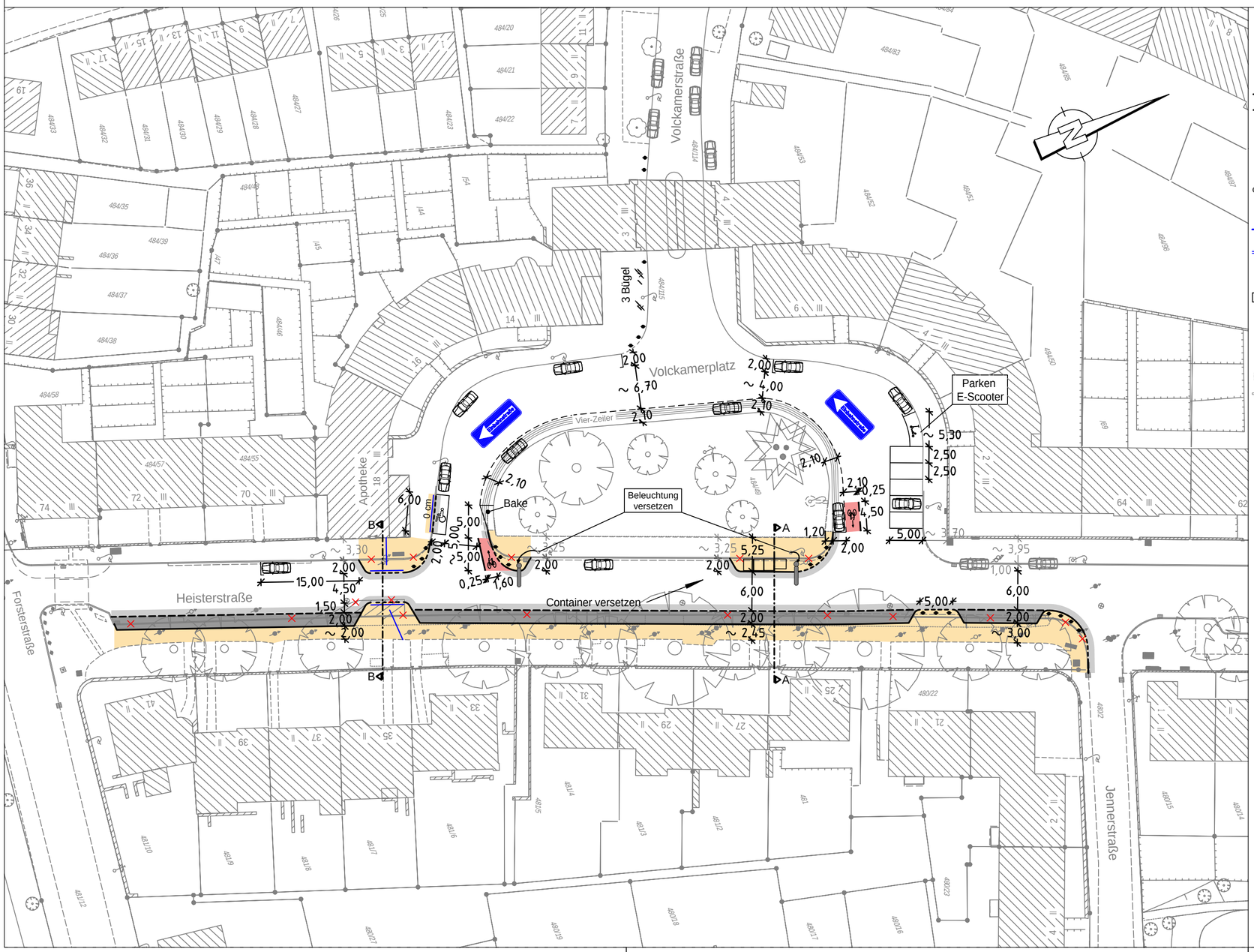
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Nr. 2.2569.2.1 vom 18.06.2024 mit letzter Änderung vom 12.12.2024.





Heisterstraße/Volckamerplatz		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	72	60
Fahrrad	6	12
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		0
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		0



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- mobiler Baum
- gepl. Busch
- gepl. Einfahrt/Ausfahrt
- neue Maststandorte
- LSA mit Blindenausstattung
- Blindenleitsystem gem. Regelbefestigung DIN 32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- 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/-Scooter Stellplatz

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 18.06.2024
BEARBEITUNG	Yürü (34076)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2569.2.1
01.10.24	Bauer	Instruktionsergebnis		
04.11.24	Bauer	barrierefr. Stellplatz		
12.12.24	Bauer	OT BV 26.11.2024		

Heisterstraße

und Volckamerplatz

zw. Forsterstraße und Jennerstraße

Heisterstrasse 004 V500_1.PLT vom 13.12.24

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1 Herr Maulwurf Tel.: 231-4451
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
*Für rechtsverbindliche Auskünfte, als Eigentumsnachweis und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet.
*Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Informationen dar.

Berichtsvorlage
Vpl/031/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Für mehr Sicherheit und Lebensqualität in der Innenstadt und Südstadt - Fußgängerbeauftragten einführen
hier: Antrag der FDP vom 25.03.2025

Anlagen:
Antrag der FDP vom 25.03.2025

Bericht:

Mit Schreiben vom 25.03.2025 beantragt FDP-Stadtrat Sormaz, in Form eines bzw. einer Fußgängerbeauftragten einen klaren Ansprechpartner in der Verwaltung für Belange von Fußgängerinnen und Fußgänger zu etablieren.

Für die Erstellung sowie Weiterentwicklung der Nürnberger Fußverkehrsstrategie sowie zur Umsetzung der Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses aus dem Jahr 2021 zum Themenfeld "Fußverkehr stärken" sind derzeit 1,5 Vollzeitstellen für den Fußverkehr im Stellenplan des Verkehrsplanungsamtes enthalten und entsprechend besetzt. Darüber hinaus wird derzeit eine Rücksichtnahmekampagne erarbeitet, um das gelungene Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden weiter zu unterstützen.

Tätigkeiten wie die Präsenz vor Ort in Fußgängerzonen und das Ansprechen von Radfahrenden in Bereichen, die nicht für den Radverkehr freigegeben sind, fallen in die Zuständigkeit der Polizei bzw. des Kommunalen Außendienstes der Stadt Nürnberg. Das Unfallaufkommen wird von der Unfallkommission beobachtet. In den letzten zehn Jahren hat es keine wesentlichen Änderungen bei den Unfällen von Fußgängerinnen und Fußgängern gegeben.

Da alle im Antrag genannten Aufgaben bereits heute von der Stadt bzw. der Polizei erfüllt werden, ist eine explizite Benennung eines bzw. einer Fußverkehrsbeauftragten aus unserer Sicht nicht erforderlich. Die Förderung des Fußverkehrs sowie die Berücksichtigung der Belange von Zufußgehenden müssen sich als selbstverständliche Querschnittsaufgabe etablieren, sowohl in der Bevölkerung als auch dienststellenübergreifend in der Verwaltung. Daher sind Kommunikation sowie Beteiligungsformate wie das Projekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile" von großer Bedeutung. Über Fortschritte hinsichtlich des Fußverkehrs wird regelmäßig im Rahmen des Reportings zum Mobilitätsbeschluss berichtet. Beschwerden über unzumutbare Situationen für Fußgängerinnen und Fußgänger können fortlaufend an das Verkehrsplanungsamt gerichtet werden, das den jeweiligen Einzelfall prüft. So wurde bereits in einigen Straßenzügen mit zugeparkten Gehwegen das angeordnete Gehwegparken neu geordnet. Auch die Einführung neuer Fußgängerzonen oder Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wird dort, wo sinnvoll und verkehrlich möglich, geprüft.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Freie Demokraten
FDP

Ümit Sormaz · Rathausplatz 2 · 90403 Nürnberg

Herrn
Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Antrag: Für mehr Sicherheit und Lebensqualität in der Innenstadt und Südstadt – Fußgängerbeauftragten einführen

Nürnberg, den **25. März 2025**
Zeichen: ÜS-AN

Ümit Sormaz
Mitglied des Stadtrates der
Stadt Nürnberg

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

Freie Demokraten FDP
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

T: 0911-1325250
M: 0177-2502513

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

sehr geehrte Damen und Herren,

die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger in der Nürnberger Innenstadt und angrenzenden Stadtteilen ist zunehmend besorgniserregend. Immer häufiger erreichen uns Hinweise und Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern über unsichere Situationen, aggressive oder zu schnelle Radfahrer in Fußgängerzonen sowie Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Gerade in Bereichen, die eigentlich der sicheren Fortbewegung und dem entspannten Aufenthalt von Fußgängerinnen und Fußgängern dienen sollen, kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen:

- Radfahrende halten sich nicht an das vorgeschriebene Absteigen in Fußgängerzonen
- Es wird mit unangemessen hoher Geschwindigkeit durch belebte Bereiche gefahren
- Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Autoverkehr werden nicht konsequent entschärft
- Beschwerden von Fußgängerinnen und Fußgängern laufen häufig ins Leere

Diese Entwicklungen gefährden nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum – insbesondere für ältere Menschen, Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Begründung:

Fußgängerinnen und Fußgänger stellen eine zentrale und besonders schutzbedürftige Gruppe im innerstädtischen Verkehr dar. Eine moderne, lebenswerte Stadt muss diese Bedürfnisse ernst nehmen. Wer zu Fuß unterwegs ist, sorgt für Belebung der Stadt, stärkt den lokalen Handel, entlastet die Umwelt und braucht vergleichsweise wenig Raum. Dennoch werden die Interessen dieser Gruppe in der Verkehrsplanung und -überwachung häufig vernachlässigt. Um dem entgegenzuwirken und die Stimme der

Freie Demokraten
FDP

Fußgängerinnen und Fußgänger strukturell zu stärken, bedarf es eines klaren Ansprechpartners in der Verwaltung – eines Fußgängerbeauftragten.

Vor diesem Hintergrund stellen wir folgenden Antrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept zur Einführung eines Fußgängerbeauftragten zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Beratung und Entscheidung vorzulegen. Der Fußgängerbeauftragte soll insbesondere folgende Aufgaben übernehmen:

1. **Sicherstellung der Sicherheit in Fußgängerzonen**, insbesondere durch Präsenz vor Ort und regelmäßige Begehungen in der Innenstadt und angrenzenden Stadtteilen.
2. **Ansprechen von Radfahrerinnen und Radfahrern**, die in Bereichen mit Absteigepflicht unterwegs sind, mit dem Ziel, auf das vorgeschriebene Verhalten aufmerksam zu machen.
3. **Erhebung und Analyse von Gefahrenzonen**, in denen es regelmäßig zu Konflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern, Autofahrern und anderen Verkehrsteilnehmern kommt.
4. **Prüfung zusätzlicher reiner Fußgängerbereiche**, insbesondere in der Innenstadt und der Südstadt, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
5. **Einrichtung einer niedrigschwelligen Beschwerdestelle für Fußgängerinnen und Fußgänger**, über die Anliegen gesammelt und strukturiert in die Verwaltung eingebracht werden können.

Wir bitten die Verwaltung, dem Stadtrat zeitnah Vorschläge zu unterbreiten, wie die Aufgaben eines solchen Beauftragten organisatorisch, personell und ggf. in Kooperation mit externen Akteuren sinnvoll umgesetzt werden können.

Mit freundlichen Grüßen



Ümit Sormaz

Berichtsvorlage
Vpl/027/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:
Runder Tisch Radverkehr

Bericht:

Am 25.03.2025 fand die 33. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr statt. Folgende Themen wurden behandelt:

1. Radabstellanlagen an jedem Blockende
   Der VCD stellte seine Ideen zu Radabstellanlagen an jedem Blockende in Wohngebieten vor. Ziel des Vorschlages ist, durch die Wegnahme des jeweils ersten und letzten Parkplatzes Abstellmöglichkeiten - auch in Form von Boxen - und gleichzeitig sichere und nicht mehr zugeparkte Kreuzungsbereiche zu schaffen. Der Behindertenrat begrüßt den Vorschlag und sieht darin eine Chance, Gehwege und Querungsstellen freizuhalten. SÖR lehnt aufgrund fehlender Kapazitäten den Unterhalt von Fahrradboxen ab. Die Verwaltung stellte dar, dass mit dem Projekt "Radständer für die Stadtteile" bereits in neun Stadtteilen und mit Bürgerbeteiligung Radbügel dort aufgebaut wurden, wo Bedarf dafür besteht. Insgesamt wurde der Vorschlag des VCD als guter Impuls bewertet und er soll bei zukünftigen Maßnahmen soweit wie möglich berücksichtigt werden.

2. Bericht Entwicklung VAG_Rad
   Vertreter der VAG informierten über den Status quo des VAG_Rads, welches seit letztem Jahr auch in Fürth, Erlangen und Schwabach zur Verfügung steht. Die Entwicklung der Kundinnen und Kunden und Ausleihen ist positiv. Kooperationen mit Unternehmen zum Ausbau weiterer fester Stationen und Verbesserungen bei der Ausleihe und Reservierung von Rädern sind in Bearbeitung.

3. Ideen und Vorschläge zur NürnbergMOBIL-App
   Der ADFC stellte Ideen und Wünsche zur Weiterentwicklung der NürnbergMOBIL-App vor. Ziel ist die Förderung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung. Die Vertreter der VAG erklärten, dass die Auskunftmöglichkeiten in der App bayernweit entwickelt werden. Der Fokus liegt dabei auf Fahrplaninformationen und auf dem Feedback der Kunden. Die VAG plant deshalb eine Befragung der Kundinnen und Kunden, um deren Bedürfnisse bei der Weiterentwicklung der App besser berücksichtigen zu können. Grundsätzlich sind die Entwicklungskosten für die App sehr hoch, weshalb der Nutzen besonderer Auskünfte und Möglichkeiten gut abgewogen werden muss.

4. Reporting zum Mobilitätsbeschluss
   Die Verwaltung hat den Reportingbericht für das Jahr 2024 zum Mobilitätsbeschluss mit Schwerpunkt Radverkehr präsentiert, der am 20.02.2025 im Verkehrsausschuss behandelt wurde. Im Anschluss wurden die Unfallentwicklung beim Radverkehr und die Einordnung mancher Unfälle in die Kategorie "Alleinunfall" diskutiert. Weitere Diskussionsthemen waren der "Altstadtring für Radler" (für kleinere Abschnitte werden Planungen erstellt) sowie die Umsetzung der Radschnellverbindungen (Planungen für RSV nach Erlangen und nach Zirndorf / Oberasbach und Stein schreiten gut voran), Radvorrangrouten (Umsetzung hängt von Förderzusagen ab) und Fahrradstraßen. In diesem Zusammenhang wird von den Teilnehmern des Runden Tisches Radverkehr die gute Zusammenarbeit zwischen Vpl und SÖR gelobt.

5. Sonstiges
Als Themen für die nächste Sitzung wurden die Punkte Neuerungen im Straßenverkehrsrecht und Radstreifen in Mittellage festgelegt. Die nächste Sitzung soll im Herbst 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	€	**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)

☐

☐

☐

Berichtsvorlage
Vpl/029/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung: Landauer Modell als Vorbild für Nürnberg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2024

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2024
Sachverhalt

Bericht:

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen bittet im Antrag vom 24.06.2024 um einen Bericht zu den Erfahrungen mit dem Parkraummodell in Landau in der Pfalz und zu den rechtlichen Rahmenbedingungen und der Umsetzbarkeit des Landauer Modells in Nürnberg.

Das Modell kannn in dieser Form in Nürnberg nicht zielführend angewendet werden. Die Frage der geeigneten Parkraumbewirtschaftung für Nürnberg wird intensiv im „Städteprojekt Parken“ erörtert werden, das vom Deutschen Institut für Urbanistik in Zusammenarbeit mit interessierten Städten während der nächsten zwei Jahre durchgeführt wird und an dem die Stadt Nürnberg teilnehmen wird.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

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, 24. Juni 2024

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung: Landauer Modell als Vorbild für Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

gerade in der Altstadt und innerhalb des Rings besteht eine große Nachfrage nach Parkplätzen bei einem beschränkten Angebot. Um dieser Herausforderung zu begegnen, wenden zahlreiche Länder und Städte die Methode der Parkraumbewirtschaftung an. Durch eine umfassendere Bepreisung des Parkens im öffentlichen Raum wird dieser effizienter genutzt und mehr Menschen nutzen private Stellflächen. Damit wird Platz geschaffen für attraktive Gehwege und Bäume.

Leider ist die Parkraumbewirtschaftung in Bayern sehr streng reguliert: Die Stadt Nürnberg hat mit den Instrumenten des Anwohner- und Kurzzeitparkens sowohl bei der Ausweitung als auch bei der Gebührenhöhe kaum Handlungsspielraum. Abhilfe könnte hier das sogenannte *Landauer Modell* bieten. Die Stadt Landau/Pfalz bewirtschaftet seit mehreren Jahren erfolgreich und mit großer Akzeptanz weite Teile des Stadtgebietes flächendeckend und ohne Priorisierung von Anwohner:innen im Rahmen des Anwohnerparkens. Die Regelungen betreffen zudem auch Pendler:innen und Tourist:innen.

Dabei wurde das Stadtgebiet in mehrere Zonen aufgeteilt, für die jeweils ein eigenes Parkticket erforderlich ist. Dieses gibt es für unterschiedliche Gültigkeitszeiträume von bis zu einem Jahr. Kurzzeit- und Anwohnerparkregelungen werden so überflüssig. Für Besitzer:innen von Anwohnerparkausweisen wurden bei der Umstellung bequeme Übergangslösungen geschaffen.

Der Effekt in Landau ist bemerkenswert: Die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Raum hat abgenommen, die Nutzung privater Stellplätze hat sich erhöht und der lästige Parkplatzsuchverkehr ist zurückgegangen. Gleichzeitig konnte durch die erwirtschafteten Einnahmen das Stadtbusnetz

erheblich ausgeweitet werden. Zugleich ist damit erstmals die PKW-Besitzquote gesunken. Es stellt sich somit die Frage, ob dieses erfolgreiche Modell auch in Nürnberg umsetzbar ist.[1]

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

Die Verwaltung berichtet

- über die Erfahrungen mit dem beschriebenen Modell in Landau in der Pfalz,
- über die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Umsetzbarkeit des Landauer Modells in Nürnberg.

Mit freundlichen Grüßen

Mike Bock Stadtrat	Alexander Kahl Stadtrat	Marc Schüller stv. Fraktionsvorsitzender

[1] https://www.agora-verkehrswende.de/blog/parkraummanagement-das-landauer-modell/

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung: Landauer Modell als Vorbild für Nürnberg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2024

Sachstand

Landauer Modell

Landau ist eine Stadt mit unter 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern in einer ländlich geprägten Region mit schlechtem Nahverkehrsangebot, in der viele Menschen auf ein Auto angewiesen sind. Anlass für die Änderung der Parkraumbewirtschaftung in Landau war u.a. die Überlegung, dass Pendlerinnen und Pendler, die keine Alternative zur Autonutzung haben, nicht deutlich mehr bezahlen sollten als die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt.

2021 begann die Stadt Landau mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in kernstädtischen Quartieren und schaffte im Gegenzug das bisher praktizierte Bewohnerparken ab. Vor der Umstellung wurde der öffentliche Parkraum ausschließlich in der Innenstadt und in einem Quartier nahe dem Hauptbahnhof bewirtschaftet. Zusätzlich war die frühere Bewohnerparkregelung in Landau sehr kleinteilig. Nur in den Quartieren Innenstadt und Ost galt eine Bewohnerparkregelung und in diesen gab es zwölf Bewohnerparkgebiete, die teilweise keine klaren Grenzen aufwiesen und extrem klein waren, was in der Praxis zu etlichen Problemen führte, weil man mit seinem Bewohnerparkausweis das Auto nur in einem begrenzten Bereich abstellen kann. Sind in diesem Bereich alle Stellplätze belegt, kann man nicht in benachbarte Straßen ausweichen, in denen ein anderer Bewohnerparkausweis gilt. Der Gesetzgeber hat deshalb vorgegeben, dass Bewohnerparkgebiete eine gewisse Größe nicht unterschreiten sollen.

Seit der Änderung gibt es sowohl für Anwohnende als auch für Gäste einheitliche Parkausweise. Montag bis Freitag von 9 bis 19 Uhr und Samstag von 9 bis 17 Uhr werden in diesen Quartieren die öffentlichen Parkplätze bewirtschaftet. Außerhalb dieser Zeiten kann kostenfrei geparkt werden. Die Kernstadt ist in sieben Quartiere unterteilt. In drei der sieben Quartiere wird die Bewirtschaftung bisher noch nicht auf allen Parkplätzen angewandt. Grundsätzlich gibt es sechs verschiedene Ticketoptionen. Welche Ticketoptionen angeboten werden und wie viel diese jeweils kosten, variiert je nach Quartierskategorie. Ein Jahresticket im Parkquartier Innenstadt kostet bspw. 300 Euro, in anderen Quartieren nur 250 Euro oder 180 Euro. Im Parkquartier Innenstadt gibt es zusätzlich sogenannte Handelsparkplätze, auf denen nur mit Kurzzeit- oder Tagesticket geparkt werden darf. Die Tickets sind nur in dem Parkquartier gültig, in dem es gelöst wurde. Dauerparkberechtigungen (ab Wochentickets) sind kennzeichengebunden und nicht übertragbar. Bewohnerinnen und Bewohner müssen nicht zwingend ein Parkticket für ihr Quartier erwerben, sondern können auch ein Parkticket für ein anderes Quartier kaufen, z.B. wenn sie in ihrem Wohnviertel eine private Parkmöglichkeit haben und in einem anderen Viertel arbeiten, aber dort im öffentlichen Raum parken müssen. Der Erwerb mehrerer Dauertickets für verschiedene Quartiere ist möglich.

Um mehr Akzeptanz für die Änderung der Parkraumbewirtschaftung zu erreichen, wurden bis dahin gültige Bewohnerparkplätze einmalig um zwölf Monate verlängert. Bei Abgabe des alten Bewohnerparkausweises erlaubt die Stadt Landau einmalig einen Nachlass um 50 Prozent für das Dauerparkticket.

Mit den gestiegenen Einnahmen aus der neuen Parkraumbewirtschaftung wurde das Stadtbusnetz verbessert, so dass die Nutzung des ÖPNV attraktiver wurde. Begleitend zur Umstellung der Parkraumbewirtschaftung wurden auch Parkplätze aufgelöst und Radständer aufgebaut.

Erfahrungen in Landau

Mit dem Landauer Modell gibt es eine deutlich größere Konkurrenz für die Bewohnerinnen und Bewohner um die Parkplätze im öffentlichen Raum, da nun auch Arbeitnehmende, Besucherinnen und Besucher, Pendlerinnen und Pendler ein Dauerparkticket für einen beliebigen Stadtteil erwerben können. Deshalb werden seit der Umstellung die privaten Stellplätze konsequenter genutzt.

Des Weiteren sind die Preise für die unterschiedlichen Ticketoptionen wesentlich günstiger als Parktarife in den Parkhäusern oder das Anmieten eines festen Parkplatzes. Dadurch wird das Parken im öffentlichen Raum wesentlich attraktiver.

Seit der Umstellung der Parkraumbewirtschaftung kommt es in Landau zu Verdrängungseffekten des Parkverkehrs in die unbewirtschafteten Stadtteile, weshalb 2023 bereits weitere Parkquartiere eingerichtet werden mussten. Eine weitere Ausdehnung ist vorgesehen.

Zwischen 2022 und 2023 ging die Zahl der privaten Pkw in der Stadt erstmalig wieder zurück. Ein Grund hierfür könnte die Einführung des neuen Parkraummanagements sein. Ein weiterer Grund könnte aber auch der Ausbau des Stadtbusnetzes darstellen, der zum Beispiel einen Pkw für Fahrten in der Stadt Landau oder den Zweitwagen überflüssig macht.

Parkraumbewirtschaftung in Nürnberg

Die Situation in Nürnberg ist nicht mit der in Landau vergleichbar. Nicht nur die Größe der beiden Städte unterscheidet sich. Auch die sehr gute Erschließung mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln in Nürnberg ist ein wesentlicher Unterschied, der eine andere Herangehensweise erforderlich macht. Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland und der Region sind weit weniger darauf angewiesen, mit dem Auto nach Nürnberg zu fahren. Auch Wege innerhalb der Stadt können meist bequem mit Bussen und Bahnen oder dem Rad zurückgelegt werden.

In Nürnberg werden öffentliche Parkplätze hauptsächlich in Bewohnerparkgebieten bewirtschaftet. Diese liegen größtenteils innerhalb des B4-Rings. In den Bewohnerparkgebieten werden je nach Struktur 15 bis 40 Prozent der öffentlichen Parkplätze als Bewohnerparkplätze bewirtschaftet. Zusätzlich gibt es entlang von Hauptverkehrsstraßen oder an Orten mit einer hohen Nutzungsvielfalt und entsprechendem Umschlag Kurzzeitparkplätze, die mit Parkschein oder Parkscheibe bewirtschaftet werden. Innerhalb der Altstadt gibt es keine kostenfreien Parkplätze mehr. Alle Parkplätze sind entweder als Kurzzeitparkplätze, Bewohnerparkplätze oder als Mischparkplätze, auf denen Bewohner mit entsprechendem Parkausweis kostenfrei stehen können und alle anderen einen Parkschein lösen müssen, ausgewiesen. Um den erwarteten Verdrängungseffekten in die an die Altstadt angrenzenden Gebiete entgegenzuwirken, wurden in den benachbarten Bewohnerparkgebieten weitere Bewohnerparkplätze ausgewiesen. Des Weiteren wurde in den vier Gebieten der Südstadt, in denen bisher die Bewohnerparkregelung nur am Nachmittag angewandt wurde, die Regelungszeit an die restlichen Bewohnerparkgebiete angepasst.

In Nürnberg funktioniert das Bewohnerparken sehr gut. Die aktuell 46 Bewohnerparkgebiete sind bis auf einzelne Sonderfälle wie z.B. am Dutzendteich wesentlich größer mit klaren Grenzen. Im Fall einer Umstellung nach dem Landauer Modell müssten in Nürnberg alle Bewohnerparkgebiete einbezogen werden, um die Verdrängungseffekte des Parksuchverkehrs in die angrenzenden Gebiete zu vermeiden. Um eine Verlagerung auf Gebiete ohne Bewohnerparken zu verhindern, müsste auch die Ausdehnung der allgemeinen Parkraumbewirtschaftung auf Gebiete außerhalb des B4-Rings geprüft werden.

Umsetzbarkeit in Nürnberg

Die Anwendung des Landauer Modells auf Nürnberg kann aus folgenden Gründen nicht empfohlen werden:

- Eine Zunahme gebietsfremder Parker in den heutigen Bewohnerparkgebieten könnte nur verhindert werden, wenn die Gebühren für das Quartiersticket ausreichend hoch wären und damit eine abschreckende Wirkung auf Pendler hätten. Da das Quartiersticket auch für Bewohnerinnen und Bewohner gelten würde, müssten auch diese die hohen Gebühren zahlen.

- Mit der Bewirtschaftung der Parkplätze nach dem Landauer Modell wären im Grunde alle Bewohnerinnen und Bewohner ohne privaten Stellplatz gezwungen, sich ein Quartiersticket zu kaufen, da der Parkdruck durch die Zunahme gebietsfremder Parker steigen würde.

- Das Ziel der Bewohnerparkregelung, eine Privilegierung für Bewohnerinnen und Bewohner zu schaffen und Pendler in den ÖPNV zu locken, würde entfallen.

- Der Anlass der Umstellung in Landau, nämlich Pendlerinnen und Pendlern, die aufgrund der schlechten ÖPNV-Anbindung des Umlandes auf das Auto angewiesen sind, bessere Bedingungen beim Parken in der Stadt zu verschaffen, kann nicht auf Nürnberg übertragen werden. Weite Bereiche des Großraums sind sehr gut mit dem S-Bahn- und R-Bahnnetz sowie mit P&R-Anlagen an Nürnberg angebunden.

- Bei der Einführung oder Ausweitung von Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung fordert der Gesetzgeber grundsätzlich, die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit zu wahren. Wenn zum Beispiel keine öffentlich zugänglichen Parkhäuser zur Verfügung stehen und deshalb nicht wie in der Altstadt auf solche ausgewichen werden kann, kann es nicht mehr als angemessen betrachtet werden, den Parkraum zu hundert Prozent zu bewirtschaften. Es muss dann noch ein angemessener „Restbestand“ an ungeregelten Parkmöglichkeiten verbleiben, um das straßenrechtlich manifestierte Prinzip des kostenfreien Gemeingebrauchs nicht gänzlich auszuhöhlen (Art. 14 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 BayStrWG).

- Das Modell schafft Anreiz, mit dem Kfz in die Innenstadt zu fahren, da alle Stellplätze potentiell für alle zur Verfügung stehen. Dadurch würde auch der Parksuchverkehr zunehmen. Die Folge wäre unter anderem, dass zukünftig eine größere Anzahl an Pendlerinnen und Pendler mit dem Auto nach Nürnberg anreisen würden als bisher. Das würde dem Ziel der Stadt Nürnberg widersprechen, Fahrten des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund, bestehend aus ÖPNV, Radverkehr und Fußgängerverkehr, zu verlagern.

- Die Umstellung der Parkraumbewirtschaftung im Gebiet innerhalb des B4-Rings würde einen enormen personellen und finanziellen Aufwand bedeuten. Die Erfahrungen mit der Umstellung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt lassen vermuten, dass mehrere Jahre für eine Umstellung in allen Bewohnerparkgebieten nötig wären.

Die Frage der geeigneten Parkraumbewirtschaftung für Nürnberg wird intensiv im „Städteprojekt Parken“ erörtert werden, das vom Deutschen Institut für Urbanistik in Zusammenarbeit mit interessierten Städten während der nächsten zwei Jahre durchgeführt wird und an dem die Stadt Nürnberg teilnehmen wird.

Berichtsvorlage
Vpl/030/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Sicherheit für Fuß- und Radverkehr: Umgestaltung der Kreuzung Katzwanger Str. / Nerzstr.
hier: Gemeinsamer Antrag der CSU-Stadtratsfraktion und der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14.11.2024

Anlagen:
Gemeinsamer Antrag der CSU-Stadtratsfraktion und der Stadtratsfraktion Büdnis 90/Die Grünen vom14.11.2024

Bericht:

Mit dem Antrag vom 14.11.2024 baten die Fraktionen von CSU und Bündnis90/DieGrünen die Umgestaltung der Kreuzung Katzwanger Straße / Nerzstraße zu prüfen, um die Querungsmöglichkeiten zu verbessern und die Sicherheit für Fuß- und Radverkehr zu erhöhen. Bereits am 13.06.2023 fand eine Besichtigung der Örtlichkeit mit Vertretern des Bürgervereins Hasenbuck, des Stadtrates und des Verkehrsplanungsamtes statt, bei der die Verkehrssituation ausführlich besprochen wurde.

Die Katzwanger Straße verfügt an der Einmündung zur Nerzstraße über eine bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen, sodass Zufußgehende und Radfahrende jeweils nur eine Fahrtrichtung überqueren müssen. Auf der Mittelinsel besteht ausreichend Platz, um sicher warten zu können. Verkehrszählungen und Beobachtungen vor Ort zeigten, dass der tatsächliche Querungsbedarf gering ist. Fahrzeuge treten in Pulks auf, wodurch sich nach deren Vorbeifahrt große Zeitlücken ergeben, die eine sichere Querung ermöglichen.

Bezüglich der Unfallsituation wurde im Antrag auf einen Vorfall eines 10-jährigen Jungen im vergangenen Jahr verwiesen, jedoch konnte dieser nicht bestätigt werden. Vermutlich ist ein Unfall aus dem Jahr 2018 gemeint, bei dem ein Kind auf Höhe der Hausnummer 140 (ALDI) unvermittelt die Katzwanger Straße überquerte und schwer verletzt wurde. Zudem ereignete sich im Jahr 2020 ein Unfall zwischen zwei Radfahrenden auf dem Radweg. Beide Unfälle stehen jedoch nicht in direktem Zusammenhang mit der Einmündung Nerzstraße. Die Verwaltung bewertet das Unfallgeschehen in diesem Bereich unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung als unauffällig.

Eine sichere Querungsmöglichkeit mit einer bestehenden Lichtsignalanlage befindet sich in einer Entfernung von etwa 200 Metern auf Höhe des Trafowerks. Vor diesem Hintergrund ergibt sich aus fachlicher Sicht keine Notwendigkeit für eine zusätzliche Lichtsignalanlage an der Einmündung Nerzstraße, die aufgrund der Brückensituation auch sehr kostenintensiv wäre.

Im Zuge der Prüfung möglicher Verbesserungsmaßnahmen wurde festgestellt, dass digitale Geschwindigkeitsanzeigen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit bei zweispurigen Richtungsfahrbahnen nicht anwendbar sind.

Ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) kommt rechtlich nicht in Frage, da dieser nur bei maximal einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zulässig wäre.

Eine Markierungsänderung zur Einspurigkeit in stadtauswärtiger Richtung wurde ebenfalls verworfen, da sie die Fahrzeugpulks aus Richtung Frankenstraße verlängern und die Lücken

zwischen den Fahrzeugen verringern würden, wodurch sich die Querungssituation im Vergleich zum aktuellen Zustand verschlechtert.

Die Errichtung einer Ampel für die gesamte Einmündung wird von der Verwaltung unter Berücksichtigung der aktuellen Haushaltslage als unverhältnismäßig eingestuft, da die bestehende Situation keine kritische Problemlage darstellt und die Gelder im Haushalt für die Sanierung bestehender Anlagen reserviert sind.

Dennoch wird die Verwaltung die Verkehrssituation weiterhin beobachten.

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)

☐

☐

☐

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN
GRUENE.RATHAUS.NUERNBERG.DE

CSU Stadtratsfraktion Nürnberg

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

Nürnberg, 14. November 2024
Alexander Kahl/Andreas Krieglstein

Sicherheit für Fuß- und Radverkehr: Umgestaltung der Kreuzung Katzwanger Straße/Nerzstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit dem Mobilitätsbeschluss und der Fußverkehrsstrategie verfolgt die Stadt Nürnberg die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Nürnberg – insbesondere für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Gerade die Querung breiter Hauptstraßen stellt ein großes Hindernis sowie eine Gefahr für Fußgängerinnen und Fußgänger dar. Eine solch brisante Stelle besteht am Hasenbuck in der Katzwanger Str./Nerzstraße. Die Kombination von vier Fahrstreifen, unübersichtlicher Abbiegebeziehung, Kurven- und Kuppenlage sowie hohem Querungsbedürfnis aufgrund der Nahversorger sorgt immer wieder für brenzlige Situationen. Vor einem Jahr verunfallte hier ein 10-Jähriger schwer.

Eine Anpassung und Vereinfachung der Kreuzung oder die Schaffung einer Ampelanlage könnte die Situation vor Ort erheblich entschärfen und den Verkehrsablauf insbesondere für den Fuß- und Radverkehr hier sicherer und attraktiver gestalten.

Der Handlungsbedarf ist bereits seit Jahren offenkundig. So wurde bereits 2019 vom damaligen Oberbürgermeister Dr. Maly eine Lösung in Aussicht gestellt. Seitdem dringt der Bürgerverein Nürnberg-Hasenbuck immer wieder auf eine baldige Ausführung.

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

- Die Verwaltung plant eine entsprechende Umgestaltung der Kreuzung Katzwanger Str./Nerzstraße zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit und Sicherheit für Fuß- und Radverkehr.

Mit freundlichen Grüßen



Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender
B'90/DIE GRÜNEN



Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender
CSU-Fraktion

Beschlussvorlage
Vpl/033/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Schulwegsicherheit Almoshof
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 15.07.2024

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 15.07.2024
Straßenplan 2.2584.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die CSU-Fraktion hat mit Schreiben vom 15.07.2024 beantragt, die Barrierefreiheit des Gehweges auf Höhe der Almoshofer Schule zu verbessern und die Bushaltestelle Almoshof Schule barrierefrei auszubauen. Zudem soll die Verbesserung der Querung der Almoshofer Hauptstraße im Bereich der Schule geprüft werden. Als provisorische Sofortmaßnahme soll eine Fahrbahneinengung zugunsten des Gehwegs vor der Schule geprüft werden.

Die Verwaltung hat den Sachverhalt geprüft und einen Straßenplan erarbeitet. Die Planung sieht eine Aufweitung des Gehwegs auf Höhe des Zugangs zur Schule auf 2 m und einen barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle Almoshof Schule vor. Aufgrund der Gehwegaufweitung musste der Straßenverlauf im betroffenen Bereich angepasst werden und der nördliche Bushalt weiter in Richtung Osten verschoben werden. Damit ist die Begegnung der Busse untereinander und eine geradlinige Anfahrt an die Bushaltestelle gewährleistet. Auf Höhe der Feuerwehrzufahrt der Schule wurde auf der gegenüberliegenden Straßenseite eine Absenkung eingeplant, damit das Queren barrierefrei möglich ist.

Eine zusätzliche Querungsinsel wurde geprüft, konnte aber aufgrund der Schleppkurven des Gelenkbusses nicht eingeplant werden. Im Bereich der Schule sind die Sichtverhältnisse gegeben und die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert, so dass ein Queren der Straße ohne Querungsinsel vertretbar ist. Aus Westen kommende Schulkinder haben bereits auf Höhe der Almoshofer Hauptstraße 44 die Möglichkeit, bei einer Querungshilfe sicher zu queren. Die Umsetzung ist voraussichtlich 2026 geplant.

Die Umsetzung einer provisorischen Sofortmaßnahme wurde geprüft und musste aufgrund von Konflikten mit der Straßenentwässerung und der Schleppkurve der Busse verworfen werden. Da eine zeitnahe Umsetzung der geplanten Maßnahme vorgesehen ist, erscheint dies aus Sicht der Verwaltung vertretbar.

Die Stellplatzanzahl für Kfz im unmittelbaren Umfeld verringert sich von 28 auf 22 Stellplätze. Die Stellplätze für die Freiwillige Feuerwehr Almoshof bleiben in ihrer Anzahl gleich. Es werden 16 m² entsiegelt sowie 16 m² versiegelt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 180.000 Euro.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☒

☐

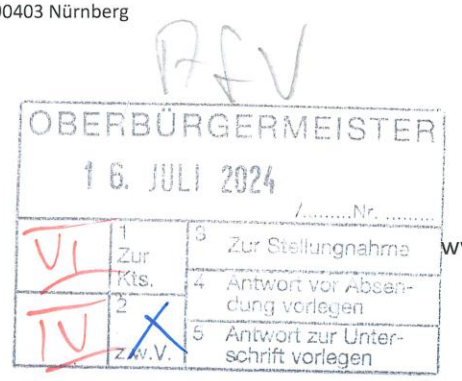
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Almoshofer Hauptstraße, Vpl-Plan Nr. 2.2584.2.1 vom 09.09.2024 mit letzter Änderung vom 03.02.2025.

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

15.07.2024
Antragsteller: Frank

Schulwegsicherheit Almoshof

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in Gesprächen mit dem Elternbeirat der Friedrich-Staedtler-Grundschule sowie zahlreichen Eltern der Dependance Almoshof wurde deutlich, dass die Sicherheit des Schulweges in Almoshof weiter verbessert werden muss.

Leider ist der Gehweg direkt vor der Grundschule in Almoshof so schmal, dass Schulkinder diesen nicht passieren können, ohne dass sie die Straße betreten müssen. Auch für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen reicht die Gehwegbreite nicht aus, sodass eine Vergrößerung der Gehwegbreite unausweichlich erscheint.

Darüber hinaus kommen viele Schülerinnen und Schüler mit dem Bus in die Schule, deren Haltestellen nicht barrierefrei sind. Zudem muss teilweise die Almoshofer Hauptstraße gequert werden, die an dieser Stelle vor der Grundschule sehr breit ist. Um die Sicherheit für die Grundschulkinder zu erhöhen, sollten mit einer Querungshilfe der Übergang zur gegenüberliegenden Bushaltestelle erleichtert werden.

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

Antrag:

- Die Verwaltung prüft eine bauliche Anpassung der bestehenden Verhältnisse im unmittelbaren Umfeld zur Grundschule Almoshof, um die Barrierefreiheit des Gehweges und der Bushaltestellen herzustellen. Darüber hinaus soll zur Erhöhung der Schulwegsicherheit auch eine Querungshilfe zur gegenüberliegenden Bushaltestelle geprüft werden.

- Die Verwaltung setzt vor Beginn des kommenden Schuljahres eine provisorische Aufweitung des Gehwegs im Bereich der hervorstehenden Treppe (Eingang Schule) um, um das drängende Problem des zu schmalen Gehwegs zu lösen und zusätzlich die Querung der Almoshofer Hauptstraße zu erleichtern.

Mit freundlichen Grüßen

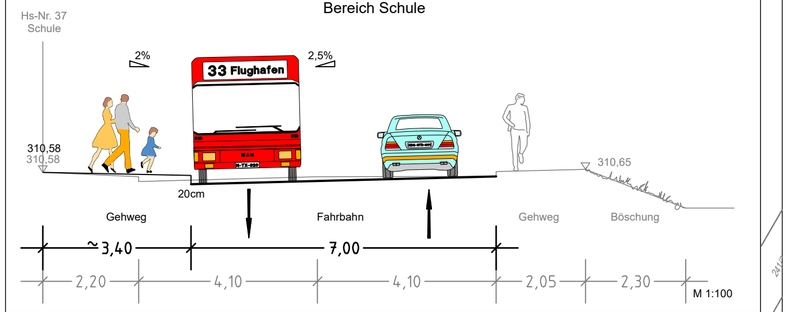
Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

A24071500 Schulwegsicherheit Almoshof.docx

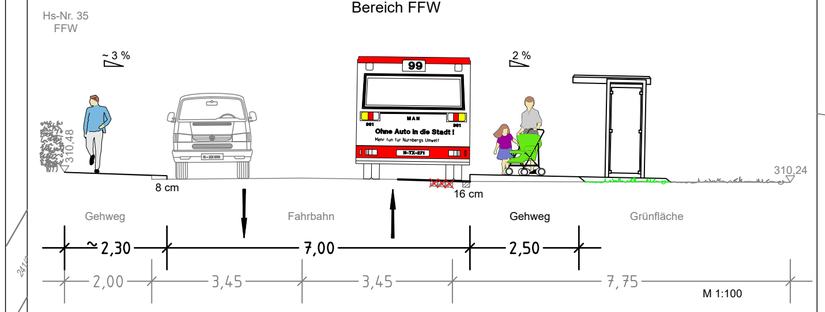
Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bauer, Tel. 78158

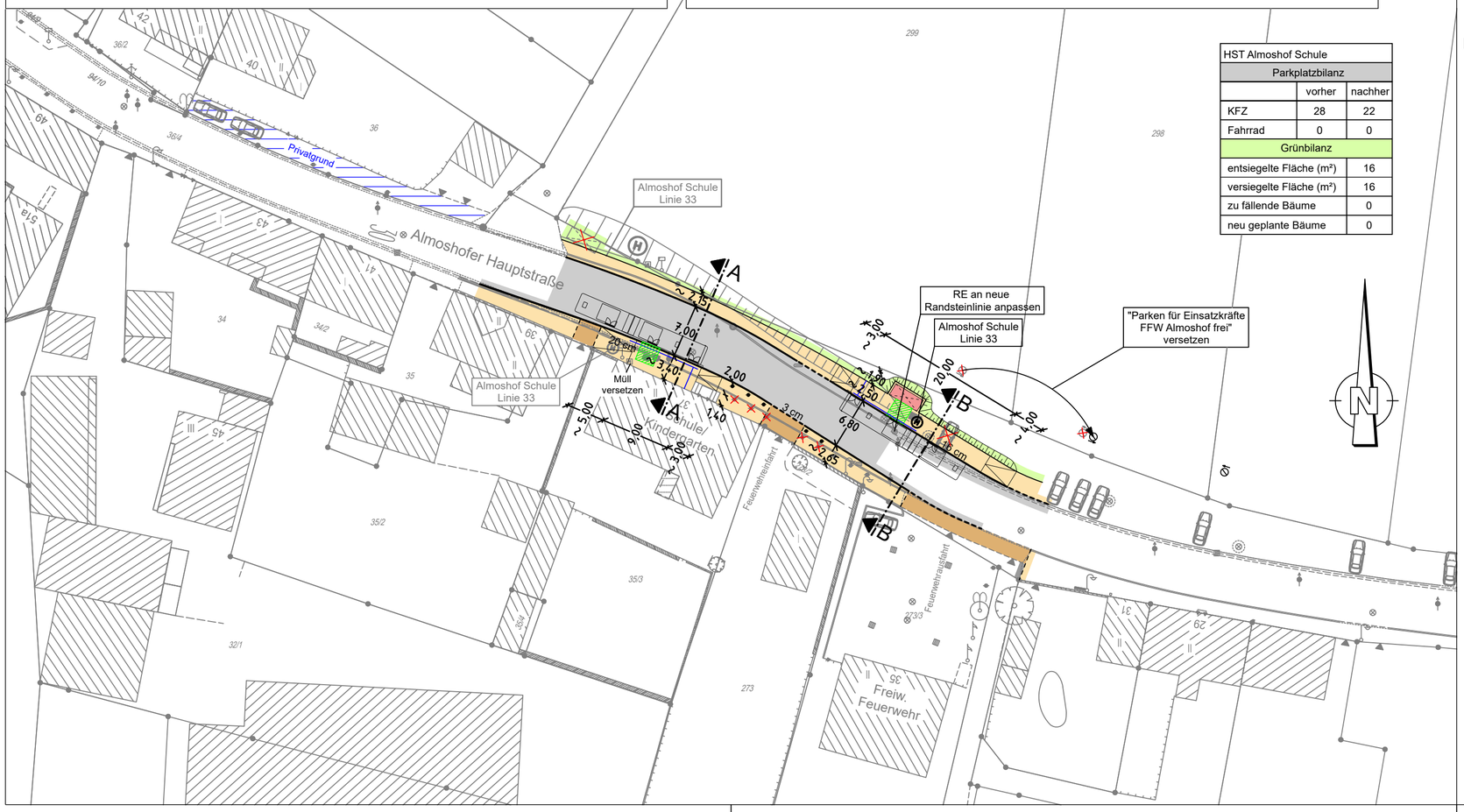
Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1-KomV Herr Schütz Tel.: 231-8456
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Für rechtsverbindliche Auskünfte, als Eigentumsnachweis und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet.
Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Informationen dar.

Schnitt A - A
Bereich Schule



Schnitt B - B
Bereich FFW





HST Almoshof Schule		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	28	22
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		16
versiegelte Fläche (m²)		16
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/-Scooter Stellplatz

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 09.09.2024
BEARBEITUNG	Yürü (34076)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Bauer	

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
03.02.25	Bauer	Instruktionserg.

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2584.2.1

Almoshofer Hauptstraße
zwischen Obere Stadtgasse
und Lohäckerstraße

Almoshofer Hauptstraße_003 V500_1.PLT vom 05.03.25

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/032/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Almoshofer Hauptstraße – barrierefreier Umbau Haltestelle Johann-Sperl-Straße

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2562.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Haltestelle Johann-Sperl-Straße in der Almoshofer Hauptstraße soll barrierefrei ausgebaut werden. Der Standort der Haltestelle ändert sich nicht, sie wurde jedoch etwas Richtung Westen verlängert. Westlich der Haltestelle ist ein Gehweg eingeplant, damit Fahrgäste aus Richtung Am Wegfeld diese besser erreichen bzw. komfortabler verlassen können.

Für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle entfallen keine Parkplätze. Für den Umbau werden 55 m² für den Gehweg neu versiegelt.

Die Kosten für den Haltstellenumbau sind mit 71.000 Euro kalkuliert.

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)

☒

☒

☐

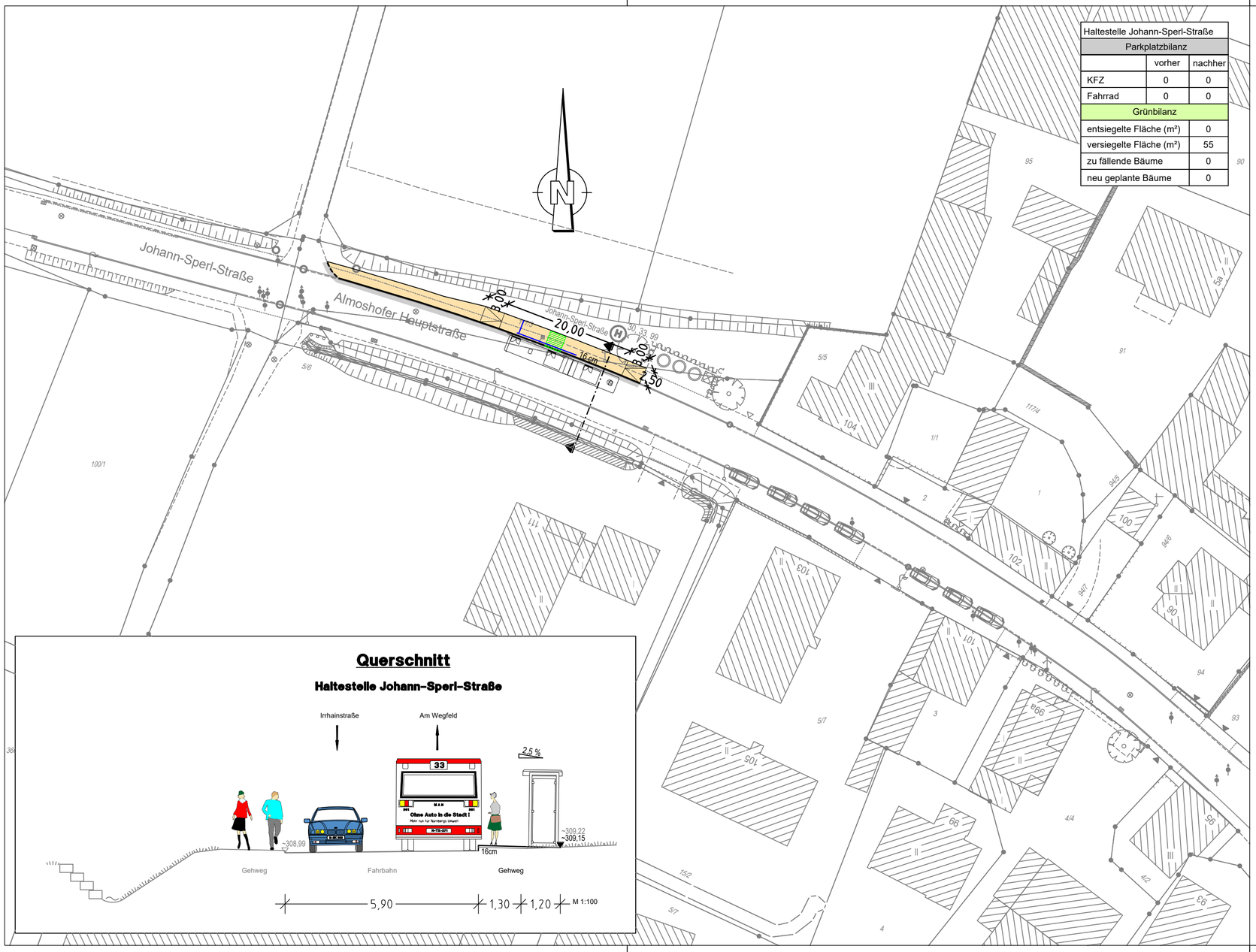
Empfehlungsvorschlag:

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Almoshofer Hauptstraße, Vpl-Plan Nr. 2.2562.2.1 vom 19.04.2024 mit letzter Änderung vom 05.03.2025 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung vorzunehmen.

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

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



Haltestelle Johann-Sperl-Straße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	0	0
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		0
versiegelte Fläche (m²)		55
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		0

Querschnitt

Haltestelle Johann-Sperl-Straße

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 19.04.2024
BEARBEITUNG	Hildebrandt (78479)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Wenzel	

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2562.2.1
03.01.25	Wenzel	Wartehalle entfernt	Almoshofer Hauptstraße Haltestelle Johann-Sperl-Straße	
27.01.25	Wenzel	Rückschnitt/Entwässerung		
05.03.25	Wenzel	Höhe kontrolliert		

Almoshofer_Hauptstrasse_002 V500_1.PLT vom 05.03.25

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/045/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Almoshofer Hauptstraße – zw. Irrhainstraße und Untere Stadtgasse
Haltestelle Almoshof

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2562.2.2

Sachverhalt (kurz):

Die Bushaltestelle in Almoshof soll barrierefrei ausgebaut werden.

Die Haltestelle wird etwas verschoben, um die Barrierefreiheit an den beiden ersten Türen des Busses gewährleisten zu können. Das Versetzen der Haltestelle geht jedoch auf Kosten der Länge der Haltestelle, da bei einem Gelenkbus die dritte, und sofern vorhanden, die vierte Tür nicht mehr barrierefrei zugänglich sind.

Der Verbleib der Haltestelle vor Hausnummer 72 (Fl.Nr. 50 Gem. Almoshof) war nicht zielführend, da für den barrierefreien Ausbau der Straßenquerschnitt zu gering ist und ein Eingriff in das Grundstück notwendig geworden wäre.

Für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle entfällt ein Parkplatz. Für den Umbau wird weder Fläche neu versiegelt, noch entsiegelt.

Die Kosten für den Haltstellenumbau sind mit 26.000 Euro kalkuliert.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☒

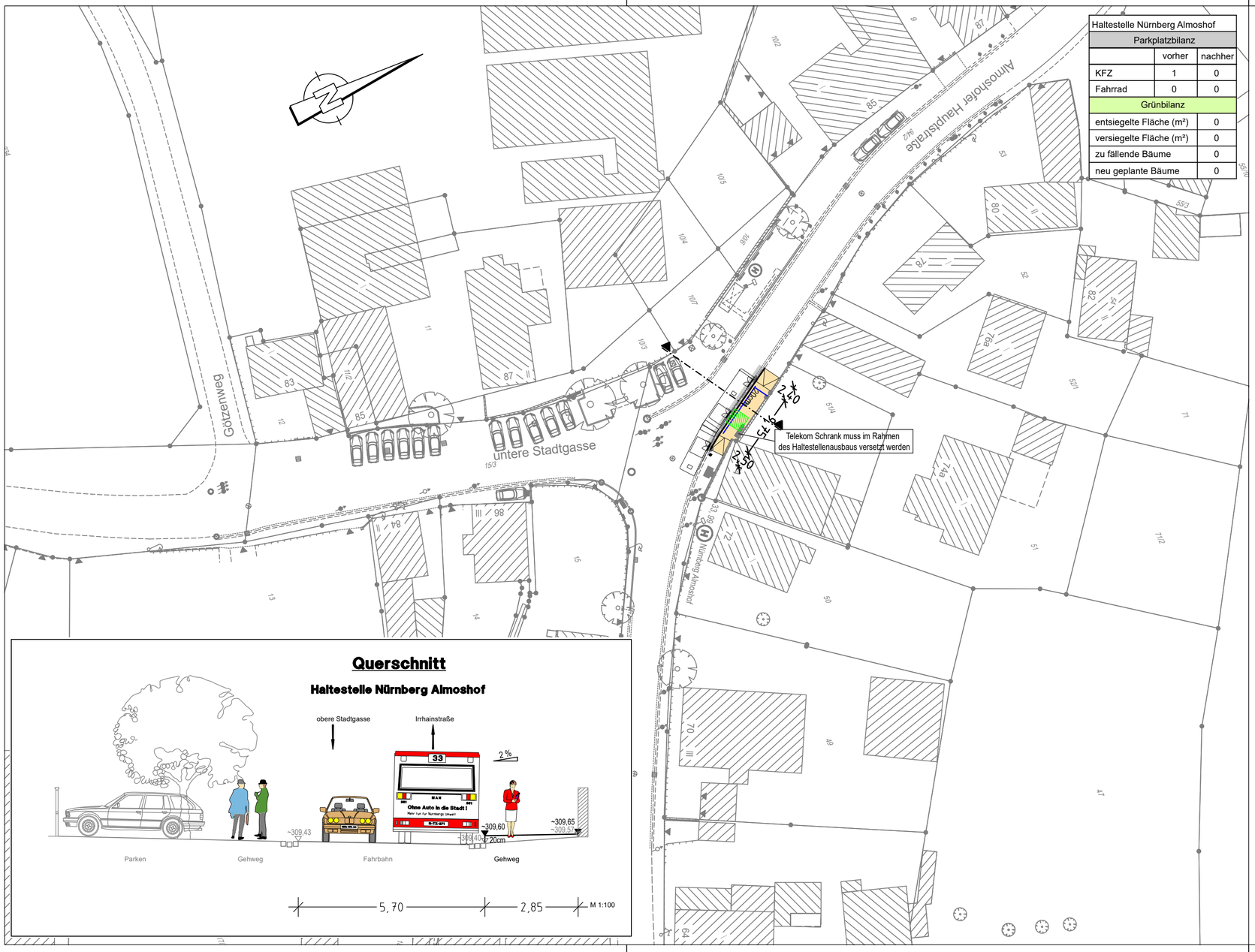
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Almoshofer Hauptstraße, Vpl-Plan Nr. 2.2562.2.2 vom 02.01.2024 mit letzter Änderung vom 05.03.2025 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung vorzunehmen.

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



Haltestelle Nürnberg Almoshof		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	1	0
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		0
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		0

Querschnitt

Haltestelle Nürnberg Almoshof

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 02.01.2024
BEARBEITUNG	Hildebrandt(78479)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Wenzel	

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2562.2.2
27.01.25	Wenzel	Haltestellebreite	Almoshofer Hauptstraße	
05.03.25	Wenzel	Höhe kontrolliert	Haltestelle Nürnberg Almoshof	

Almoshofer_Hauptstrasse_002 V500_2.PLT vom 05.03.25

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/034/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Carl-Schurz-Straße und Bessemerstraße;
Umbau zur Fahrradstraße und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 4

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2571.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Carl-Schurz-Straße und die Bessemerstraße sind Bestandteil der den Norden (von Ost nach West) erschließenden Radvorrangroute Nr. 4. Weitere Teile der Route sind u.a. die Forchheimer Straße (AfV-Beschluss September 2024); die Michaelstraße / Am Thoner Espan (AfV-Beschluss April 2024) und die Mittelstraße (umgesetzt im September 2024). Die vorliegende Planung stellt nun einen weiteren wichtigen Baustein zur Vollendung der Radvorrangroute (RVR) dar. Sie schließt unmittelbar an das Teilstück Martinstraße / Klingenhofstraße an, welches dem Verkehrsausschuss bereits vorgelegt wurde.

Der vorliegende RVR-Abschnitt soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme, die Markierung von Sicherheitstrennstreifen und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse wird das Stück Rad-/Gehweg am U-Bahnhof Herrnhütte geringfügig verbreitert.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund verbleibt bei 62. Insgesamt werden 23 m² versiegelt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 241.000 Euro. Davon entfallen ca. 165.000 Euro auf den Straßenbau. Nach positivem Beschluss wird die Maßnahme entsprechend zur Umsetzung und Zuschussbeantragung 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	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

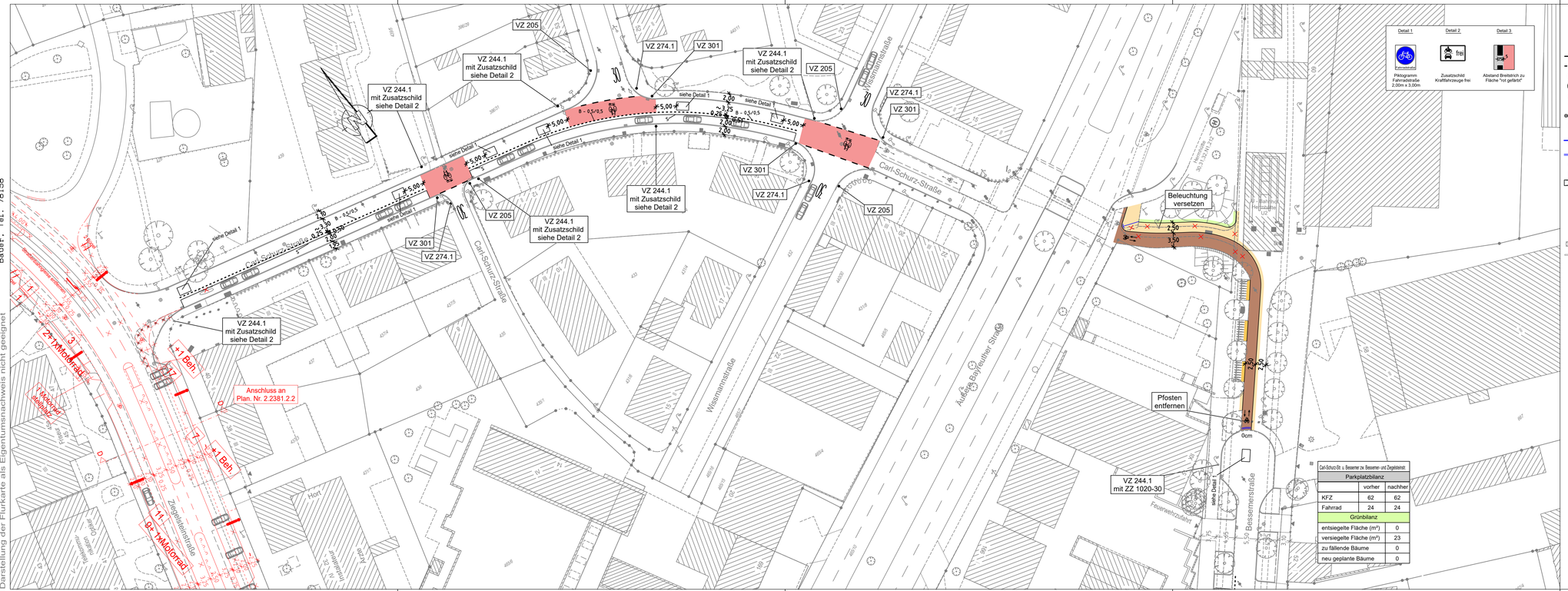
☒

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Carl-Schurz-Straße und Bessemerstraße, Vpl-Plan Nr. 2.2571.2.1 vom 03.07.2024 mit letzter Änderung vom 05.03.2025.



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

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

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bauer, Tel. 79158

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1 Herr Oehlmann Tel.: 231-8404
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 03.07.2024
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
30.10.24	Biallas	Instruktionsrg.
05.03.25	Br-Fürbach	Rotmarkierung

Lageplan

M = 1 : 500 2.2571.2.1

Carl-Schurz-Straße und Bessemerstraße

Radvorrangroute 4 Nordost

zwischen Bessemerstraße und Ziegelsteinstraße

Radvorrangroute Nr.4 Nordost V500_3.PLT vom 05.03.25

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/035/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Stabiusstraße
zwischen Ludwig-Feuerbach-Straße und Feldgasse

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2589.2.1

Sachverhalt (kurz):

Im Zuge der Wiederherstellung der Verkehrsfläche nach der Fernwärmeverlegung durch die N-ERGIE beabsichtigt die Verwaltung, den Parkraum in der Stabiusstraße neu zu ordnen. Diese Maßnahme ist ein Teil des Maßnahmenpakets im Rahmen des Projekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“, das im Verkehrsausschuss am 14.03.2024 behandelt und beschlossen wurde.

Die Stadtverwaltung wurde beauftragt, Maßnahmen zu ergreifen, die mit geringem Aufwand und niedrigen Kosten zu einer Verbreiterung der Gehwege und damit zur Förderung des Fußverkehrs beitragen. In der Stabiusstraße soll dies durch eine Umstellung der Parkordnung auf der Ostseite von Schrägparken auf beidseitiges Längsparken erfolgen.

Wie im Verkehrsausschuss vom 14.03.2024 dargestellt, sollte ursprünglich das halbseitige Gehwegparken auf beiden Straßenseiten angeordnet werden. Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite von 8 m war dies bisher ohne Umbau die bestmögliche Lösung. Die Verlegung von Leitungen wird hier zum Anlass genommen, ohne zusätzliche Kosten den Verkehrsraum baulich abzugrenzen und somit sicherzustellen, dass dem Fußverkehr die gesamte Gehwegbreite zur Verfügung steht.

Durch die Einrichtung einer Längsparkbucht wird das geplante halbseitige Parken auf dem östlichen Gehweg verhindert. Dies trägt zur langfristigen Erhaltung der Gehwegoberfläche bei, da eine Belastung durch parkende Fahrzeuge vermieden und eine Beschädigung der Gehwegplatten verhindert wird. Im Rahmen der Maßnahme werden 20 Kfz-Stellplätze entfallen und sechs Fahrradabstellplätze geschaffen.

Da sich die bestehende Randsteinlinie in der Baugrube der Fernwärmeleitung befindet, übernimmt die N-ERGIE die anfallenden Kosten für die Maßnahme. Mit der Verlegung der Fernwärmeleitung wird voraussichtlich im Juni begonnen. Im Anschluss erfolgt der Straßenbau.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☒

☐

Beschlussvorschlag:

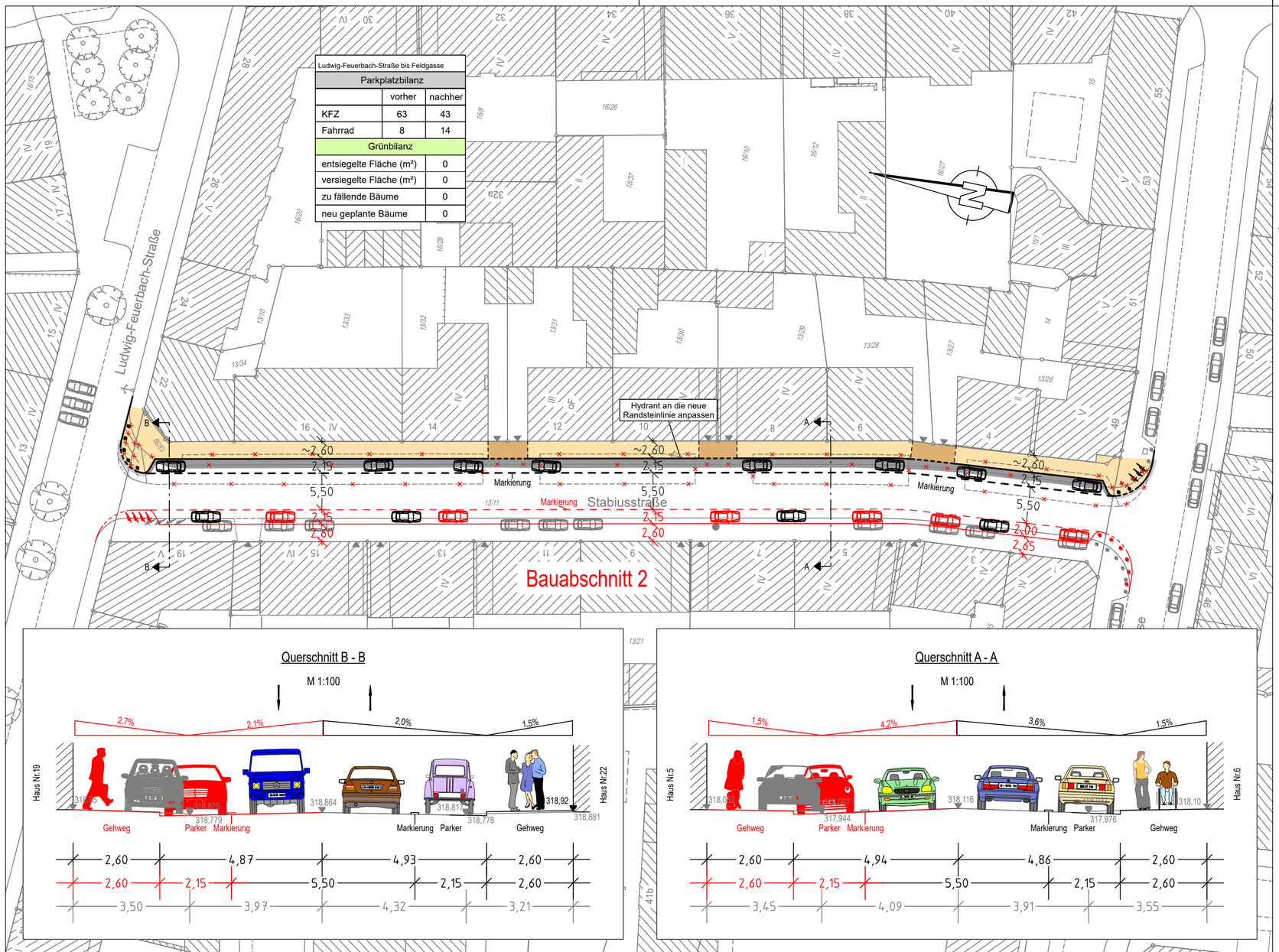
Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Stabiusstraße mit Vpl-Nr. 2.2589.2.1 vom 11.11.2024.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Ludwig-Feuerbach-Straße bis Feldgasse

Parkplatzbilanz	vorher	nachher
KFZ	63	43
Fahrrad	8	14
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	0	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	0	



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- mobiler Baum
- gepl. Strauch
- 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/-Scooter Stellplatz

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 11.11.2024
BEARBEITUNG	Charemska (74937)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Reiser M.	

ÄNDERUNGEN			**Lageplan**	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2589.2.1

Stabiusstraße
zwischen Ludwig-Feuerbach-Straße und Feldgasse

Stabiusstraße_001 V500_1.PLT vom 05.03.25

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/036/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Schloßstraße;
Umbau zur Fahrradstraße und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 10

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2546.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Schloßstraße ist Bestandteil der Radvorrangroute Nr. 10 (RVR). Diese Route erschließt den Nürnberger Osten und verläuft von Schwaig bis zur Peterskirche. Weitere Teile der Route sind u.a. die Strindbergstraße (AfV-Beschluss Januar 2024); die Schupfer Straße und Happurger Straße (AfV-Beschluss April 2024), sowie die Rehhofstraße / In der Finstermail (AfV-Beschluss Juli 2024). Bereits als Fahrradstraße ausgebaut ist der Abschnitt von der Thäterstraße über die Balthasar-Neumann-Straße, die Dientzenhoferstraße und die Gleißhammerstraße bis zur Schloßstraße.

Die vorliegende Planung ist der letzte Baustein der Radvorrangroute 10. Damit wurde planerisch eine wichtige durchgängige und qualitativ hochwertige tangentiale Radverbindung aus Osten kommend geschaffen. Im Westen schließt u.a. die bereits vollständig im AfV beschlossene Radvorrangroute 2 an, wodurch eine wichtige Ost-West-Achse bis zur Schweinauer Hauptstraße geschaffen wird. Der Osten von Nürnberg wird mit den dicht bevölkerten Vierteln der Südstadt verbunden.

Der vorliegende RVR-Abschnitt soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme, die Markierung von Sicherheitstrennstreifen und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Darüber hinaus wird der dringend sanierungsbedürftige Abschnitt zwischen Pfründnerstaße und Schieferstaße durch einen baulichen Eingriff geordnet und durch zwei neue Baumstandorte aufgewertet. In der Zerzabelshofstraße wird eine zweite Querungsinsel geschaffen. Radfahrende aus der Schloßstraße kommend können sich zwischen den Querungsinseln sicher aufstellen und besser queren.

Die Anzahl der Kfz-Stellplätze verringert sich von 93 auf 86. Insgesamt werden 34m² entsiegelt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 275.000 Euro. Nach positivem Beschluss wird die Maßnahme entsprechend zur Umsetzung und Zuschussbeantragung eingeplant. Der zuständige Bürgerverein wurde beteiligt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☒

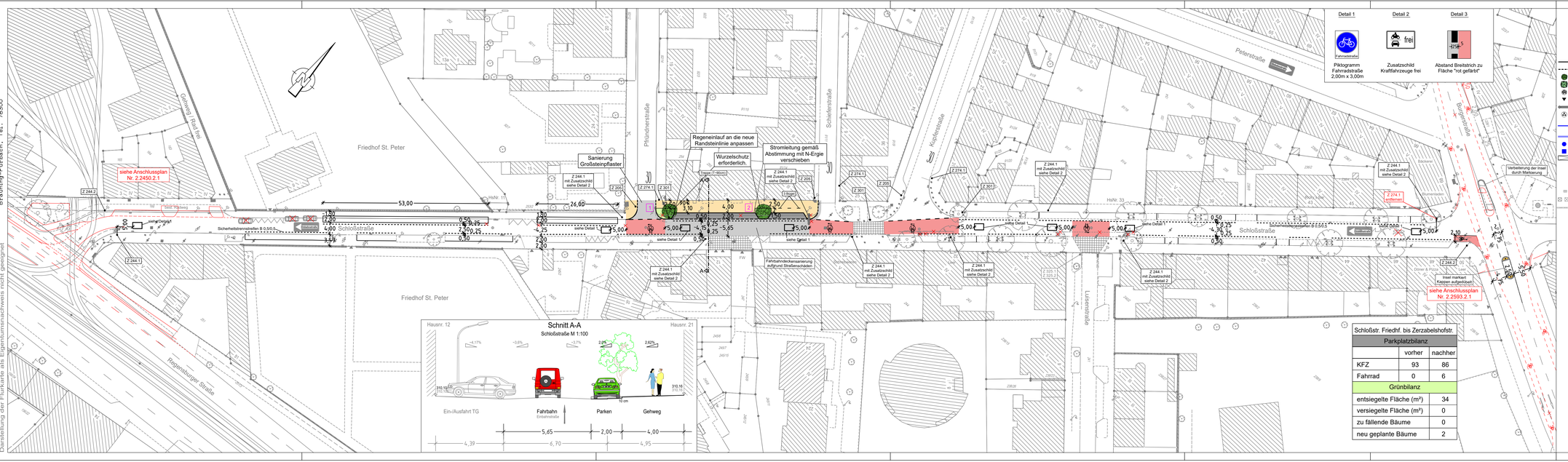
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Schloßstraße, Vpl-Plan Nr. 2.2546.2.1 vom 30.04.2024 mit letzter Änderung vom 22.04.2025.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Tel.: 231-4429
Vermessung und Kartierung: Geo1-Kom/ Frau Mild
Die Plangrundlage entspricht den Anforderungen zur Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



card/1

Beschlussvorlage
Vpl/038/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Schulwegsicherheit Schleswiger Straße - Verkehrssicherheit auf Höhe der Querungsinseln
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.12.2024

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.12.2024
Straßenplan Nr. 2.2592.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die CSU-Fraktion hat mit Antrag vom 16.12.2024 darum gebeten, die Verkehrssicherheit auf Höhe der bestehenden Querungsinsel in der Schleswiger Straße zu erhöhen.

Die Verwaltung hat im betroffenen Bereich Verkehrszählungen durchgeführt. Die ausgewerteten Verkehrszahlen ermöglichen laut der „Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von FgÜ“ die Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FgÜ, umgangssprachlich: Zebrastreifen).

Im Rahmen der Planung wird auch die vermehrt aufkommende Forderungen aus der Bevölkerung nach einer sicheren Querungsstelle im betroffenen Bereich und der Bedarf einer sicheren Querungsstelle für Schulkinder aus den nördlichen Wohngebieten nach der Neueröffnung des Schulstandorts in der Forchheimer Straße erfüllt. Hierfür wurde ein Straßenplan erarbeitet, der einen Fußgängerüberweg über die Schleswiger Straße sowie den Schnepfenreuther Weg vorsieht. Die Planung kann ohne große bauliche Eingriffe bestandsnah umgesetzt werden.

Zusätzliche Gefahrzeichen dürfen nach der Straßenverkehrsordnung nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Im vorliegenden Fall wurde ein Straßenplan mit Fußgängerüberwegen über die Schleswiger Straße und den Schnepfenreuther Weg erarbeitet.

Fußgängerüberwege sind durch Beschilderung, Markierung und Beleuchtung gut erkennbar. Es muss jederzeit mit querendem Fußverkehr, u.a. Kindern gerechnet werden. Der durchschnittliche Verkehrsteilnehmende weiß, dass an Fußgängerüberwegen ständig mit querendem Fußverkehr zu rechnen ist und er gegenüber diesem wartepflichtig ist, weswegen eine zusätzliche Beschilderung mittels Gefahrzeichen „Kinder“ hier nicht erforderlich ist.

Aufgrund der Maßnahme entfallen keine öffentlichen Stellplätze für Kfz.
Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf ca. 100.000 Euro.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☒

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Schleswiger Straße, Vpl-Plan Nr. 2.2592.2.1 vom 31.10.2024 mit letzter Änderung vom 28.01.2025.

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

16.12.2024
Antragsteller: Frank

Schulwegsicherheit Schleswiger Straße - Verkehrssicherheit auf Höhe der Querungsinseln

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Sicherheit unserer Schülerinnen und Schüler hat stets höchste Priorität. Die Inbetriebnahme der neuen Grundschule Forchheimer Straße im September 2024 hat zu vielen neuen Schulwegen im Nürnberger Norden geführt.

Seit der Eröffnung dieser Grundschule haben uns jedoch zahlreiche Eltern auf eine angespannte Verkehrssituation in der Schleswiger Straße hingewiesen, die vor allem für jüngere Kinder kritisch ist. Täglich überqueren nun zahlreiche Grundschulkinder auf ihrem Schulweg die Schleswiger Straße, die gerade zu den Stoßzeiten eine sehr starke Verkehrsdichte aufweist. Trotz der zwei kleineren Querungsinseln ist die Situation vor Ort sowohl für die Eltern als auch für die Grundschulkinder nicht zufriedenstellend, um eine objektive und subjektive Schulwegsicherheit für die Kinder zu gewährleisten.

Eine Verbesserung der Situation könnte u.a. durch eine Anbringung von Zebrastreifen an den bestehenden Querungsinseln erfolgen. Zebrastreifen verpflichten Autofahrer anzuhalten, wenn Fußgänger die Straße überqueren, und bieten somit den Schulkindern eine bessere Möglichkeit, die Straße sicher zu überqueren. Auch zusätzliche Hinweisschilder wie z.B. „Vorsicht Schulkinder“ könnten die Autofahrer sensibilisieren.

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

Antrag:

Die Verwaltung prüft die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit an den bereits bestehenden Querungsinseln in der Schleswiger Straße.

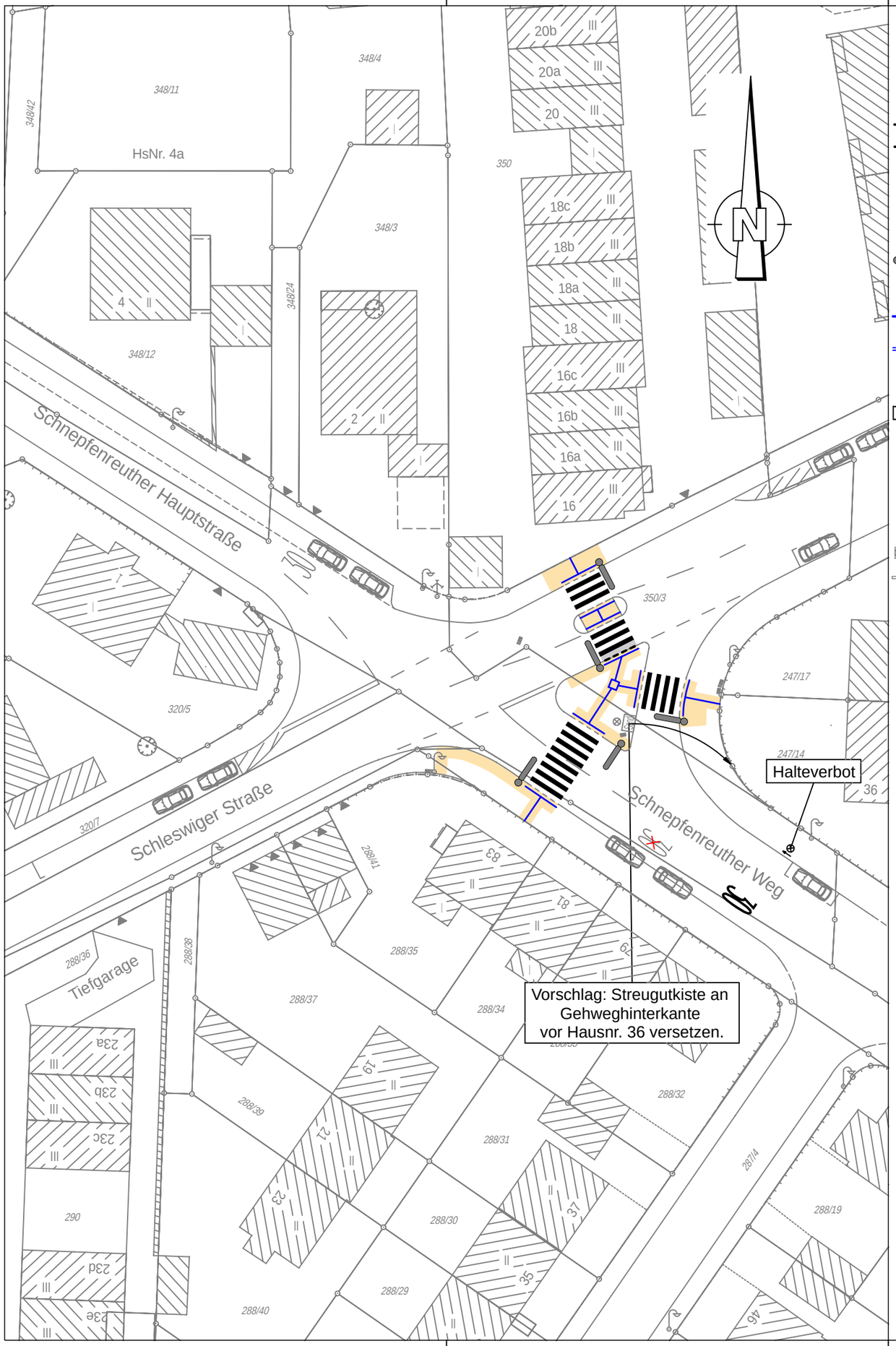
Die Verwaltung prüft die Möglichkeit der Anbringung von Hinweisschildern, die Autofahrer auf die Querung der Straße durch Schulkinder sensibilisiert.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
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. Strauch
- 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/-Scooter Stellplatz

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 31.10.2024	
BEARBEITUNG	Yürü (34076)	gez. Jülich AMTSLEITER	
	Bauer		
ÄNDERUNGEN		Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 / 2.2592.2.1
28.01.25	Bauer	Instruktionsergebnis	Schleswiger Straße FgÜ auf Höhe Schnepfenreuther Weg

Schleswiger Straße_002 V500_1.PLT vom 28.01.25

card/1

Berichtsvorlage
Vpl/048/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Verbesserung der Schulwegsicherheit im Umfeld der Wahlerschule
hier: Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD vom 11.10.2023

Anlagen:
Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.10.2023
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

Mit Antrag vom 11.10.2023 weisen die antragsstellenden Stadtratsfraktionen darauf hin, dass "einige Stellen" auf dem Schulweg zur Wahlerschule "vor Ort" kritisch gesehen werden. Sie beziehen sich auf einen Termin, den sie mit der "Arbeitsgruppe Natur und Verkehr", der "Initiative Zukunftswerkstatt SchnieWetzKrie" sowie mit Eltern und Schülerinnen und Schülern der Wahlerschule, des Zentralshorts Dorfäckerstraße und des "Stadtteilhauses FiSch" absolviert hatten.

Auf die Sachverhaltsdarstellung wird verwiesen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**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)

☐

☐

☐

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN
GRUENE.RATHAUS.NUERNBERG.DE

Stadtratsfraktion
Nürnberg
SPD

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
11. OKT. 2023
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
IV | 2 z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

Nürnberg, 11. Oktober 2023
Mike Bock, Jasmin Bieswanger

Verbesserung der Schulwegsicherheit im Umfeld der Wahlerschule

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

einige Stellen auf dem Schulweg zur Wahlerschule werden vor Ort kritisch gesehen. Dies wurde bei einem gemeinsamen Termin mit der Arbeitsgruppe *Natur und Verkehr*, der Initiative *Zukunftswerkstadt SchnieWetzKrie* (Schniegling, Wetzendorf, Kriegsopfersiedlung) sowie mit Eltern, Schüler:innen der Wahlerschule, Vertreter:innen des Zentralhorts Dörfäckerstraße und des Stadtteilhauses FiSch dargelegt.

So können auf den Schulwegen für die Schüler:innen, die zu Fuß, mit dem Roller oder dem Fahrrad unterwegs sind, gefährliche Situationen entstehen, da es immer wieder verengte Fußgängerwege gibt oder es zu Konflikten mit dem motorisierten Verkehr (Auto, LKW, landwirtschaftliche Fahrzeuge) kommt.

Die Arbeitsgruppe hat vorwiegend die Schulwege aus dem Schulwegeplan betrachtet. So wurden verschiedene Beispiele gezeigt u.a. die steinerne Brücke über den Wetzendorfer Landgraben: Hier endet der Radweg an einer Fahrbahnverengung und Fußgänger:innen steht nur noch ein schmälerer Weg zur Verfügung.

Im Mühlweg endet der Fußgängerweg am Stadtteilhaus FiSch, die Fußgänger:innen laufen dann auf der Straße zur Kriegsopfersiedlung. Als weiteres Beispiel wurde genannt, dass in der Dorfäckerstraße häufig vorhandene Gehwege verbotenerweise durch E-Scooter, LKWs und Autos zugeparkt werden.

Allgemeine Kritikpunkte bei der Begehung, die nicht nur relevant für Schüler:innen sind, waren:

1. Die Radinfrastruktur: Radwege enden mitten auf der Straße, gemeinsame, enge Fuß- und Radwege sowie zugeparkte Radwege.
2. Ampelschaltzeiten: Selbst für schnelle Fußgänger:innen ist ein Überqueren ohne Anhalten in der Straßenmitte kaum möglich. Beim Überqueren und Halten von mehreren

Personen wird es auf der Mittelinsel eng. Zu den Stoßzeiten stellt dies eine Gefahr für Autofahrer:innen und Schüler:innen dar.

3. Die Überquerung der Brettergartenstraße im Bereich Frauentaler Weg – hier wird ein Zebrastreifen für sinnvoll erachtet.
4. Ampelsituation an der Brettergartenstraße und Holsteiner Weg: Hier erscheinen Linksabbiegerampeln sinnvoll.

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

- Die Verwaltung prüft die
  - Anordnung von Tempo 30 im Abschnitt der Wahlerschule in der Brettergartenstraße bis zum Zentralhort in der Dorfäckerstraße,
  - Anordnung von Tempo 30 in der Holsteiner Straße bis zur Marktäckerstraße,
  - Verbesserung der Ampelschaltung zugunsten des Fußverkehrs in der S-Kurve am Beginn der Brettergartenstraße/Einmündung Dorfäckerstraße,
  - Einrichtung von getrennten Grünphasen für Fußgänger:innen und Linksabbieger:innen an der Kreuzung Holsteiner Straße/Brettergartenstraße,
  - Anlage von sicheren und durchgängigen Rad- und Fußwegen in der Holsteiner Straße,
  - Überprüfung der Fußgängerüberwege auf Verkehrssicherheit und gegebenenfalls Verbesserung und eventuelle Anlage von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen") bei den Querungsinseln in der Brettergartenstraße,
  - Anlage eines durchgängigen Radfahrstreifens in der Brettergartenstraße von der Holsteiner Straße bis zur Westendstraße,
  - Anlage eines ausreichend breiten Gehwegs im Mühlweg von der Brettergartenstraße bis zur Abzweigung zum Stadtteilhaus FiSch,
  - Verkehrsberuhigung im Mühlweg zwischen Brettergartenstraße und Marktäckerstraße, zum Beispiel durch Unterbrechung der Straße für den Durchgangsverkehr,
  - Überprüfung des Parkbedarfs in der Brettergartenstraße, um an geeigneten Stellen mehr Begrünung durch Bäume zu ermöglichen.

- Die Verwaltung berichtet über die Überwachungstätigkeiten in dem Gebiet durch Polizei und den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung (ZVKVÜ) und fordert diese auf, die Überwachung in dem Gebiet insbesondere während der Schulzeiten zu intensivieren.

Mit freundlichen Grüßen

A. Mletzko

Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender
B'90/DIE GRÜNEN

C. Kayser

Christine Kayser
Fraktionsvorsitzende
SPD-Fraktion

Sachverhalt „Verbesserung der Schulwegsicherheit im Umfeld der Wahlerschule“

Die Ansinnen der engagierten Eltern sind nachvollziehbar, die Verwaltung versucht, im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten folgende Lösungen zu erreichen:

Themenbereich „in der Fahrbahn unvermittelt endende Radwege, gemeinsame, enge Fuß- und Radwege sowie zugeparkte Radwege“:
Hierzu hat das Verkehrsplanungsamt eine Straßenplanung erstellt, die sich jetzt im internen Instruktionsverfahren befindet und zu gegebener Zeit im AfV zum Beschluss vorgelegt wird.

Themenbereich "Ampelschaltzeiten":
An der Kreuzung Brettergartenstraße / Dorfäckerstraße (LSA 736) ist eine Verlängerung der „Ampelschaltung“ nicht zielführend, da die Grünzeiten für den querenden Fußgängerverkehr über die gesamten Fußgängerfurten Brettergartenstraße / Dorfäckerstraße ausreichend sind, um die Fahrbahn sicher queren zu können. **Wichtig zu wissen ist, dass auch nach Rotbeginn für den Fußverkehr die Straße von Fußgängerinnen und Fußgängern, die sich dann noch auf der Fahrbahn befinden, mit normaler Gehgeschwindigkeit verlassen werden kann, wenn sie die Straße noch bei Grün zeigendem Signal betreten haben.** In diesem Fall kommt die **Räumzeit** zum Tragen, die wiederum so gerechnet ist, dass der Fußverkehr gesichert das Ende der Furt erreicht. Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer müssen bei einem Vollsignal (Signalbild ohne Pfeil) beim Abbiegen auf Fußgängerinnen und Fußgänger besondere Rücksicht nehmen; wenn nötig, warten, bis diese die Fahrbahn gequert haben.

Themenbereich "Zebrastreifen":
Zur Beurteilung der Frage, ob in der Brettergartenstraße „Zebrastreifen“ als weitere, sichere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr angelegt werden können, ist die bundeseinheitliche Richtlinie für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) anzuwenden.

Für die Beurteilung der Zulässigkeit sind die Verkehrszahlen heranzuziehen. Hierzu wurde am Dienstag, den 07.11.2023, dem zweiten Schultag nach den Herbstferien, an zwei Stellen der Brettergartenstraße in der Zeit von 7.30 Uhr bis 8.30 Uhr der Kfz- und Fußverkehr gezählt.

Verkehrsstärke nach Verkehrsarten				
Zählstelle	Kfz-Verkehr getrennt nach Fahrtrichtungen		Fuß-verkehr	Rad-verkehr
	Fürth	St. Johannis		-
Brettergartenstraße/ Frauentaler Weg	452	610	43	-
Brettergartenstraße/ Mühlweg	462	651	28	

Einstufung der Örtlichkeit nach R-FGÜ 2001 (Tabelle 2 zu Ziff. 2.3 R-FGÜ)

Tabelle 2: Einsatzbereiche für FGÜ

Fg/h \ Kfz/h	0–200	200–300	300–450	450–600	600–750	über 750
0–50						
50–100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100–150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich				

Aus der Einstufung ergibt sich als Bewertung, dass beide untersuchte Stellen, die jeweils ca. 130m (Mühlweg) bzw. ca. 185m (Frauentaler Weg) von mit Ampeln gesicherten Übergängen an der Kreuzung Brettergartenstraße / Holsteiner Straße / Wahlerstraße entfernt liegen, aufgrund des zu geringen Fußverkehrsaufkommens für einen FGÜ nicht zulässig sind. Durch die aktuelle Situation würde sich keine sichere Querungsstelle für den Fußverkehr, darunter auch die Schulkinder auf dem Weg zur Wahlerschule, ergeben. Tendenziell muss aufgrund der Sprengeländerungen, die sich im Herbst 2024 mit der Inbetriebnahme der Schule an der Forchheimer Straße ergeben haben, in Zukunft eher von geringeren Fußverkehrszahlen durch Schülerinnen und Schüler aus dem Bereich nördlich der Brettergartenstraße ausgegangen werden.

Themenbereich „Linksabbiegeampeln":
An der Kreuzung Brettergartenstraße / Holsteiner Straße (LSA 732) lässt sich mit Verkehrssicherheitsargumenten auf Grund des Unfallgeschehens keine Notwendigkeit für eine getrennte Linksabbiegesignalisierung herleiten. Die Auswertung der polizeilichen Unfallstatistik zeigt keine auffälligen Unfälle dahingehend, dass man mit einer getrennten Signalisierung Abhilfe schaffen könnte. Würde man sie einführen, wäre eine Kürzung der Grünzeit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, einschließlich der Grünzeit für den Fußverkehr sowie längere Rotzeiten für alle die Folge. Das wäre kein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr, da dann erfahrungsgemäß oftmals bei „Rot“ die Fahrbahn gequert wird. Für den üblichen Schulweg sind ausreichende Grünzeiten für die Querung an den Fußgängerfurten zur Schule versorgt. Auch zu den anderen Tageszeiten ist die Querung der Furt in einem Zug während der Grünzeit möglich, sofern bei Grünbeginn die Furt betreten wird. Beim Betreten der Furt während der schon laufenden Grünzeit kann natürlich nicht garantiert werden, während der Grünzeit die Straße komplett queren zu können. In diesem Fall kommt die Räumzeit zum Tragen, die wiederum so gerechnet ist, dass Zufußgehende (Schulkinder) gesichert das Ende der Furt erreichen.

In allen zu- und abfließenden Knotenarmen (Brettergartenstraße sowie Holsteiner Straße) für den Kreuzungsbereich ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h während der typischen Schulwegzeit (montags bis freitags von 7 bis 18 Uhr) begrenzt.

Beschlussvorlage
Vpl/049/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Ausweisung der Guggenheimerstraße (Straßenabschnitt zwischen Wallensteinstraße und Kuchweg) in Großreuth bei Schweinau als Tempo-30-Zone
hier: Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens

Anlagen:
Übersichtsplan Tempo-30-Zone

Sachverhalt (kurz):

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss erteilt das gemeindliche Einvernehmen zur Ausweisung der Guggenheimerstraße zwischen Wallensteinstraße und Kuchweg als Tempo-30-Zone (§ 45 Abs. 1c Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Geobasisdaten: © Stadt Nürnberg, Geo und © Bayerische Vermessungsverwaltung - Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Ö 22



Stadt Nürnberg Verkehrsplanungsamt Stab Verkehrsrecht		NÜRNBERG	
Verkehrsregelungsplan		Guggenheimerstraße zwischen Wallensteinstraße und Kuchweg	
Aktenzeichen	25/0328	Maßstab	1:450
Seite	2 von 3	Sachbearbeitung	Völler
Erstelldatum	02.06.2025	Telefon	22424

Beschlussvorlage
Vpl/050/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Wandererstraße – Fuß und Radweg zwischen Leiblsteg und Wandererstraße

Anlagen:
Straßenplan 2.2530.2.1

Sachverhalt (kurz):

Im Zuge der Entwicklung eines Neubaugebiets in der Wandererstraße zwischen den Hausnummern 89 und 103 beabsichtigt die Verwaltung eine Verbesserung der fuß- und radverkehrstechnischen Anbindung. Ziel der Planung ist es, eine durchgängige, sichere und attraktive Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen den südlich des Frankenschnellwegs gelegenen Stadtteilen und der Fürther Straße zu schaffen.
Im Rahmen einer Hochbaumaßnahme wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf der privaten Fläche durch das ESW bis zur Wandererstraße geplant und errichtet. Dieser Weg wird nach Fertigstellung öffentlich gewidmet und in die Unterhaltungspflicht der Stadt Nürnberg übergehen.

An der westlichen Grundstücksgrenze erfolgt die Anbindung an den bestehenden öffentlichen Geh- und Radweg entlang der DB-Gleise sowie an den Leiblsteg. Dieser Anschluss wird vollständig auf öffentlichem Grund realisiert. Der gesamte Weg wird beleuchtet.

Für den Bau des Geh- und Radwegs müssen ca. 180 m² Fläche auf öffentlichem Grund versiegelt werden. Die betreffende Fläche wird derzeit nicht als gestaltete Grünfläche genutzt und dient faktisch bereits jetzt als Trampelpfad. Sie befindet sich in einer wenig einsehbaren Lage zwischen einem hohen Zaun zum angrenzenden Spielplatz und einem Schallschutzzaun der Deutschen Bahn. Dadurch entsteht eine sogenannte „dunkle Ecke“, die bislang weder gestalterisch noch funktional aufgewertet wurde. Durch die Maßnahme wird diese bislang ungenutzte Fläche deutlich aufgewertet, indem sie einer klaren verkehrlichen Nutzung zugeführt und gestalterisch erschlossen wird.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch die Stadt Nürnberg. Die Kosten für die Gesamtmaßnahme betragen 675.000 Euro und die jährlichen Folgekosten 1.800 Euro.

Die Parkplatzbilanz auf öffentlichem Grund bleibt unverändert.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

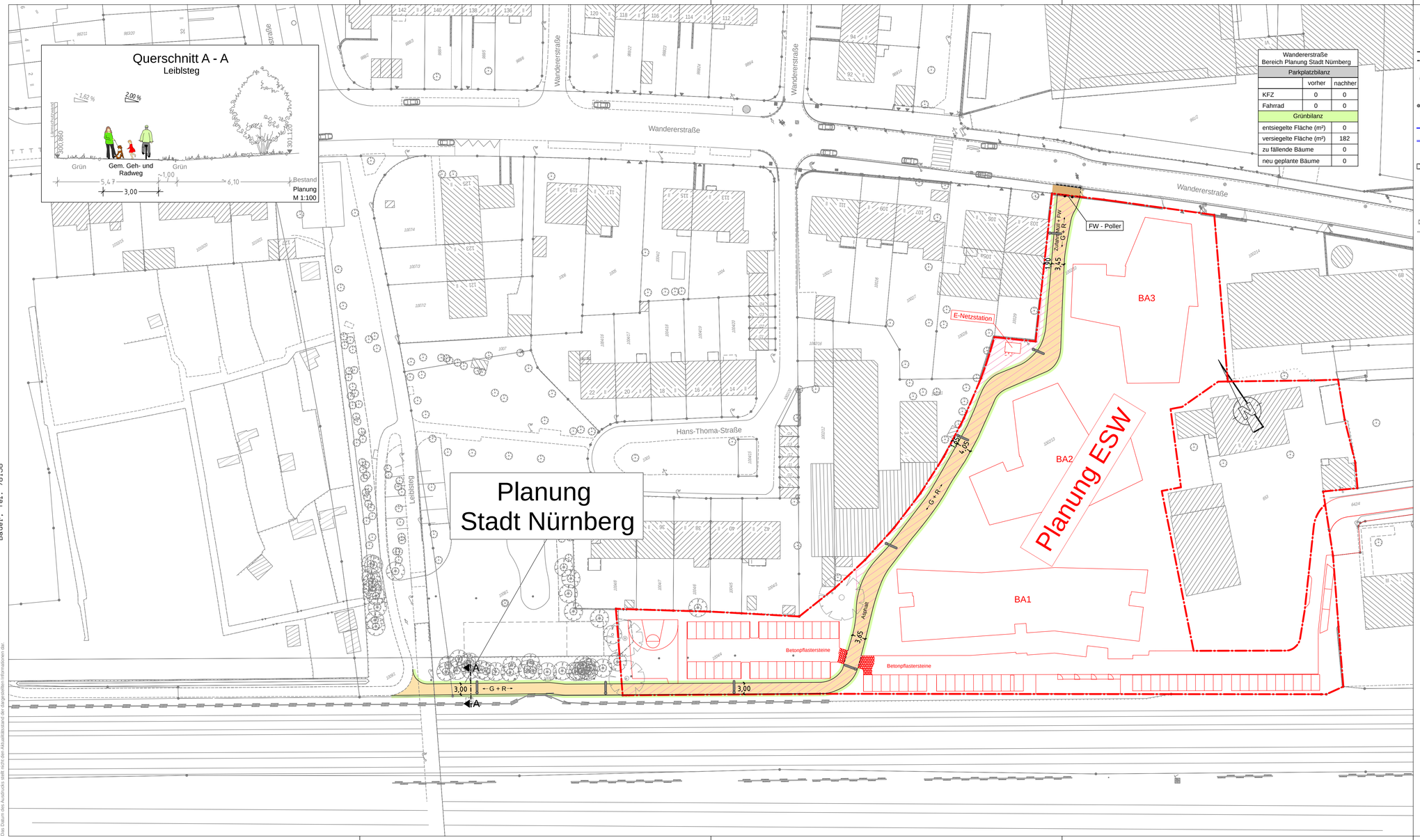
☒

☒

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Wandererstraße, Vpl-Plan Nr. 2.2530.2.1 vom 21.02.2025 mit letzter Änderung vom 02.06.2025.



Wandererstraße Bereich Planung Stadt Nürnberg		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	0	0
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		0
versiegelte Fläche (m²)		182
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. Strauch
- 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
- zu widmende Fläche
- Auftragsböschung
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- Sanierungsfläche SÖR
- Motorradstellplatz
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradständer
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto/-Scooter Stellplatz

Bestandsaufnahme

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

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo/1
Herr Dürr
Tel.: 231-4861

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Die Richtigkeit und Vollständigkeit der Wiedergabe sowie die Aktualität wird nicht garantiert.
Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Informationen dar.

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 21.02.2025
BEARBEITUNG	ESW Bauplanung GmbH Charemska (74937) Bauer	gez. Jülich AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2530.2.1
02.06.25	Bauer	Instruktionserg.	Wandererstraße Fuß- und Radweg zwischen Leiblsteg und Wandererstraße	

Wandererstraße_003 V500_1.PLT vom 02.06.25

card/1