Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

26.03.2026

Beschlussvorlage
Geo/002/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung der künftigen Ringstraße auf dem Gelände der Technischen Universität Nürnberg nach Dr. Berta Ottenstein
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021

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

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die künftige Ringstraße auf dem Gelände der Technischen Universität Nürnberg als "Dr.-Berta-Ottenstein-Straße" zu benennen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☒

☒

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die künftige Ringstraße auf dem Gelände der Technischen Universität Nürnberg als "Dr.-Berta-Ottenstein-Straße" zu benennen.

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
22. JUNI 2021
/.....Nr. .....

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

MDB/GST

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

21.06.2021
Bälz

Straßenbenennung nach Frauen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

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

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

Antrag:

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

Die Verwaltung benennt neue Straßen nach folgenden Frauen:

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

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Entscheidungsvorlage

Es wird angeregt, die künftige Ringstraße auf dem Gelände der Technischen Universität Nürnberg thematisch passend nach einer herausragenden Wissenschaftlerin zu benennen. Vorgeschlagen wird die Bezeichnung

Dr.-Berta-Ottenstein-Straße
(nach der Chemikerin und Medizinerin Dr. Berta Ottenstein, 1891-1956)

Die Chemikerin und Medizinerin Berta Ottenstein wurde am 27. Februar 1891 in Nürnberg geboren. Nach dem Schulabschluss im Jahr 1910 begann sie ein naturwissenschaftliches Studium und promovierte 1914 in Erlangen im Fach Chemie. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs nahm Berta Ottenstein ein Medizinstudium auf, das sie 1919 in München abschloss. 1920 erhielt sie ihre Approbation. Sie spezialisierte sich auf Dermatologie und war in den folgenden Jahren an verschiedenen wissenschaftlichen Einrichtungen tätig, unter anderem in Stuttgart, Jena, Berlin und Freiburg. 1931 habilitierte sie sich an der Universität Freiburg als erste Frau und erste Dozentin für Dermatologie und gehörte damit zu den wenigen Frauen, die sich bis 1933 in Deutschland habilitieren konnten.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten im Jahr 1933 musste Berta Ottenstein aufgrund ihrer jüdischen Abstammung und der damit verbundenen Repressalien Deutschland verlassen. Sie arbeitete zunächst in Budapest und leitete von 1935 bis 1945 das chemische Labor der Universitätshautklinik in Istanbul. Dort war sie zugleich als Dermatologin tätig und leitete ein Krebsforschungsinstitut. Ihre Forschungsschwerpunkte lagen auf Stoffwechselstörungen sowie auf diätetischen Therapieansätzen bei Hautkrankheiten. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging Berta Ottenstein in die USA und arbeitete am New England Medical Center sowie an der Boston University. 1949 nahm sie als Rednerin an der ersten Nachkriegstagung der Deutschen Dermatologischen Gesellschaft teil.

1951 wurde Berta Ottenstein zur außerplanmäßigen Professorin der Universität Freiburg ernannt. Am 17. Juni 1956 verstarb sie in Concord, Massachusetts, an einem Herzinfarkt. Zu ihrem Andenken vergibt die Universität Freiburg seit 1997 einen Frauenförderpreis, der seit 2005 ihren Namen trägt, sowie ein 2016 eingerichtetes Förderprogramm für Clinician Scientists.

Da die südlich des Universitätsgeländes gelegene Dr.-Luise-Herzberg-Straße bereits nach der ebenfalls in Nürnberg geborenen Wissenschaftlerin Dr. Luise Herzberg benannt wurde, bietet es sich an, die thematische Verbindung fortzuführen und die Ringstraße auf dem Gelände der Technischen Universität Nürnberg nach Berta Ottenstein zu benennen.

Anmerkung zur Diversity-Relevanz

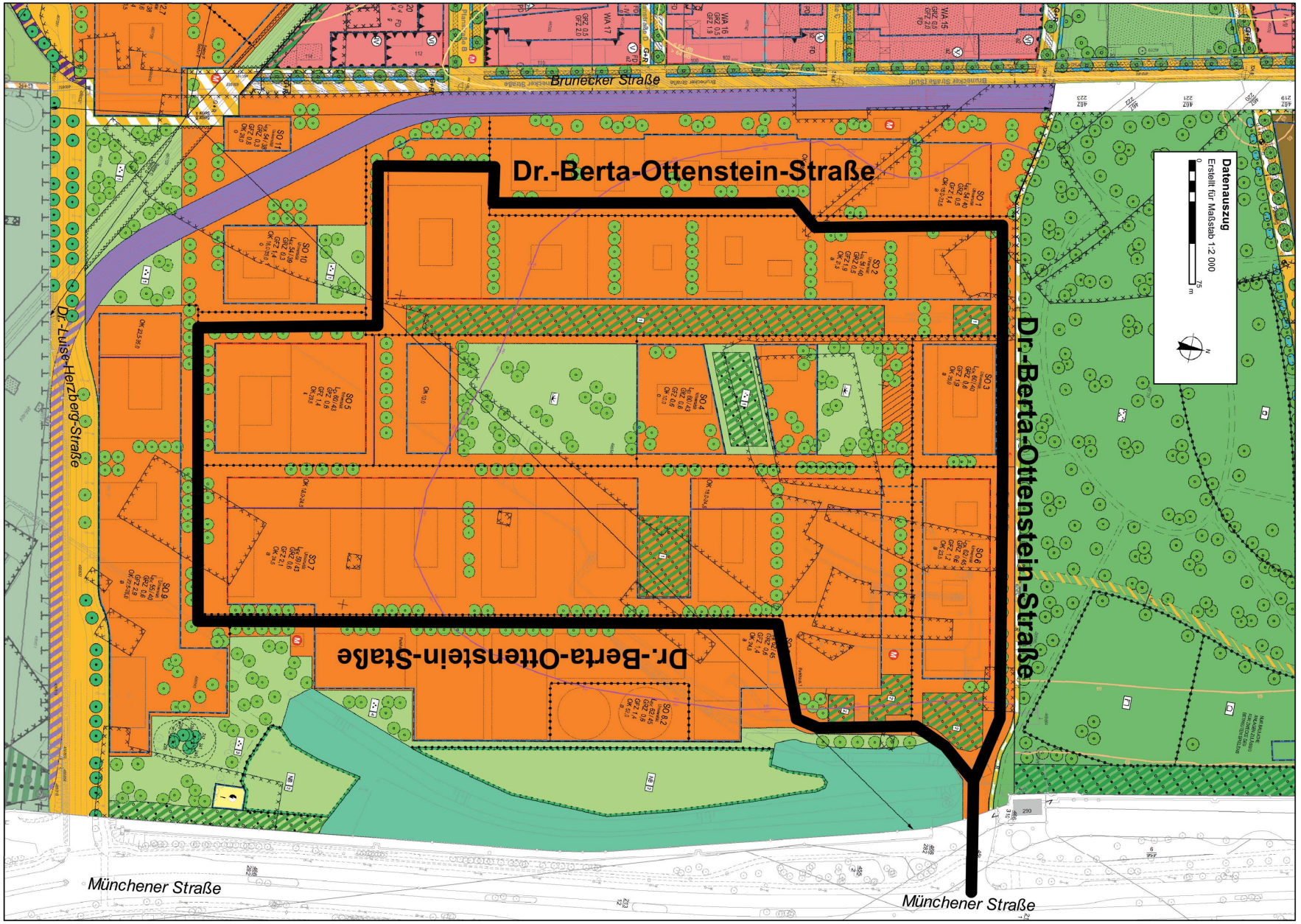
In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.11.2018 haben Stadtverwaltung und Stadtratsmitglieder einmütig bekundet, dass mehr Straßen nach Frauen benannt werden müssen. Dies wurde auch in dem vom Stadtrat verabschiedeten Gleichstellungsaktionsplan festgelegt.

Von den im Zeitraum 01/2018 - 01/2026 beschlossenen 74 Straßenbenennungen erfolgten 55 nach Personen, davon 31 nach Frauen.

NÜRNBERG

Ö 1

Beilage: .....



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

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

Straßenbenennungen seit 01/2018 *Stand 03/2024*

Datum	Erläuterung	Straßenname	Männlich	Weiblich	N/A	Anträge aus dem Stadtrat	Vorschlag aus der Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, etc.	Vorschlag aus der Stadtverwaltung
26.01.2018	Umbenennung eines Teilstücks der Mendelstraße nach Dr. Heinz Sebiger	Dr.-Heinz-Sebiger-Straße	1				Datev	
	Benennung der Grünfläche Koberger-/Uhland-/Grolandstraße in Margarete-Tanner-Park	Margarethe-Tanner-Park		1		Bündnis90/Die Grünen		
24.01.2019	Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße	Hintere Dorfäckerstraße			1			Geo
	Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße	Helmut-Bloß-Straße	1			CSU		
	Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"	Am Leonhardspark			1			Geo
21.02.2019	Benennung von 5 Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"	Elise-Hopf-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Babette-Müller-Straße		1			Vorschlag aus der Bürgerschaft	
		Käte-Reichert-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Schmidt-Burkhardt-Straße		1		CSU		
		Harry-Klinger-Straße	1			SPD		
28.03.2019	Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld	Magnus-Hirschfeld-Platz	1			Bündnis90/Die Grünen		
27.06.2019	Benennung von zwei Straßen im Bebauungsplan Nr. 4335 "Kohlenhof", südlich der Kohlenhofstraße	Emmy-Noether-Straße		1				Geo
		Sophie-Germain-Straße		1				Geo
	Straßenbenennung Augustinerhof	Augustinerhof			1			Geo
19.09.2019	Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
12.12.2019	Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4614 südwestlich der Gerhart-Hauptmann-Straße gelegenen Erschließungsstraße nach dem Ehepaar Hansfried und Marianne Defet	Defetstraße			1		Frau Renate Blank MdB	
	Benennung des im Tafel-Areal nördlich der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße verlaufenden Weges nach Gertrud Krüger	Gertrud-Krüger-Weg		1				Geo
22.04.2020	Benennung von drei Wegen und einem Platz im Bereich Siedlungen Süd (Falkenheim)	Ziegelweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Falkenheimweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Am Schießplatzwäldchen			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Siedlerfestplatz			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
	Benennung des Durchgangs von der Königstraße zum Klarissenplatz als "Richard-Lindner-Gasse"	Richard-Lindner-Gasse	1			CSU		
	Benennung der Freifläche im Innenbereich des "Tafelhofpalais" (Nähe Bahnhofsplatz / Bahnhofstraße) als Dr.-Helmut-Kohl-Platz nach dem langjährigen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	Dr.-Helmut-Kohl-Platz	1			CSU		
28.05.2020	Benennung der neu gestalteten Grünanlage zwischen der südlich liegenden Wandererstraße und der nordwestlich liegenden Adam-Klein-Straße sowie der östlich liegenden Augsburger Straße als "Quelle-Park"	Quelle-Park			1			Geo
24.09.2020	Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas	Eva-Mötsch-Straße		1				Geo
		Maria-Haas-Straße		1				Geo
29.10.2020	Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten"	Im Weingarten			1			Geo
17.12.2020	Umbenennung des südöstlichen Teilbereichs des Kornmarkts zwischen Germanischem Nationalmuseum und Klaragasse in "Dr.-Peter-Schönlein-Platz" nach Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein	Dr.-Peter-Schönlein-Platz	1					Herr OBM Dr. Maly
03.03.2021	Benennung der Brücke an der Beuthener Straße über die Hans-Kalb-Straße in "Pedro-Rodríguez-Brücke" nach dem mexikanischen Rennfahrer Pedro Rodríguez	Pedro-Rodríguez-Brücke	1			CSU		
23.06.2021	Benennung der von der Straße "Am Tillypark" abzweigenden, bis zum südlichen Wendehammer der "Tillystraße" verlaufenden Erschließungsstraße zur neuen Sport- und Multifunktionshalle im südöstlichen Bereich des Tillyparks als "Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße" nach der erfolgreichen Sportlerin und Sportmedizinerin Dr. Ingeborg Bausenwein.	Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße		1				
21.07.2021	Benennung des Platzes an der „Liegnitzer Straße" in Höhe der „Schreiberhauer Straße" nach dem ersten Mordopfer der rechtsextremen Terrorgruppe NSU Enver Şimşek	Enver-Şimşek-Platz	1			CSU		
14.10.2021	Benennung des Weges nördlich des neuen Bratwurstmuseums vom "Trödelmarkt" bis zum "Henkersteg" als "Bratwurstgasse"	Bratwurstgasse			1	CSU		
27.10.2021	Benennung der neuen von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße im südlichen Bereich der neuen Technischen Universität Nürnberg (B-Plan 4656) nach Astrophysikerin und Maschinenbauerin Dr. Luise Herzberg	Dr.-Luise-Herzberg-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.04.2022	Benennung der Grünanlage an der Ecke Lorschstraße-Bestelmeyerstraße-Velburger-Straße nach dem Nürnberger NSU-Opfer İsmail Yaşar	İsmail-Yaşar-Platz	1					
12.05.2022	Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut	Ellis-Kaut-Straße		1		CSU		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Alois-Jung-Straße, Oskar-Pflaumer-Straße, Ludwig-Göhring-Straße und Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Berta Backof	Berta-Backof-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Ludwig Göhring	Ludwig-Göhring-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Nerzstraße Richtung Südosten bis zur Brunecker Straße führenden Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Lorenz Hagen	Lorenz-Hagen-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Oskar-Pflaumer-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Alois Jung	Alois-Jung-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße östlich der Alois-Jung-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Oskar Pflaumer	Oskar-Pflaumer-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Brunecker Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Friedrich von Praun	Friedrich-von-Praun-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden vom westlichen Ende der Gertrud-Steinl-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, südlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Kunigunde Schumann	Kunigunde-Schumann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Germaine Geiß	Germaine-Geiß-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße südlich der Nemeskeistraße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Marie Haag	Marie-Haag-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße nördlich der Marie-Haag-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Paula und Johanna Nemeskei	Nemeskeistraße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Anna Schwarm	Anna-Schwarm-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße östlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Emma Ullmann	Emma-Ullmann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Gertrud Steinl	Gertrud-Steinl-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
23.03.2023	Benennung der von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. nach Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky	Irma-Walther-Straße		1		SPD		
	Benennung der über die Autobahn A3 führenden Brücke, in Fortsetzung des Buchenbühler Wegs, bis zur Stadtgrenze nach der in Buchenbühl gebräuchlichen Bezeichnung "Oberfranks-Brücke" (vermutlich in Anlehnung an die früher in unmittelbarer Nähe zur Brücke lebenden Familie Oberfrank)	Oberfranks-Brücke			1			
26.04.2023	Benennung der Grünanlage südlich der Sperberstraße zwischen Burgundenstraße und Huldstraße nach dem Nürnberger NSU-Opfer Abdurrahim Özüdoğru	Abdurrahim-Özüdoğru-Park	1					
19.10.2023	Benennung der Wendeschleife an der Ecke Seminarweg - Dutzendteichstraße - Bayernstraße nach dem Nürnberger Unternehmer Johannes Falk	Johannes-Falk-Platz	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
	Benennung des von der Paumannstraße nach Nordosten bis zur Julius-Loßmann-Straße verlaufenden Fußgängerwegs nach der ungarisch-rumänischen Schriftstellerin Ágnes Rózsa	Ágnes-Rózsa-Weg		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
14.12.2023	Benennung des neu zu gestaltenden Platzes vor dem Memorium Nürnberger Prozesse nach dem Chefankläger einer der Nürnberger Prozesse Benjamin Ferencz	Benjamin-Ferencz-Platz	1			CSU		
14.03.2024	Benennung der neu entstehenden Verbindungsstraße südlich der Rothenburger Straße im Bereich des "Tiefen Feldes" nach der alten Flurbezeichnung "Tiefes Feld"	Am Tiefen Feld			1			Geo
	Benennung des Verbindungswegs zwischen dem Johann-Soergel-Weg und dem Wöhrder Wiesenweg östlich des Ulman-Stromer-Wegs als "Weg der Partnerstädte"	Weg der Partnerstädte			1			IB
	Benennung der neu enstehenden von der Wiesbadener Straße Richtung Osten abzweigenden und Richtung Steinacher Straße verlaufenden Straße nach der luxemburgischen Gemeinde Schengen, Unterzeichnungsort des Schengener Abkommens	Schengener Straße			1			Geo
	Benennung der Straße westlich des Simon-Marius-Platzes zwischen der Straße "Am Tiefen Feld" und dem Uraniapark nach Maria Clara Eimmart	Maria-Clara-Eimmart-Straße		1		CSU	Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung des Platzes zwischen der Maria-Clara-Eimmart-Straße und der Von-Soldner-Straße nach Simon Marius	Simon-Marius-Platz	1				Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung der Straße östlich des Simon-Marius-Platzes zwischen der Straße "Am Tiefen Feld" und dem Uraniapark nach Johann Georg von Soldner	Von-Soldner-Straße	1					Geo
	Benennung der Straße zwischen dem Simon-Marius-Platz und der Rothenburger Straße nach Johann Heinrich Müller	Johann-Heinrich-Müller Straße	1				Nürnberger Astronomische Gesellschaft e.V.	
	Benennung des Parks südlich der Rothenburger Straße auf Höhe der Straße "Am Tiefen Feld" nach Urania, der Muse der Sternenkunde	Uraniapark			1			
16.01.2025	Benennung des Verbindungswegs zwischen Brunner Hauptstraße und Heiligenmühlstraße, westlich der Straße "Brunner Zwickel" nach der alten Flurbezeichnung "Lustäcker"	Lustäckerweg			1			Geo
	Benennung der Straße nördlich der Brunner Hauptstraße, östlich des Lustäckerwegs nach der Lagebeschreibung "Brunner Zwickel"	Brunner Zwickel			1			Geo
	Benennung des Verbindungsweges von der Julius-Loßmann-Straße zur Johann-Krieger-Straße nach der Künstlerin und ehemaligen Zwangsarbeiterin Magda Watts	Magda-Watts-Weg		1		Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der Straße nördlich der Kunigund-Niklasin-Straße, südlich der Biberstraße nach der Ordensschwester Maria Ward	Maria-Ward-Straße		1		CSU		
	Benennung der Straße nördlich der Gebersdorfer Straße, südlich der Maria-Ward-Straße nach der Nonne und Buchmeisterin Kunigund Niklasin	Kunigund-Niklasin-Straße		1		CSU		
	Benennung der Grünanlage an der Ecke Lange Gasse - Treibberg nach der Bürgermedaillenträgerin und ehemaligen Vorsitzenden des Altstadtfreunde Nürnberg e.V. Dr. Inge Lauterbach	Inge-Lauterbach-Platz		1		SPD		
13.03.2025	Benennung des Stegs von der Kavalastraße zum Schweinauer Buck nach dem französischen Staatsmann Robert Schuman	Robert-Schuman-Steg	1					BgA
18.09.2025	Benennung der Erschließungsstraße nordöstlich der Kreuzung Gleiwitzer Straße - Thomas-Mann-Straße nach der Berufsbezeichnung „Lebküchner" (Lebkuchenbäcker)	Lebküchnerstraße			1	CSU		
	Benennung des Platzes zwischen der Pestalozzistraße und Johann-Sebastian-Bach-Straße nach Samuel Heinicke	Samuel-Heinicke-Platz	1					Stpl
22.01.2026	Benennung der inneren Uferpromenade südlich des Nägeleinsplatzes nach der Naturforscherin und Künstlerin Maria Sibylla	Innerer Merianin-Uferweg		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung der äußeren Uferpromenade südlich des Nägeleinsplatzes nach der Naturforscherin und Künstlerin Maria Sibylla	Äußerer Merianin-Uferweg		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
	Benennung des Platzes an der Wilhelm-Spaeth-Straße, Höhe Herbartstraße - Holzgartenstraße nach Ruth Schloss	Ruth-Schloss-Platz		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
Benennungen:			**24**	**31**	**19**		**Gesamt: 74**	
		Dies entspricht	*32,43%*	*41,89%*	*25,68%*	*der Benennungen seit 01/2018*		

Berichtsvorlage
UB/002/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:

U-Bahnhof Hasenbuck
hier: Umbenennung des U-Bahnhofs und Gestaltung der Umgebung des 2. Aufgangs
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 27.03.2025
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.09.2025

Anlagen:
Sachverhaltsdarstellung
Antrag der Bündnis 90/Die Grünen vom 27.03.2025
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.09.2025

Bericht:

Der U-Bahnhof Hasenbuck gehört zu den ältesten U-Bahnhöfen im Nürnberger Stadtgebiet (Inbetriebnahme 1974). Die Benennung mit Bezug zur Siedlung Hasenbuck hat sich über die Jahrzehnte eingebürgert. Eine Umbenennung sollte nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen, z.B. wenn Verwechslungsgefahr besteht oder die Benennung aufgrund neuer Erkenntnisse nicht mehr tragbar erscheint. Im konkrten Fall ist aus Sicht der Verwaltung ein neuer Name für den U-Bahnhof entbehrlich, da „Lichtenreuth“ bereits für Tram-Halstetslllen benötigt wird.

In der Verlängerung der Nerzstraße ensteht ein Quartiersplatz an der Lorenz-Hagen-Straße als Eingangstor zum neuen Stadtteil Lichtenreuth. Dieser wird als multifunktionaler, grüner Platz gestaltet. Neben Car-Sharing-Stellplätzen und zwei Ladesäulen besteht das Mobilitätsangebot aus öffentlichen Fahrradständern und VAG_Rad-Ständern. Der Platz befindet sich im sogenannten free-floating Bereich für E-Scooter. Ein Sammelplatz ist deshalb nicht vorgesehen, aber - wenn erforderlich - ergänzbar.

Aufgrund von brandschutztechnischen Erfordernissen ist die Nachrüstung eines zweiten Aufganges am U-Bahnhof Hasenbuck notwendig. Dieser ermöglicht einen vorschriftenkonformen zusätzlichen Fluchtweg. Zudem ergibt sich dadurch eine bessere Erschließung des U-Bahnhofes aus dem neuen Stadtteil. Als Verbesserung der U-Bahnanlage ist der zweite Aufgang förderfähig.

Da der U-Bahnhof bereits über einen vorhandenen Aufzug barrierefrei erschlossen ist, ist ein zweiter Aufzug nicht förderfähig. Insbesondere deshalb, aber auch aus betrieblichen (erforderliche Streckensperrungen) und baulichen (erforderliche Überbauung des Gleisbereiches) Gründen sowie dauerhafter Folgekosten ist dieser Aufzug nicht Bestandteil der laufenden Planungen.

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)

☐

☐

☐

U-Bahnhof Hasenbuck
hier: Umbenennung des U-Bahnhofs und Gestaltung der Umgebung des 2. Aufgangs

Sachverhaltsdarstellung

Umbenennung

Der Hasenbuck - gelegen zwischen dem Rangierbahnhof und der Frankenstraße - gehört mit seinen über 342 m zu den bedeutendsten Anhöhen im südlichen Stadtgebiet. Erstmals namentlich erwähnt und abgebildet wurde der Hasenbuck auf einem aquarellierten Plan von 1730. Dieser wurde einer Akte beigelegt, in der es um Jagdstreitigkeiten im Lorenzer Reichswald ging. Auf dem Plan finden sich zum ersten Mal die Bezeichnungen „Der kleine Haasen Buck“ und „Der große Haasen Buck“. Die Bebauung des Bereichs begann zum Ende des 19. Jahrhunderts mit der Errichtung des Rangierbahnhofs und des neuen Werks der MAN. Der sogenannte kleine Hasenbuck befand sich auf dem Firmengelände der MAN und wurde abgetragen. 1905 wurde der Hasenbuck, der bis dahin zum staatlichen Forstamtsbezirk Lichtenhof gehörte hatte, mit dem Rangierbahnhof nach Nürnberg eingemeindet. 1911 setzte die Wohnbebauung südlich der Frankenstraße ein, es entstanden Häuser der Staatseisenbahnverwaltung und der Baugenossenschaft für die Angehörigen der Verkehrsverwaltung. Für die Siedlung Hasenbuck wurde 1927 der Grundstein durch die Baugenossenschaft des Reichsverbands deutscher Kriegsbeschädigter gelegt.

Die U-Bahnstation Hasenbuck, benannt nach der historisch überlieferten Namensgebung des benachbarten Hügels und Stadtviertels, gehört zu den ältesten Haltestellen im Nürnberger U-Bahnnetz. Zunächst wurde zwischen 1967 und 1972 der erste Teilabschnitt der U-Bahnlinie 1 von Langwasser-Süd bis zur Bauernfeindstraße gebaut. Es folgte der Abschnitt bis zur Frankenstraße mit der Station Hasenbuck bis 1974. Der Weg zwischen den Haltestellen Bauernfeindstraße und Hasenbuck stellt mit 1.509 m den längsten Streckenabschnitt im Netz der U-Bahnlinie 1 dar.

Das neue Stadtviertel Lichtenreuth soll durch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 mit mehreren Haltestellen erschlossen werden. Die Linienführung ist innerhalb des neuen Viertels entlang der Brunecker Straße vorgesehen, durch die vorläufige Endhaltestelle Bauernfeindstraße besteht Anschluss an die U-Bahnlinie 1. Für die Tram läuftd as Planfeststellungsverfahren. Die Benennung „Lichtenreuth“ entstammt den Planungen des Projektentwicklers Aurelis Real Estate GmbH. Diese hatte das Gelände von der Deutschen Bahn übernommen und den Namen für das Projekt entwicklen lassen. Nachdem diese Bezeichnung in einer Befragung der Bevölkerung auf breite Zustimmung stieß, beschloss der Stadtrat 2021, dem neuen Stadtteil offiziell diesen Namen zu geben. Die Namensgebung ist eine Wortverbindung und nimmt Bezug auf den ehemaligen Forstbezirk Lichtenhof und die Rodung („-reuth“) des früher bewaldeten Gebiets. Einen historischen Flurnamen trägtd as Areal nicht.

Es wird empfohlen, von einer Umbenennung des U-Bahnhofs Hasenbuck abzusehen. Ähnlich wie bei Straßennamen sollten auch die Namen von Haltestellen nur in begründeten Ausnahmefällen geändert werden, beispielsweise wenn bei Namensgleichheit oder sehr ähnlichen Bezeichnungen innerhalb des Stadtgebiets Verwechslungsgefahr besteht. Im Rahmen der Tram wird der Name „Lichtenreuth“ für eine Haltestele verwendet werden. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass Umbenennungen einen hohen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen und entsprechende Kosten verursachen.

Weiterhin gehört der U-Bahnhof Hasenbuck zu den ältesten U-Bahnhöfen im Nürnberger Stadtgebiet und die Benennung mit Bezug zur Siedlung Hasenbuck hat sich jahrzehntelang eingebürgert. Eine Haltestellenbenennung mit Bezug zu Lichtenreuth ist entlang der Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 sinnvoll und ausreichend.

Gestaltung des Vorplatzes

Als Eingangstor zum neuen Stadtteil Lichtenreuth entsteht in Verlängerung der Nerzstraße ein Quartiersplatz an der Lorenz-Hagen-Straße, der zu einem attraktiven, urbanen Treffpunkt für die Bewohnerinnen und Bewohner aller Generationen gestaltet wird und dem Stadtteil Hasenbuck und dem neuen Quartier als Begegnungsort dienen soll.

In diesem Zusammenhang soll auch die fußläufige Verbindung vom bestehenden U-Bahn-Zugang an der Kreuzung Nerzstraße/Ingolstädter Straße zum Quartiersplatz und weiter in den neuen Stadtteil aufgewertet werden. Durch Neuordnung des Straßenraumes der Nerzstraße mit einer Baumreihe und Pflanzstreifen auf der südlichen Straßenseite wird gestalterisch und funktional an die Lorenz-Hagen-Straße angeknüpft.

Der Quartiersplatz wird als multifunktionaler, grüner Platz gestaltet, der künftig Raum für Veranstaltungen, Märkte oder spontane Aktivitäten bietet. Locker angeordnete Bäume im zentralen Platzbereich und Baumreihen mit Staudenbeeten entlang der westlichen Platzkante, eine angemessene Beleuchtung sowie verschiedene Sitzmöglichkeiten schaffen eine hohe Aufenthaltsqualität, vor allem in den Sommermonaten durch Verschattung der Platzfläche. Die Platzoberfläche wird mit Großsteinpflaster in verschiedenen grau-beigen Farbtönen hergestellt und erfüllt die Anforderungen an die Barrierefreiheit. An der nördlichen Platzkante entlang der Lorenz-Hagen-Straße werden Car-Sharing-Parkplätze und zwei Ladesäulen sowie öffentliche Fahrradständer angeordnet. Im südlichen Bereich ergänzen VAG-Fahrradständer in unmittelbarer Nähe des geplanten U-Bahn-Zugangs das Mobilitätsangebot.

Das kürzlich eröffnete Quartiersbüro im Erdgeschoss der angrenzenden Wohnbebauung leistet einen wichtigen Beitrag zur Belebung des Platzes und trägt dazu bei, dass hier ein zentraler Begegnungsort für alle Stadtteilbewohnerinnen und -bewohner entsteht.

Mobilitätsangebot

Im Bebauungsplan für das Modul I, das an den U-Bahnhof Hasenbuck angrenzt, wurden bereits Flächen für Mobilitätsstationen vorgesehen. Konkret wird ein Mobilpunkt mit Carsharing-Stellplätzen in unmittelbarer Nähe zum neuen U-Bahnzugang auf der Fläche zwischen Nerzstraße und Lorenz-Hagen-Straße entstehen.

Das Areal Lichtenreuth befindet sich im Konzept für E-Scooter-Sammelabstellplätze außerhalb der Zone B (Bundesstraßenring) und somit im free-floating Bereich der E-Scooter. Da diese dort überall abgestellt werden dürfen, ist die Einrichtung eines E-Scooter-Sammelparkplatzes nicht zwingend nötig. Zudem besteht bereits an der U-Bahnstation Hasenbuck im Kreuzungsbereich Nerzstraße/Ingolstädter Straße ein E-Scooter-Sammelparkplatz, der freiwillig genutzt werden kann. Falls es zukünftig Bedarf an einem weiteren E-Scooter-Sammelparkplatz im Gebiet geben wird, könnte die Prüfung eines solchen erfolgen. Jedoch wird eine obligatorische Nutzung dieses Sammelparkplatzes nicht vorgeschrieben, da sich das Gebiet, wie beschrieben, im free-floating Bereich befindet.

Aktuell ist das nähere Umfeld von Lichtenreuth bereits gut an das VAG_Rad-Netz angeschlossen: VAG_Rad-Stationen an den Haltestellen Frankenstraße, Bauernfeindstraße und Trafowerk ergänzen die am B4-Ring endende Flexzone. Da sich der Stadtteil Lichtenreuth noch für Jahre im Aufbau befindet, plant die VAG die schrittweise Anbindung der einzelnen Baumodule nach deren Fertigstellung, so dass alle Wohn- und Arbeitsstandorte am Ende mit dem VAG_Rad erreichbar sein werden. Zusätzliche Stationen in Lichtenreuth sind in der Planung und erste Vorabstimmungen über mögliche Standorte, wie z.B. an ÖPNV-Haltestellen im Gebiet, haben bereits stattgefunden.

Umsetzung 2. Aufgang

Der U-Bahnhof Hasenbuck wurde im Juni 1974 als Teil des zweiten Bauabschnittes de U-Bahnlinie 1 in Nürnberg in Betrieb genommen. Aufgrund der Lage am Rand des Geländes des damaligen Südbahnhofs (Güterverkehr), wurde der in 1,5-facher Tiefenlage gebaute U-Bahnhof lediglich von der Nordseite aus für die Fahrgäste erschlossen. Unterhalb der Kreuzung Ingolstädter Straße/Nerzstraße liegt die Verteilerhalle des U-Bahnhofs Hasenbuck. Diese ist über insgesamt vier Treppenaufgänge von der Straßenebene aus zugänglich. Aus der Verteilerhalle erreicht man über einen Aufgang mit Fest- und Fahrtreppe den Bahnsteig. Hier ist zusätzlich noch ein Aufzug, der die barrierefreie Erschließung des U-Bahnhofs von Straßen-, Verteiler- und Bahnsteigebene aus gewährleistet.

Am südlichen Bahnsteigende endet der Tunnel des U-Bahnhofs Hasenbuck und geht unmittelbar in die offene, von Stützwänden begrenzte Strecke Richtung U-Bahnhof Bauernfeindstraße über. Aufgrund der städtebaulichen Entwicklung im neuen Stadtteil Lichtenreuth ist es nun möglich am U-Bahnhof Hasenbuck einen zweiten Zugang am südlichen Ende des Bahnsteigs zu realisieren und damit die neu entstehenden Gebiete über den Quartiersplatz besser an den schienengebundenen ÖPNV anzubinden. Durch den neuen Zugang ergibt sich auch ein zweiter, vorschriftenkonformer Rettungsweg vom Bahnsteig in einen sicheren Bereich auf Straßenebene. Dieser bekommt mit Fortschreiten der Aufsiedelung des neuen Stadtteils zunehmend Bedeutung. Auch wird er durch die sicher zunehmenden Fahrgastzahlen zeitnah benötigt und seitens der Technischen Aufsichtsbehörde (Regierung von Mittelfranken) gefordert.

Ein externes Ingenieurbüro wurde mit der Objekt- und Tragwerksplanung beauftragt. Aktuell ist die Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 2) inklusive Abstimmung hinsichtlich Gestaltung und Kosten abgeschlossen. Der zweite Aufgang muss aufgrund einer brandschutztechnischen Auflage der Technischen Aufsichtsbehörde bis spätestens 30.06.2028 in Betrieb sein.

Bei der Planung von U-Bahnanlagen sind finanziell enge Grenzen gesetzt. Die Stadt Nürnberg ist den Haushaltsgrundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verpflichtet. Zudem sind förderrechtliche Grundsätze zu beachten. Der Aufgang in der aktuell geplanten Gestaltung ist aufgrund der brandschutztechnischen Ertüchtigung als förderfähig zu betrachten. Da der U-Bahnhof Hasenbuck bereits mit einem Aufzug ausgestattet und damit barrierefrei erschlossen ist, ist der Bau eines zweiten Aufzuges nicht förderfähig und wurde insbesondere deshalb nicht weiterverfolgt. Aber auch betriebliche (erforderliche Streckensperrungen) und bauliche (erforderliche Überbauung des Gleisbereiches) Belange sind ein Ausschlusskriterium. Zudem ist der zusätzliche Fußweg von rund 60 m zum vorhandenen Aufzug als barrierefreier Zugang zum Bahnsteig nicht erheblich im Vergleich zu den nicht förderfähigen Herstellungskosten und den dauerhaften Folgekosten.

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, 27.03.2025

Barrierefreier zweiter Zugang zum U-Bahnhof Hasenbuck und Mobilitätsangebote für Lichtenreuth

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

bis zu 6.000 Menschen sollen im neuen Stadtteil Lichtenreuth leben, eine weitere große Zahl wird dort mit der UTN Arbeit und Studienplatz finden. Damit entsteht ein erheblicher Bedarf an einer leistungsfähigen und barrierefreien Anbindung an den ÖPNV. Aktuell gibt es an der U-Bahn-Haltestelle Hasenbuck nur einen Ausgang in Richtung Norden. Um eine umfassende Anbindung und kurze Wege von und nach Lichtenreuth gewährleisten zu können, sollte daher auch in Richtung Süden ein Ausgang ergänzt werden. Damit auch mobilitätseingeschränkte Personen diesen nutzen können und keine langen Umwege über den Hasenbuck bewältigen müssen, sollte dieser auch einen Aufzug umfassen. Um den finanziellen Aufwand etwas zu begrenzen, könnte die Möglichkeit von Zuschüssen geprüft werden. Nach unserem Kenntnisstand wurden diese für den zweiten Aufzug im U-Bahnhof Nordwestring gewährt.

In diesem Zusammenhang möchten wir auf den Access City Award und insbesondere auf den Sonderpreis verweisen, den Nürnberg 2024 für sein *engagiertes und strategisches Konzept für Barrierefreiheit in Bereichen wie Verkehr, Beschäftigung, Sport und Freizeit, mit dem Ziel, das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-BRK) umzusetzen* erhalten hat.[1]

Damit die Fahrgäste den Bahnhof aber auch von außen sicher und direkt erreichen können, sollte der Vorplatz entsprechend barrierefrei gestaltet sein. Des Weiteren wäre die Integration eines Mobilpunkts mit Carsharing, VAG_Rad und eScootern wünschenswert, um eine zukunftsfähige Mobilitätsvernetzung sicherzustellen. Um zudem den Interessen und Bedarfen der Anwohner:innen

[1] https://www.nuernberg.de/internet/aktionsplan_un_brk/accessdityaward.html

bezüglich der Gestaltung gerecht zu werden, sollte ein Austausch sowie eine Abstimmung mit dem Bürgerverein Hasenbuck erfolgen.

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

Die Verwaltung

- berichtet über den aktuellen Stand zur Gestaltung und Realisierung des zweiten Zugangs zum U-Bahnhof Hasenbuck und geht hier vor allem auf dessen barrierefreie Ausstattung und mögliche Fördermittel für einen zweiten Aufzug ein,
- informiert über die Gestaltung des Vorplatzes als Eingangstor nach Lichtenreuth und insbesondere über dessen Aufenthaltsqualität und sichere Zugänglichkeit,
- prüft die Einrichtung eines Mobilpunkts mit Carsharing, VAG_Rad und E-Scootern in Verbindung mit dem Zugang zum Bahnhof.

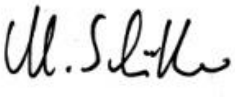
Mit freundlichen Grüßen



Alexander Kahl
Stadtrat



Mike Bock
Stadtrat



Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

Ö 2

SPD Fraktion im Stadtrat Nürnberg

SPD-Stadtratsfraktion | Rathausplatz 2 | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 22. September 2025
Antragsteller: Dr. Ahmed, Kayser

U-Bahnhof Hasenbuck umbenennen in "Hasenbuck - Lichtenreuth"

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im neuen Stadtteil Lichtenreuth werden zukünftig mehrere tausend Menschen leben und arbeiten.
Die verkehrliche Erschließung des Viertels soll möglichst autofrei erfolgen. Eine Schlüsselrolle kommt dabei der U-Bahnlinie 1 zu, der bestehende U-Bahnhof Hasenbuck wird eines der Tore zum Stadtteil. Die Umbenennung des U-Bahnhofs in "Hasenbuck-Lichtenreuth" ist daher folgerichtig.

Aktuell verfügt der U-Bahnhof Hasenbuck über einen barrierefreien Zugang mittels Aufzug aus nördlicher Richtung. Ein zweiter barrierefreier Zugang, wie er unter anderem von Seiten des Bürgervereins Hasenbuck vorgeschlagen wurde, ist somit erforderlich, um auch für mobilitätseingeschränkte Personen einen Zugangsweg zum Stadtteil zu gewährleisten.

Zudem ist die vorausschauende Errichtung eines Mobilitätspunktes, der Carsharing, VAG_Rad-Station und Radabstellplätzen für private Fahrräder sowie E-Scooter vernetzt, wünschenswert.

Wir stellen daher folgenden

Antrag:

Die Verwaltung

1. benennt den U-Bahnhof "Hasenbuck" in "Hasenbuck-Lichtenreuth " um.
2. berichtet zum aktuellen Planungsstand zur Einrichtung eines zweiten barrierefreien Zugangs zum U-Bahnhof Hasenbuck.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Kayser
Fraktionsvorsitzende

Dr. Nasser Ahmed
Fraktionsvorsitzender

Rathaus, Wolff´scher Bau
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Beschlussvorlage
Vpl/006/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Stadt-Umland-Bahn (StUB) und Radschnellverbindung (RSV) zwischen Nürnberg und Erlangen – Entwurfsplanung – Planungsbeschluss für das Planfeststellungsverfahren

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-001
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-002
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-003
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-004
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-005
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-006
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-007
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-008
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-009
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-010
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-011
Straßenplan 014-1A01A-SBT-3-LAG-012
Zeichenerklärung Lagepläne

Sachverhalt (kurz):

Die Stadt-Umland-Bahn (StUB) soll von Nürnberg Am Wegfeld über Erlangen bis nach Herzogenaurach führen. Die Vorentwurfsplanung für die StUB sowie für die parallel verlaufende Radschnellverbindung (RSV) wurde bereits am 17.12.2020 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die Planung beider Trassen wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich planfeststellungsreif gemacht, wobei auch eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung – u. a. durch Dialogforen – stattfand.

Zwischenzeitlich gab es intensive Gespräche mit Betroffenen und Eigentümern entlang der Strecke u.a. mit der Beteiligung von Bauernverband und Gemüseerzeugerverband.

Bauherr ist der Zweckverband (ZV) StUB. Die Planung wurde bisher auf dem Gebiet der Stadt Nürnberg von der Stadt Nürnberg im Auftrag des ZV erstellt. Seit Ende 2025 hat der ZV planmäßig das Projekt übernommen und ist für alle weiteren Realisierungsschritte verantwortlich. Die für StUB und RSV liegt nun vor. Sie bildet die Grundlage für das gemeinsame Planfeststellungsverfahren, das 2026 bei der Regierung von Mittelfranken beantragt wird.

Die Pläne für die Radschnellverbindung zwischen Am Wegfeld und Boxdorf werden 2026 separat dem Verkehrsausschuss (AfV) zum Beschluss vorgelegt. Dafür ist ein getrenntes Genehmigungsverfahren erforderlich, diese Wege sind nicht Teil der Planfeststellung.

Die Zustimmung zur vorliegenden Entwurfsplanung ist erforderlich, um die notwendigen Planfeststellungunterlagen zu erstellen, das Planfeststellungsverfahren einzuleiten und die nächsten Umsetzungsschritte rechtzeitig vorzubereiten. Änderungen im Detail sind im weiteren Verfahren sicher noch möglich und erforderlich, sie werden mit Fachbehörden sowie Betroffenen sorgfältig abgestimmt. So nötig, werden ggf. Teilpläne erneut zum Beschluß vorgelegt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☒

☒

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Entwurfsplanung
(StUB Straßenpläne 014-1A01A-SBT-3-LAG-001 - 012) für die Stadt-Umland-Bahn (StUB) zwischen Am Wegfeld und Stadtgrenze sowie die Radschnellverbindung (RSV) zwischen Boxdorf
und Stadtgrenze und empfiehlt dem ZV StuB das Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Mittelfranken zu beantragen.

Stadt-Umland-Bahn (StUB) und Radschnellverbindung (RSV) zwischen Nürnberg und Erlangen – Entwurfsplanung – Planungsbeschluss für das Planfeststellungsverfahren

ENTSCHEIDUNGSVORLAGE

1. Ausgangslage

Die Planung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) hat zum Ziel, die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach mit einem hochwertigen und zuverlässigen Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu verbinden. Dies dient der Entlastung aller drei Städte insbesondere von Pendlerverkehren im MIV.

Im Zentrum der Metropolregion findet sich sowohl eine außergewöhnlich hohe Anzahl an regional und international bedeutenden Universitäten, Forschungsinstituten, Technologiestandorten und Innovationszentren als auch international bedeutende Unternehmen, die in den drei Städten beheimatet sind.

Die StUB stellt die Verlängerung des Nürnberger Straßenbahnnetztes ab Am Wegfeld in Richtung Erlangen dar. Mit der StUB wird ein seit langem geplantes leistungsfähiges und attraktives Verkehrsangebot geschaffen, das dieser zentralen Bedeutung gerecht wird und diese Standorte direkt miteinander vernetzt. Die StUB steigert die Attraktivität der Standorte, verbessert die Lebensqualität und leistet einen wesentlichen Baustein für die anzustrebende Verkehrswende. So können beispielsweise auch für das Nürnberger Knoblauchsland die bereits im Analyseteil des aktuellen Nahverkehrsplans 2025 festgestellten Anbindungsdefizite beseitigt werden.

Seit der Gründung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (ZV StUB) durch die drei Städte im April 2016 wurden viele Hürden genommen.

Mit Vorlage der fertigen Entwurfsplanung für Nürnberg im Verkehrsausschuss wird ein weiterer großer Meilenstein auf dem Weg zur Umsetzung dieses bedeutenden Projektes erreicht.

Die vorliegenden Lagepläne der StUB umfassen die Verlängerung der Straßenbahnlinie von Am Wegfeld bis zur Stadtgrenze Erlangen bei Reutles. Sie beinhalten auch die Radschnellverbindung in diesem gemeinsamen Abschnitt.

Nicht enthalten ist ein diskutierter Standort für den zusätzlichen Betriebshof Nord. Für die Abstellanlage mit Werkständen befinden sich mehrere Standortalternativen in Prüfung. Der endgültige Standort muss in einem gesonderten Verfahren planfestgestellt werden.

Die Vorentwurfsplanung der StUB wurde am 17.12.2020 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die Vorentwurfsplanung der Radschnellverbindungstrasse parallel zur StUB wurde in ihren Grundzügen im Verkehrsausschuss ebenfalls beschlossen.

Die vorliegende Entwurfsplanung steht in ihren wesentlichen Grundzügen fest und bildet die Grundlage für das Planfeststellungsverfahren. Fachliche Abstimmungen und kleinere Anpassungen – etwa an Baumstandorten oder Entwässerungsmulden – sind noch zu erarbeiten.

Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens für die StUB auf dem Nürnberger Stadtgebiet und der darin enthaltene gemeinsame Verfahrensabschnitt für StUB und RSV ab Boxdorf ist für das zweite Halbjahr 2026 vorgesehen.

Für den Abschnitt zwischen Am Wegfeld und Boxdorf ist für die Radschnellverbindung (RSV) ein getrenntes Genehmigungsverfahren erforderlich.

Das Planfeststellungsverfahren für die StUB sowie die RSV von Boxdorf bis zur Stadtgrenze Nürnberg – Erlangen wird auf Antrag des Zweckverbands von der Regierung von Mittelfranken durchgeführt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss am Ende des Verfahrens besteht Baurecht für die StUB und die RSV in diesem Bereich.

2. Beschreibung des Trassenverlaufs der StUB

Die Trasse verläuft bis Boxdorf in östlicher Seitenlage weitgehend parallel und eng gebündelt mit der B4. Dabei werden zwei Wege (Georg-Ziegler-Weg, Wirtschaftsweg Am Kressenstein) sowie ein Gewässer III. Ordnung (Bucher Landgraben) höhenfrei gequert. An der Johann-Sperl-Straße und der Kraftshofer Hauptstraße wird die StUB in die Signalregelung einbezogen.

In Boxdorf werden ein weiteres Gewässer III. Ordnung (Kothbrunngraben) sowie ein Gehweg ebenfalls höhenfrei gequert. An den Einmündungen Am Knappsteig und Alfred-Rohrmüller-Straße werden zwei signalgeregelte Kreuzungen an die Planung angepasst.

Im Abschnitt zwischen Boxdorfer Hauptstraße und Alfred-Rohrmüller-Straße wechselt die Trasse signalgeregelt von der östlichen auf die westliche Seite der B4.
Nördlich von Boxdorf verläuft die Trasse in westseitiger Lage weitestgehend parallel und wiederum eng gebündelt mit der B4 weiter und quert signalgeregelt die Würzburger Straße. Die Gründlach (Gewässer II. Ordnung) sowie deren Überschwemmungsgebiet werden mittels Brücke und Damm überwunden. Danach folgt die Trasse weiterhin der B4, schwenkt am Anschluss der Reutleser Straße nach Westen ab und quert technisch gesichert die Reutleser Straße, um die Haltestelle im Bereich der Wendeanlage Reutleser Straße anzubinden.

Im Rahmen von Vorabgesprächen mit der Regierung von Mittelfranken bzw. den angeschlossenen Fachabteilungen (Technische Aufsichtsbehörde - TAB) wurde festgelegt, dass an der Reutleser Straße eine Lichtsignalanlage (nach der Richtlinie für die Anlage von Lichtsignalanlagen RiLSA) nicht ausreicht. Grund hierfür ist insbesondere der Charakter der Straßenbahntrasse im besagten Abschnitt: Es handelt sich wegen der weiter von der Straße abgesetzten Trassenführung um keinen besonderen, sondern um einen unabhängigen Bahnkörper. Deshalb wird hier eine technische Sicherung als Bahnübergang mit Signalen und Halbschranken vorgesehen. Planung und Betrieb übernimmt hier nicht der Straßenbaulastträger, sondern der ZV StUB.

Die Wendeanlage ist als betrieblicher Brechpunkt insbesondere im Störungsfall erforderlich und mit dem Gesamtkonzept der Wendeanlagen zwischen Nürnberg und Herzogenaurach schlüssig. Die Wendegleise sind in beide Richtungen an die Hauptgleise angebunden. Ein Bahnsteig für Abfertigung und Endaufenthalt ist vorgesehen. Im Bereich der Wendeanlage sind sowohl ein Parkhaus mit bis zu 600 Stellplätzen in zwei Ausbaustufen als auch ein kleiner Busbahnhof als Umsteigepunkt und ein Kiosk („Bäckerei“) vorgesehen. Die Anlage ist an den Stadtteil Reutles fußläufig angebunden. Eine Fahrradabstellanlage ist ebenfalls geplant.

Im weiteren Verlauf führt die Trasse östlich des Reutleser Wegs weiter nach Norden und überquert die A3 über eine östlich neben der bestehenden Wirtschaftswegbrücke liegende neue Brücke, die bereits auf Erlanger Stadtgebiet liegt. Durch die im Stadtrat am 23.07.2025 beschlossene Stadtgrenzarrondierung liegt die komplette Haltestelle Reutles einschließlich Wendeschleife zukünftig im Nürnberger Stadtgebiet.

3. Beschreibung des Trassenverlaufs der Radschnellverbindung und des sonstigen Radverkehrs

Die Radschnellverbindung (RSV) verbindet Nürnberg und Erlangen über eine komfortable Geh- und Radwegeverbindung.

Im gesamten dargestellten Planungsbereich verläuft die RSV westlich der B4 und folgt ihr weitestgehend parallel. Nördlich von Boxdorf ist sie westlich parallel zur StUB geplant, sodass sich eine enge Bündelung beider Trassen mit der B4 ergibt. Die bestehenden Radverkehrsanlagen sollen so ausgebaut werden, dass sie dem Standard eines Radschnellwegs entsprechen – bei Zweirichtungsverkehr mit mindestens vier Meter Radwegbreite. Dies ist auch Voraussetzung für die Bundesförderung.

Analog zur StUB werden zwischen der Haltestelle Am Wegfeld und Boxdorf der Georg-Ziegler-Weg, ein Wirtschaftsweg nahe Am Kressenstein und der Bucher Landgraben höhenfrei gequert. Die an der Strecke liegenden Lichtsignalanlagen werden entsprechend angepasst. Die Planung des Radschnellweges bis Boxdorf ist in den Straßenbahnplänen aufgrund des getrennten Verfahrens nur nachrichtlich dargestellt. Dieser Abschnitt wird dem AfV zu einem späteren Zeitpunkt zum Beschluss vorgelegt.

Parallel zur StUB-Trasse zwischen Am Wegfeld und der Kraftshofer Hauptstraße verläuft zukünftig auf der östlichen Seite der B4 ein landwirtschaftlicher Weg, der für den Radverkehr freigegeben wird. Fußverkehr ist generell zulässig. Dieser wird in einer Bauweise mit versiegelter Oberfläche hergestellt. Die Bündelung beider Funktionen reduziert den Flächenbedarf erheblich. Der landwirtschaftliche Weg ist unter anderem deswegen notwendig, weil ansonsten auf der Westseite der B4 ein Gehweg errichtet werden müsste.

In Boxdorf quert die RSV den Kothbrunngraben und den parallel dazu verlaufenden Gehweg auf einem gemeinsamen Bauwerk mit der StUB und der B4 höhenfrei. An der Einmündung der Lichtenfelser Straße erfolgt eine verkehrsrechtliche Bevorrechtigung der RSV parallel zur B4. Zudem wird die RSV an der Boxdorfer Hauptstraße und der Alfred-Rohrmüller-Straße in die zwei signalgeregelten Kreuzungen integriert. Der weitere Trassenverlauf mit Querung der Würzburger Straße und der Gründlach erfolgt analog zur StUB.

Letztlich mündet die RSV auf Nürnberger Stadtgebiet in den Reutleser Weg, wobei die Reutleser Straße durch einen Mini-Kreisverkehr gequert wird, der für den Radverkehr unter Betrachtung der Vorfahrtsregelung günstiger ist als eine Einmündung.

Die weitere Planung wird durch die Stadt Erlangen übernommen. Die Stadtgrenze im Reutleser Weg stellt den Übergabepunkt dar.

4. Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen zahlreicher Veranstaltungen, darunter Ortsbegehungen in verschiedensten Formaten und Dialogforen, frühzeitig in die Planungen der Streckenführung der Stadt-Umland-Bahn einbezogen. Im Dialogforum am 26. November 2024 stießen die gezeigten Pläne auf breite Zustimmung. Zudem fanden bzw. finden regelmäßige Jours fixes mit den verschiedensten Interessensvertretungen statt, um deren Belange aufzunehmen.

5. Grunderwerb und Eingriffsregelung

Für die Realisierung beider Vorhaben sind Flächenankäufe erforderlich. Entsprechende Grunderwerbsgespräche werden frühzeitig vorbereitet. Eingriffe in Natur und Landschaft werden im weiteren Verfahren durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert, die in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachbehörden festgelegt werden. Dazu gehört unter anderem auch eine angemessene Neupflanzung von entfallenden Bäumen.

Die vorhandenen Bäume im Trassenbereich beider Vorhaben müssen gefällt oder verpflanzt werden. In den Plänen dargestellt sind die Gehölzstandorte gemäß dem Standard der Baumschutzverordnung. Gehölze jüngerer Ausprägung sind innerhalb von Straßen-begleitgrün enthalten. In der Eingriff-Ausgleichsbilanzierung werden die Gehölze je nach Ausprägung entweder als Einzelbaum oder als Straßenbegleitgrün berücksichtigt.

Gemäß einer vom Zweckverband durchgeführten Bestandserfassung innerhalb des Geltungsbereichs der Baumschutzverordnung sind ca. 93 Fällungen von Bäumen notwendig. Da die Ausdehnung des Geltungsbereichs für das Projekt StUB mit RSV im Laufe der Abstimmung angepasst wurde, ist die tatsächliche Anzahl der unter die Verordnung fallenden Fällungen zu überprüfen. Es ist davon auszugehen, dass diese geringer ausfällt.

Zudem wird entlang der StUB-Trasse eine durchgehende Begrünung angestrebt, um den derzeitigen Charakter der Verkehrsanlagen wieder herzustellen.

6. Untersuchung eines Bäckerstandorts an der Wendeschleife Reutles

Im Rahmen der weiteren Planung soll nach Wünschen aus der Bürgerschaft ein Bäckerstandort im Bereich der Wendeschleife in Reutles realisiert werden, nachdem es im Ortsteil Großgründlach keinen eigenständigen Bäcker mehr gibt.

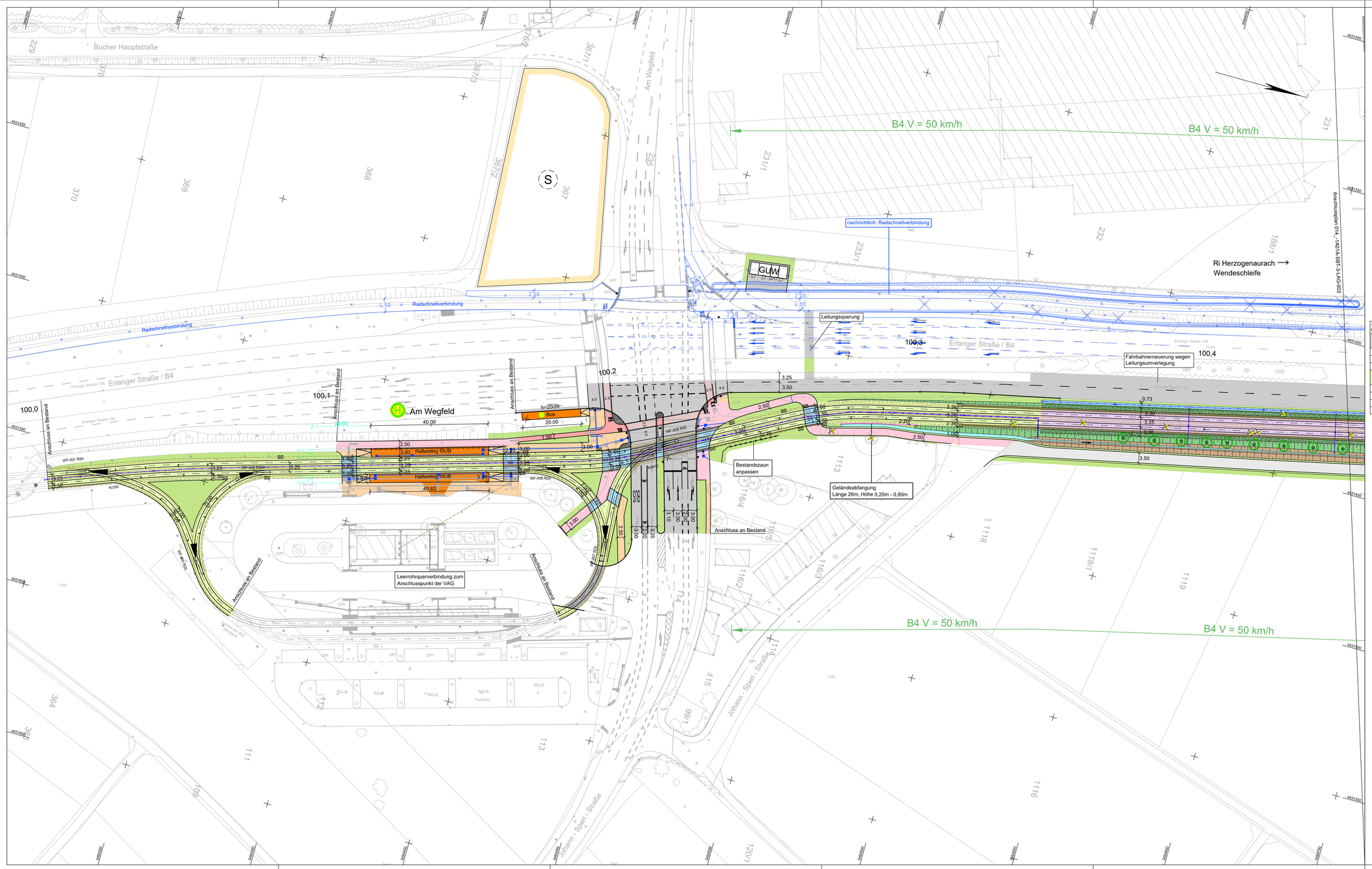
Derzeit wird der von der Stadt Nürnberg gewünschte Standort einer Vorhaltefläche für einen Bäckerstand südlich vor dem Parkhaus in die Pläne eingearbeitet. Die Planunterlagen hierfür sind noch nicht final (insbesondere Entwässerung und Freianlagenplanung) geben jedoch die Grundzüge und Größenordnung der geplanten Vorhaltfläche und der Außenanlagen wieder. Da eine Bäckerei keine klassische Verkehrsanlage darstellt, soll diese nicht explizit planfestgestellt werden. So ist eine Konkretisierung im Rahmen der Ausführungsplanung ausreichend. Dabei wird entschieden, ob eine reine Bäckerei oder sogar ein Convenience-Store mit Fahrkartenverkauf nach dem Beispiel Am Wegfeld realisiert wird.

7. Fazit

Die vorliegende, innerhalb und außerhalb der Verwaltung abgestimmte Planung soll als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren von StUB und RSV dienen. Im Verfahren werden die Betroffenheiten von Anliegerinnen und Anliegern sowie Auswirkungen auf Lärm und Umwelt detailliert abgewogen. Die Planung kann sich deshalb in Detailaspekten noch ändern.

Für das weitere Verfahren wird die Zustimmung des Stadtrates zur Entwurfsplanung benötigt. Mit der Vorbereitung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens geht das Projekt einer umweltfreundlichen Alternative mit Straßenbahn und Fahrrad zur Straßenverbindung der B4 in eine weitere entscheidende Runde.

Nach heutigem Stand ist ein Baubeginn im Jahr 2029 geplant. Der erste Bauabschnitt bis Reutles soll 2031/2032 in Betrieb gehen.

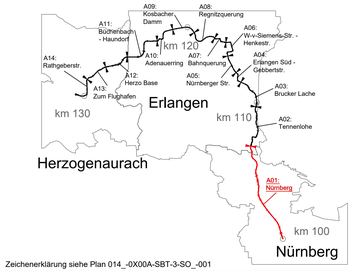


von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisschleife)		
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 7	0
Fahrrad	ca. 34	ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg		
entsiegelte Fläche [m²]		0
versiegelte Fläche [m²]		ca. 6.176
zu fällende Bäume		ca. 128
neu geplante Bäume		ca. 145

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**



Zeichenerklärung siehe Plan 014_-0X00A-SBT-3-SO_-001

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
05	Aktueller Planungsstand für AfV	11.02.2026	Sojkic
04	Fortschreibung EP	20.11.2025	Sojkic
03	Fortschreibung EP	06.10.2025	Sojkic

Entwurfsplanung

Auftraggeber:
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 1
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem: StUB [ähnlich GK4 zu DHHN2016]
Erlangen, ...

Verkehrsanlagenplanung
Lageplan
Bau-km 100,0+00 bis 100,4+55

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-LAG-001 Index: 05

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft Stadt-Umland-Bahn
Dornch Gruppe GRE OBERMEYER

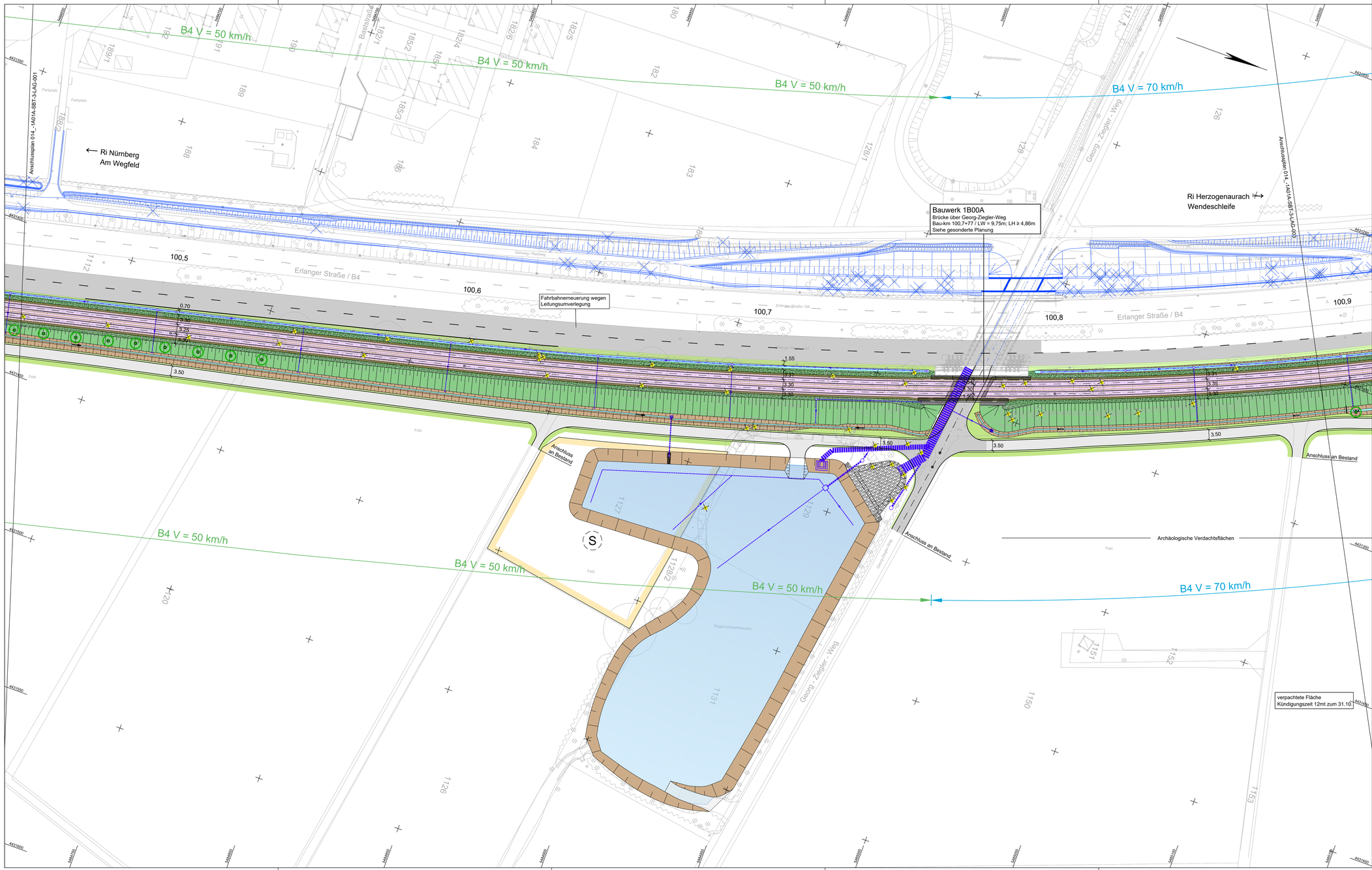
Erstellt durch:
OBERMEYER Infrastruktur
Burgschmietstr. 2-4 90419 Nürnberg
E-Mail: nuernberg@obermeyer-group.com
Telefon: 0911/9585-0

	Datum	Name
bearbeitet:	11.02.2026	Sojkic
gezeichnet:	11.02.2026	Wannek
geprüft:		

Interlage B-50 Fassung für AfV

Plotdatum: 11.02.2026 M:\2\5832\3-CAD\03-Entwurfsplanung\1A01A05_LAG\LY\AV-Sitzung2 Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LAG-001-_ohne_-05-00-Info.dwg

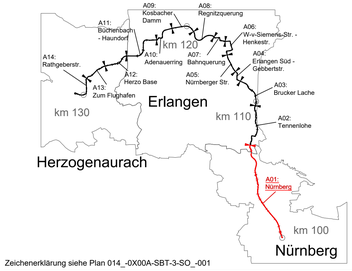
erzeugt mit ProVI®



von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisschleife)		
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 7	0
Fahrrad	ca. 34	ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg		
entsiegelte Fläche [m²]	0	
versiegelte Fläche [m²]	ca. 6.176	
zu fällende Bäume	ca. 128	
neu geplante Bäume	ca. 145	

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM
AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**



Zeichenerklärung siehe Plan 014_-0X00A-SBT-3-SO_-001

Nr.	Art der Änderung	Datum	Kürzel
05	Aktueller Planungsstand für AfV	11.02.2026	Sojkic
04	Fortschreibung EP	20.11.2025	Sojkic
03	Fortschreibung EP	06.10.2025	Sojkic

Entwurfsplanung

Auftraggeber:
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 2
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem:
StUB [ähnlich OK_N_DHHN2016

Erlangen, 2026

Verkehrsanlagenplanung
Lageplan
Bau-km 100,4+40 bis 100,9+08

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-LAG-002 Index: 05

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft
Stadt-Umland-Bahn
Dorsch Gruppe GRE
OBERMEYER


Erstellt durch:
OBERMEYER Infrastruktur
Burgschmietstr. 2-4 90419 Nürnberg
E-Mail: nuernberg@obermeyer-group.com
Telefon: 0911/39808-0

	Datum	Name
bearbeitet:	11.02.2026	Sojkic
gezeichnet:	11.02.2026	Wannek
geprüft:		

Interlage Beschlussfassung für AfV

Plotdatum: 11.02.2026 M:\258320-3-CAD\03-Entwurfsplanung\1A01A\05_LAG\LY-AV-Sitzung2\ Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LAG-001_ohne_-05-00-Info.dwg

erzeugt mit ProVI®

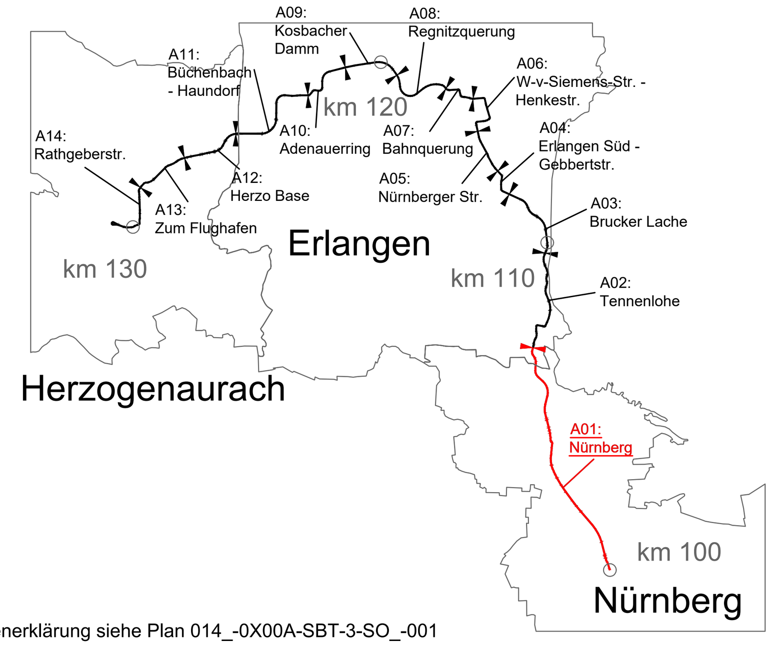


von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisschleife)		
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 7	0
Fahrrad	ca. 34	ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg		
entsiegelte Fläche [m²]	0	
versiegelte Fläche [m²]	ca. 6.176	
zu fällende Bäume	ca. 128	
neu geplante Bäume	ca. 145	

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**



Zeichenerklärung siehe Plan 014_-0X00A-SBT-3-SO_-001

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
05	Aktueller Planungsstand für AfV	11.02.2026	Sojkic
04	Fortschreibung EP	20.11.2025	Sojkic
03	Fortschreibung EP	06.10.2025	Sojkic

Entwurfsplanung

Auftraggeber:

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 3
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem: StUB [ähnlich GK 4] im DHHN2016

Erlangen, den

Verkehrsanlagenplanung
Lageplan
Bau-km 100,8+73 bis 101,3+38

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-LAG-003 Index: 05

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft Stadt-Umland-Bahn
Dorsch Gruppe GRE
OBERMEYER

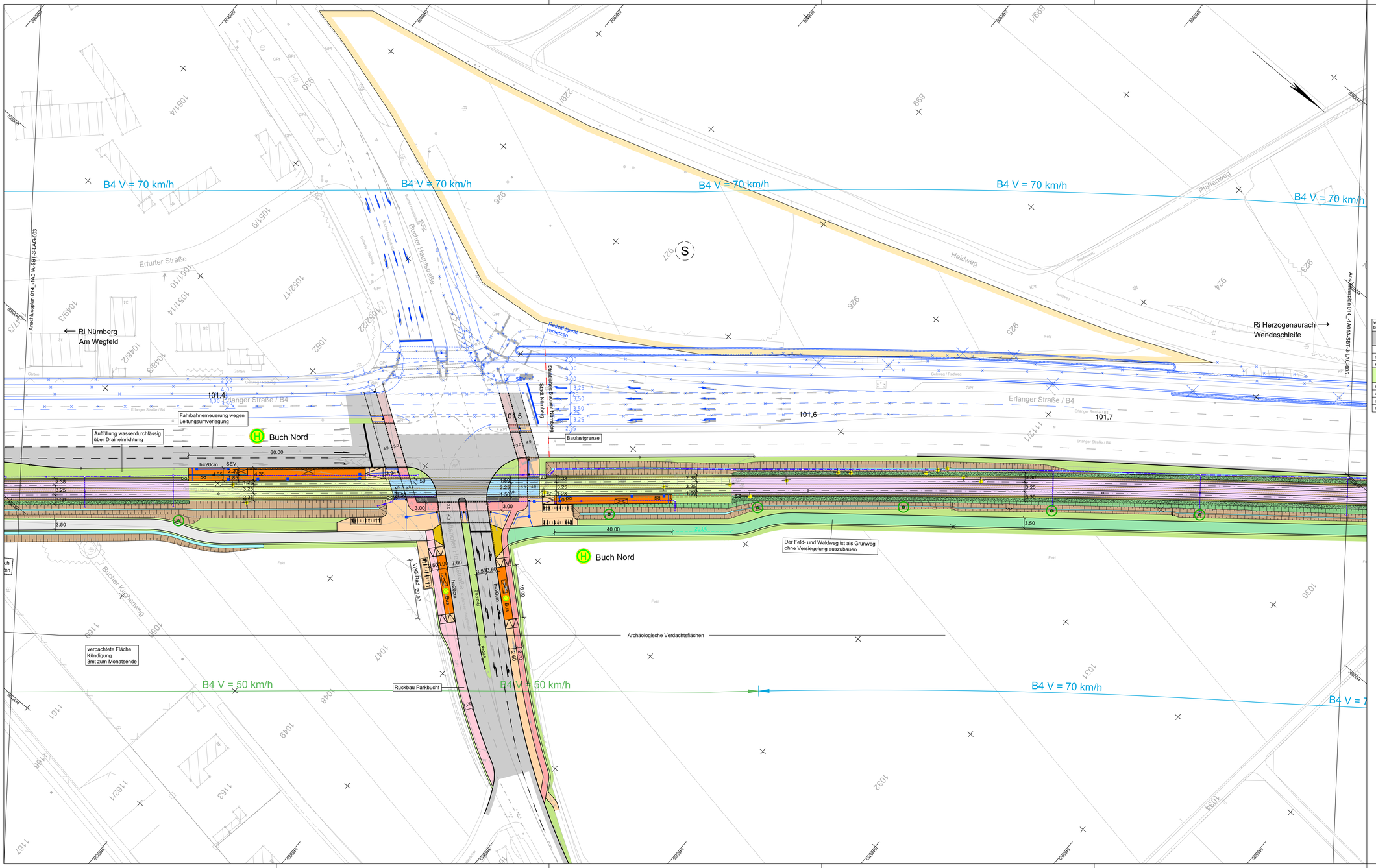
Unterlage Beschlussfassung für AfV

Erstellt durch:
OBERMEYER Infrastruktur
Burgschmietstr. 2-4 90419 Nürnberg
E-Mail: nuernberg@obermeyer-group.com
Telefon: 0911/39909-0

	Datum	Name
bearbeitet:	11.02.2026	Sojkic
gezeichnet:	11.02.2026	Wannek
geprüft:		

Plotdatum: 11.02.2026 M:\25632\3-CAD\03-Entwurfsplanung\1A01A\05_LAG\LY\AfV-Sitzung\2. Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LAG-001-_ohne_-05-00-Info.dwg

erzeugt mit ProVI®

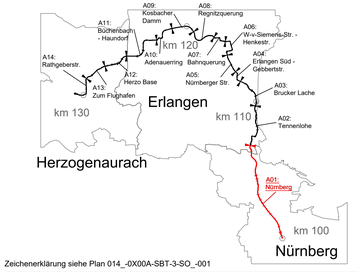


von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisschleife)		
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 7	0
Fahrrad	ca. 34	ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg		
entsiegelte Fläche [m²]		0
versiegelte Fläche [m²]		ca. 6.176
zu fällende Bäume		ca. 128
neu geplante Bäume		ca. 145

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**



Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
05	Aktueller Planungsstand für AfV	11.02.2026	Sojkic
04	Fortschreibung EP	20.11.2025	Sojkic
03	Fortschreibung EP	06.10.2025	Sojkic

Entwurfsplanung

Auftraggeber:
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 4
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem: StUB [ähnlich GK4] - DHHN2016
Erlangen_neu

Verkehrsanlagenplanung
Lagenplan
Bau-km 101,3+50 bis 101,7+90

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-LAG-004 Index: 05

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft
Stadt-Umland-Bahn
Dorsch Gruppe GRE OBERMEYER

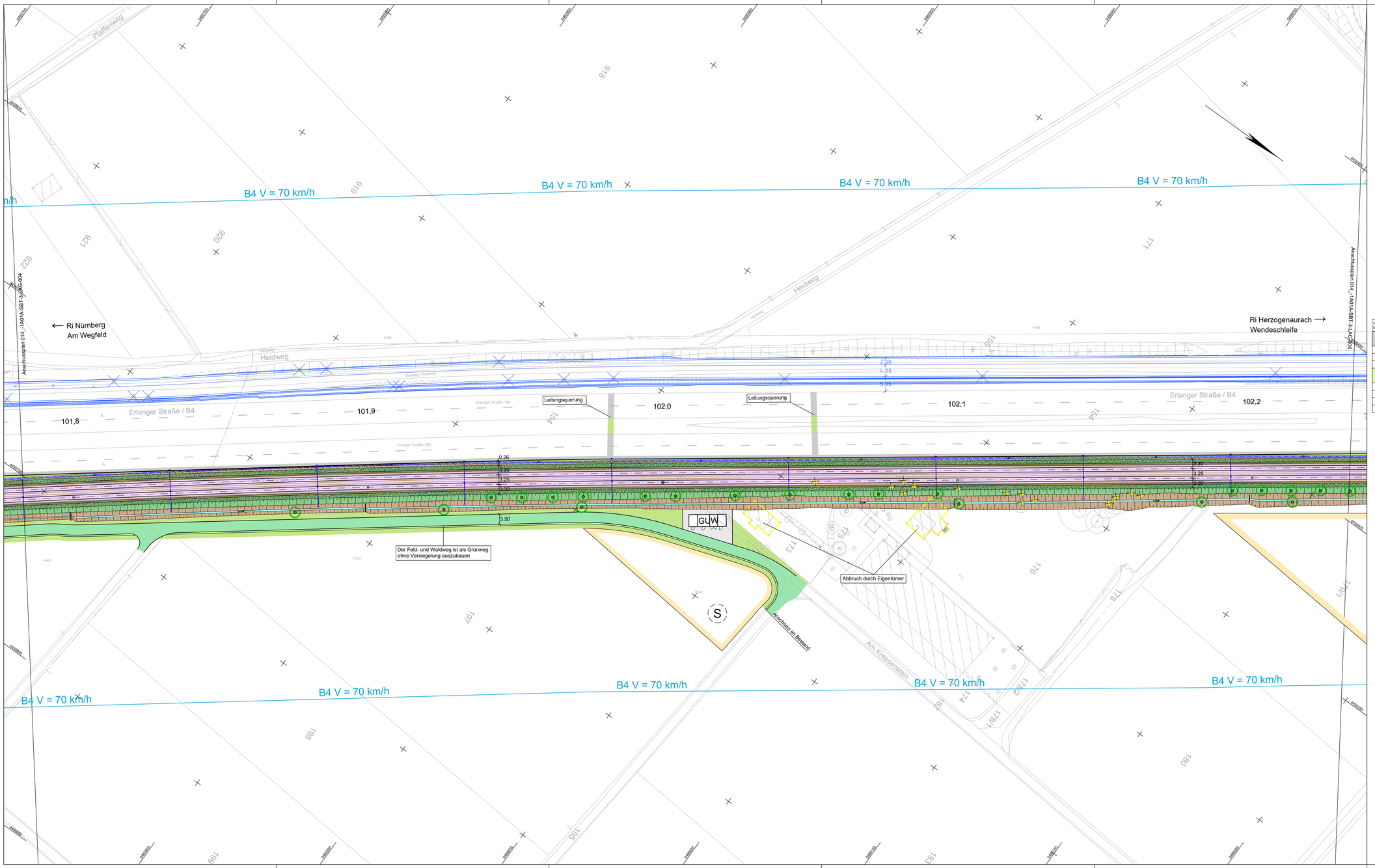
Unterlage Bestandserfassung für AfV

Erstellt durch:
OBERMEYER Infrastruktur
Burgschmietstr. 2-4 90419 Nürnberg
E-Mail: info@obermeyer-group.com
Telefon: 0911/3368510

	Datum	Name
bearbeitet:	11.02.2026	Sojkic
gezeichnet:	11.02.2026	Wannek
geprüft:		

Plotdatum: 11.02.2026 M:\2563\23-CAD\03-Entwurfsplanung\1A01A\05_LAG\LY-AV-Stützung\2. Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LAG-001_ohne_-05-00-Info.dwg

erzeugt mit ProVI®



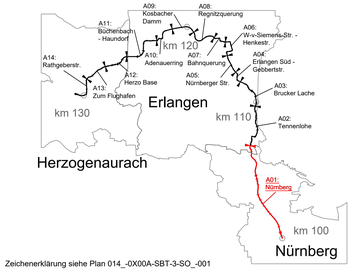
von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisschleife)	
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg	
	vorher / nachher
KFZ	ca. 7 / 0
Fahrrad	ca. 34 / ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg	
entsiegelte Fläche [m²]	0
versiegelte Fläche [m²]	ca. 6.176
zu fällende Bäume	ca. 128
neu geplante Bäume	ca. 145

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS VERKEHRSPLANUNGSAMT NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM

BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**



Zeichenerklärung siehe Plan 014_-0X00A-SBT-3-SO_-001

Nr.	Art der Änderung	Datum	Kürzel
05	Aktueller Planungsstand für AfV	11.02.2026	Sojkic
04	Fortschreibung EP	20.11.2025	Sojkic
03	Fortschreibung EP	06.10.2025	Sojkic

Entwurfsplanung

Auftraggeber:

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 5
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem: StUB [ähnlich DK 4] DHHN2016
Erlangen

Verkehrsanlagenplanung

Lageplan

Bau-km 101,778 bis 102,2+39

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-LAG-005 Index: 05

Auftragnehmer:

Ingenieurgemeinschaft Stadt-Umland-Bahn

Dorsch Gruppe GRE OBERMEYER

Erstellt durch:

OBERMEYER Infrastruktur

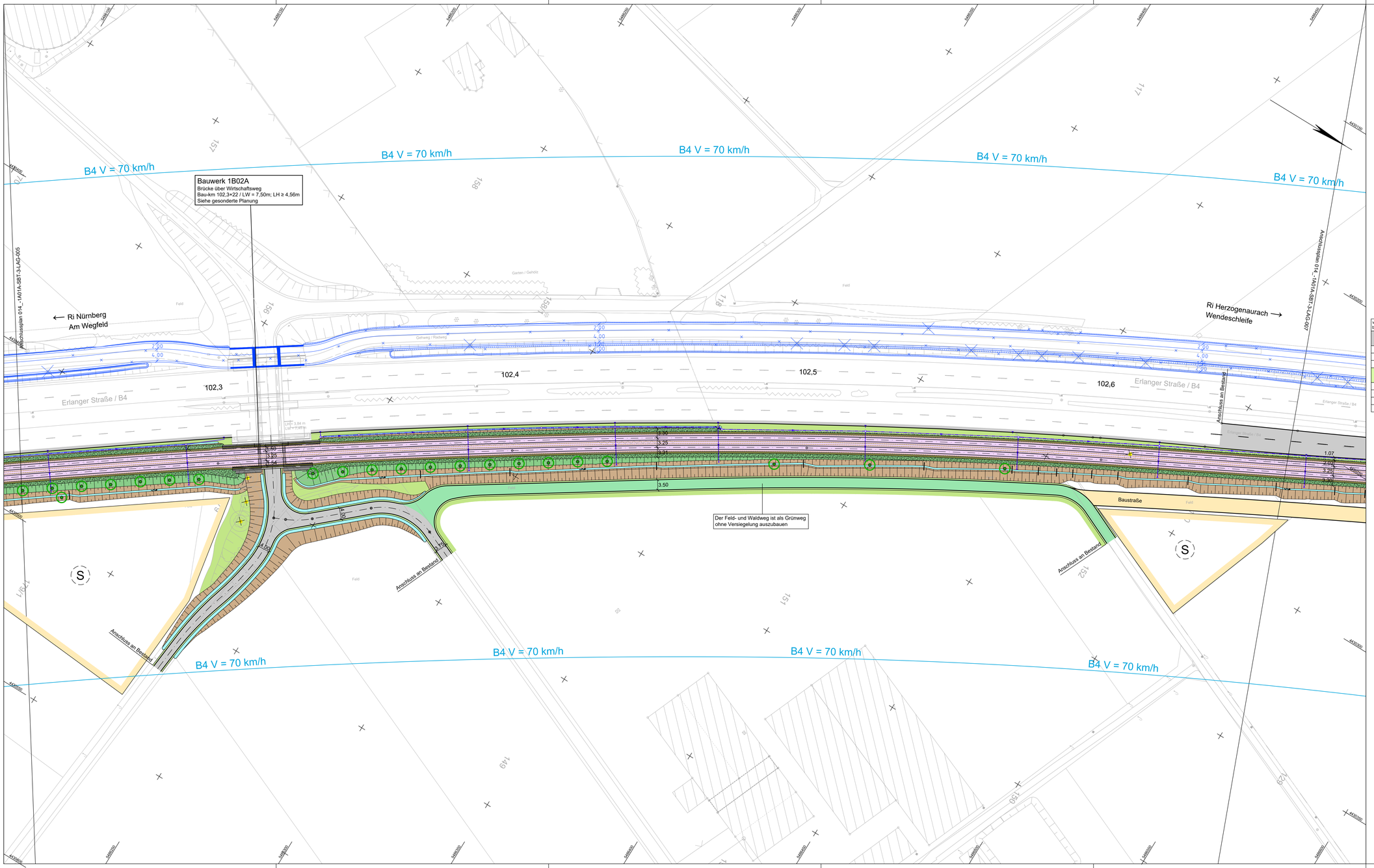
Registered office: 80636 Nürnberg
E-Mail: nuernberg@obermeyer-group.com
Telefon: 0911/5999-0

	Datum	Name
bearbeitet:	11.02.2026	Sojkic
gezeichnet:	11.02.2026	Wannek
geprüft:		

Unterlage Beschlussfassung für AfV

Plotdatum: 11.02.2026 M:\2\53\23-CAD\03-Entwurfsplanung\1A01A\05_LAG\LY-AfV-Sitzung2. Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LAG-001-_ohne_-05-00-Info.dwg

erzeugt mit ProVI®

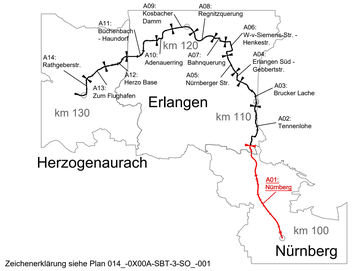


von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisschleife)		
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 7	0
Fahrrad	ca. 34	ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg		
entsiegelte Fläche [m²]		0
versiegelte Fläche [m²]		ca. 6.176
zu fällende Bäume		ca. 128
neu geplante Bäume		ca. 145

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**



Zeichenerklärung siehe Plan 014_-0X00A-SBT-3-SO_-001

Nr.	Art der Änderung	Datum	Kürzel
05	Aktueller Planungsstand für AfV	11.02.2026	Sojkic
04	Fortschreibung EP	20.11.2025	Sojkic
03	Fortschreibung EP	06.10.2025	Sojkic

Entwurfsplanung

Auftraggeber:
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 6
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem: StUB [ähnlich CK 3° DHHN2016
Erlangen_001

Verkehrsanlagenplanung
Lageplan
Bau-km 102,2+22 bis 102,6+90

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-LAG-006 Index: 05

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft
Stadt-Umland-Bahn
Dorsch Gruppe GRE OBERMEYER

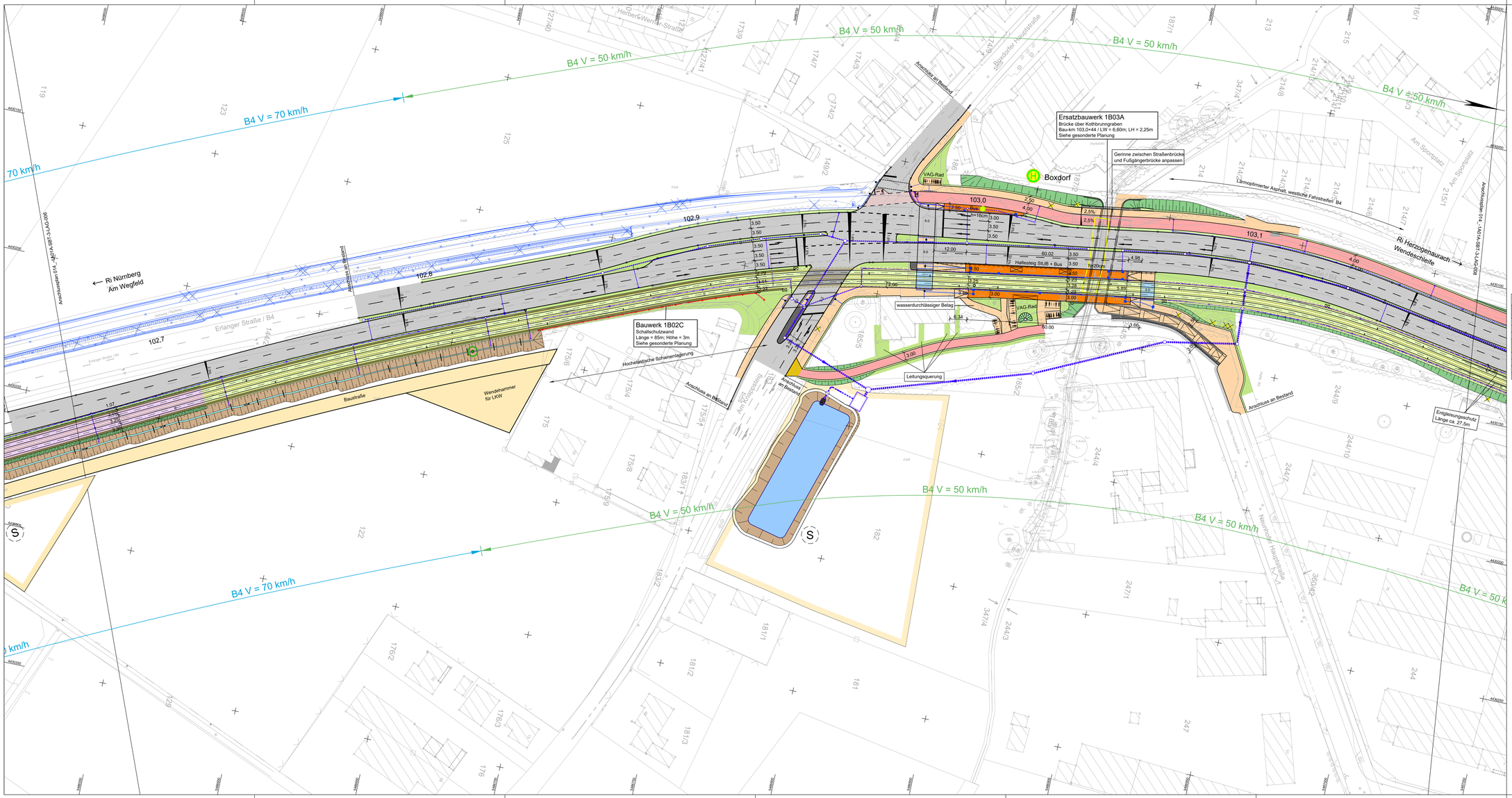
Erstellt durch:
OBERMEYER Infrastruktur
Regensburger Str. 9 | 90478 Nürnberg
E-Mail: nuernberg@obermeyer-group.com
Telefon: 0911/39004-0

	Datum	Name
bearbeitet:	11.02.2026	Sojkic
gezeichnet:	11.02.2026	Wannek
geprüft:		

Interlage Basisauffassung für AfV

Plotdatum: 11.02.2026 M:\2\56323-CAD\03-Entwurfsplanung\1A01A\05_LAG\LY-AV-Sitzung\2. Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LAG-001-_ohne_-05-00-Info.dwg

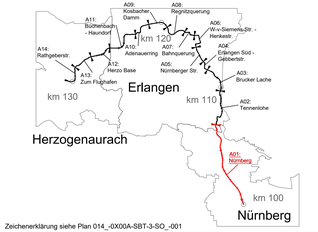
erzeugt mit ProVI®



von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisschleife)		
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 7	0
Fahrrad	ca. 34	ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg		
entsiegelte Fläche [m²]		0
versiegelte Fläche [m²]		ca. 6.176
zu fällende Bäume		ca. 128
neu geplante Bäume		ca. 145

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM
AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**



Zeichenerklärung siehe Plan 014_-0X00A-SBT-3-SO_-001

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
05	Aktueller Planungsstand für AfV	11.02.2026	Sojkic
04	Fortschreibung EP	20.11.2025	Sojkic
03	Fortschreibung EP	06.10.2025	Sojkic

Entwurfsplanung

Auftraggeber:
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG - ERLANGEN - HERZOGENAURACH
StUB

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 7
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem: StUB (ähnlich GK4) / DHHN2016
Erlangen

Verkehrsanlagenplanung
Lageplan
Bau-km 102,6+50 bis 103,2+02

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-SO-001 Index: 05

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft Stadt-Umland-Bahn
Dorsch Gruppe GRE OBERMEYER

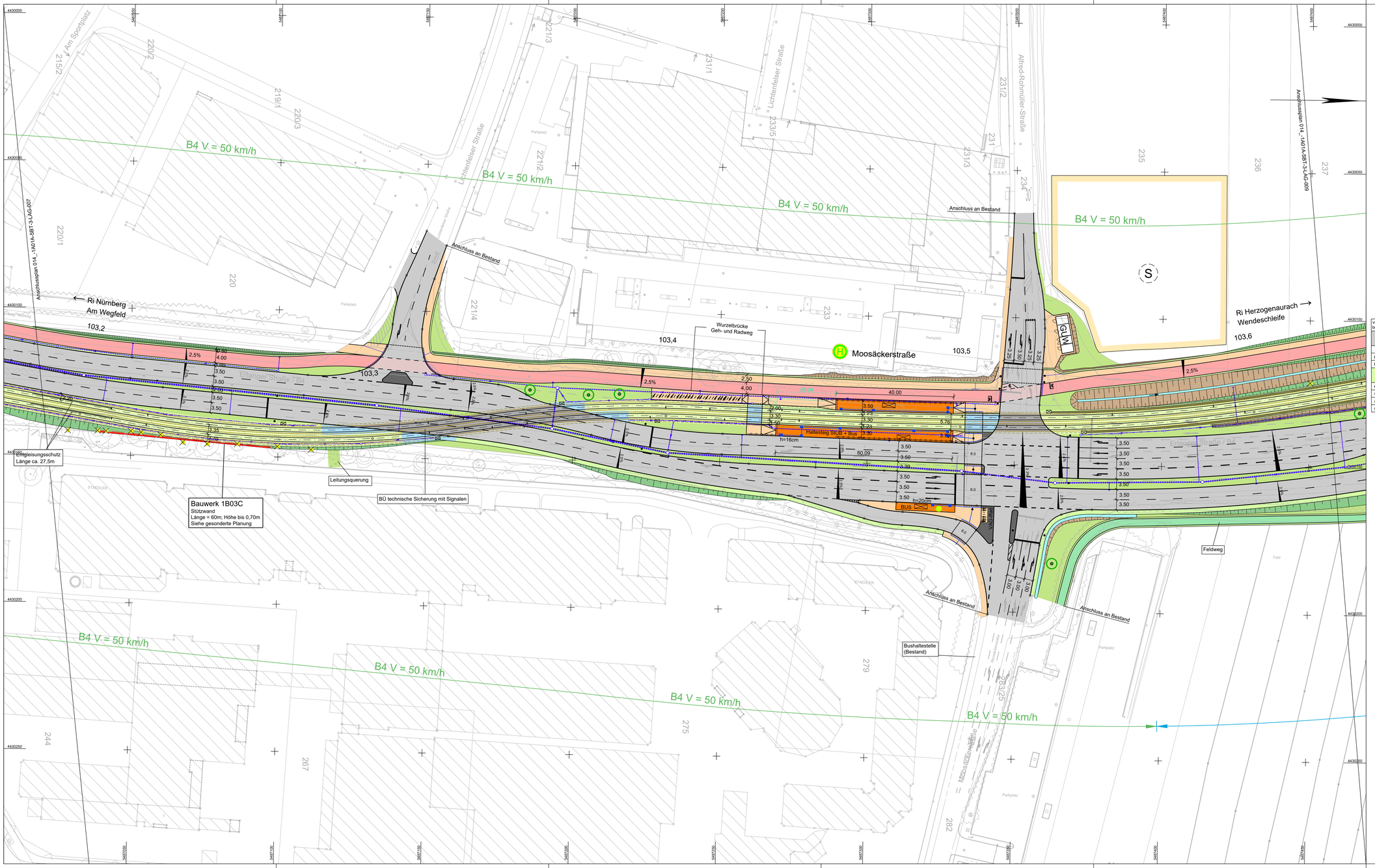
Erstellt durch:
OBERMEYER
Obermeyer Infra GmbH & Co. KG, Freising
E-Mail: nuernberg@obermeyer-group.com
Telefon: 0911/3585614

	Datum	Name
bearbeitet:	11.02.2026	Sojkic
gezeichnet:	11.02.2026	Wannek
geprüft:		

Unterlage zur Offenlegung für AfV

Plotdatum: 11.02.2026 M:\250323-CAD\23-Entwurfsplanung\1A01A05_LA2\LY\AV-Skizzing2, Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LA2-001_.dmw, -05-00-Info.dwg

erzeugt mit ProVI®



von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisschleife)		
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 7	0
Fahrrad	ca. 34	ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg		
entsiegelte Fläche [m²]		0
versiegelte Fläche [m²]		ca. 6.176
zu fällende Bäume		ca. 128
neu geplante Bäume		ca. 145

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**

Zeichenerklärung siehe Plan 014_-0X00A-SBT-3-SO_-001

Nr.	Art der Änderung	Datum	Gezeichnet
05	Aktueller Planungsstand für AfV	11.02.2026	Sojkic
04	Fortschreibung EP	20.11.2025	Sojkic
03	Fortschreibung EP	06.10.2025	Sojkic

Entwurfsplanung

Auftraggeber:
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 8
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem: StUB [ähnlich GK4 / ETRS89 / DHHN2016]
Erlangen, den

Verkehrsanlagenplanung
Lageplan
Bau-km 103,1+74 bis 103,6+39

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-LAG-008 Index: 05

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft Stadt-Umland-Bahn
Dorsch Gruppe GRE
OBERMEYER

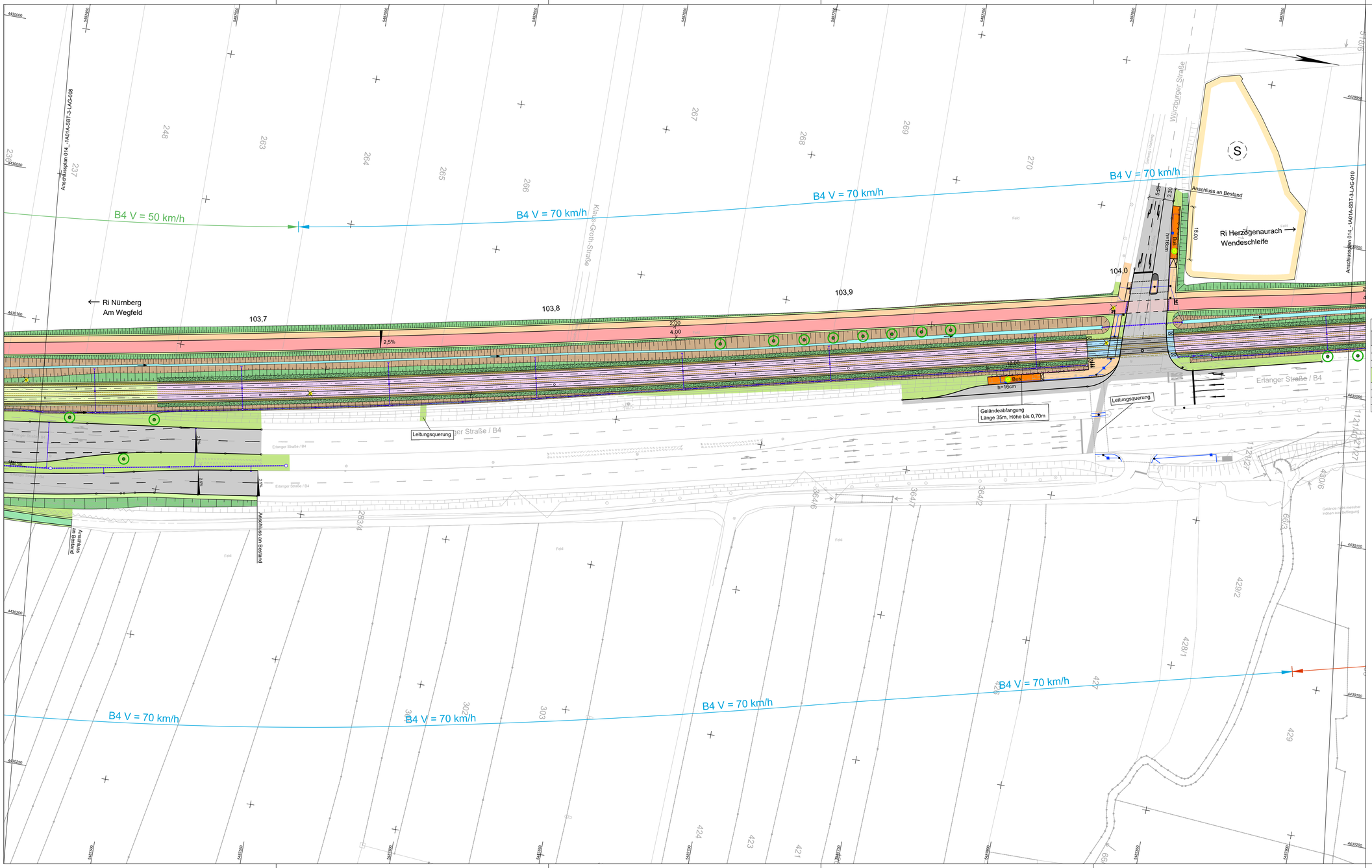
Interlage Bestandserfassung für AfV

Erstellt durch:
OBERMEYER Infrastruktur
Burgschmietstr. 2-4, 90419 Nürnberg
E-Mail: nuernberg@obermeyer-group.com
Telefon: 0911/39626-0

	Datum	Name
bearbeitet:	11.02.2026	Sojkic
gezeichnet:	11.02.2026	Wannek
geprüft:		

Plotdatum: 11.02.2026 M:\25832\3-CAD\3-Entwurfsplanung\1A01A\05_LAG\LYAN\-Sitzung\2. Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LAG-001_-ohne_-05-00-Info.dwg

erzeugt mit ProVI®

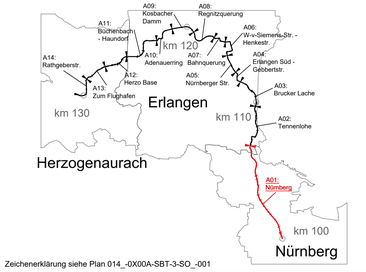


von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisschleife)		
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 7	0
Fahrrad	ca. 34	ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg		
entsiegelte Fläche [m²]	0	
versiegelte Fläche [m²]	ca. 6.176	
zu fällende Bäume	ca. 128	
neu geplante Bäume	ca. 145	

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**



Zeichenerklärung siehe Plan 014_-0X00A-SBT-3-SO_-001

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
05	Aktueller Planungsstand für AfV	11.02.2026	Soljkic
04	Fortschreibung EP	20.11.2025	Soljkic
03	Fortschreibung EP	06.10.2025	Soljkic

Entwurfsplanung

Auftraggeber:
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 9
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem:
StUB [ähnlich GK-4] - DHHN2016

Erlangen, 2026

Verkehrsanlagenplanung
Lageplan
Bau-km 103,6+53 bis 104,0+76

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-LAG-009 Index: 05

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft
Stadt-Umland-Bahn
Dorsch Gruppe GRE OBERMEYER

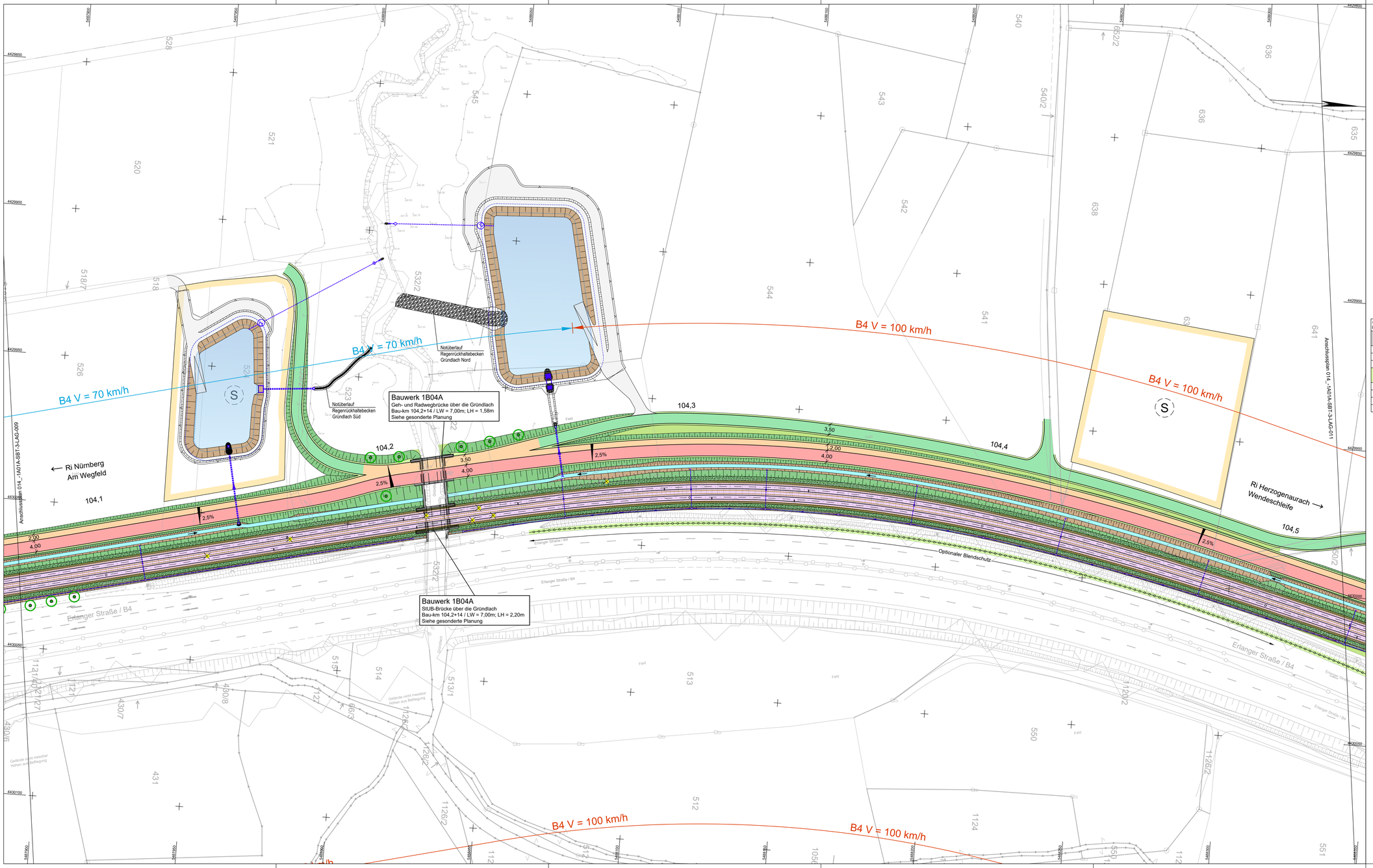
Erstellt durch:
OBERMEYER Infrastruktur
Burgschmietstr. 2-4 90419 Nürnberg
E-Mail: info.nuernberg@obermeyer-group.com
Telefon: 0911/39680-0

	Datum	Name
bearbeitet:	11.02.2026	Soljkic
gezeichnet:	11.02.2026	Wannek
geprüft:		

Unterlage BSA Auffassung für AfV

Plotdatum: 11.02.2026 M:\2563\03\3-CAD\03-Entwurfsplanung\1A01A\05_LAG\LTWV-Sitzung\2. Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LAG-001-_ohne_-05-00-Info.dwg

erzeugt mit ProVI®

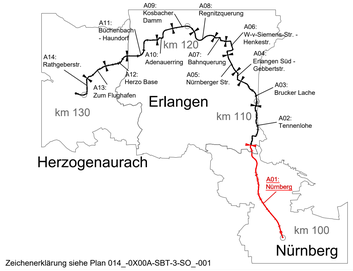


von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisschleife)		
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 7	0
Fahrrad	ca. 34	ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg		
entsiegelte Fläche [m²]		0
versiegelte Fläche [m²]		ca. 6.176
zu fällende Bäume		ca. 128
neu geplante Bäume		ca. 145

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**



Zeichenerklärung siehe Plan 014_-0X00A-SBT-3-SO_-001

Nr.	Art der Änderung	Datum	Kürzel
05	Aktueller Planungsstand für AfV	11.02.2026	Sojkic
04	Fortschreibung EP	20.11.2025	Sojkic
03	Fortschreibung EP	31.07.2025	Sojkic

Entwurfsplanung

Auftraggeber:
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 10
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem:
StUB [ähnlich GK 4 NO DHHN2016

Erlangen, [illegible]

Verkehrsanlagenplanung
Lageplan
Bau-km 104,0+59 bis 104,5+36

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-LAG-010 Index: 05

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft Stadt-Umland-Bahn
Dornch Gruppe GRE OBERMEYER

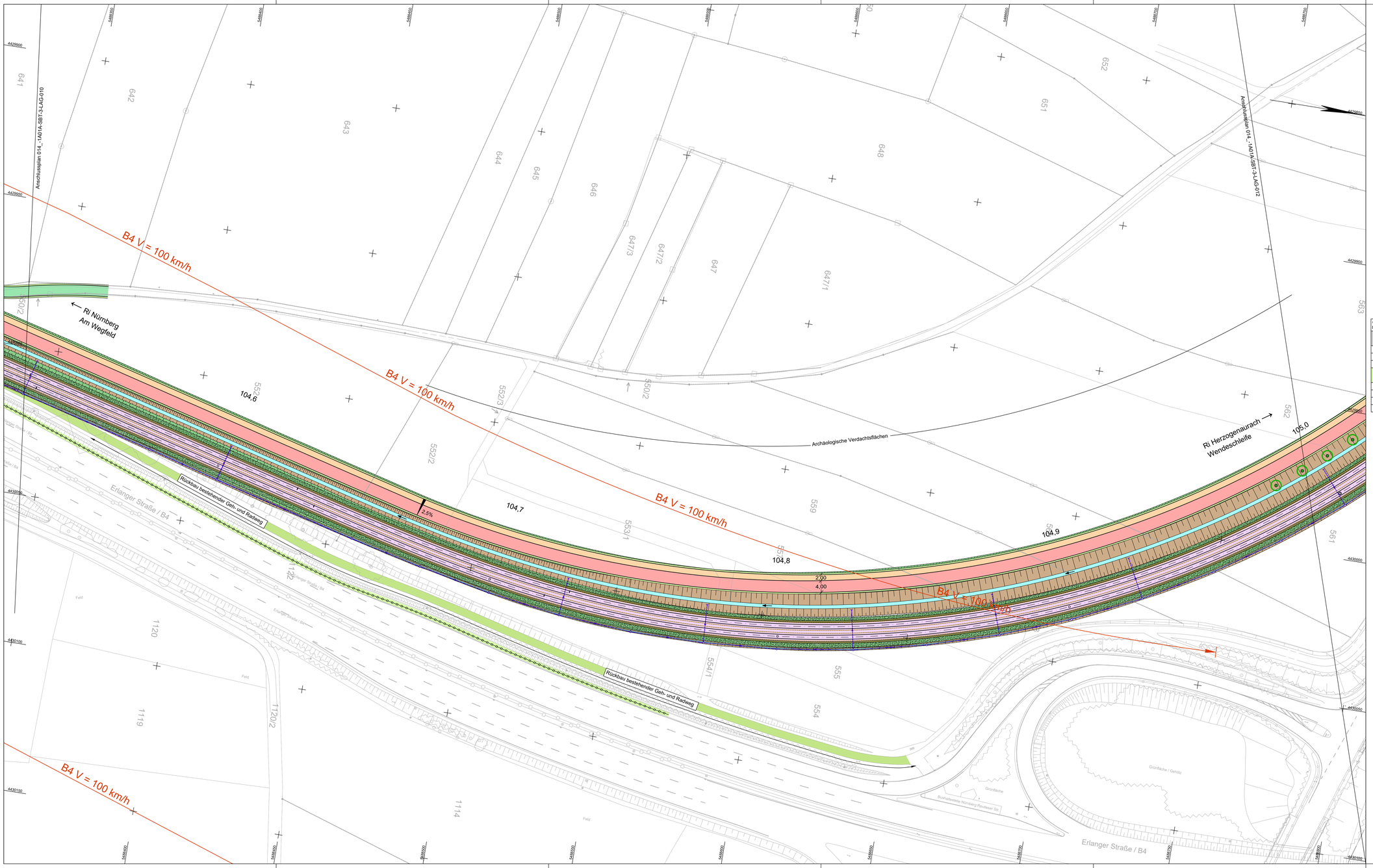
Interlage Basis Genehmigung für AfV

Erstellt durch:
OBERMEYER Infrastruktur
Bürgermeister- z.d. Wort 19 Nürnberg
E-Mail: info.nuernberg@obermeyer-group.com
Telefon: 0911/56868-0

	Datum	Name
bearbeitet:	11.02.2026	Sojkic
gezeichnet:	11.02.2026	Wannek
geprüft:		

Plotdatum: 11.02.2026 M:\2\5832\3-CAD\03-Entwurfsplanung\1A01A05_LAG\LY\AV-Sitzung2 Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LAG-001-_ohne_-05-00-Info.dwg

erzeugt mit ProVI®

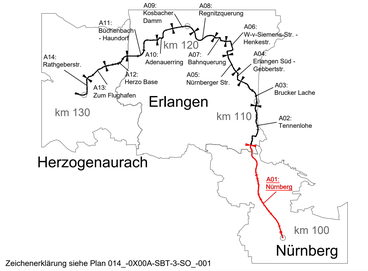


von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisschleife)		
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 7	0
Fahrrad	ca. 34	ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg		
entsiegelte Fläche [m²]	0	
versiegelte Fläche [m²]	ca. 6.176	
zu fällende Bäume	ca. 128	
neu geplante Bäume	ca. 145	

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**



Zeichenerklärung siehe Plan 014_-0X00A-SBT-3-SO_-001

Nr.	Art der Änderung	Datum	Kürzel
05	Aktueller Planungsstand für AfV	11.02.2026	Sojkic
04	Fortschreibung EP	20.11.2025	Sojkic
03	Fortschreibung EP	06.10.2025	Sojkic

Entwurfsplanung

Auftraggeber:
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 11
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem: StUB [ähnlich GK 4 zu DHHN2016]
Erlangen, 2026

Verkehrsanlagenplanung
Lageplan
Bau-km 104,5+20 bis 105,0+10

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-LAG-011 Index: 05

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft Stadt-Umland-Bahn
Dornch Gruppe GRE OBERMEYER

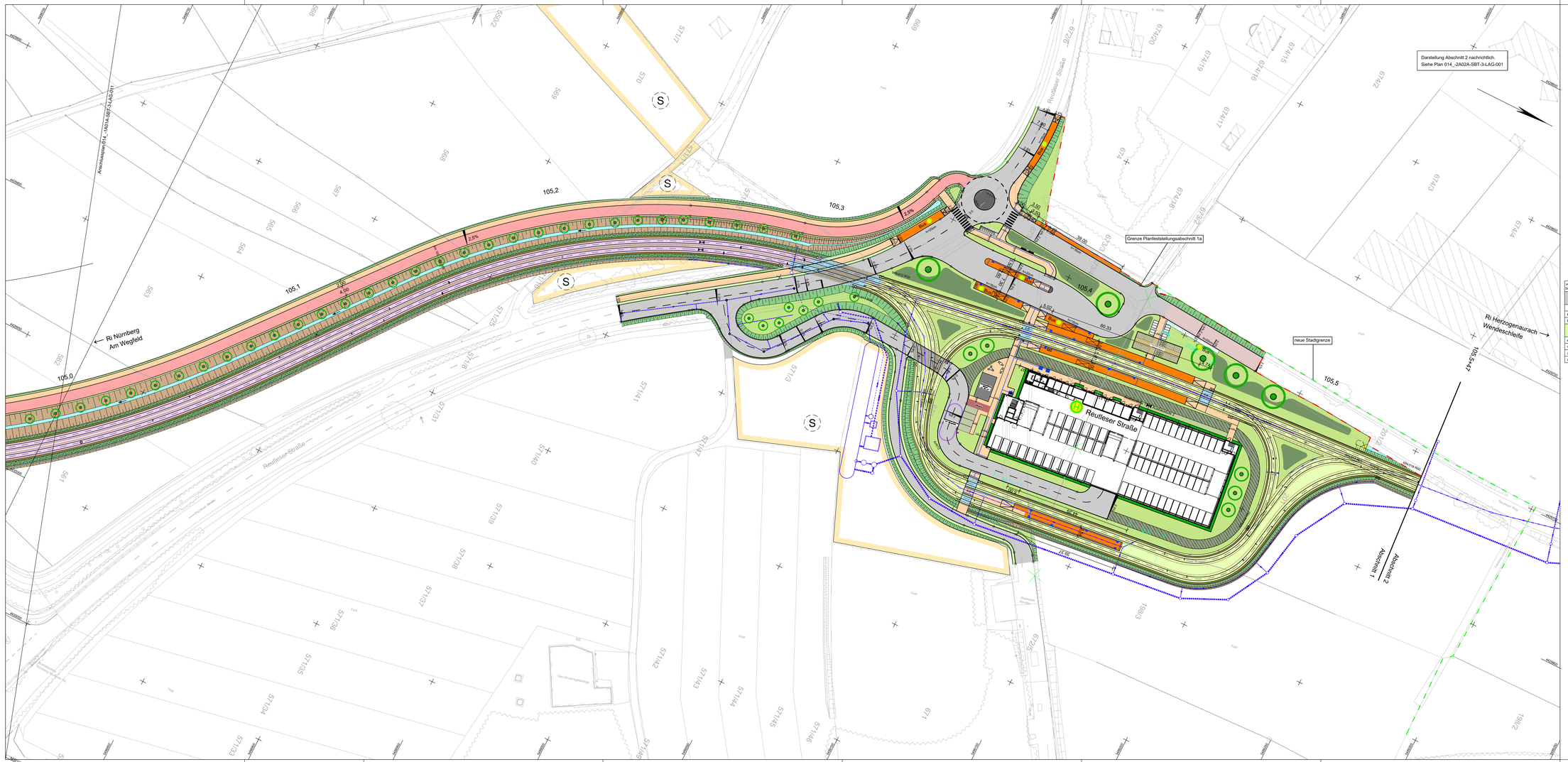
Erstellt durch:
OBERMEYER Infrastruktur
Burgschmietstr. 2-4 90419 Nürnberg
E-Mail: info.nuernberg@obermeyer-group.com
Telefon: 0911/39808-0

	Datum	Name
bearbeitet:	11.02.2026	Sojkic
gezeichnet:	11.02.2026	Wannek
geprüft:		

Interlage BSV Offenlegung für AfV

Plotdatum: 11.02.2026 M:\2\5632\3-CAD\03-Entwurfsplanung\1A01A05_LAG\LY\AV-Sitzung\2 Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LAG-001-_ohne_-05-00-Info.dwg

erzeugt mit ProVI®



von Am Wegfeld bis Reutleser Weg (Gleisscheitel)		
Parkplatzbilanz StUB + Radschnellweg		
	vorher	nachher
KFZ	ca. 7	0
Fahrrad	ca. 34	ca. 243
Grünbilanz StUB + Radschnellweg		
entsiegelte Fläche [m²]	0	
versiegelte Fläche [m²]	ca. 6.176	
zu fällende Bäume	ca. 126	
neu geplante Bäume	ca. 145	

ZUR VORLAGE IM VERKEHRSAUSSCHUSS
VERKEHRSPLANUNGSAMT
NÜRNBERG, AM

AMTSLEITER

IM VERKEHRSAUSSCHUSS BEHANDELT AM
BESCHLUSS: **FÜR DIE RICHTIGKEIT:**



Zeichenerklärung siehe Plan 014_-0X00A-SBT-3-SO_-001

Nr.	Art der Änderung	Datum	
04	Aktueller Planungsstand für AfV	12.02.2026	Sojkic
03	Fortschreibung EP	06.10.2025	Sojkic
02	Aktueller Planungsstand für AfV	31.07.2025	Jensen

Entwurfsplanung

Auftraggeber:
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5-1 / 12
Maßstab: 1 : 500
Projektkoordinatensystem:
StUB [ähnlich DE_DHDN_TM_NORTHHN2016
Erlangen

Verkehrsanlagenplanung
Lageplan
Bau-km 104,9+70 bis105,5+47

Plannummer: 014_-1A01A-SBT-3-LAG-012 Index: 04

Auftragnehmer:
Ingenieurgemeinschaft
Stadt-Umland-Bahn
Deutsch Gruppe GRE OBERMEYER

Erstellt durch:
OBERMEYER Infrastruktur
Eugen-Adam- Str. 64 90478 Nürnberg
E-Mail: mannheim@obermeyer-group.com
Telefon: 0911 / 5980-0

	Datum	Name
bearbeitet:	12.02.2026	Sojkic
gezeichnet:	12.02.2026	Wannek
geprüft:		

Unterlage zur Beschlussfassung für AfV

Plotdatum: 16.02.2026 M:\2602\03\CAD\03-Entwurfsplanung\1A01A05_LAG\1VAFV-Stlaung\2. Abgabe Index 05\014_-1A01A-SBT-3-LAG-001-_show_-05-02-bmb.dwg

erzeugt mit ProVI®

Zeichenerklärung

Lageplan 1 : 500 (Entwurfsplanung)

Planung

Einschnittsböschung
Mulde mit Fließrichtung /Versickermulde

Grünfläche / grüner Spritzschutz

Fahrbahn

Bankett

Wirtschaftsweg

Radweg

gemeinsamer Geh- und Radweg

Radstreifen straßenbündig

Gehweg

Fahrbahnteiler / Insel / Parkstreifen

Feld- Waldweg

Bordabsenkung
Zufahrt über Grünfläche
Zufahrt über Wegfläche (hier: gemeinsamerGeh- und Radweg)

Dammböschung

Entwässerungsgraben mit Fließrichtung

(Höhe x,x - y,y m) Stützwand (Ing. BW)

(Höhe x,x - y,y m) Geländeabfangung

2,5 % Querneigung

123,4 Hektometrierung rechtes Gleis

Gleisachse
Schiene

1,30 Bahnkörper befahrbar

Bahnkörper mit Rasengleis

Bahnkörper mit Schotteroberbau

eingedeckter Bahnkörper, für MIV gesperrt

Haltestelle

Kabeltrog
Andeckung Nebenflächen Oberbau

Kabelzugschacht

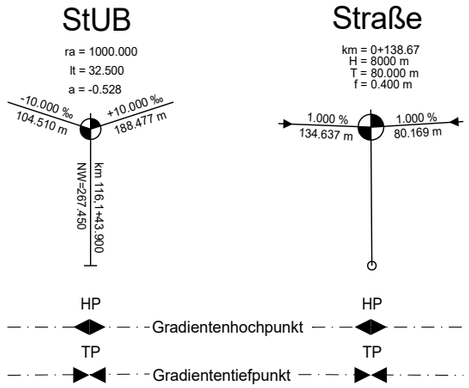
Wartehalle

Begrünter Spritzschutz

Tech. Spritzschutz / Geländer

Fahrzeugrückhaltesystem

Rückbau



Abkürzungen TrassierungStUB

AA = Ausrundungsanfang
AE = Ausrundungsende
UA = Übergangsbogenanfang
UE = Übergangsbogenende
lU = Länge des Übergangsbogens
BW = Bogenwechsel
BA = Bogenanfang
BE = Bogenende
NW = Höhe Neigungswechsel
r = Radius
lg = Länge einer Geraden
lb = Länge eines Bogens
u = Überhöhung
aq = Querbeschleunigung
ve = Entwurfsgeschwindigkeit
ra = Ausrundungshalbmesser
lt = Tangentenlänge
a = Stichmaß

Abkürzungen Trassierung Straße

○ = Elementwechsel Fahrbahnrand
r = Radius
A = Klothoidenparameter
H = Ausrundungshalbmesser
T = Tangentenlänge
f = Stichmaß
◎ = Elementwechsel Fahrbahnachse

Entwässerung

Schienenentwässerung mit Anschlussleitung
Straßenablauf mit Anschlussleitung

DN 100 Rohrdurchlass mit Böschungsstück

50 m, 1,5% DN300 Regenwasserleitung DN 300 mit Angabe von Fließrichtung, Länge und Gefälle

Prüfschacht

Blindenleitsystem gemäßDIN32984

Leitstreifen

Sperrfeld / Richtungsfeld

Aufmerksamkeitsfeld

Sonstiges

Hauptflugrouten für Fledermäuse

freizuhaltendes Sichtfeld

Oberleitungsmast

Beleuchtungsmast

Lichtsignalmast

S Sonderbaufläche, BE-Fläche

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
3			
2			
1			

Entwurfsplanung

Auftraggeber:

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Anlage / Blatt-Nr.: 5/Bl-Nr. 000
Maßstab: ohne
Projektkoordinatensystem:
StUB [ähnlich GK 4] im DHHN2016

Erlangen, den

Verkehrsanlagenplanung
Zeichenerklärung Lageplan

Plannummer: 014_-0X00A-SBT-1-SO -001 Index: 01

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

Plannr Nbg intern:	2.2255.2.13	
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 01.08.2024
BEARBEITUNG	Wie (4935)	AMTSLEITER
	Klapuch	Original: Archiv Stadt Nürnberg VpI

StUB01-OST-Stadtumlandbahn_DK-500 Zeichenerklärung-Lageplan.PLT vom 10.12.24

CARD/1

Berichtsvorlage
Vpl/009/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:

Runder Tisch Radverkehr
hier: mündlicher Bericht

Bericht:

Am 17. März 2026 fand die 36. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr statt. In der Sitzung berichtete die Verwaltung über das Reporting 2025 zum "Mobilitätsbeschluss für Nürnberg" für den Themenblock Radverkehr. Der Bericht schilderte detailliert die im Mobilitätsbeschluss gesteckten Ziele und erreichten Fortschritte bei Planung und Umsetzung der konkreten Maßnahmen.

Das Reporting 2025 für alle Themenblöcke wird in heutiger AfV-Sitzung vorgestellt.

Als weiteres Thema präsentierte SÖR im Runden Tisch Radverkehr das Radwegebauprogramm für das Jahr 2026. Im Planungs- und Bauprogramm werden die Maßnahmen zur Umsetzung des Radvorrangroutennetzes, der Radschnellverbindungen und der Fahrradstraßen sowie die im Runden Tisch Radverkehr (RTR) gemeinsam priorisierten Lückenschlüsse des Radwegenetzplans zusammengefasst. Auch dieses Thema ist als Tagesordnungspunkt in derselben AfV-Sitzung angemeldet.

Zum Abschluss berichtete die VAG über die Auslastung des seit 2021 in Betrieb befindlichen Fahrradspeichers am Südausgang des Hauptbahnhofes. Nachdem der Start des Fahrradparkhauses in eine Zeit fiel, die noch stärker von coronabedingten Beschränkungen und Auswirkungen geprägt war, hat sich zwischenzeitlich die Nutzung sehr positiv entwickelt.

Über die Sitzung wird mündlich berichtet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorlage
Vpl/008/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2026

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt
Radwegebauprogramm 2026 SÖR Feb26
Radwegeplanungsprogramm 2026

Sachverhalt (kurz):

Ein sicheres, durchgehendes und komfortables Radwegenetz ist ein wichtiger Faktor für die Nutzung des Fahrrads im Stadtverkehr als Teil des Umweltverbundes. Es ist erklärtes Ziel der Stadt Nürnberg, möglichst viele Menschen zur Nutzung des Umweltverbundes zu motivieren. Ein wichtiger Baustein ist daher das Radwegeplanungs- und -bauprogramm, mit dem Maßnahmen zur Schließung von Lücken im Radwegenetz koordiniert werden, um die Realisierung zügig voranzubringen. Im Planungs- und Bauprogramm werden die Maßnahmen zur Umsetzung des Radvorrangroutennetzes, der Radschnellverbindungen und der Fahrradstraßen sowie die im Runden Tisch Radverkehr (RTR) gemeinsam priorisierten Lückenschlüsse des Radwegenetzplans zusammengefasst.

Das Planungs- und Bauprogramm 2026 ist zwischen den Fachdienststellen SÖR und Vpl abgestimmt.

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 das Radwegeplanungs- und Bauprogramm für das Jahr 2026. Die Verwaltung wird beauftragt, die zur Umsetzung dieses Programms notwendigen Schritte einzuleiten.

Jahresbauprogramm Radverkehr

Der Verkehrsausschuss hat am 27.01.2005 beschlossen, die Verwaltung möge regelmäßig über die Förderung des Radverkehrs und die Verwendung der Mittel aus dem Radwegebauetat berichten sowie die Planungen für das jeweils folgende Jahr vorstellen. Seitdem wurde das Radwegebauprogramm jährlich im Verkehrsausschuss (zuletzt am 16.01.2025) behandelt. Mit dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ hat der Stadtrat darüber hinaus am 27.01.2021 beschlossen, dass ein engmaschiges, lückenloses, möglichst Umwege freies und sicheres Radwegenetz auf Basis des Radwegenetzplanes in den wesentlichen Abschnitten verkehrswirksam bis 2030 geschaffen werden soll. Der Etat für den Radwegebau wurde stufenweise angehoben und liegt seit 2023 bei 10 Mio. Euro. Parallel wurde für die Planung und die Umsetzung zusätzliches Personal bewilligt.

Über den jeweiligen Umsetzungsstand von Radwegebaumaßnahmen und die Gründe für eventuelle Verzögerungen wurde im „Runden Tisch Radverkehr“ (RTR) am 28.10.2025 berichtet.

Radwegeplanungsprogramm 2026

Grundlage für die Planung und Errichtung von Radverkehrsanlagen bildet der im November 2007 beschlossene Radwegenetzplan. Er zeigt auf, wo Radwege entweder aufgrund der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung und des Verkehrsablaufs oder im Sinne einer stadtverträglichen Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung erforderlich sind. Auf dem Radwegenetzplan bauen die beschlossenen Konzepte für Radvorrangrouten, Radschnellverbindungen und Fahrradstraßen auf. Hierbei wird auch die von den Mitgliedern des RTR erarbeitete Prioritätenliste berücksichtigt. Anlass für die Aufnahme von Projekten in das Planungsprogramm sind auch Lückenschlüsse entlang von Hauptverkehrsstraßen und notwendige Sanierungen von Straßen, Radwegen oder Lichtsignalanlagen sowie nicht regelgerecht dimensionierte Rad-/Gehwege, fehlende direkte Rad-/Gehwegeverbindungen und übergeordnete Freiraumverbindungen.

In 2026 werden die Planungen für Radschnellverbindungen (RSV) weiter konkretisiert. Prioritär wird an den letzten fehlenden Abschnitten für die erste durchgängige Radvorrangroute von Laufamholz nach Schweinau gearbeitet sowie an der Radvorangroute 4, die im Norden das Pegnitztal Ost und West verbindet. Desweiteren werden detaillierte Straßen- und Markierungspläne des Fahrradstraßenkonzeptes Stufe 2 erarbeitet sowie Einzelmaßnahmen, wie Lückenschlüsse und Sanierungen.

Der vollständige, aktuelle Planungsstand für das Jahr 2026, aufbauend auf dem Planungsprogramm 2025, ist der Anlage 1 zu entnehmen. In der Liste sind diejenigen Planungen enthalten, die 2026 und 2027 dem AfV zum Beschluss vorgelegt werden sollen. Darüber hinaus arbeitet Vpl aber auch an Plänen, die längere Zeit beanspruchen. Das Radwegeplanungsprogramm wird kontinuierlich fortgeschrieben.

Rückblick: Planungsprogramm 2025

In der Fortschreibung des Planungsprogramms für das Jahr 2025 sind insgesamt 58 Maßnahmen enthalten, d.h. Vpl hat mit der Planung begonnen. Die Maßnahmen betreffen sowohl die Schwerpunkte Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und Fahrradstraßen der Stufe 2 als auch wichtige Lückenschlüsse sowie weitere Verbesserungen für den Radverkehr.
Im Jahr 2025 hat der Verkehrsausschuss 16 dieser Maßnahmen beschlossen; wovon sich folgende vier bereits in der Umsetzung befinden:
- RVR 4: Martinstraße und Klingenhofstraße
- Thumenberger Weg südlich Äußere Sulzbacher Straße
- Schleifweg
- Sulzbacher Straße zwischen Rudolphstraße und Harmoniestraße (Verbesserungen Radverkehr).

Für eine weitere Maßnahme wurde ein Planungsauftrag beschlossen. Dies betrifft den Abschnitt der RSV nach Stein entlang der Bibertbahntrasse bis Gebersdorfer Straße.

Die noch nicht abgeschlossenen Planungen wurden ins Planungsprogramm 2026 übertragen und werden nach und nach dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt.

- Beschlossene Planungen 2025

RSV Stein: Bibertbahntrasse, Planungsauftrag	Radweg
RSV Schwabach: Lochnerstraße und Hans-Schmidt-Straße	Fahrradstraße
RVR 4: Falknerweg und Hugo-Distler-Straße	Fahrradstraße
RVR 4: Carl-Schurz-Straße und Bessemerstraße	Fahrradstraße
RVR 4: Martinstraße und Klingenhofstraße	Fahrradstraße
RVR 4: Dresdener Straße	Fahrradstraße
RVR 4: Thumenberger Weg südlich Erlenstegenstraße	Fahrradstraße
RVR 8: Äußere Bayreuther Straße / Leipziger Platz	Fahrradstraße
RVR 16: Heynestraße	Fahrradstraße
Schleifweg	Fahrradstraße
Verlängerung Wilhelm-Späth-Straße zwischen Holzgartenstraße und Harsdörfferstraße	Fahrradstraße
Am Messehaus	Fahrradstraße
Voltastraße zwischen Schuckertstraße und Sperberstraße	Fahrradstraße
Sulzbacher Straße zwischen Rudolphstraße und Harmoniestraße	Verkehrssicherheit
Rothenburger Straße zwischen Obere Kanalstraße und Bahnbrücke	Verkehrssicherheit
Obere Kanalstraße	Lückenschluss, Schutzstreifen

- Umgesetzte bzw. begonnene Radwegemaßnahmen 2025

  Folgende Planungen wurden in 2025 (Stand 10.12.2025) baulich realisiert oder werden im kommenden Jahr überwiegend abgeschlossen:

Umgesetzte Maßnahmen:	Finanzierung Radwegeetat
Am Nordostbahnhof	295.000 €
Gibitzenhofstraße zwischen Dianaplatz und Brehmstraße, Ostseite in 2024 fertiggestellt, Westseite 08/2025-10/2025 fertiggestellt	620.000 €
Löbleinstraße Süd und Maxfeldstraße südlich Goethestraße	1.320.500 €
Meuschelstraße zw. Löblein- und Rollnerstraße	
Sulzbacher Straße zwischen Harmonie- und Rudolphstraße (Markierung 2026)	150.000 €
RVR 3: Sperberstraße	980.000 €
Martinstraße (Markierung 2026)	123.000 €
Kohlenhofareal, Markierung Radstreifen Kohlenhofstraße (Markierung Radstreifen 2026)	143.000 €
Schleifweg und erster Teilabschnitt Gerngrosstraße (Markierung 2026)	610.000 €

- Noch im Bau befindliche Maßnahmen:

1. Bauabschnitt RSV Nürnberg-Erlangen: Friedrichstraße, Schweppermannstraße, Pilotystraße, Innerer Kleinreuther Weg, Fahrradstraßen.	1.100.000
RVR 3: Frankenstraße	306.600 €
RVR 8: Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz; ÖPNV mit Radweg	2.448.000 €
RVR 14: Kleestraße	658.000 €
Radweg an der Goldbachstraße	150.000 €
Zerzabelshofstraße zwischen DB-Unterführung und Pastoriusstraße	150.000 €
Zerzabelshofstraße zwischen Goldbachstraße und DB-Unterführung	441.000 €

<u>Radwegebauprogramm 2026</u>

Auch künftige Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen sollen für ein sicheres, vollständiges und attraktives Radwegenetz sorgen. Die Maßnahmen zur baulichen Umsetzung in 2026 sind in Anlage 2 aufgeführt. Kurzfristige Änderungen aufgrund unvorhersehbarer Entwicklungen können nicht ausgeschlossen werden. Ebenso wenig ist gewährleistet, dass bei den erforderlichen

Ausschreibungen ausreichend leistungsfähige Auftragnehmer zu annehmbaren Konditionen gefunden werden können.

Das Gesamtinvestitionsvolumen der Maßnahmen in 2026 beträgt knapp 14,5 Mio. Euro. Davon werden rd. 7,5 Mio. Euro aus dem Radwegeetat mehrerer Jahre und aus weiteren Mittelansätzen finanziert (Zuschüsse, Unterhalt, andere MIP-Ansätze).

Der Bund fördert über die Nationale Klimaschutzinitiative Maßnahmen zur Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur, also Schutzstreifen, Radwege, Radschnellwege und Fahrradstraßen. Die Förderung beträgt regulär 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Für finanzschwache Kommunen, darunter fällt auch die Stadt Nürnberg, beträgt der Fördersatz 65 Prozent. Aufgrund der schwierigen Haushalts-/Finanzlage der Stadt Nürnberg ist der Förderanteil maßgebende Voraussetzung zur Finanzierung der Maßnahmenumsetzungen. Die Bewilligung dauert ein bis eineinhalb Jahre. Dies verzögert die Umsetzung der geplanten Radwegebaumaßnahmen zusätzlich.

Der Reportingbericht zum Mobilitätsbeschluss thematisiert die erreichten Ziele zum Radwegebau und wird dem Verkehrsausschuss (AfV) im selben Ausschuss präsentiert.

Bauprogramm Radwege 2026 --- Sachstand Februar 2026

Investitionsansatz 10.000.000 EUR

Maßnahme	geschätzte Gesamtkosten	AfV-Beschlus	Finanzierung aus Radwegeetat	Sonstige Finanzierung	Umsetzungs-zeitraum	Sachstand 12/2025
Radweg an der Goldbachstr.	150.000 €	nicht erforderlich	150.000 €		2025/2026	Baubeginn 9/2025 bis 4/2026
Kilianstr. Höhe Georg-Buchner-Str.	180.000 €	AfV 12.09.2022	180.000 €		~~2025~~ 2026	Antrag bei ZUG 30.07.2024 Zuwendungsbescheid vom 27.06.2025 Maßnahme in Vorbereitung zusammen mit der Senefelder Straße
Cochläusweg, Lückenschluss	150.000 €	AfV 23.09.2021	150.000 €		~~2025~~ 2026	verschoben in 2026 wg. Hochbaumaßnahme
Bayreuther Str. zw. Rathenauplatz und Berliner Platz	6.620.000 €	AfV 06.05.2021	2.448.000 €	4.172.000 € Stadt + Zuschuss	2023 bis 2026	im Bau
Spohrstraße	998.000 €	18.7.2019	998.000 €		~~2025~~ 2026/2027	Maßnahme verschoben
Zerzabelshofstr zw. DB-Unterführung -Pastoriusstraße	491.000 €	13.06.2024	150.000 €	341.000 €	2025 - 2026	Baubeginn 08/2025 - 06/2026
Zerzabelshofstr zw. Goldbachstr. - DB-Unterführung	441.000 €	21.02.2024	441.000 €		2025 - 2026	Baubeginn 08/2025 - 06/2026
Sulzbacher Straße zw. Harmonie- und Rudolphstr.	150.000 €	03.04.2025	150.000 €		2025/2026	Maßnahme im Zuge VAG Arbeiten fertiggestellt Rot-Markierung in 2026
Jansenbrücke Bereich Leyer Straße	1.235.000 €	11.07.2024	785.496 €	449.504 €	2026 / 2027	Antrag bei ZUG 23.10.2024 01.03.2026 Genehmigung Maßnahme in Vorbereitung
Maximilianstr. Kreuzung Adam-Klein-Str.	1.289.000 €	20.07.2023	911.981 €	377.019 €	~~2024~~ 2026	Antrag bei ZUG 15.10.2024 Zuwendungsbescheid vom 20.06.2025 Bauzeit etwa 4/2026 - 10/2026 Maßnahme vergeben
Amberger Straße RSV Nbg-SC zw. Nopitschstr und Zweibrückener Straße Turnerheimstraße Holzwiesenstraße	5.421.000 €	17.03.2022 19.10.2023 BP 3478	1.084.200 €	4.336.800 €	2026 - 2027	Zuwendungsantrag am 29.08.2025 "Radoffensive Bayern" Baubeginn Mitte 2026 anvisiert
Thumenberger Weg RVR 4 zw. Erlenstegenstr. und Flußstr.	22.689.000 €	29.01.2025 (Stadtrat)		22.689.000 €	2028-2031	Zuwendungsantrag BayGVFG in Vorbereitung Planung in Vorbereitung Spartenverlegung seit 5/2025 Arbeiten der DB 02/2026 - 04/2027
Allersberger Straße Kreuzung Annastraße	1.950.000 €	19.04.2024	*110.000 €*	*1.840.000 €*	2026 / 2027	Antrag bei ZUG 22.04.2025
Willstraße	1.423.000 €	12.09.2023	*1.222.739 €*	*92.563 €*	2026	Antrag bei ZUG 23.10.2024 Objektplan genehmigt Baubeginn 03/2026
Äußere Bayreuther Straße bei Leipziger Platz	700.000 €	16.01.2025	*400.000 €*	*300.000 €*	2027	Zuwendungsantrag in Vorbereitung
Oelser Straße	1.823.000 €	17.03.2022	661.350 €	1.161.650 €	~~2025~~ 2027	Grunderwerb konnte trotz langwieriger Verhandlungen nicht vollzogen werden. Daran hängt die Umsetzung der Maßnahme.
Fahrradstraßen						
1. BA RSV N-Er Friedrichstr., Schweppermannstr., Pilotystr., Innerer Kleinreuther Weg	2.763.000 €	Ferienausschuss 22.04.2020	1.100.000 €	1.663.000 € Stadt + Zuschuss	2023 bis 2026	im Bau viele Verzögerungen wegen Spartenverlegungen und Fernwärmeausbau Anvisiere Fertigstellung 2026
Strindbergstraße (RVR 10)	686.000 €	18.01.2024	357.981 €	328.019 €	~~2025~~ 2026	Antrag bei ZUG 20.10.2023 Zuwendungsbescheid vom 21.02.2025 Ausschreibung in Vorbereitung
Kleestraße (Stufe2, RVR 14)	658.000 €	16.11.2023	329.981 €	328.019 €	2025/2026	Antrag bei ZUG 20.10.2023 Zuwendungsbescheid vom 29.7.2025 Baubeginn 9/2025
Schönweißstraße (Stufe 2)	360.000 €	11.09.2023	215.153 €	144.847 €	~~2025~~ 2026	Antrag bei ZUG 15.10.2024 Zuwendungsbeschei vom 29.07.2025 Maßnahme in Vorbereitung
Strauchstraße	1.948.000 €	21.09.2023	969.397 €	978.603 €	~~2025~~ 2026	Antrag bei ZUG 25.06.2024 Zuwendungsbescheid vom 20.06.2025 Maßnahme in Ausschreibung
Schupfer Straße	404.000 €	18.04.2024	207.574 €	196.426 €	~~2025~~ 2026	Antrag bei ZUG vom 10.07.2024 Zuwendungsbescheid vom 20.06.2025 Maßnahme in Vorbereitung

Happurger Straße	194.000 €	18.04.2024	88.863 €	105.137 €	~~2025~~ 2026	Antrag bei ZUG 18.07.2024 Zuwendungsbescheid vom 20.06.2025 Maßnahme in Vorbereitung
Rehhofstraße	597.000 €	11.07.2024	213.135 €	383.865 €	~~2025~~ 2026	Antrag bei ZUG 18.07.2024 Zuwendungsbescheid vom 20.06.2025 Maßnahme in Vorbereitung
Senefeder Straße	1.466.311 €	14.12.2023	746.545 €	719.766 €	~~2025~~ 2026	Antrag bei ZUG 30.07.2024 Zuwendungsbescheid vom 27.06.2025 Maßnahme in Vorbereitung
Frankenstraße	958.000 €	18.04.2024	306.600 €	651.400 €	2025/2026	Städtebauförderung vom 02.07.2025. Verzögerungen wegen Archäologie Baubeginn 9/2025 Fertigstellung 5/2026
Am Thoner Espan, Michelstraße	760.000 €	18.04.2024	435.960 €	324.040 €	2026	Antrag bei ZUG 13.10.2024 In Bearbeitung bei ZUG Maßnahme in Vorbereitung
Felsenstraße	740.000 €	11.07.2024	293.087 €	446.913 €	~~2025~~ 2027	Antrag bei ZUG 13.08.2024 Zuwendungsbescheid vom 20.06.2025 Maßnahme in Vorbereitung
Forsthofstraße	1.327.667 €	18.04.2024	719.702 €	607.965 €	2026	Antrag bei ZUG 15.10.2024 Zuwendungsbescheid vom 29.07.2025 Maßnahme verschoben wegen Bauarbeiten in der Allersberger Straße
Schleifweg	675.000 €	20.02.2025	610.000 €	65.000 €	2025/2026	Bauzeit 9/25 - 3/26
Eichendorffstraße - Stufe 1 zw. Schafhofstr. und Stadenstr.	389.000 €	13.06.2024	150.000 €	90.000 €	2025/2026	Markierung bereits aufgebracht Bushaltestellen in 2026
Äußere Cramer-Klett-Straße Krzg Gießereistr./ Wöhrder Hauptstr.	550.000 €	22.01.2026	550.000 €		2026	Umsetzung im Zuge der LSA-Sanierung
Forchheimer Straße RVR 4	315.000 €	19.09.2024	315.000 €		2026/2027	
Elisenstraße / Hintere Marktstr. Sandreuthstr. RVR 2	800.000 €	17.10.2024	800.000 €		2026/2027	Umsetzung abhängig vom Investor "Lochner Straße"
Veillodter Straße	680.000 €	14.12.2023	680.000 €		2027	Umsetzung abhängig von den Hochbaumaßnahmen
Am Messehaus zw. Welser Straße und Rennweg	75.000 €	16.01.2025	75.000 €		2026	Markierungsplan
Carl-Schurz-Str. + Bessemer Str. RVR 4	241.000 €	26.06.2025	241.000 €		2026	
Falknerweg und Hugo-Distler-Str. RVR 4	200.000 €	26.06.2025	200.000 €		2027	Grunderwerb offen

Sonstiges						
Fahrradbügel	100.000 €		100.000 €			Schätzung

die blau dargestellten Zahlen sind Schätzungen

Gesamtbausumme:	**62.596.978 €**	gesamt	**19.547.744 €**	**36.957.536 €**
		aus Etat 2026	7.625.416 €	
		aus Etat 2025	6.545.015 €	
		aus Etat 2024	3.797.312 €	
		aus Etat 2023	330.000 €	
		aus Etat 2022	1.250.000 €	

	= laufende Maßnahmen aus 2025
	= Maßnahmen bereits finanziert, Umsetzung in 2026
	= bestehende Maßnahmen, 2026 finanziert, begonnen und umgesetzt
	= neue Maßnahme, Finanzierung und Umsetzung in 2026
	= neue Maßnahmen, Finanzierung in 2026, Ausführung in 2027 ff.

Weiter Maßnahmen in Vorbereitung						
Kleinreuther Weg RSV ER zw. Nordring und Kilianstr	3.066.000 €	14.12.2023	3.066.000 €		2027	
Kleinreuther Weg RSV ER Lohestraße	1.708.000 €	14.12.2023	1.708.000 €		2027	
Wirthstr. RVR 2	1.000.000 €	19.09.2024	1.000.000 €		2027	Umsetzung wegen Verkehrsführung noch offen

Radwegeplanungsprogramm 2026

Nr.	Maßnahme	Begründung	AfV Beschluss / AfV-Ziel
1	RSV Erlangen 4. Abschnitt - Marienbergstraße	Radschnellverbindung	2026
2	RSV Erlangen 5. Abschnitt - B4/Erlanger Straße bis Boxdorf	Radschnellverbindung	2026
3	RSV Erlangen 6. Abschnitt - B4/Boxdorf bis Stadtgrenze	Radschnellverbindung	2026
4	RSV Schwabach zwischen Rehlingerstraße und S-Bahnhof Reichelsdorf	Radschnellverbindung	2026
5	RSV Zirndorf 2. Abschnitt - FSW	Radschnellverbindung	11.07.2024 (Planungsauftrag)
6	RSV Zirndorf 3. Abschnitt - Rothenburger Straße südlich FSW bis Bertha-von-Suttner-Straße	Radschnellverbindung	11.07.2024 (Planungsauftrag)
7	RSV Zirndorf 5. Abschnitt Rothenburger Straße zwischen Wredestraße und Tiefes Feld (Neue Rothenburger Straße)	Radschnellverbindung	11.07.2024 (Planungsauftrag)
8	RSV Zirndorf 6. Abschnitt Neue Rothenburger Straße	Radschnellverbindung	28.04.2016 (Planungsauftrag) 23.03.2023
9	RSV Zirndorf 7. Abschnitt Rothenburger Straße südllich Tiefes Feld	Radschnellverbindung	11.07.2024 (Planungsauftrag)
10	RSV Zirndorf 8. Abschnitt bis Stein, 3 Teile Bibertbahntrasse	Radschnellverbindung	16.01.25 (Planungsauftrag)
11	RVR 1 Königstorgraben und Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse	Radvorrangroute	2026
12	RVR 1 Marientorgraben zwischen Hübnerstor und Rosa-Luxemburg-Platz	Radvorrangroute	24.09.2020 (Neuplanung mit Brückenbau 2026)
13	RVR 1 Laufertorgraben zwischen Rathenauplatz und Prinzregentenufer	Radvorrangroute	2026
14	RVR 1 Neutorgraben (Haltestelle Hallertor)	Radvorrangroute	2026
15	RVR 3 Frankenstraße zwischen Münchener Straße und Allersberger Straße	Radvorrangroute	2026 ff
16	RVR 4 Wetzendorfer Straße und Parlerstraße	Radvorrangroute	2026
17	RVR 4 Geh-/Radweg Dorfäckerstraße - Frauenthaler Weg	Radvorrangroute	2026 ff
18	RVR 4 Wahlerstraße/Schnieglinger Straße/Weihergartenstraße	Radvorrangroute	2026 ff
19	RVR 4 Thumenberger Weg zwischen Ewaldstraße und Oedenberger Straße	Radvorrangroute	2026
20	RVR 4 Thumenberger Weg nördlich Erlenstegenstraße bis Ewaldstraße	Radvorrangroute	2026

21	RVR 10 Peterskirche Kreuzung Regensburger Straße/Harsdörfferstraße	Radvorrangroute	2026 ff
22	RVR 13 Hainstraße (südlich Kreuzung Peterskirche - bis Platz der Opfer des Faschismus) Ostseite	Radvorrangroute	2026
23	RVR 13 Kornburger Straße zwischen Trierer Straße und Steinbrüchlein	Radvorrangroute	2026 ff
24	RVR 14 Tafelhofstraße - Celtisstraße - Hinterm Bahnhof	Radvorrangroute	2026
25	RVR 15 Hafenstraße zwischen Heidestraße und Eibacher Hauptstraße	Radvorrangroute	2026 ff
26	RVR 16 Tunnelstraße/Gugelstraße	Radvorrangroute	2026
27	RVR 16 Gibitzenhofstraße zwischen Brehmstraße und Humboldtstraße	Radvorrangroute	2026
28	RVR 16 Dianastraße zwischen Gibitzenhofschleife und Dianaplatz	Radvorrangroute	2026
29	RVR 16 Saarbrückener Straße/Julius-Loßmann-Straße	Radvorrangroute	2026
30	RVR 19 Fürther Straße zwischen Südliche Fürther Straße und B4-Ring	Radvorrangroute	2026
31	RVR 19 Fürther Straße zwischen Maximilianstraße und Augsburger Straße	Radvorrangroute	2027 ff
32	RVR 19 Fürther Straße zwischen Augsburger Straße und Adam-Klein-Straße	Radvorrangroute	2026
33	RVR 19 Fürther Straße westlich The Q bis Stadtgrenze	Radvorrangroute	2027 ff
34	Bismarckstraße Teil 1 bis Oedenberger Straße	Fahrradstraße Stufe 2	2026
35	Peter-Henlein-Straße (mit Obere Mentergasse - Untere Mentergasse - Wiesenstraße)	Fahrradstraße Stufe 2	2026
36	Köhnstraße/Obere Baustraße/Glockenhofstraße/Kirchenstraße	Fahrradstraße Stufe 2	2026
37	Voltastraße zwischen Schuckertstraße und Humboldtstraße	Fahrradstraße Stufe 2	2026
38	Poppenreuther Straße/Franzstraße/Amalienstraße	Fahrradstraße Stufe 2	2026
39	Südliche Fürther Straße	Lückenschluss	2026
40	Maximilianstraße zwischen Fürther Straße und Theodor-Heuss-Brücke	Lückenschluss	2026 ff
41	Nordwestring zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Schnieglinger Straße	Ertüchtigung Radstreifen	2026 ff
42	Nordwestring zwischen Bucher Straße und Lerchenbühlstraße	Ertüchtigung Radstreifen	2026
43	Brettergartenstraße zwischen Holsteiner Straße und Stadtgrenze	Lückenschluss	2026
44	Schnieglinger Straße zwischen Am Nordwestbahnhof und Nordwestring	Lückenschluss	2026 ff
45	Bierweg zwischen Ziegelsteinstraße und Hiltpoltsteiner Straße	Lückenschluss	2026 ff

46	Eichendorffstraße zwischen Stadenstraße und Erlenstegenstraße	Lückenschluss	2026
47	Herderstraße zwischen Schnieglinger Straße und Stadtgrenze	Lückenschluss	2026
48	Zerzabelshofstraße zwischen Haltestelle Burgerstraße und Haltestelle Bestelmeyerstraße	Lückenschluss	2026
49	Flughafenstraße Querungshilfen und Geh- und Radweg	Verbesserungen Radverkehr	2026
50	Schweinauer Hauptstraße südlich B4-Ring	Lückenschluss	2026 ff

Radschnellverbindungen
Radvorrangrouten
Fahrradstraßen Stufe 2
Sonstige Radverkehrsmaßnahmen

Berichtsvorlage
Vpl/007/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:

Reporting 2025 zum Mobilitätsbeschluss für Nürnberg

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

Der Nürnberger Stadtrat hat am 27.01.2021 den „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ gefasst. Auf Grundlage der Berücksichtigung aller Verkehrsarten soll die Mobilität in Nürnberg stadtverträglich, effizient und ökologisch gestaltet werden. Den Anstoß für den Beschluss der „Radentscheid für Nürnberg 2020“.

Der Mobilitätsbeschluss enthält eine Reihe von Maßnahmen zu allen Verkehrsarten, mit denen das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des „modal split“ hin zum Umweltverbund erreicht werden sollen.

Der Beschluss enthält den Auftrag, ein jährliches Reporting zu erstellen, das die laufenden Planungen und deren Umsetzungstand darstellt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein | Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

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

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

☐ Ja

☐ Nein | Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein | Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

☐ Ja

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☐

☐

REPORTING ZUM MOBILITÄTSBESCHLUSS

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

- **die Erhöhung der Verkehrssicherheit (“vision zero“),**
- **Stärkung des Radverkehrs durch verbesserte Infrastruktur und bessere Rahmenbedingungen,**
- **Stärkung des Fußverkehrs und Anpassung des öffentlichen Raums an die Folgen des Klimawandels,**
- **die Stärkung von Konzepten zur Optimierung der notwendigen Nutzung von Kraftfahrzeugen,**
- **weitere Verbesserung der „Mobilität für alle“ mit Stärkung des Netzes von U-Bahn, Straßenbahn und Bussen.**

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

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

HANDLUNGSFELD „VISION ZERO“

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

➤ Maßnahme
Kommunikations- und Rücksichtnahmekampagne „Respekt hat Effekt“

➤ Umsetzung
Die Ausschreibung der Rücksichtnahmekampagne lief bis zum 28.10.2024. Es wurden mehrere interessierte Agenturen angesprochen, die im Rahmen des Auftrages das Gesamtdesign der Kampagne, die allgemeine Kommunikationsstrategie und das erste Schwerpunkthema mit dazugehörigen Medien erarbeiten sollen. Die Auswahl der Agentur erfolgte im November 2024, die Auftragserteilung im Dezember. Im Laufe des Jahres 2025 wurde gemeinsam mit der Agentur eine Gesamtstrategie, mehrere Motive, ein Zeitplan, der Titel „Respekt hat Effekt“ und erste Module erarbeitet. Der offizielle Auftakt fand am 09.10.25 statt. Dabei wurden von OBM Marcus König, Planungs- und Baureferent Daniel F. Ulrich und Magdalena Weigl (Vorstandsmitglied VAG) die im Kampagnendesign beklebte Straßenbahn enthüllt. Begleitend war das Motiv im FahrgastTV, auf Großflächen, Litfaßsäulen und als Postkarte im Stadtgebiet sichtbar.

Am 10.10.25 wurde mit der Umsetzung des ersten Themenschwerpunktes „Elterntaxis“ begonnen. In Kooperation mit der Grundschule Sperberschule wurde eine Schulwegchallenge erarbeitet, die die Kinder zum Laufen motivieren soll. Für die Sichtbarkeit des Themas sorgten ein Banner am Schulhaus, Laternenplakate und Motive aus Kreisfarbe auf Gehwegen im Schulsprengel und Postkarten in Cafés und Kneipen. Die Menge an Autos, die sich zu Schulbeginn in unmittelbarer Nähe stauen, konnte dadurch bereits erheblich gesenkt werden. Es laufen bereits Gespräche zur Ausweitung auf andere Schulen.

Unter dem Motto „sei ein Lichtblick“ startete am 26.11.25 das Schwerpunktthema Licht. Mit einem Aktionstag wurde Aufmerksamkeit auf veränderte Lichtverhältnisse im Winter gelenkt. So wurde im Dunkeltunnel deutlich, wie schlecht andere Verkehrsteilnehmende oder auch man selbst, bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen sichtbar ist. Passend zum Thema wurden reflektierende Leuchtgurte, Beutel im Kampagnendesign und Infomaterialien verteilt. Zeitgleich konnten Fahrräder kostenlos auf Funktion und Verkehrssicherheit überprüft werden. Kleinere Reparaturen wurden für Interessierte kostenlos durchgeführt. Im Stadtgebiet sorgte ein neuer Sport im FahrgastTV, Postkarten in Cafés und Kneipen sowie spezielle Plakate (mit sich ändernden Tag-/Nacht-Motiv) für die Sichtbarkeit des Themas. Bei mehreren Weihnachtsmärkten und Veranstaltungen wurde zum Thema informiert und Give-aways verteilt.

Das nächste Schwerpunktthema „Parken/Halten auf Geh- und Radwegen wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2026 starten. Die Finanzmittel, die zur Verfügung stehen, belaufen sich auf 100.000 Euro pro Jahr über drei Jahre.

➤ Maßnahme

Die Sicherheit auf Schulwegen kann in erster Linie durch bauliche Maßnahmen, Verkehrsüberwachung und Verkehrsregelung verbessert werden, sie wird mit vielfältigen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit begleitet und durchgeführt. Dazu zählen die durchgängig sichere Gestaltung von Geh- und Radwegen sowie Querungsstellen über Fahrbahnen, die auch den Ansprüchen der Zielgruppen entsprechen. De dazugehörige Verkehrsregelung leistet dazu ihren Beitrag. Ebenso soll die Schaffung von gut erreichbaren Fahrradabstellplätzen Sicherheit gewährleisten. Zudem sollen „Elterntaxis“ als Risiko für Kinder reduziert werden.

➤ Umsetzung

Bei der Umgestaltung von Straßen und Wegen, bei der Neuplanung von Schulen oder bei ggf. vorzunehmenden Sprengelanpassungen haben die Belange der Schulwegsicherheit ein sehr hohes Gewicht. In aller Regel aber erfolgen Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit bei konkreten Hinweisen von Eltern, Schulen oder eigenen Feststellungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dann werden die Schulwege auf Gefahrenmomente und Sicherheitspotenziale hin überprüft. Sofern Bedarf besteht, werden bauliche Anpassungen geplant, Verkehrsregelungen geändert oder die Überwachung intensiviert, damit ein sicherer Weg gewährleistet werden kann. Für jede Grundschule gibt es einen Schulwegplan, der bei Bedarf oder turnusmäßig alle zwei Jahre aktualisiert und neu aufgelegt wird. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit dem Amt für Allgemeinbildende Schulen der Stadt Nürnberg, dem Staatlichen Schulamt und dem Polizeipräsidium Mittelfranken. Die Schulwegkarten werden aktuell überarbeitet und auf die künftigen neuen Schulstandorte angepasst. Eine Neuauflage erscheint im März 2027. Im Jahr 2025 wurde eine Neuauflage der Schulwegkarten erstellt und an die Schülerinnen und Schüler über deren Schulen verteilt. Dabei wurden die Schulwegpläne der an den neuen Schulsprengel der Grundschule Forchheimer Straße angrenzenden Grundschulen angepasst. Die Schulwegkarten stehen in gedruckter Form sowie als Download zur Verfügung und sind online abrufbar unter: Schulwegkarten-Flyer Grundschulen - Verkehrsplanung Nürnberg (nuernberg.de). Glücklicherweise ist seit Jahren kein tödlicher Schulwegunfall in Nürnberg zu verzeichnen.
Seit 2011 existiert zudem ein Konzept für die Ausweisung von Tempo 30 im Umkreis von Schulen und Horten, das kontinuierlich fortgeführt wird.

Bei Anlass werden auch die seit Herbst 2024 erweiterten Befugnisse zur Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an hoch frequentierten Schulwegen genutzt. Umgesetzt wurde in diesem Zusammenhang eine kurze Geschwindigkeitsbeschränkung in der Gibitzenhofstraße bei der Straßenbahnhaltestelle „Brehmstraße“, für die Pirckheimerstraße und den Spittlertorgraben wurden Maßnahmen dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt.

Um Gefahrenpotentiale zu reduzieren und um einen sicheren und reibungslosen Übergang zu gewährleisten, werden bei Sanierungsmaßnahmen Ampelschaltungen optimiert. Die Fußverkehrsstrategie und die Stadtteilbegehungen im Rahmen des Projektes „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ legen auch einen Schwerpunkt auf sichere Gehwege und Querungsmöglichkeiten für alle. Dazu gehört die Schaffung von neuen Fußgängerüberwegen (FGÜ), umgangssprachlich auch als „Zebrastreifen“ bekannt. Die Neufassung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) aus dem Frühjahr 2025 ermöglicht es den Straßenverkehrsbehörden, bei gestiegenem Ermittlungs- und Begründungsaufwand flexibler mit der als Planungsgrundlage heranzuziehenden Richtlinie für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) aus dem Jahr 2001 umzugehen.

In der Tabelle, die einen Auszug der Straßenverkehrs- und Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Mittelfranken (Jahre 2008 bis 2025) wiedergibt, sind die bei einem Verkehrsunfall getöteten Personen verzeichnet.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kfz-Insassen	0	2	2	2	1	0	1	1	1
Zufußgehende	4	6	3	3	2	7	2	7	5
Benutzer mot. Zweiräder (ohne EKF*)	1	1	0	1	1	1	5	0	1
Radfahrende (Pedelec)	1	3	2	4	0	1	3	0	1
Sonstige (EKF*)	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	**7**	**12**	**7**	**10**	**4**	**9**	**11**	**8**	**8**

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	1	1	0	0	2	2	1	1
3	4	3	2	3	3	2	4	2
2	1	1	1	0	0	0	2	1
1 (1)	1 (0)	3 (0)	4 (1)	1 (1)	3 (0)	2 (0)	4 (0)	0 (2)
0	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0	0	0
7	**7**	**8**	**7**	**4**	**9**	**6**	**11**	**6**

* Elektrokleinstfahrzeug („e-scooter“)

Bei Zahlenvergleichen ist zu beachten, dass die o.g. Zahlen keine Unfälle enthalten, die sich auf den Bundesautobahnen, die durch das Stadtgebiet Nürnberg verlaufen (sog. Übertragungsbereich BAB 6, BAB 73) ereignet haben.
Im Jahr 2025 haben sich insgesamt sechs tödliche Unfälle ereignet. Bei zwei Unfällen waren Pedelec-Fahrende betroffen und die Unfälle waren laut Polizeibericht selbst verschuldet und fanden ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmender statt. Sowohl der verunglückte Motorradfahrer als auch der verunglückte Autofahrer sind aus nicht bekannter Ursache von der Fahrbahn abgekommen. Auch die beiden Unfälle, bei denen Fußgängerinnen ums Leben kamen, hätten selbst mit planerischen oder verkehrsregelnden Maßnahmen nicht verhindert werden können, weil es sich um Fehler der beteiligten Autofahrenden handelte.

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

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

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

Ein wichtiger Aspekt der Verkehrssicherheitsarbeit ist neben den repressiven Maßnahmen die Aufklärung über richtiges Verhalten im Straßenverkehr. Neben den Schulwegkarten, die Eltern und

Kindern Empfehlungen für die individuelle Wahl des richtigen und sicheren Schulweges geben, wird durch die Handlungsfelder der Rücksichtnahmekampagne versucht, bei den unterschiedlichen Gruppen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer Sensibilität für richtiges und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr zu fördern.

HANDLUNGSFELD „RADVERKEHR“

ZIELE

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

➤ Maßnahme

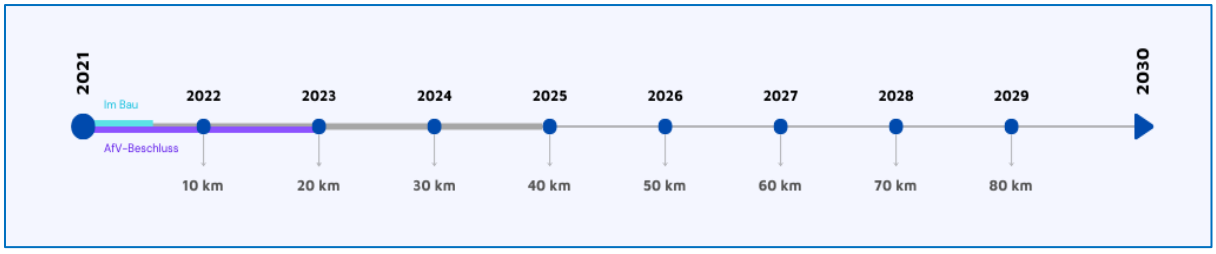
Die Erweiterung und Priorisierung des Ausbaus des Radwegenetzes. Bis zum Jahr 2030 sollen 80 % der Bürgerinnen und Bürger vom Wohnort aus das Radwegenetz in einer Entfernung unter 350 m erreichen können.
Ausgangspunkt ist der 2007 beschlossene und kontinuierlich fortgeschriebene Radwegenetzplan für Nürnberg.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

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

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



Die *Fahrradstraßen* sollen jährlich um mindestens 10 km ausgebaut werden (Ist-Stand siehe Zeitstrahl unten).



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

➤ Umsetzung

Radschnellverbindungen

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

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

ABSCHNITTE DER RADSCHNELLVERBINDUNGEN IN PLANUNG		
Marienbergstraße	RSV Erlangen	1.000 m
Erlanger Straße bis Boxdorf | Abschnitt B4	RSV Erlangen	3.800 m
Boxdorf bis Stadtgrenze | Abschnitt B4	RSV Erlangen	2.000 m
Rehlinger Straße zwischen Rehlinger Straße und S-Bahnhof	RSV Schwabach	500 m
Bibertbahntrasse	RSV Stein	1.750 m
Frankenschnellweg	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	400 m
Rothenburger Straße Höhe Frankenschnellweg bis Bertha-von-Suttner-Straße	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	800 m
Neue Rothenburger Straße	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	940 m
Tiefes Feld (südlicher Abschnitt) bis Gebersdorfer Straße	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	800 m
Wredestraße und Tiefes Feld	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	1. 000 m

TEILSTÜCKE DER RADSCHNELLVERBINDUNGEN BESCHLOSSEN			
Gostenhofer Hauptstraße	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	Fahrradstraße	370 m
Bauerngasse	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	Fahrradstraße	190 m
Bibertbahntrasse, Planungsauftrag	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	Radweg	1.750 m
Lochnerstraße	RSV Schwabach	Fahrradstraße	500 m

TEILSTÜCKE DER RADSCHNELLVERBINDUNGEN UMGESETZT / IN UMSETZUNG				
„Kleinreuther Platz“	RSV Erlangen	Platzgestaltung	60 m	umgesetzt
Friedrich-, Schweppermann-, Pilotystraße, Innerer Kleinreuther Weg	RSV Erlangen	Fahrradstraßen	1300 m	in Umsetzung bis Ende 2026

RADSCHNELLVERBINDUNGEN, DEREN UMSETZUNG 2026 F ERFOLGEN SOLL			
Ambergerstraße	RSV Schwabach	Fahrradstraße	300 m
Daimlerstraße	RSV Schwabach	Fahrradstraße	80 m
Turnerheimstraße	RSV Schwabach	Fahrradstraße	350 m
Felsenstraße bis Stein (Planung in Abstimmung mit Fachdienststellen und Stadt Stein)	RSV Stein	Fahrradstraße	1000 m

Im Jahr 2023 erfolgte der Spatenstich für den ersten Abschnitt der RSV Nürnberg-Erlangen im Norden, der vom Maxtor bis zum Nordring als Fahrradstraße ausgeführt wird. Mit der Baumaßnahme wurde begonnen, allerdings kam es wiederholt zu Verzögerungen aufgrund der notwendigen Spartenverlegungen und Fernwärmeleitungen. Die Baumaßnahme kann erst 2026 abgeschlossen werden.

Auch für die RSV Nürnberg-Schwabach wurden in den vergangenen zwei Jahren Planungen für einzelne Abschnitte erarbeitet, die ab 2024 realisiert werden sollten. Signifikant sind hier die beschlossene Planung für die Ambergerstraße, in der zusätzlich zur RSV eine Grünanlage mit Gehwegen entstehen wird. Der Baubeginn für die Grünanlage verzögerte sich aufgrund der fehlenden Fördermittel, die noch nicht bewilligt sind. Mit der Maßnahme soll im Sommer 2026 begonnen werden. Sie dauert voraussichtlich bis Ende 2027.

➤ Umsetzung

Radvorrangrouten

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

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

ABSCHNITTE DER RADVORRANGROUTEN IN PLANUNG		
Königstorgraben und Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse	RVR Nr. 1	310 m
Laufertorgraben zwischen Rathenauplatz und Prinzregentenufer	RVR Nr. 1	510 m
Marientorgraben zwischen Hübnerstor und Rosa-Luxemburg-Platz	RVR Nr. 1	290 m
Neutorgraben (Haltestelle Hallertor)	RVR Nr. 1	45 m

Frankenstraße zwischen Münchener Straße und Allersberger Straße	RVR Nr. 3	700 m
Wetzendorfer Straße und Parlerstraße	RVR Nr. 4	200 m
Geh-/Radweg Dorfäckerstraße - Frauenthaler Weg	RVR Nr. 4	460 m
Wahlerstraße/Schnieglinger Straße/Weihergartenstraße	RVR Nr. 4	600 m
Thumenberger Weg zwischen Ewaldstraße und Oedenberger Straße	RVR Nr. 4	230 m
Thumenberger Weg nördlich Erlenstegenstraße bis Ewaldstraße	RVR Nr. 4	430 m
Regensburger Straße zwischen Sybelstraße und Schloßstraße	RVR Nr. 2, 10, 11, 13	230 m
Hainstraße (südlich Kreuzung Peterskirche - bis Platz der Opfer des Faschismus) Ostseite	RVR Nr. 13	260 m
Kornburger Straße zwischen Trierer Straße und Steinbrüchlein	RVR Nr. 13	800 m
Tafelhofstraße - Celtisstraße - Hinterm Bahnhof	RVR Nr. 14	330 m
Hafenstraße zwischen Heidestraße und Eibacher Hauptstraße	RVR Nr. 15	900 m
Gugelstraße	RVR Nr. 16	90 m
Tunnelstraße	RVR Nr. 16	290 m
Gibitzenhofstraße zwischen Brehmstraße und Humboldtstraße	RVR Nr. 15	150 m
Dianastraße zwischen Gibitzenhofschleife und Dianaplatz	RVR Nr. 16	270 m
Saarbrückener Straße/Julius-Loßmann-Straße	RVR Nr. 16	80 m
Fürther Straße zwischen Südliche Fürther Straße und B4-Ring	RVR Nr. 19	1.800 m
Fürther Straße zwischen Maximilianstr und Augsburger Straße	RVR Nr. 19	370 m
Fürther Straße zwischen Augsburger Straße und Adam-Klein-Straße	RVR Nr. 19	120 m
Fürther Straße westlich The Q bis Stadtgrenze	RVR Nr. 19	1.500 m

TEILSTÜCKE DES RADVORRANGROUTENNETZES BESCHLOSSEN			
Falknerweg	RVR Nr. 4	Gemeinsamer Geh-/Radweg	250 m
Hugo-Distler-Straße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	180 m
Carl-Schurz-Straße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	220 m
Bessemerstraße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	200 m
Martinstraße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	200 m
Klingenhofstraße (Abschnitt zur Dresdener Straße)	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	480 m

Dresdener Straße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	220 m
Thumenberger Weg/südl. Erlenstegenstraße	RVR Nr. 4	Gemeinsamer Geh-/Radweg	250 m
Äußere Bayreuther Straße/ Leipziger Platz	RVR Nr. 8	Radstreifen	110 m
Schloßstraße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	450 m
Heynestraße	RVR Nr. 16	Fahrradstraße	530 m
Alfred-Hensel-Weg/ Münchener Straße (Höhe Flachweiher)	RVR Nr. 19	Querung	80 m

TEILSTÜCKE DES RADVORRANGROUTENNETZES UMGESETZT / IN UMSETZUNG				
Sperberstraße, westlich Pillenreuther Straße bis Frankenstraße	RVR Nr. 3	Fahrradstraße	680 m	umgesetzt
Martinstraße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	200 m	baulich umgesetzt, fehlende Markierung
Klingenhofstraße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	480 m	baulich umgesetzt, fehlende Markierung
Frankenstraße zwischen Gibitzenhofstraße und Markgrafenstraße	RVR Nr. 3	Fahrradstraße	730 m	in Umsetzung
Thumenberger Weg/südl. Erlenstegenstraße	RVR Nr. 4	Geh-/Radwege-verbesserungen	250 m	in Umsetzung
Kleestraße	RVR Nr. 14	Fahrradstraße	610 m	in Umsetzung

RADVORRANGROUTEN, DEREN UMSETZUNG 2026 F ERFOLGEN SOLL			
Forsthofstraße	RVR Nr. 2	Fahrradstraße	420 m
Allersberger Straße, Kreuzung Annastraße	RVR Nr. 2	Querung	15 m
Am Thoner Espan	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	180 m
Michaelstraße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	250 m
Carl-Schurz-Straße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	220 m
Bessemer Straße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	200 m

Rehhofstraße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	960 m
In der Finstermail	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	420 m
Happurger Straße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	330 m
Schupfer Straße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	720 m
Henfenfelder Straße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	55 m
Strindbergstraße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	490 m
Oelser Straße zwischen Löwenberger Straße und Bregenzer Straße	RVR Nr. 12	Geh-/Radweg	1.200 m

➤ Umsetzung

Fahrradstraßen Stufe 2

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

FAHRRADSTRASSEN IN PLANUNG	
Amalienstraße	200 m
Bismarckstraße zwischen Olof-Palme-Platz und Welserstraße	250 m
Franzstraße	200 m
Glockenhofstraße	100 m
Kirchenstraße	400 m
Köhnstraße	200 m
Obere Baustraße	100 m
Peter-Henlein-Straße	1.000 m
Poppenreuther Straße	300 m
Voltastraße zwischen Schuckertstraße und Humboldtstraße	350 m

FAHRRADSTRASSEN BESCHLOSSEN		
Am Messehaus	Fahrradstraße	250 m
Wilhelm-Spaeth-Straße zwischen Harsdörfferplatz und Holzgartenstraße	Fahrradstraße	150 m
Schleifweg	Fahrradstraße	500 m
Voltastraße zwischen Frankenstraße und Schuckertplatz	Fahrradstraße	800 m

FAHRRADSTRASSEN IN UMSETZUNG		
Gerngrosstraße 1. Teilabschnitt	Fahrradstraße	240 m
Schleifweg	Fahrradstraße	500 m

FAHRRADSTRASSEN DEREN UMSETZUNG 2026 F ERFOLGEN SOLL	
Am Messehaus	250 m
Otto-Geßler-Straße; Senefelder Straße; 2. Teilabschnitt Gerngrossstraße	600 m
Schönweißstraße	410 m
Strauchstraße	360 m

➤ Umsetzung

Lückenschlüsse oder weitere Verbesserungen für den Radverkehr

PROJEKTE IN PLANUNG	
Bierweg ab Ziegelsteinstraße bis Hiltpoltsteiner Straße	610 m
Bierweg ab Ende Bebauung bis Äußere Bayreuther Straße	450 m
Brettergartenstraße zwischen Holsteiner Straße und Stadtgrenze	550 m
Herderstraße zwischen Schnieglinger Straße und Stadtgrenze	300 m
Maximilianstraße zwischen Fürther Straße und Schnieglinger Straße	1.100 m
Nordwestring zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Bielefelder Straße	1.065 m
Schnieglinger Straße zwischen Am Nordwestbahnhof und Nordwestring	670 m
Sigmundstraße/Leyher Straße	340 m
Südliche Fürther Straße	300 m

PROJEKTE BESCHLOSSEN		
Äußere Cramer-Klett-Straße	Radstreifen	300 m
Horneckerweg	Geh-/Radweg	440 m
Obere Kanalstraße	Schutzstreifen	220 m
Rothenburger Straße zwischen FSW und Obere Kanalstraße Provisorium	Geh-/Radweg	240 m
Sulzbacher Straße (Bereich Rathenauplatz) zwischen Rudolphstraße und Harmoniestraße	Verbreiterung Radstreifen	120 m

PROJEKTE UMGESETZT / IN UMSETZUNG			
Am Nordostbahnhof	Radwegesanierung mit Asphaltierung	140 m	umgesetzt
Eichendorffstraße Nordseite Südseite	Lückenschluss, Radstreifen Verbreiterung Radstreifen	400 m	umgesetzt
Gebersdorfer Straße	Radstreifen zwischen Rangaustraße und Felsenstraße	530 m	umgesetzt
Gibitzenhofstraße zwischen Leibnizstraße und Dianaplatz	Verbreiterung Radstreifen	980 m	umgesetzt
Löbleinstraße zwischen Pirckheimerstraße und Meuschelstraße	Verbreiterung Radweg und Verbesserung Querung Löbleinstraße	140 m	umgesetzt
Meuschelstraße zwischen Löbleinstraße und Rollnerstraße	Radstreifen entgegen Einbahnstraße	140 m	umgesetzt
Sulzbacher Straße	Radstreifen zwischen Rudolphstraße und Harmoniestraße	120 m	baulich hergestellt, Markierung in 2026
Bayreuther Straße	Radstreifen zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz	650 m	in Umsetzung
Fürther Str. – The „Q“	Radweg	1.000 m	in Umsetzung
Hafenbrücken	Verbesserung der Radwegeführung im Zusammenhang mit der Brückenerneuerung	400 m	in Umsetzung
Radweg an der Goldbach	Sanierung	300 m	in Umsetzung
Zerzabelshofstraße zwischen Ringbahn und Pastoriusstraße	Verbesserungen im Bereich der Bushaltestellen	100 m	in Umsetzung
Zerzabelshofstraße zwischen den Bahnbrücken	Radstreifen	350 m	in Umsetzung

PROJEKTE DEREN UMSETZUNG 2026 ff ERFOLGEN SOLL		
Äußere Cramer-Klett-Straße	Radstreifen	300 m
Jansenbrücke, Bereich Leyherstraße	Radstreifen	150 m
Willstraße	Lückenschluss	100 m

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

➤ Maßnahme

Die Schaffung von mehr Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

➤ Umsetzung

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

PROJEKTE BESCHLOSSEN		
Äußere Bayreuther Straße / Leipziger Platz	Radstreifen in Mittellage	95 m
Wandererstraße / Leiblsteg	Geh- und Radweganpassung	260 m
Bartholomäusstraße / Ecke Sulzbacher Straße	Aufgeweitete Aufstellfläche	10 m

PROJEKTE UMGESETZT			
Hummelsteiner Weg, nördlich und südlich zur Wölckernstraße	Aufgeweitete Aufstellflächen	10 m	umgesetzt
Flußstraße - Mögeldorfer Hauptstraße	Radwegsanierung, Querung	130 m	umgesetzt

PROJEKTE DEREN UMSETZUNG 2026F ERFOLGEN SOLL		
Cochläusweg	Radwegesanierung mit Asphaltierung	90 m
Jansenbrücke, Bereich Leyherstraße	Radstreifen	150 m
Kreuzungsbereich Maximilianstraße/Adam-Klein-Straße	sichere Aufstellflächen	20 m
Kilianstraße	Querung Marienbergpark	10 m
Spohrstraße	Querung Fürther Straße in Hasstraße	30 m

➤ Umsetzung

Baustellen

Bei der verkehrsrechtlichen Absicherung an Baustellen durch SÖR werden neben Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21) zum einen den Empfehlungen der AGFK zur sicheren Führung des Radverkehrs an Baustellen gefolgt, zum anderen werden nach Möglichkeit kleinräumige Ausweichmöglichkeiten geschaffen oder Alternativrouten beschildert.

Damit Radfahrende bei der verkehrlichen Planung von Baustellen entsprechend stark berücksichtigt werden, wurde die Stelle des „Radfahrbeauftragten für Baustellen“ bei SÖR eingerichtet. Betriebliche Zwänge bzw. die personelle Situation ließen 2025 noch keine vollumfängliche Wahrnehmung der Aufgaben zu. Ab dem 2. Quartal 2026 ist eine stringente Einbeziehung des Radfahrbeauftragten bei der Genehmigung von Arbeitsstellen vorgesehen.

➤ Umsetzung

Winterdienst

Die regelmäßige Wintersicherung von Radverkehrsanlagen erfolgt durch SÖR auf Grundlage priorisierter Tourenpläne. Derzeit werden rund 115 km Radwege in mehrere Prioritätsstufen eingeteilt. Die Einstufung orientiert sich an der Anzahl der Radfahrenden pro Tag im Winter sowie an der potenziellen Gefahrenlage.
Der Stadtrat hat 2022 ein überarbeitetes Winterdienstkonzept beschlossen. Demnach sollen definierte Radwege priorisiert in eigenen Sicherungstouren bearbeitet und dabei effektiv mit auftauenden Streustoffen behandelt werden.

➤ Maßnahme

Der „Altstadtring für Radler“ soll bis 2026 realisiert werden.

➤ Umsetzung

Der Zeitrahmen für die Umsetzung des „Altstadtring für Radler“ wurde mit der Bewerbung für die Durchführung der Urbanen Gartenschau verschoben. Als Ziel wurde in der Bewerbung die Verbesserung der Anbindung des Stadtgrabens an das übergeordnete Radwegenetz auf Basis des Mobilitätsbeschlusses von 2021 bis zur Gartenschau in 2030 formuliert. Von den Flächen, die Teil der LGS sind, sollen gute Verbindungen zum bis dahin bestehenden Geh- und Radwegenetz außerhalb der LGS-Flächen geschaffen werden.
Erste Abschnitte des Altstadtrings sind derzeit in Planung. Im Zusammenhang mit der Optimierung des ÖPNV-Knotenpunktes Bahnhofsvorplatz wird dort die Verbreiterung des Radweges am Königstor-/Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse geplant. Im Zuge der Umgestaltung des Plärrers soll die angrenzende Radinfrastruktur auch am Altstadtring angepasst werden. Im Rahmen der Sanierung der Steubenbrücke wird versucht, die zur Verfügung stehende Fläche auf der Westseite zugunsten des Radverkehrs zu verbreitern. Diese Maßnahme verzögert sich jedoch. Lediglich auf der Ostseite, wo keine Radverkehrsanlagen betroffen sind, konnte die Brücke im Bereich des Gleisbetts der Straßenbahn bereits saniert werden.

➤ Maßnahme

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

➤ Umsetzung

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

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

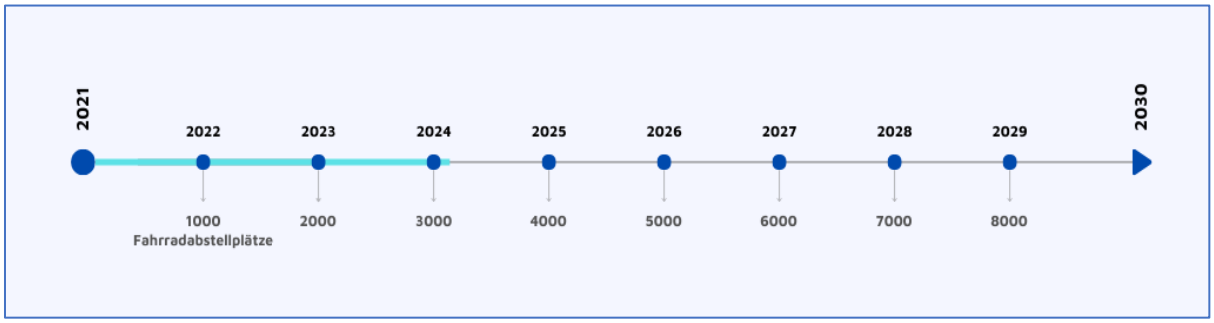
Hauptbahnhof – Altenfurt – Fischbach – Brunn	16,3 km
Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese – Langwasser – Kornburg	12,3 km
Hauptbahnhof – Gartenstadt – Weiherhaus – Katzwang	13,3 km
Hauptbahnhof – Schweinau – Eibach – Schwabach	16 km
Hauptbahnhof – Sündersbühl – Gebersdorf – Hainberg	8,6 km
Schweinau – St. Peter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

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

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

➤ Maßnahme

Bis zum Jahr 2030 sollen mindestens 1.000 sichere Abstellmöglichkeiten jährlich für Fahrräder geschaffen werden (Ist-Stand siehe Zeitstrahl unten). Der Fokus liegt dabei auf Knotenpunkten und stärker frequentierten Orten. Stadtteilprojekte und Einzelstandorte stadtweit sollen dabei berücksichtigt werden. An ausgewählten Standorten sollen Überdachungen mit in die Planung einfließen.



➤ Umsetzung

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

Im Jahr 2025 fand das 10. Radständerprojekt in Hummelstein, Gleißhammer und St. Peter statt. Die Onlinebeteiligung erfolgte von Ende Juni bis Ende Juli 2025. Im Rahmen der Onlinebeteiligung konnten die 25 Standortvorschläge der Verwaltung mit insgesamt rund 55 Radständern bewertet und kommentiert sowie eigene Standorte vorgeschlagen werden. Insgesamt kamen durch die Onlinebeteiligung 75 Standortvorschläge von den Bürgerinnen und Bürgern dazu. Die Vorschläge werden nun auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Die Aufstellung der Radständer aus den Stadtteilprojekten erfolgte bisher zwei Jahre nach der endgültigen Festlegung aller Standorte. Aufgrund von Verzögerungen bei der Stellenneubesetzung

bei SÖR wurden 2025 bis auf ein Lastenradstellplatz in der Peter-Henlein-Straße keine Radständer aus den Stadtteilprojekten aufgebaut. Die Stelle ist nun wiederbesetzt, so dass die rund 190 Radständer aus dem Projekt Gibitzenhof/Steinbühl aus dem Jahr 2023 nun voraussichtlich 2026 aufgebaut werden.

Zusätzlich wurden diverse Anfragen aus verschiedenen Stadtteilen bearbeitet und 89 Radständer für 178 Fahrräder in 2025 (Stand Januar 2026) installiert. Ferner werden noch ca. 30 bis 40 neue Radständer jährlich bei der Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen, Umwandlungen oder Straßenneubauten eingerichtet.

Im Jahr 2025 wurden insgesamt weniger neue Radständer aufgebaut als in den Vorjahren. Dies ist auf mehrere Gründe zurückzuführen. Zum einen wurden an verschiedenen bestehenden Standorten qualitative Verbesserungen vorgenommen, indem veraltete Wendelanlagen durch sichere und komfortable Anlehnbügel ersetzt wurden. Zum anderen haben die Stadtteilprojekte in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass viele Stadtteile innerhalb des B4R-Rings bereits gut mit Radabstellanlagen versorgt sind, wodurch die Anzahl neuer Bürgerwünsche spürbar zurückgegangen ist. Zusätzlich wurde die Zusammenarbeit mit der Noris-Arbeit (NOA) gGmbh intensiviert, die in großem Umfang Schrotträder und zurückgelassene Fahrräder aus bestehenden Radständern entfernt hat. Im Jahr 2025 wurden so 1.182 Räder im Stadtgebiet eingesammelt. Dadurch konnte in vorhandenen Anlagen wieder Platz für Räder geschaffen werden.

HANDLUNGSFELD „FUßVERKEHR STÄRKEN“

ZIELE

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

➤ Maßnahme

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

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

➤ Umsetzung

Im Jahr 2023 wurde das Modellprojekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in Rennweg und Wöhrd gemeinsam mit dem Vorstadtverein Wöhrd e.V. durchgeführt. Die Ergebnisse wurden dem AfV am 14.03.2024 vorgestellt und ein entsprechendes Maßnahmenpaket beschlossen. Seitdem werden kontinuierlich Maßnahmen vorangetrieben.

Das zweite Stadtteilprojekt wurde 2024 in St. Leonhard und Schweinau zusammen mit dem Bürgerverein St. Leonhard-Schweinau e.V. durchgeführt. Die Ergebnisse wurden vom AfV am 03.04.2025 beschlossen, so dass mit der Umsetzung begonnen werden konnte.

Im Jahr 2025 fand kein neues Stadtteilprojekt statt, um sich auf die bisher beschlossenen Maßnahmen in Rennweg/Wöhrd und St. Leonhard/Schweinau zu fokussieren. So konnte beispielsweise im Mai 2025 die Diagonalunterbrechung an der Ludwig-Feuerbach-Straße / Schoppershofstraße mit der neuen Querungshilfe zum Mammutareal realisiert werden. Auch wurde das erste Paket des Gehwegparkens in Rennweg und Wöhrd umgesetzt. In St. Leonhard und Schweinau wurde unter anderem eine Querungshilfe in der Witschelstraße geschaffen und in der Heinrichstraße sowie Herzog-Bernhard-Straße das Parken neu geordnet.

2026 soll ein neuer Stadtteil auf Fußgängerfreundlichkeit untersucht und Maßnahmen zur Verbesserung dieser umgesetzt werden, um den Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses zu entsprechen.

➤ Maßnahme

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

➤ Umsetzung

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

HANDLUNGSFELD „NOTWENDIGE AUTONUTZUNG“

ZIELE

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

➤ Maßnahme

Die Anzahl der Mobilpunkte für Carsharing-Fahrzeuge sollte bis 2025 auf 100 erhöht werden. Das Netz an Mobilpunkten sollte nachverdichtet werden, sukzessive auch außerhalb des B4- Rings. Von jedem Standort innerhalb der Ringstraße aus sollten in einer fußläufigen Entfernung von ca. 350 Metern Carsharing-Fahrzeuge an Mobilpunkten ausgeliehen werden können.

➤ Umsetzung

Die bis Ende 2025 gesetzten Ziele konnten mit der Umsetzung der vierten Ausbaustufe erreicht werden. Damit gibt es in Nürnberg nun 100 Mobilpunkte, an denen mindestens ein Carsharing-Fahrzeug ausgeliehen werden kann. Zudem konnte mit den 22 neuen Standorten auch das Ziel erreicht werden, in den Wohngebieten innerhalb des Rings von jedem Standort aus in ca. 350 Metern ein Carsharing-Fahrzeug vorzufinden. Die noch ausstehenden vier Standorte der vierten Ausbaustufe werden voraussichtlich im ersten Halbjahr 2026 umgesetzt.
Auch die sechs Standorte, die aus den Vorschlägen der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer Onlinebeteiligung ermittelt wurden, sind in Betrieb. Diese liegen alle außerhalb des B4-Rings, wo insgesamt zehn weitere Mobilpunkte entstanden sind. In den Stadtteilen außerhalb des B4-Rings gibt es mittlerweile 32 Mobilpunkte.

➤ Maßnahme

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

➤ Umsetzung

Eine erste Standortprüfung potenzieller Flächen ist abgeschlossen, für die oftmals jedoch höherwertige Bedarfe vorrangig sind.
Grundsätzlich stellt die Flächenverfügbarkeit in den bestehenden Wohngebieten ein großes Problem dar. Parkhäuser in neu entstehenden Quartieren sind besser plan- bzw. umsetzbar. Ein weiteres Hindernis ist die Finanzierung, da Bau- und Unterhaltskosten sehr hoch sind und durch die Vermietung der Stellplätze abgedeckt werden müssen. Die Verwaltung möchte daher bestehende Stellplatzpotentiale auf Privatflächen verstärkt aktivieren. Hierfür wurden u.a. Supermärkte und Discounter angeschrieben - erste Erfolge dazu sind sichtbar. Zudem sollen private Parkhäuser für Quartiersparkangebote gewonnen werden. Manche Parkhäuser bieten bereits Stellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner an oder haben Interesse an einem entsprechenden Angebot.

Im Rahmen der Umgestaltung des Volksbades soll auf dem angrenzenden Areal ein Parkhaus entstehen, dessen Stellplätze zum Teil den Bewohnerinnen und Bewohnern Gostenhofs als Quartiersparkplätze angeboten werden sollen. Auch auf dem Areal des Klinikums Nord soll ein Quartiersparkhaus realisiert werden, das einige Stellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner des angrenzenden Quartiers zur Verfügung stellen will.

➤ Maßnahme

Die öffentliche Ladeinfrastruktur soll bedarfsgerecht vorangetrieben werden, insbesondere in den Stadtteilen, in denen das Laden auf Privatgrund nicht ausreichend dicht möglich ist.

➤ Umsetzung

Bis Ende 2025 (Stand Anfang Dezember 2025) wurden ca. 200 Ladesäulen mit insgesamt 400 Ladepunkten (Doppelbelegung) im öffentlichen Raum errichtet. Dazu gehören auch die „Park & Ride-Ladesäulen“ Am Wegfeld, Langwasser und Herrnhütte. Hinzu kommen noch ca. 77 teilöffentliche Ladesäulen der N-ERGIE mit 154 Ladepunkten. Am Standort in der Sandreuthstraße bietet die N-ERGIE in ihrem „Parkhaus der Zukunft“ 64 Ladesäulen mit 128 Ladepunkten für Elektroautos an, die für alle öffentlich zugänglich und nutzbar sind.
Im Jahr 2025 wurden bis Anfang Dezember ca. 46 neue AC-Ladesäulen (Normalladesäulen) im öffentlichen Raum von der N-ERGIE und weitere ca. 17 teilöffentliche Ladesäulen vor allem auf Privatflächen errichtet. Im Laufe des Jahres 2026 werden weitere Ladesäulenstandorte der bereits abgeschlossenen Standortprüfungen aus dem Jahr 2025 hinzukommen. Einige der 2025 errichteten Ladesäulen liegen an Mobilpunkten. Hier steht ein Ladepunkt für ein Carsharing-Auto und ein Ladepunkt für die Öffentlichkeit zur Verfügung. Insgesamt sind 20 der 26 Mobilpunkte der vierten Ausbaustufe von Anfang an mit einer Ladesäule und einem E-Fahrzeug ausgestattet.

Um den zukünftigen Bedarf an öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten zu decken, sollen vorrangig Schnellademöglichkeiten weiter ausgebaut werden. Schon heute werden bestehende Tankstellen, die mittelfristig nicht mehr zum Verkauf von Benzin und Diesel benötigt werden, als Standorte für das Schnellladen umgerüstet. Sie sind im gesamten Stadtgebiet verteilt und günstig an Hauptverkehrsstraßen gelegen. Hier kann zügiges Laden mit kleinen Erledigungen o. ä. verbunden werden. In Nürnberg gibt es vier Schnellladesäulen der N-ERGIE auf teilöffentlichen Flächen. Seit 2024 gibt es zusätzlich die ersten zwei Schnellladesäulen auf öffentlichen Flächen auf dem Norikus-Parkplatz und in der Passauer Straße. Sie verfügen jeweils über zwei Ladepunkte. Auf Tankstellen, Supermarktparkplätzen etc. gibt es heute im Nürnberger Stadtgebiet schon 204 (Stand Anfang Dezember 2025) Schnellladepunkte. Diese werden jedoch nicht von der N-ERGIE betrieben, sondern von anderen Energieanbietern.

➤ Maßnahme

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

➤ Umsetzung

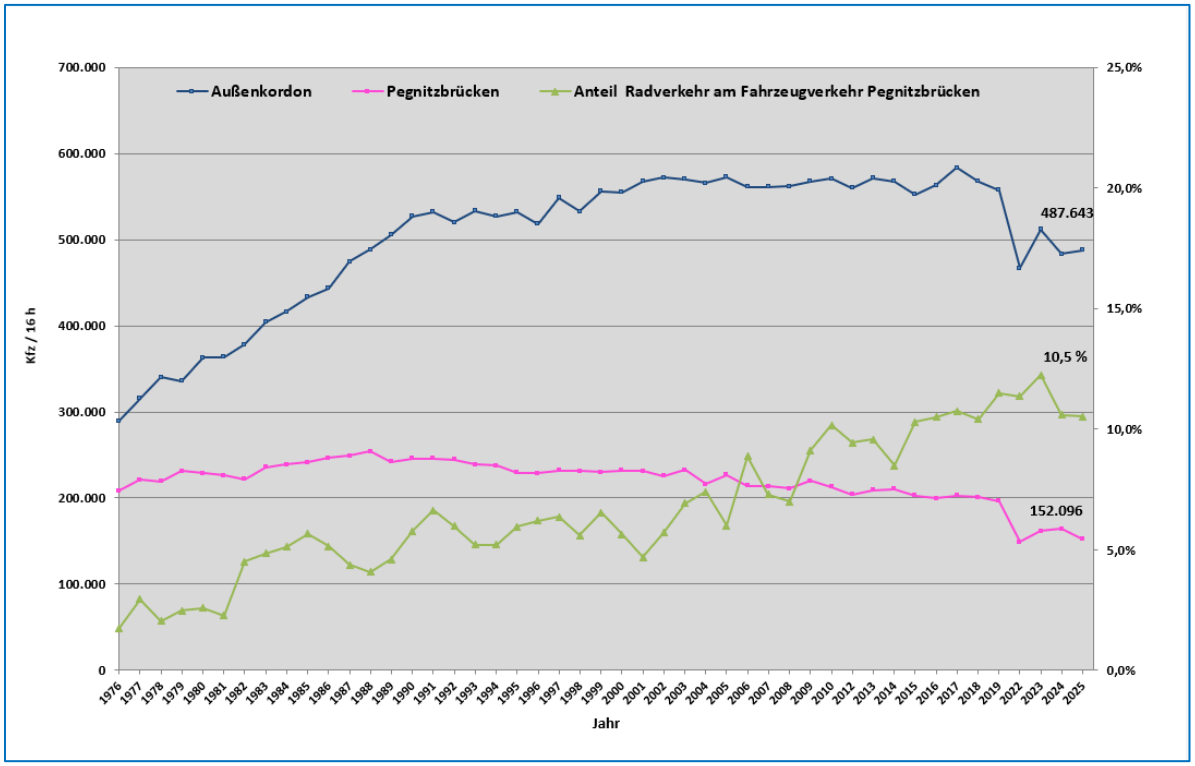
Durch die Schaffung leistungsstarker Schienenverbindungen über die Stadtgrenze in die Nachbarstädte und ins Umland sollen die Kfz-Pendlerströme verstärkt auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelenkt werden. Ein Beispiel für eine leistungsfähige Schienenverbindung stellt die Verlängerung der Straßenbahn als Stadt-Umland-Bahn nach Erlangen und Herzogenaurach dar. Die Planungen hierzu schreiten fort, so dass für den Abschnitt auf Nürnberger Stadtgebiet der Vorentwurf fertiggestellt ist. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren sollen 2026 eingereicht werden.

➤ Maßnahme

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

➤ Umsetzung

Das Ziel, die Kfz-Pendlerverkehre zu reduzieren kann mit einem Mix aus Angebotsmaßnahmen des ÖPNV und des Radverkehrs bei gleichzeitiger Zuflussdosierung an den Signalanlagen mit Hilfe intelligenter Ampelsteuerung gelingen. Gleichzeitig müssen aber bauliche Maßnahmen im Straßenraum umgesetzt werden, damit freiwerdende Kapazitäten nicht durch neuen innerstädtischen Kfz-Verkehr aufgefüllt werden, der bislang aufgrund von Einschränkungen der Reisezeit nicht mit dem Kfz durchgeführt oder ganz vermieden wurde.
Die Verkehrsentwicklung am Außenkordon, in dem alle Einfallstraßen in Nürnberg zusammenfasst sind, zeigt, dass der stetige Ausbau des Nahverkehrs und die Zuflussdosierung an geeigneten Einfallstraßen dazu geführt haben, dass die Anzahl der Kfz an der Stadtgrenze seit rund 20 Jahren nicht weiter zugenommen hat. Seit der Corona-Pandemie hat der Kfz-Verkehr in der gesamten Stadt und auch an der Stadtgrenze sogar abgenommen, da regelmäßig die Möglichkeiten des Homeoffice genutzt und Wege im Nahbereich der eigenen Wohnung ohne Kfz zurückgelegt werden. Das trotzdem noch hohe Niveau an Kfz, die täglich die Stadtgrenze passieren, soll mit zusätzlichen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen und Zuflussdosierung weiter reduziert werden.



HANDLUNGSFELD „ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR“

ZIELE

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

➤ Maßnahme

Das Straßenbahnnetz soll weiter ausgebaut werden. Bis 2030 werden die im „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ enthaltenen Erweiterungen im Straßenbahnnetz geprüft, geplant und soweit möglich umgesetzt.
Aber auch hierfür müssen aufgrund der Erläuterungen im Abschnitt zur „Ausgangslage Personal“ die erforderlichen Maßnahmen in eine Priorisierungsreihenfolge gebracht werden und dann mit den verfügbaren Ressourcen sukzessive abgearbeitet werden. Deshalb wurde in der Stadtratssitzung am 12.12.2024 im Zuge der Haushaltsberatungen eine Liste mit den elf priorisierten Straßenbahnmaßnahmen beschlossen, die bis 2035 prioritär umgesetzt werden müssen. Die Maßnahmen bedingen sich teilweise gegenseitig und stellen die Zukunftsfähigkeit des Netzes für ein verbessertes Angebot und neue Linienverbindungen sicher. Für alle Maßnahmen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von circa 350 Millionen Euro können Fördermittel von Bund und Land zwischen 50 Prozent und 90 Prozent beantragt werden, so dass für die Stadt in der Summe rund 70 Millionen Euro an Eigenmittel verbleiben werden. Mit den Straßenbahnmaßnahmen geht zudem der gesetzlich vorgeschriebene Ausbau der Barrierefreiheit an allen betroffenen Haltestellen sowie die ÖPNV-Beschleunigung beispielsweise durch die Schaffung von eigenen Gleiskörpern als Rasengleise einher.

➤ Umsetzung

- **Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 vom Hauptbahnhof zur Stadtparkschleife**
  Die Straßenbahnlinie 7 wird vom Hauptbahnhof bis zum Stadtpark verlängert werden. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zum Berliner Platz wurde im Jahr 2022 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Aktuell erfolgt die Umsetzung der beschlossenen Planung. Eine Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 7 bis zur Stadtparkschleife wird für Ende 2026 angestrebt.
- **Straßenbahnlückenschluss Minervastraße**
  Die Straßenbahnlinie 4 soll von der derzeitigen Endhaltestelle Gibitzenhof über die Dianastraße und Minervastraße über Finkenbrunn bis zum Endhalt Worzeldorfer Straße verlängert werden. Der Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Derzeit werden für die Baumaßnahme vorauslaufende Spartenverlegungen durchgeführt. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme noch vor der Sanierung des sog. Mauslochs (Bahnunterführung Katzwanger Straße) vor, um die neue Trasse als Ausweichstrecke für die lange Dauer der Sanierungsmaßnahme nutzen zu können. Die Fertigstellung der Baumaßnahme ist für das Jahr 2027 geplant.

- **Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße (Lichtenreuth)**
  Die Stadt Nürnberg plant die Verlängerung der Straßenbahnlinie von der Allersberger Straße in den neuen Stadtteil Lichtenreuth bis zur U-Bahnstation Bauernfeindstraße. Das Projekt wurde in den städtischen Haushalt (MIP) aufgenommen. Damit ist unter anderem eine direkte ÖPNV-Erschließung der neuen Technischen Universität Nürnberg möglich.
  Die Regierung von Mittelfranken hat das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die öffentliche Auslegung der Unterlagen fand vom 17.11.25 bis 16.12.2025 statt. Der Planfeststellungsbeschluss wird im Jahr 2026 erwartet. Danach kann mit der Ausführungsplanung begonnen werden. Die Erstellung des Zuwendungsantrags folgt.
  Der Bau kann in Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Finanzierungsbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung voraussichtlich 2026 beginnen. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme des ersten Planungsabschnitts frühestens im Jahr 2030 vor.
  Ein Beschluss des Verkehrsausschusses für die Planung der Verlängerung zur Messe und zum Klinikum Süd liegt vor. Die Verwaltung ermittelt gerade die Planungsgrundlagen und stimmt sich mit der Messe und dem Klinikum bezüglich der zunächst notwendigen Variantenuntersuchung ab. Hierbei geht es nicht mehr um die bereits durchgeführte Ermittlung der groben Trasse, sondern um die Berücksichtigung anliegender Belange im Detail, bevor mit der Trassierung im Lage- und Höhenplan begonnen wird.

- **Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach**
  Die Planung für die Verlängerung der Straßenbahn von Am Wegfeld im Nürnberger Norden nach Erlangen/Herzogenaurach als Stadtbahn läuft. Die Planung in Nürnberg wird im März dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt. Auch eine spätere Erweiterung um den sogenannten Ostast bei Erlangen ist in Vorbereitung. Beim Ratsentscheid zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) am 09.06.2024 sprachen sich die Bürgerinnen und Bürger Erlangens mehrheitlich für den Bau der Stadt-Umland-Bahn aus. Laut Angaben des Zweckverbandes StUB sollen im Jahr 2026 die Unterlagen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Bauabschnitt auf Nürnberger Stadtgebiet eingereicht werden. Die Realisierung des Nürnberger Bauabschnitts ist nach aktuellem Zeitplan von 2029 bis 2032 geplant.
- Weitere der elf prioritär umzusetzenden Maßnahmen sind: Gibitzenhof/Landgrabenstraße (Bau voraussichtlich 2027/28, Allersberger Straße Nord (Bau mit Brunecker Straße), Plärrer (Bau voraussichtlich 2027-2030), Allersberger Straße Süd (Bau 2026), Johannisstraße, Ostendstraße, Frankenstraße und Bahnhofsvorplatz. Die Planungen laufen dazu auf Hochtouren.

➤ Maßnahme

Die Straßenbahn- und Bushaltestellen sollen bis 2030 barrierefrei umgebaut werden.

➤ Umsetzung

Wegen der großen Anzahl der betroffenen Haltestellen muss der barrierefreie Umbau der Haltestellen sukzessive erfolgen. Straßenbahn- und Bushaltestellen wurden jeweils anhand der Dringlichkeit des Umbaus gegliedert und nach Prioritäten sortiert. Der Umbau erfolgt anhand dieser Priorisierung. Details zur Reihenfolge des Umbaus und zur Priorisierung sind der aktuellen Fortschreibung zum Nahverkehrsplan 2025 (Beschluss: Verkehrsausschuss vom 03.04.2025) zu entnehmen:

- **Straßenbahnhaltestellen**
  Im Zuge der Betriebsgenehmigung für das neue Niederflurfahrzeug „Avenio“ (GTA8) musste die VAG ein räumliches und zeitliches Konzept für den vollständigen barrierefreien Ausbau der Nürnberger Straßenbahnhaltestellen vorlegen. Die Ziele sind weitgehend erreicht, aber nicht vollständig. Es wurde ein Planungs- und Bauprogramm erstellt, das die Maßnahmen priorisiert und dem Stadtrat vorgelegt wird. Aufgrund begrenzter personeller und

finanzieller Kapazitäten können sämtliche Maßnahmen voraussichtlich nicht vor 2030 umgesetzt werden.

- **Bushaltestellen**
  Im Stadtgebiet gibt es rund 500 Bushaltestellen, wovon nur ein Teil bereits barrierefrei ausgebaut ist. Aufgrund der Vielzahl an noch auszubauenden Bushaltestellen ist die Festlegung einer Reihenfolge bzw. von Prioritäten notwendig. Hierfür wurden in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden im Jahr 2015 ein Priorisierungsvorgehen entwickelt und die Bushaltestellen in drei Kategorien mit unterschiedlicher Dringlichkeit aufgeteilt. Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen wird seither schrittweise in einem fortlaufenden Prozess vorangetrieben. Seit 2019 stehen im Haushalt jährlich 300.000 Euro für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen zur Verfügung. Eine grobe Abschätzung ergab durchschnittliche Kosten von ca. 50.000 Euro pro Bussteig inklusive Reserve für Zuwegung (z.B. LSA-Anpassung, Querungshilfen, etc.). Entsprechend können jährlich etwa sechs Bussteige bzw. drei Bushaltestellen von diesen Mitteln ausgebaut werden. Um Synergieeffekte zu nutzen, wird der barrierefreie Haltestellenausbau auch im Zuge anderer Baumaßnahmen wo immer möglich realisiert. Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025 wurde die Priorisierung der umzubauenden Haltestellen mit den Verbänden und dem Behindertenrat der Stadt Nürnberg neu bewertet und aktualisiert.

➤ Maßnahme

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

➤ Umsetzung

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

- **Gleisbau und LSA-Beschleunigung Scheurlstraße (M3, M22)**
  Die Maßnahme umfasst den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Scheurlstraße in beide Fahrtrichtungen und die LSA-Beschleunigung im Abschnitt Scheurlstraße bis Marientunnel. Die Maßnahme konnte 2024 mit der kompletten Neugestaltung der Scheurlstraße einschließlich Haltestelleabgeschlossen werden.

- **Haltestelle Stadtparkschleife (M18)**
  Im Zuge der Straßenbahnverlängerung zum Berliner Platz wird die sog. Stadtparkschleife mit den Haltestellen Rennweg und Stadtpark ausgebaut. Die neue Strecke entlang der Äußeren Bayreuther Straße bekommt überwiegend einen besonderen Bahnkörper. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zum Berliner Platz wurde 2022 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die Strecke ist im Bau und soll Ende 2026 in Betrieb gehen. Gleichzeitig wird mit der Verlängerung der Straßenbahn die hoch frequentierte Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof entlastet, da die Linie 7 in Zukunft ihre Wende nicht mehr am Hauptbahnhof abwartet und so einen Bahnsteig für längere Zeit belegt.

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

- **LSA-Beschleunigung Nordring (M1)**
  Die Lichtsignalanlagen vom Kleinreuther Weg bis zur Merianstraße sollen mit einer Beschleunigung für den Bus in beide Richtungen ausgestattet werden. Zudem werden in dem Zusammenhang teilweise veraltete Lichtsignalanlagen saniert und barrierefrei umgebaut. Die Planung liegt vor, die Finanzierung wurde zunächst aufgrund der Haushaltslage zurückgestellt.

- **Busspur Maximilianstraße (M5)**
  Die Busspur soll von der Mittellage in westliche Seitenlage verlegt werden und die Zufahrt zur Haltestelle bzw. zum Busbahnhof Maximilianstraße ab der Reutersbrunnenstraße dynamisch signalisiert werden. Die Planung wird derzeit verwaltungsintern abgestimmt.

- **Haltestelle Melanchthonplatz (M13) und Haltestelle Landgrabenstraße (M16)**
  Die Umsetzung der Planungen für eine neuen Haltestelle Melanchthonplatz wurde im Verkehrsausschuss des Stadtrats (AfV) im Dezember 2023 beschlossen. Diese steht im direkten Zusammenhang mit den Planungen für die Gleiserneuerung in der Landgrabenstraße (zwischen Gibitzenhofstraße und Gugelstraße) sowie der Verbreiterung der Haltestelle Landgrabenstraße.
  Im Dezember 2023 wurden auch die zwei neuen Straßenbahnlinien 10 und 11 eingeführt, welche neue Direktverbindungen im Nahverkehrsangebot schaffen. An der heutigen Haltestelle Landgrabenstraße verkehren die Linien 4, 6 und 10, wodurch die bereits hohe Auslastung an den Bahnsteigen weiter zunimmt. Für die Linie 11 fehlt bisher eine Haltemöglichkeit an der Kreuzung Gibitzenhofstraße/Landgrabenstraße. Um das Gebiet mit der neuen Verstärkerlinie in einer guten Angebotsqualität zu erschließen, sind daher bauliche Anpassungen notwendig. Da die erforderlichen Anpassungen direkt an der Kreuzung nur mit unverhältnismäßigem baulichen Aufwand möglich wären, entsteht die Notwendigkeit nach einer neuen Haltestelle östlich der Gibitzenhofstraße.
  Deshalb ist am Melanchthonplatz eine neue Haltstelle geplant. Die neue Haltestelle Melanchthonplatz kann die vorhandene Haltestelle Landgrabenstraße entlasten und bietet eine optimale Gebietserschließung. Diese Haltestelle ersetzt künftig die Haltestelle Heynestraße, die hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Gleislage ungünstig ist. Gleichzeitig werden damit die Abstände zwischen den Haltestellen optimiert.
  Die Auslage der Planfeststellungsunterlagen bei der Regierung von Mittelfranken ist bereits beendet. Aktuell wird auf den Planfeststellungsbeschluss gewartet. Der Bau soll 2027/28 erfolgen.

- **Haltestelle Christuskirche (M14)**
  Die Planung zur Verbreiterung der Haltestellenbereiche und zu den Gleismarkierungen wurde im April 2022 vom AfV beschlossen.

- **Haltestelle Hauptbahnhof (M15)**
  Der Bahnhofsplatz wurde 2017 mit dem Ziel umgebaut, die Bahnsteige barrierefrei herzustellen. Die Leistungsfähigkeit für den Straßenbahnbetrieb wurde dabei nicht erhöht. Durch den barrierefreien Ausbau gibt es nur noch einen Haltepunkt je Gleis. Am Bahnhofsplatz sind im Straßenbahnbereich heute schon Überlastungen zu beobachten. Eine zweite Aufstellmöglichkeit für Straßenbahnen ist dringend erforderlich, um das Auffahren und Stauungen im Zulauf aus Richtung Osten zu vermeiden. Eine Entlastung für die Fahrtrichtung Westen ergibt sich mit der Durchbindung der Linie 7 bis zum Berliner

Platz, die dann zukünftig nicht mehr am Bahnhofsplatz wenden muss. Bei einer Verdichtung des Taktes im Busverkehr bestünde auch hier ein Kapazitätsproblem. Für die zweite Aufstellmöglichkeit für die Straßenbahn östlich des Bahnhofsplatzes wird derzeit eine Planung in der Verwaltung abgestimmt. Ein Planfeststellungsverfahren ist hierfür erforderlich.

- **Haltestelle Aufseßplatz (M17)**
  In Fahrtrichtung Westen soll eine Doppelhaltestelle angelegt werden. Dafür muss die mittige LSA-Querung für Fußgänger verschoben werden. In Fahrtrichtung Osten ist vorgesehen, die Haltestelle auf eine Länge von 40 Metern zu verkürzen, damit abgefertigte Züge diese sofort verlassen und vor dem Knoten Pillenreuther Straße auf ihr Freigabesignal warten können. Die Planung wurde vom AfV beschlossen. Der Zeitpunkt der Umsetzung hängt u.a. von der Fertigstellung des Schocken-Carrés ab.

- **Eigener Gleiskörper und Busspur Frankenstraße, Busbahnhof Frankenstraße (M7, M11, M20.2)**
  Es ist vorgesehen, in der Frankenstraße zwischen den Haltestellen Markgrafenstraße und Lothringer Straße eine Busspur anzulegen, da sich MIV und ÖPNV in diesem Bereich aktuell gegenseitig behindern. Die Umplanung sieht außerdem ein Rasengleis für die Straßenbahn zwischen Gugelstraße und Katzwanger Straße in südlicher Seitenlage vor. Durch die geplante Seitenlage muss die Straßenbahn die Frankenstraße nicht mehr in unmittelbarer Nähe des überlasteten Knotens Frankenstraße/Katzwanger Straße queren. Dadurch entsteht an diesem Knoten mehr Spielraum für die Beschleunigung der vielen querenden Buslinien. Des Weiteren tragen die zukünftig barrierefreien Haltestellen von Bahnen und Bussen zur Beschleunigung des Betriebsablaufs bei. Auch der Busbahnhof Frankenstraße wurde überplant und wird eine neue direkte Ausfahrt nach Osten erhalten sowie ggf. die Anfahrbarkeit signaltechnisch verbessert. Die Planung wird derzeit verwaltungsintern abgestimmt. Ein Planfeststellungsverfahren und Grunderwerb sind erforderlich.

- **Busbahnhof Langwasser Mitte (kurzfristig) (M21.1)**
  Die Verlängerung der Linie 44 und weitere Linienverdichtungen bedürfen zusätzlicher Bussteige und einer niveaugleichen Fußgängerquerung am Ostast des Knotenpunktes Breslauer Straße/Oppelner Straße sowie einer durchgängigen ÖV-Beschleunigung an allen Lichtsignalanlagen. Die Planung wird derzeit vorbereitet. Eine provisorische Lösung mit neuen Bussteigen wurde bereits umgesetzt. Zur Entlastung des U-Bahnhofes wird ein zweiter Aufzug auf der Nordseite der Breslauer Straße optional berücksichtigt.

Folgende weitere Projekte aus dem Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“ sollen in den nächsten Jahren geplant werden: Busspur Gustav-Adolf-Straße (M4), Beschleunigung Münchener Straße (M6), Busspur Eibacher Hauptstraße (M9), Julius-Loßmann-Straße (M10), Busbahnhof Röthenbach kurzfristig (M19.1) und Überholgleis Worzeldorfer Straße (M23).

➤ Maßnahme

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

➤ Umsetzung

Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans, die im AfV am 03.04.2025 beschlossen wurde, sind Vorschläge für Taktverdichtungen als perspektivische Maßnahmen berücksichtigt. Aufgrund der Einspardiskussion beim ÖPNV-Angebot ist die Umsetzung allerdings aktuell nicht möglich.

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

- Aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Nürnberg mussten am 16.01.2025 bereits erste Einsparungen im Bustakt vorgenommen werden.

PERSONALBESTAND UND AUSBLICK

Vpl

Bei Vpl konnten die geschaffenen und beantragten Stellen bis 2024 weitgehend besetzt werden. Aufgrund der Haushaltskonsolidierung wurden für die Jahre 2025 und 2026 keine weiteren Stellen beantragt.

SÖR

Von den für die Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses geschaffenen Stellen konnten bislang 25 Stellen besetzt werden. Darin enthalten sind acht Fahrerstellen für den Winterdienst auf Radwegen.

Fünf Ingenieurstellen konnten trotz mehrfacher Ausschreibungen bislang nicht besetzt werden.

In den für das Jahr 2026 abgeschlossenen Haushaltsberatungen wurden keine weiteren Stellen für den Mobilitätsbeschluss zur Schaffung aufgenommen. Um die Haushaltsstelleneinsparvorgaben (54 Stellen den SÖR betreffend) zu erfüllen, mussten dagegen u.a. aus dem Mobilitätskontingent zwei Ingenieurstellen und drei Fahrerstellen für die Radwegewintersicherung wieder eingezogen werden. Somit konnten weniger Radwegemaßnahmen umgesetzt und das Konzept der eigenständigen Radwegesicherung nicht weiterverfolgt werden. Die Radwegesicherung im Winterdienst erfolgt daher wieder ganzheitlich im Rahmen des „manuellen Winterdienstes“ kombiniert für Fußwege, Radwege und Überwege.

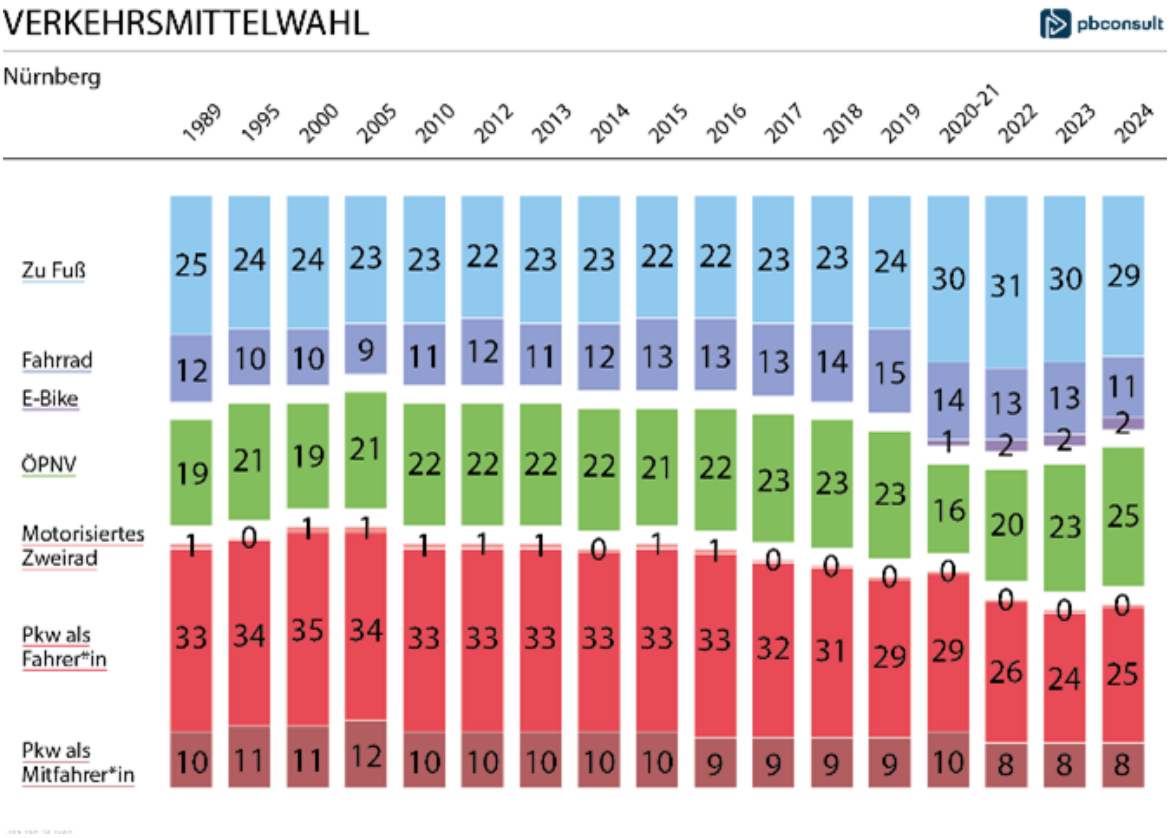
FAZIT

In den Jahren seit Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses konnten zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden. Besonders erfreulich sind die sich verfestigenden Ergebnisse der Verkehrszählungen, die der Strategie der ÖPNV-Förderung in Nürnberg Recht geben – der ÖPNV ist die am besten verfügbare, gerechteste und damit entscheidende Stütze der Mobilität in der Stadt. Dieser konnte auch aufgrund von Angebotsverbesserungen (Einführung Linien 10 und 11) weiter zulegen.

Der modal split in der Stadt lag im Jahr 2024 bei 33 % MIV-Anteil zu 67 % Anteil für den Umweltverbund. Ein wesentliches Ziel des Mobilitätsbeschlusses ist damit erreicht.

Der Radverkehr profitiert vom Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Anhand mehrerer Beispiele konnte im Rahmen der jährlichen Verkehrszählungen nachgewiesen werden, dass nach der Fertigstellung von Radwegen oder Fahrradstraße die Anzahl der Radfahrenden auf diesen Routen angestiegen ist. Beispiele hierfür sind die Humboldtstraße, der Radstreifen in der Katzwanger Straße oder die Verbreiterung des Radweges in der Pillenreuther Straße. Dass der Fahrradanteil am Modal Split zurückgegangen ist, liegt auch am veränderten Mobilitätsverhalten und der Verkehrsvermeidung durch verstärktes Homeoffice.

Ergänzend zur Förderung des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs bildet das Carsharing eine Säule für eine multimodale und stadtgerechte Mobilität. Mit der Fertigstellung der vierten Ausbaustufe der Mobilpunkte konnte ein weiteres Ziel des Mobilitätsbeschlusses für das Jahr 2025 erreicht werden. Aufgrund der positiven Entwicklung der Nutzerinnen und Nutzer des Carsharings, die mit dem kontinuierlichen Ausbau Schritt hält, ist vorgesehen, weitere Ausbaustufen anzugehen und damit das Netz an Mobilpunkten zu verdichten.



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

Auch wenn der Kfz- deutlich abgenommen hat und die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV gesteigert werden konnte, so sind doch einige Ziele des Mobilitätsbeschlusses, insbesondere beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Verzug. Vor allem aufgrund der erforderlichen langwierigen Planungsprozesse und der begrenzten personellen Kapazitäten konnten nicht alle gesteckten Ziele erreicht werden.

Es ist absehbar, dass die Summe aller Ziele des Mobilitätsbeschlusses nicht in der ursprünglich vorgesehenen Geschwindigkeit erreicht werden wird. Derzeit ist davon auszugehen, dass sich aufgrund der beschriebenen Probleme der Zeitraum zur vollständigen Umsetzung aller vorgesehenen baulichen Maßnahmen um einige Jahre verlängern wird. Die Stabilisierung der positiven Entwicklung beim Modal Split bleibt dabei oberstes Ziel.

Berichtsvorlage
Vpl/004/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:

Auswertung automatische Radzählstationen

Anlagen:
Ausführliche Sachverhaltsdarstellung

Bericht:

Im Stadtgebiet gibt es insgesamt 12 automatische Radzählstationen, fünf davon sind mit einem Display ausgestattet. Zwei der Stationen sind derzeit baustellenbedingt außer Betrieb. Da es Probleme bei der korrekten Erfassung der Radfahrenden gab und teilweise noch gibt, ist eine umfassende Auswertung und Darstellung der Zählergebnisse nicht möglich. Der Hersteller arbeitet kontinuierlich an der Behebung der Fehler.

Der Bericht vergleicht deshalb nur den Tagesgang werktags und am Wochenende für einzelne Zählstellen und geht auf den Jahresgang der Zählstellen in der Humboldtstraße und im Pegnitztal-Radweg West ein. Die Betrachtung der monatlichen Zahlen an diesen beiden Standorten aus dem Jahr 2025 zeigt, dass es an beiden Stationen auch in den Wintermonaten ein relevantes Radverkehrsaufkommen gibt.

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)

☐

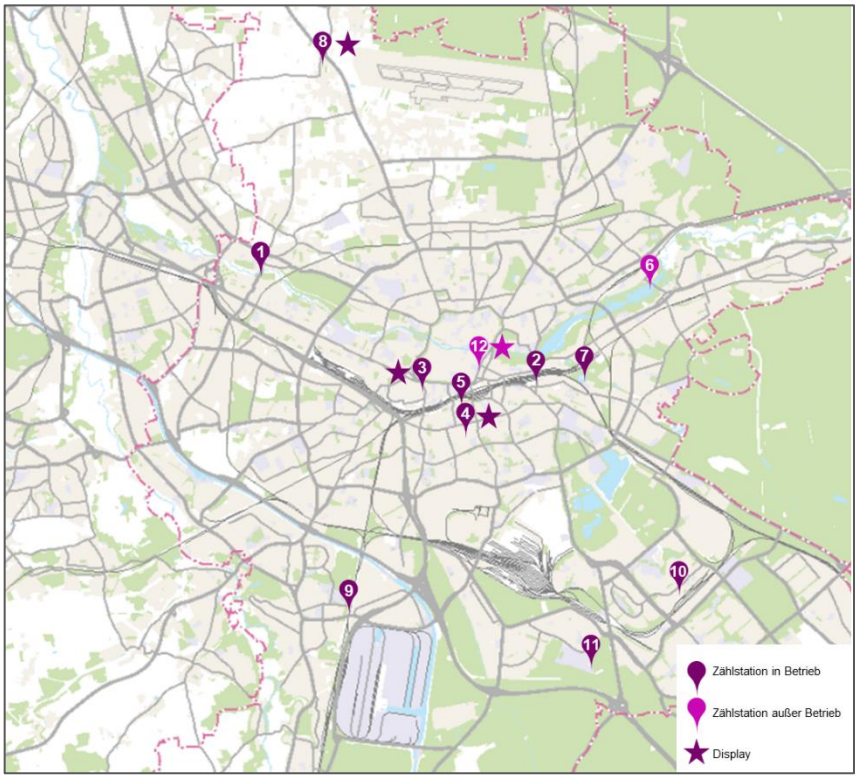
☐

☐

Bericht

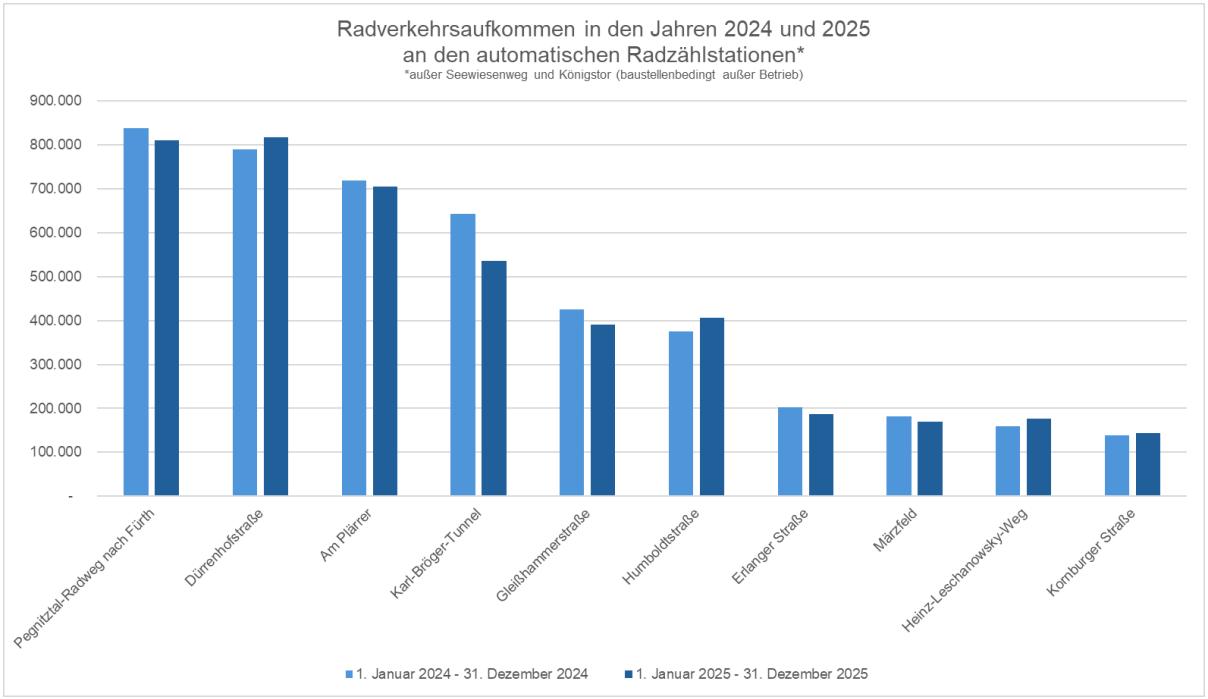
Auswertung automatische Radzählstationen

Von den insgesamt 12 automatischen Radzählstationen sind nur fünf mit einem Display ausgestattet. Zwei davon sind derzeit baustellenbedingt außer Betrieb. Die Standorte sind:



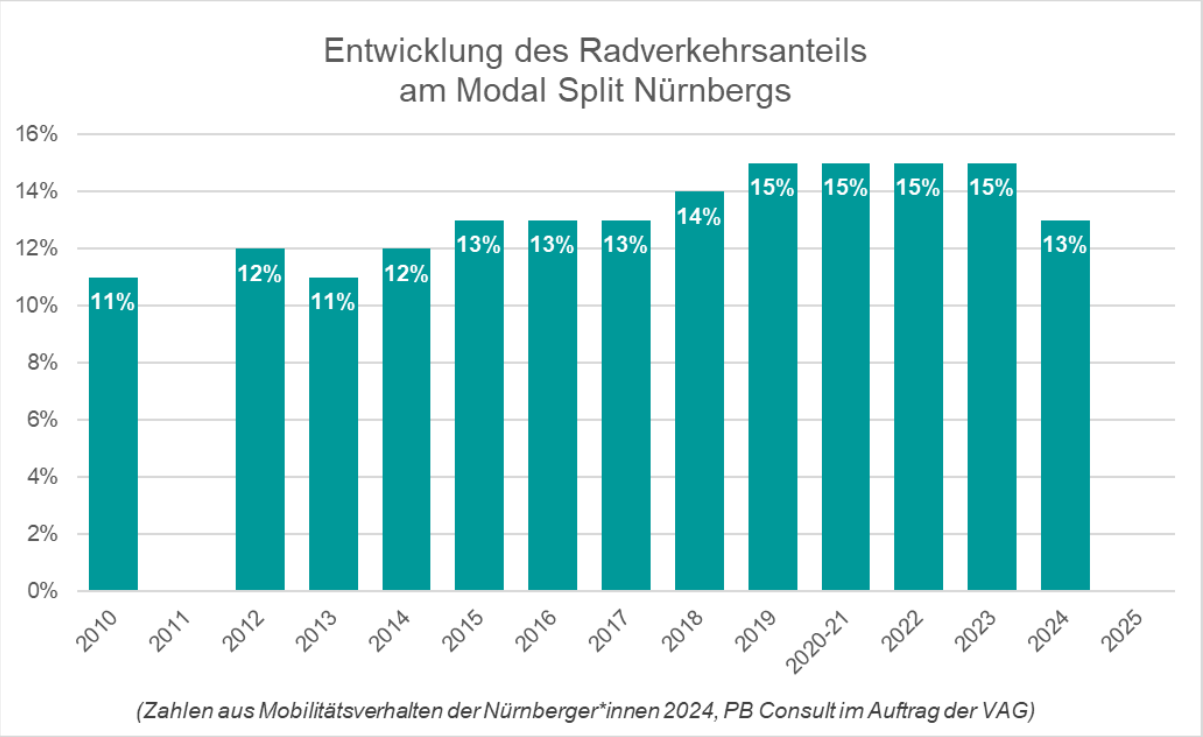
1. Pegnitztal-Radweg nach Fürth
2. Dürrenhofstraße (Display)
3. Am Plärrer (Display)
4. Humboldtstraße (Display)
5. Karl-Bröger-Tunnel
6. Seewiesenweg *(derzeit außer Betrieb)*
7. Gleißhammerstraße
8. Erlanger Straße (Display)
9. Heinz-Leschanowsky-Weg
10. Märzfeld
11. Kornburger Straße
12. Königstor (Display) *(derzeit außer Betrieb)*

Ein Vergleich, der an den jeweiligen Stationen gezählten Radfahrenden im Jahr 2024 und 2025 zeigt, dass es Stationen mit leicht zunehmendem und Stationen mit leicht abnehmendem Radverkehrsaufkommen gibt.



Diese Zahlen sind jedoch nicht verlässlich, da es Probleme bei der korrekten Erfassung der Radfahrenden gab, und teilweise auch noch gibt. Es besteht ein enger Austausch mit dem Hersteller und es wird kontinuierlich an der Behebung der Fehler gearbeitet. Aufgrund der teilweise immer noch bestehenden Probleme ist eine Betrachtung der Entwicklung der Radverkehrszahlen zum jetzigen Zeitpunkt schwierig.

Die im November 2025 veröffentlichten Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland – MID 2023“ zeigen für den Radverkehr in Deutschland insgesamt eine stagnierende Entwicklung. Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen auf das gesamte Jahr bezogen (Modal Split) ist in Deutschland seit 2008 konstant bei 11%[1]. In Nürnberg hat der Anteil des Radverkehrs bis 2019 auf 15% zugenommen. Im Jahr 2024 ist dann eine Abnahme auf 13% zu verzeichnen[2]. Neuere Zahlen liegen der Verwaltung noch nicht vor.



*(Zahlen aus Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2024, PB Consult im Auftrag der VAG)*

Die Ergebnisse der jährlichen manuellen Zählungen des Verkehrsplanungsamtes legen den Schluss nahe, dass das Arbeiten im Homeoffice wie bei der Abnahme des Kfz-Verkehrs auch beim Radverkehr ein Grund für den Rückgang der absoluten Zahlen ist[3]. In der Studie „Mobilität in Deutschland – MID 2023“ wird als Ursache für die deutschlandweit stagnierenden Radverkehrszahlen aber auch der Zustand von Radwegen sowie das Sicherheitsgefühl und Wohlfühlen im Verkehr genannt. Hierfür reichen aus Sicht der Studie punktuelle Verbesserungen nicht aus, sondern es gelte vielmehr eine durchgängig verbesserte Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen[4].

Die Stadt Nürnberg will mit der Planung und Umsetzung durchgängiger Radvorrangrouten im Stadtgebiet eine sichere und komfortable Radinfrastruktur anbieten. Prioritär werden derzeit die Routen 2 und 10 umgesetzt. Eine Auswertung der Daten der automatischen Zählstationen, die auf diesen Routen liegen (Humboldtstraße, Gleißhammerstraße) kann die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens auf diesen Routen zeigen. Allerdings können

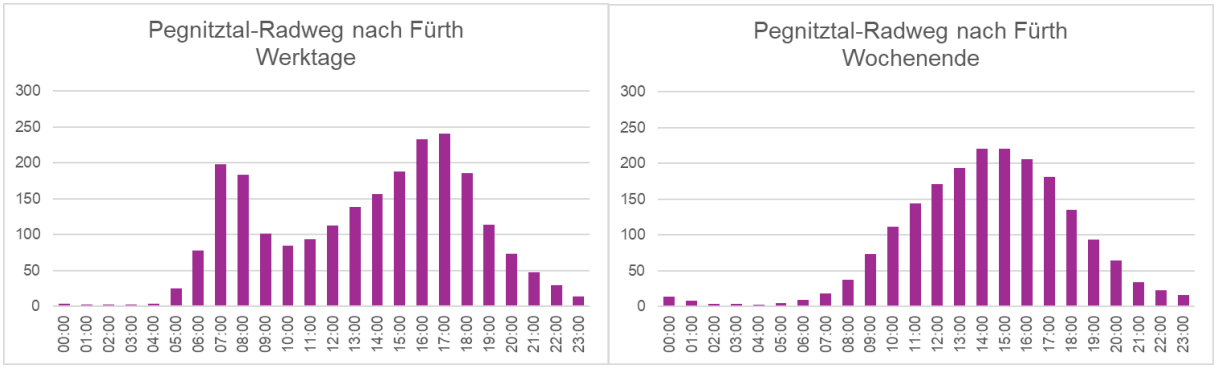
[1] MID 2023, Bundesministerium für Verkehr, S. 44
[2] Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2024, PB Consult im Auftrag der VAG, S. 11
[3] QZ-Bericht 2025, Verkehrsplanungsamt Stadt Nürnberg, S. 13.
[4] MID 2023, Bundesministerium für Verkehr, S. 139

verlässliche Zahlen hierzu erst genannt werden, wenn die Stationen über einen längeren Zeitraum belastbare Daten erfasst haben.

Stationsprofile

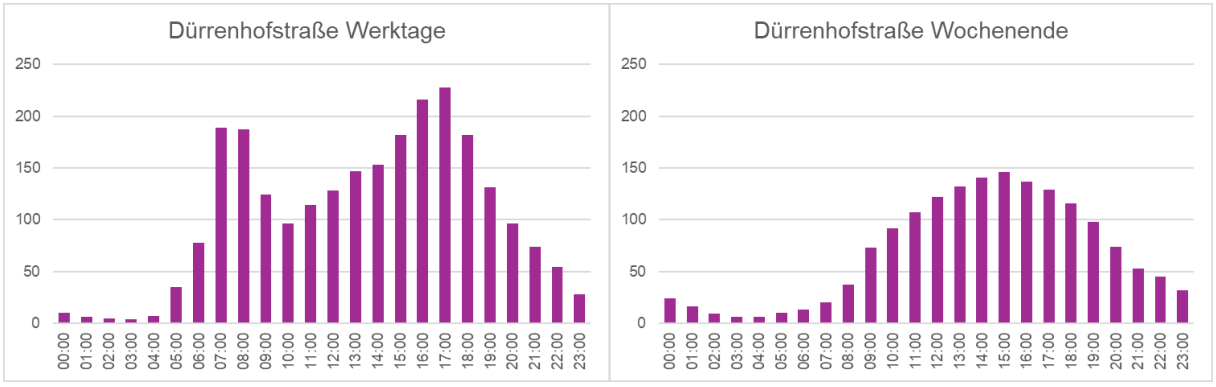
Eine Auswertung der durchschnittlichen Tagesganglinien an Werktagen und am Wochenende im Jahr 2025 lässt Aussagen über den Stellenwert des Berufs-, Alltags- und Freizeitverkehrs an der jeweiligen Station zu. Die Skalen bei den folgenden Diagrammen sind jeweils an die maximalen Werte angepasst und nicht bei jeder Station identisch, da für die Fragestellung der Kurvenverlauf von besonderem Interesse ist und weniger die absoluten Zahlen im Vergleich.

Pegnitztal-Radweg nach Fürth



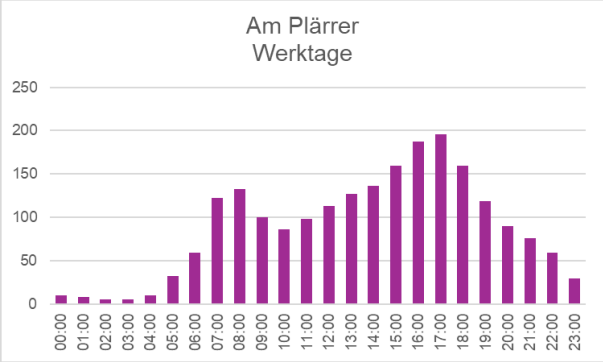
Hier zeigt sich eine deutlich ausgeprägte Morgenspitze, das Spitzenaufkommen am Wochenende ist auf gleichem Niveau wie an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist etwas höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 86%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Donnerstag, den 01. Mai, mit insgesamt 5.400 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung sowohl für den **Berufs-** als auch für den **Freizeitverkehr**.

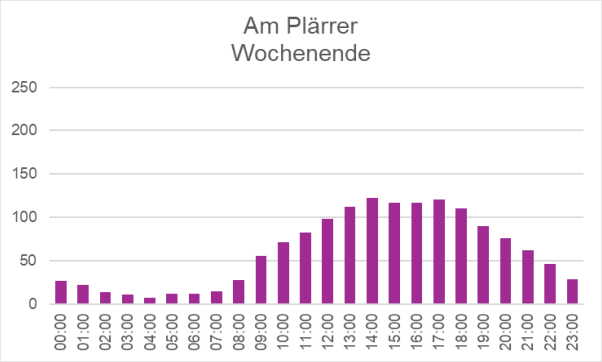
Dürrenhofstraße



Hier zeigt sich eine deutlich ausgeprägte Morgenspitze, das Spitzenaufkommen am Wochenende ist auf geringerem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 66%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Dienstag, den 24. Juni, mit insgesamt 4.495 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Berufsverkehr**.

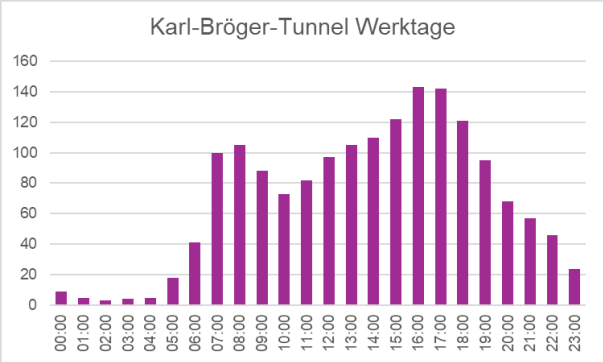
Am Plärrer

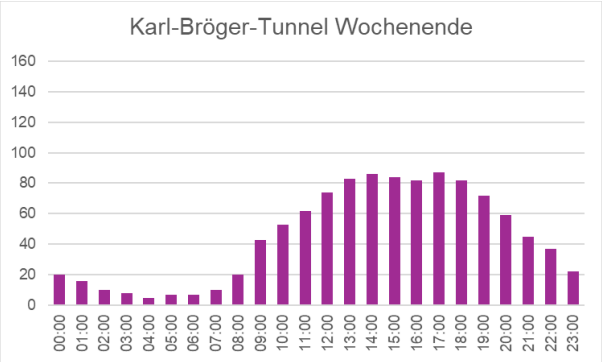




Hier zeigt sich keine stark ausgeprägte Morgenspitze, das Hauptaufkommen an Werktagen wird am Nachmittag verzeichnet. Das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt auf etwas geringerem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 69%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Donnerstag, den 20. Mai, mit insgesamt 3.609 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Berufs-** aber auch **Alltagsverkehr**.

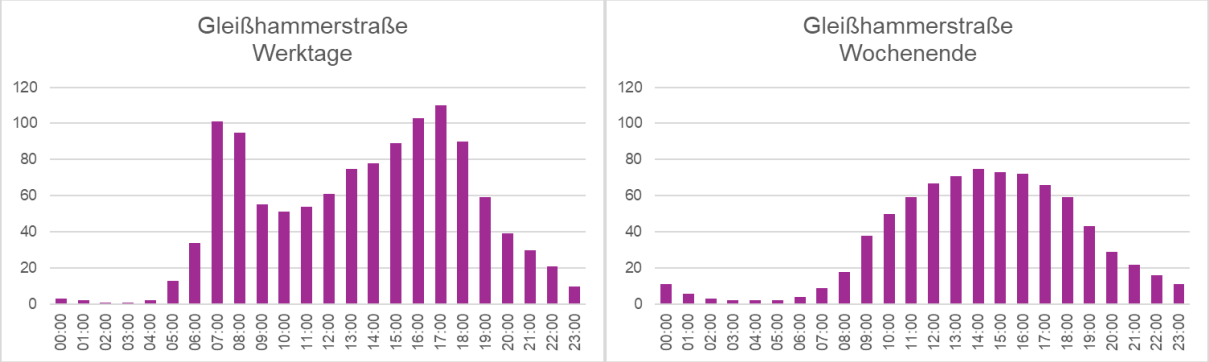
Karl-Bröger-Tunnel





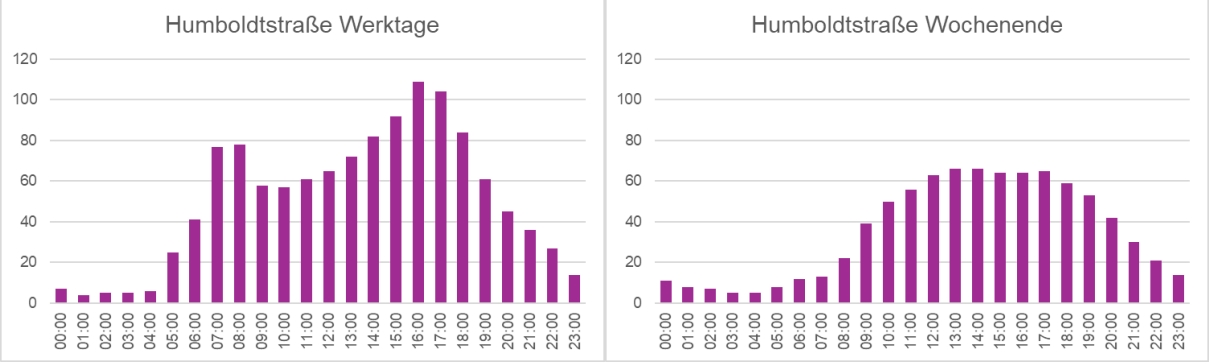
Hier zeigt sich keine ausgeprägte Morgenspitze, das Hauptaufkommen an Werktagen wird am Nachmittag verzeichnet. Das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt auf geringerem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 65%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 14. Mai, mit insgesamt 2.647 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Berufs-** aber auch **Alltagsverkehr**.

Gleißhammerstraße



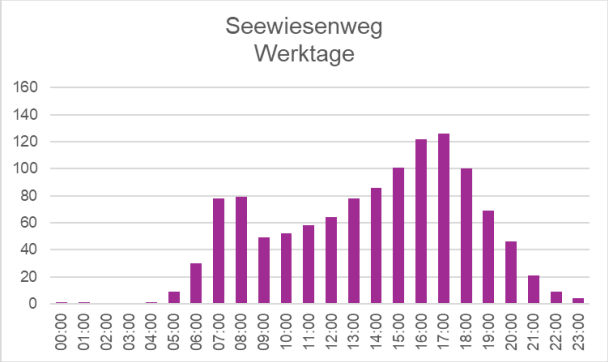
Hier zeigt sich eine deutlich ausgeprägte Morgenspitze, das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt auf etwas geringerem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 69%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 14. Mai, mit insgesamt 2.322 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Berufsverkehr**.

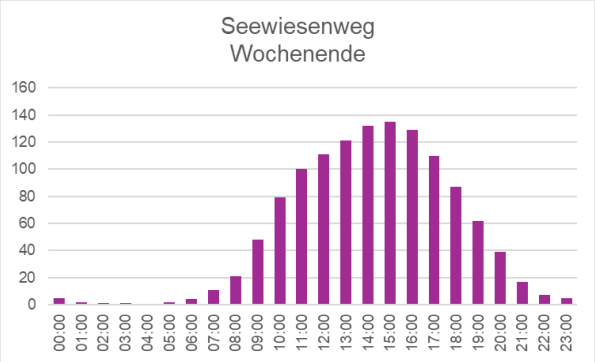
Humboldtstraße



Hier zeigt sich keine ausgeprägte Morgenspitze, das Hauptaufkommen an Werktagen wird am Nachmittag verzeichnet. Das Spitzenaufkommen am Wochenende ist auf etwas geringerem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 69%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 30. April, mit insgesamt 2.054 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Berufs-** aber auch **Alltagsverkehr**.

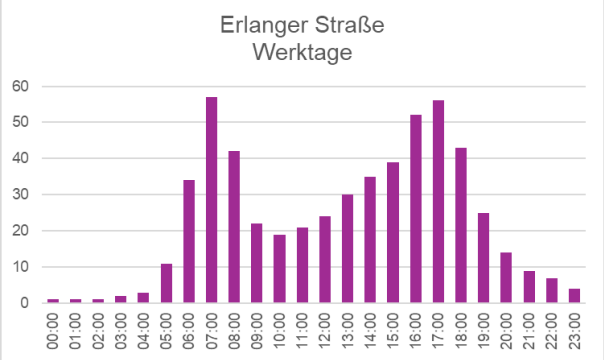
Seewiesenweg

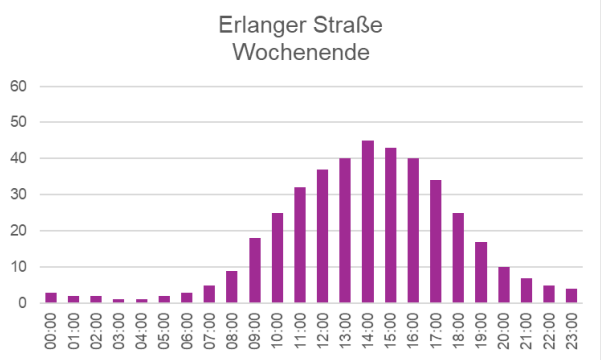




Hier zeigt sich keine ausgeprägte Morgenspitze, das Hauptaufkommen an Werktagen wird am Nachmittag verzeichnet. Das Spitzenaufkommen am Wochenende ist auf höherem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist geringer als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 104%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Sonntag, den 29. Juni, mit insgesamt 3.021 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Freizeitverkehr**

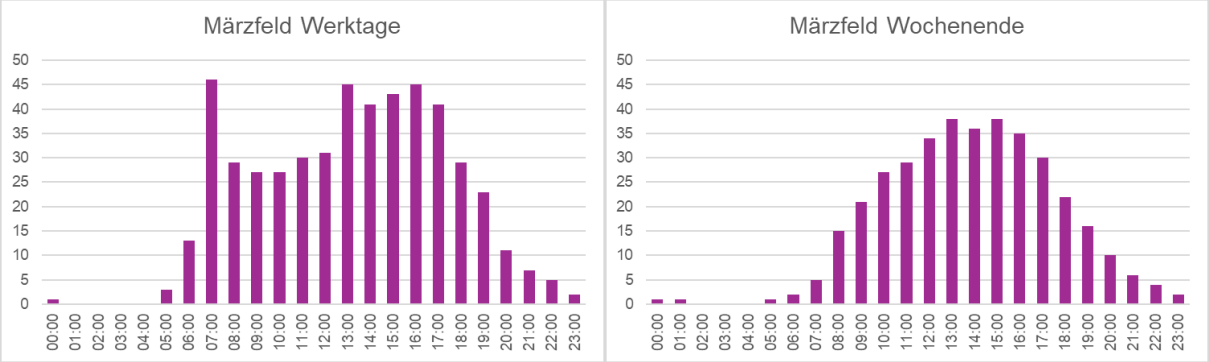
Erlanger Straße





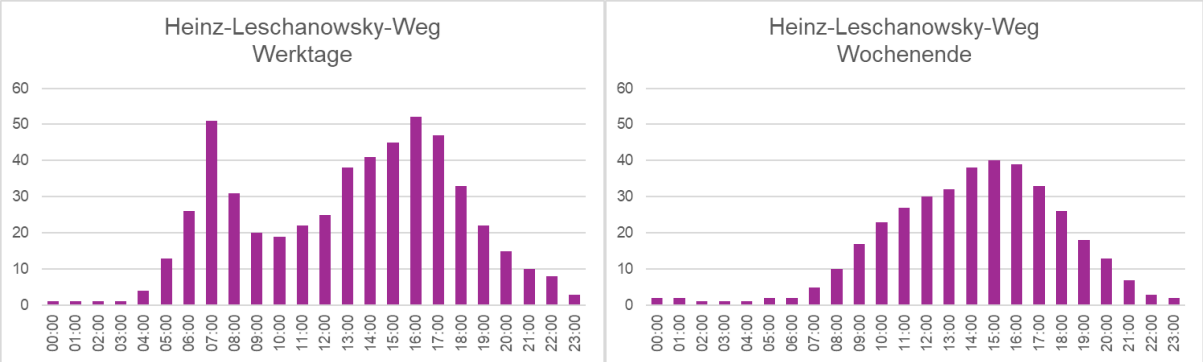
Hier zeigt sich eine deutlich ausgeprägte Morgenspitze mit Peak um 7 Uhr. Das Spitzenaufkommen am Wochenende ist auf ähnlichem Niveau wie an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 74%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 14. Mai, mit insgesamt 1.161 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Schüler- und Berufsverkehr** sowie den **Freizeitverkehr**.

Märzfeld



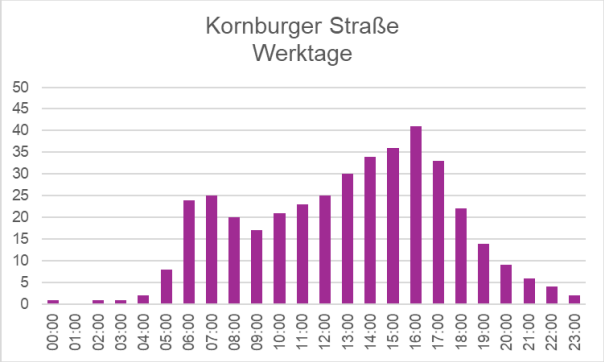
Hier zeigt sich eine ausgeprägte Morgenspitze um 7 Uhr. Das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt auf ähnlichem Niveau wie an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 75%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 30. April, mit insgesamt 966 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Schüler-** und **Freizeitverkehr**.

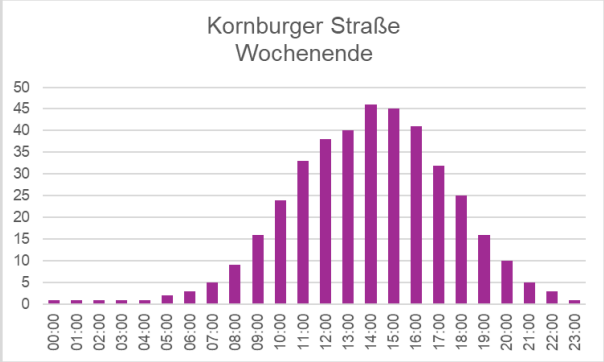
Heinz-Leschanowsky-Weg



Hier zeigt sich eine ausgeprägte Morgenspitze um 7 Uhr. Das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt auf etwas geringerem Niveau wie an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 71%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 23. Juli, mit insgesamt 1.068 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Schüler-** und auch den **Freizeitverkehr**.

Kornburger Straße

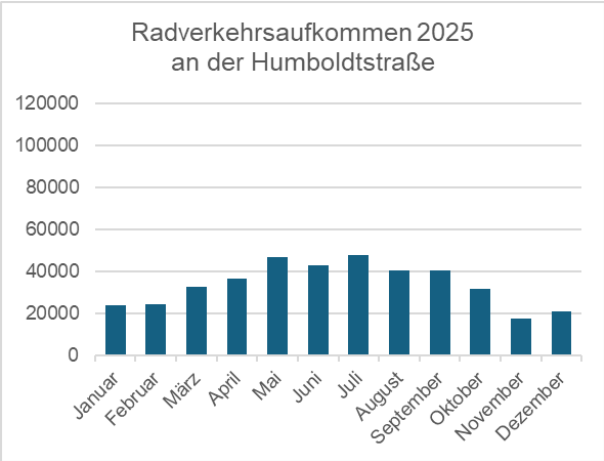


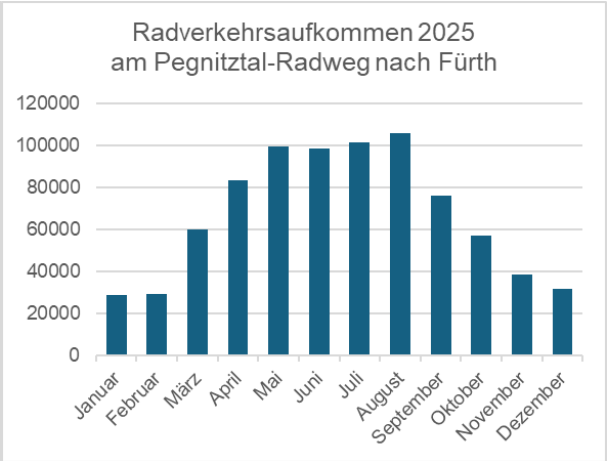


Hier zeigt sich keine ausgeprägte Morgenspitze, das Hauptaufkommen an Werktagen wird am Nachmittag verzeichnet. Das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt über dem Niveau von dem an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist identisch mit der am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 100%) Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Donnerstag, den 01. Mai, mit insgesamt 1.699 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Freizeitverkehr**.

Monatliches Radverkehrsaufkommen an den Stationen Humboldtstraße und Pegnitztal-Radweg nach Fürth

Beispielhaft soll das monatliche Radverkehrsaufkommen an den Stationen Humboldtstraße und Pegnitztal-Radweg nach Fürth im Jahr 2025 dargestellt werden. An diesen beiden Stationen haben die Zählgeräte zuletzt zuverlässig funktioniert.





Eine Betrachtung der monatlichen Zahlen im Jahresverlauf zeigt, dass es an beiden Stationen auch in den Wintermonaten ein relevantes Radverkehrsaufkommen gibt. Dabei sind die Radverkehrszahlen im Winter im Verhältnis zu den Zahlen im Sommer in der Humboldtstraße deutlich höher als am Pegnitztal-Radweg nach Fürth. Die Humboldtstraße spielt also ganzjährig eine große Rolle für den Radverkehr.

Dies könnte zum einen daran liegen, dass dem Freizeitverkehr am Pegnitztal-Radweg nach Fürth eine höhere Bedeutung zukommt als an der Humboldtstraße und dieser sicherlich im Sommer stärker zum Tragen kommt als im Winter. Zum anderen hat die Humboldtstraße eine wichtige Verbindungsfunktion im innerstädtischen Verkehr (kürzere Wege) wohingegen die Zählstelle am Pegnitztal-Radweg nach Fürth eher die stadtgrenzüberschreitenden

Fahrten (lange Wege) dokumentiert. Die Zählergebnisse der Querschnittszählung 2025 des Verkehrsplanungsamtes der Stadt Nürnberg hat bestätigt, dass schlechtere Wetterverhältnisse bei kürzeren Fahrten eher in Kauf genommen werden als bei längeren Fahrten[5].

Zur sogenannten „Wetter-Elastizität“ des Radverkehrs gibt es eine aktuelle Studie vom Institut für Verkehrswirtschaft der Universität Münster, die zu dem Ergebnis kommt, dass neben anderen Faktoren auch der Infrastrukturstandard für die Radverkehrsnutzung eine Rolle spielt. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass bei guter Infrastruktur die Radverkehrsnutzung weniger zurückgeht als bei schlecht ausgebauter Infrastruktur[6].

Ausblick

Sobald alle Standorte der automatischen Dauerzählstellen für den Radverkehr über einen längeren Zeitraum zuverlässig funktionieren, sind weitere Auswertungen für alle Zählstellen möglich. Damit wird die Entwicklung des Radverkehrs in Nürnberg noch detaillierter und an für den Radverkehr relevanten Stellen nachvollziehbar.

Die Ergebnisse werden dann ebenfalls in die Planung der Radverkehrsinfrastruktur einfließen.

[5] QZ-Bericht 2025, Verkehrsplanungsamt Stadt Nürnberg, S. 13.
[6] https://www.radfahren.de/verkehrspolitik/studie-zum-ausbau-der-fahrrad-infrastruktur/

Beschlussvorlage
Vpl/005/2026

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Kündigung des Rahmenvertrags zum Aufbau von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge zwischen der Stadt Nürnberg und der N-ERGIE Aktiengesellschaft

Sachverhalt (kurz):

Der 2016 geschlossene Rahmenvertrag zwischen der N-ERGIE und der Stadt Nürnberg zum Aufbau von Ladesäulen läuft im Oktober 2026 aus. 2016 war die Errichtung und der Betrieb von Ladesäulen aus Sicht der Stadt eine Aufgabe der Daseinsvorsorge im Rahmen der Verpflichtungen aus dem Konzessionsvertrag mit der N-ERGIE. Der Rahmenvertrag hat sich 2021 um fünf Jahre verlängert.

Die N-ERGIE hat seitdem im Nürnberger Stadtgebiet kontinuierlich Ladesäulenstandorte im öffentlichen Raum mit Sondernutzungserlaubnis auf Basis des Rahmenvertrags errichtet.

Inzwischen sind Ladesäulen rentierlich. Der Ansatz der Daseinsvorsorge trägt daher nicht mehr, zumal private Dritte den Markt ebenfalls erschließen wollen. Grundsätzlich sollen möglichst viele Ladevorgänge auf Privatflächen stattfinden. Dem öffentlichen Raum soll nur eine ergänzende Rolle zukommen, insbesondere in Bereichen ohne Schnelladeinfrastruktur. Der Bedarf ist mit dem aktuellen Ausbauzustand gedeckt, die technisch aktuelleren „Schnellader“ werden regelmäßig durch private Dritte auf Privatflächen erreichtet. Der öffentlich Raum eignet sich dazu nicht oft.

Es wird zum Beschluß vorgeschlagen, den Rahmenvertrag nicht zu verlängern und stattdessen wettbewerbsoffene Einzelfallentscheidungen auf den wenigen verbleibenden sinnvollen öffentlichen Standorten zu treffen. Da sich der Vertrag gemäß § 7 automatisch um weitere fünf Jahre verlängert, wenn er nicht sechs Monate vor Ablauf gekündigt wird, ist eine Kündigung erforderlich. Diese schriftliche Kündigung durch das Liegenschaftsamt muss bis zum 13.04.2026 erfolgen.

Die Verwaltung erarbeitet derzeit eine Folgeregelung, wie zukünftig der Markt für andere Ladeinfrastrukturbetreiber geöffnet werden kann und gleichzeitig die städtischen Ziele eines maßvollen weiteren Ausbaus im öffentlichen Raum erreicht werden können.
Diese Folgeregelung wird zusammen mit dem Konzept für den weiteren Ladeinfrastrukturausbau dem Verkehrsausschuss im Laufe des Jahres 2026 vorgelegt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☒

☐

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, den derzeit noch gültigen Rahmenvertrag mit
   der N-ERGIE zum Aufbau von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge zum 13.10.2026 fristgerecht zu kündigen.

2. Die Verwaltung erarbeitet eine zeitgemäße, wettbewerbsoffene Folgeregelung für den weiteren Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum und legt diese dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vor.

Beschlussvorlage
Vpl/077/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Eichendorffstr. - zw. Stadenstraße und Mörikestraße/ Lückenschluss Radfahrsteifen

Anlagen:
Straßenplan Nr: 2.2463.2.2

Sachverhalt (kurz):

In der Eichendorffstraße wurde im Frühjahr 2025 der erste Teil zur Verbesserung der Radinfrastruktur im Bereich zwischen Schafhofstraße und Stadenstraße umgesetzt, indem die Lücken des Radfahrstreifens stadteinwärts auf der Nordseite geschlossen wurden. Zudem wurde der existierende Radfahrstreifen auf der Südseite, der im Istzustand ohne ausreichenden Abstand zu den vorhandenen Parkbuchten markiert wurde, auf 2,10 m verbreitert und rot eingefärbt. Damit wurde neben der Sichtbarmachung des Netzes auch die Gefahr von sogenannten Dooring-Unfällen reduziert.

Die nun vorgelegte Planung schließt daran an und bildet den zweiten Teil des Radverkehrsnetzes ab, um eine durchgängige Achse für Radfahrende entlang der gesamten Eichendorffstraße in beiden Fahrtrichtungen zu schaffen. Der Radfahrstreifen wird ebenfalls im Bereich zwischen Stadenstraße und Mörikestraße verlängert, rot eingefärbt und überall dort, wo Parkbuchten bestehen, mit zusätzlicher Breite markiert. Des Weiteren wird die derzeitige provisorische Querungsinsel zu einer dauerhaften baulich angelegten barrierefreien Querungshilfe umgebaut und ein neuer Baum gepflanzt.

Die Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund reduziert sich von 30 auf 29. Es entstehen vier Radstellplätze. Es werden insgesamt ca. 14 m² Fläche durch die neu geschaffene Baumscheibe entsiegelt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf rund 190.000 Euro. Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 10.000 Euro. Nach einem Beschluss wird die Maßnahme zur Umsetzung im Jahr 2027 sowie zur Beantragung von Fördermitteln 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 Eichendorffstraße, Vpl-Plan Nr. 2.2463.2.2 vom 26.02.2025 mit letzter Änderung vom 27.10.2025 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung vorzubereiten.

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

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: Geo1 - Komv Herr Siegler Tel.: 4416

Für nachbarrechtliche Ausfüllte, als Eigentumsnachweis, auf nur Maßhaltigkeit ist der Ausdruck nicht geeignet.
Für nachbarrechtliche Ausfüllte, als Eigentumsnachweis, auf nur Maßhaltigkeit ist der Ausdruck nicht geeignet.

Anschluss an Plan 2.2463.2.1

Schachtdeckel anpassen bzw. erneuern

Umbau zur baulich angelegten barrierefreien Querungshilfe. Verkehrsschilder usw. auf der Mittelinsel mit Stecksystem vorsehen

Beleuchtungsmast verschieben

Fugenöffner Belag

2 Pfosten

2 Bügel

1 Pfosten

Schilder ggf. versetzen

Markierung für Stellplätze mit 0,5 m Abstand zum Randstein

Bestehenden Radfahrstreifen rot markieren

Eichendorffstraße

Stadenstraße

Hebestraße

Hallerstraße

Schlegelstraße

Mörikestraße

Stadenstadtweg

Eichendorffstraße
zwischen Stadenstraße und Mörikestraße

Parkplatzbilanz	vorher	nachher
KFZ	30	29
Fahrrad	0	4
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	14	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu gepflanzte Bäume	1	

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestandsaufnahme

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 26.02.2025
BEARBEITUNG	Weber (74936)	gez. Jüllich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2463.2.2
08.07.25	Reiser M.	Instruktionsergebnisse		
23.09.25	Reiser M.	Markierung	Eichendorffstraße	
08.10.25	Reiser M.	Markierung	Lückenschluss Radfahrstreifen zwischen Stadenstraße und Mörikestraße	
27.10.25	Reiser M.	Mittelmarkierung		

Eichendorffstraße_002 V500_1.PLT vom 27.10.25

card/1

Berichtsvorlage
Vpl/084/2025/1

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:

Schulwegsicherheit in der Pirckheimerstraße/ Pilotystraße und am Spittlertorgraben
hier: Dringlichkeitsantrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.02.2026
Dringlichkeitsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 05.02.2026

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt
Übersicht_Tempo-30-Strecken Pirchheimerstraße Spittlertorgraben
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 05.02.2026
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.02.2026

Bericht:

Dieser Bericht war bereits für den AfV vom 22.01.2026 angemeldet, wurde jedoch vertagt.

Sowohl in der Pirckheimerstraße/ Pilotystraße als auch am Spittlertorgraben in Höhe der Haltestelle Obere Turnstraße wurden unabhängig voneinander Beschwerden vorgebracht, dass die Verkehrssicherheit vor den im Umfeld liegenden Schulen nicht ausreichend gewährleistet sei.

An beiden Orten wurden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, ob die durch die Änderungen der StVO geschaffenen Befugnisse aus § 45 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO zur Anwendung kommen können. Demnach ist die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wegen hochfrequentierter Schulwege möglich.

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)

☐

☐

☐

Ausführlicher Sachverhalt

Pirckheimerstraße/ Pilotystraße

Mit Beginn des Schuljahres 2025/ 2026 gibt es an der o.g. Kreuzung signifikant mehr Schülerinnen und Schüler auf dem Weg von und zur Schule. Die Sanierung der Ludwig-Uhland-Mittelschule hat es erforderlich gemacht, für die Schülerinnen und Schüler im Gebäude der früheren Berufsschule an der Pilotystraße 4 einen Ausweichstandort einzurichten. Die Schülerinnen und Schüler müssen im Lauf des Schultages zwischen den Räumen am Standort Uhlandstraße und dem Ausweich-standort Pilotystraße pendeln, um zu den jeweils genutzten Fach-, Klassen- und Pausenräumen zu gelangen.

Dies erfordert es, u.U. mehrfach täglich, den einfach 700 m langen Weg entlang der Pilotystraße und Uhlandstraße zurückzulegen. Dabei muss die Pirckheimerstraße im Bereich der Lichtsignal-anlage 251 (Pirckheimerstraße/ Pilotystraße) gequert werden. Nachdem die Pirckheimerstraße nur an der westlichen Furt gequert werden kann, müssen Verkehrsteil-nehmende damit rechnen, dass Schülerinnen und Schüler sich den Weg zu dieser Furt ersparen wollen und die Pirckheimerstraße auch außerhalb der LSA queren. Historisch bedingt fehlt östlich der Pilotystraße eine Fußgängerfurt, um den Betrieb der – mittlerweile nur noch zeitweise fahrenden – Straßenbahn in der Pirckheimerstraße durch Fahrzeitverlängerung nicht zu beeinträchtigen. Die Nachrüstung ist zurzeit weder technisch möglich noch aufgrund der Komplexität der Kreuzung zukünftig sinnvoll (siehe Bericht im AfV vom 17.03.2022).

Im Bereich der Pilotystraße nördlich der Pirckheimerstraße und südlich Archivstraße wurde bereits zu Beginn des Schuljahres 2025/2026 eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet, um die Sicherheit am Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) in Höhe des Archivparks zu verbessern.

Spittlertorgraben/ Obere Turnstraße

Im Bereich der Bus- und Straßenbahnhaltestelle „Obere Turnstraße“ halten die Straßenbahnlinien 4, 6 und 10 sowie die Buslinie 36. Die Haltestelle ist sehr stark von den Schülerinnen und Schülern der Wilhelm-Löhe-Schule in der Deutschherrnstraße genutzt, die hier zwischen dem ÖPNV und der Schule pendeln (Fußweg über die Praterstraße zur Deutschherrnstraße). Die Wilhelm-Löhe-Schule ist eine evangelische Schule, die aus einer Grundschule, einer Mittelschule, einer Realschule, einem Gymnasium und einer Fachoberschule besteht. Sie hat einen großen überörtlichen Einzugsbereich und viele der Schülerinnen und Schüler nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule und nach Hause.

Hierzu hat sich Schulleitung und Elternbeirat an das Verkehrsplanungsamt gewandt. In einer gemeinsamen Ortsbesichtigung bzw. auch bei weiteren Verkehrsbeobachtungen zum Schuljahresbeginn 2025/2026 hat sich gezeigt, dass trotz Verbesserungen an der Lichtsignalanlage durch eine verbesserte Fußgängerdetektion der hohe Querungsbedarf von Schülerinnen und Schülern sich morgens und mittags nicht sicher abwickeln lässt. Es kommt zu Rotlichtverstößen von Schülerinnen und Schülern, die noch schnell eine in der Haltestelle wartende Straßenbahn oder Bus erreichen wollen. Auch waren Pulks von Schülerinnen und Schülern im Haltestellenbereich zu beobachten, die den Fahrbahnbereich nicht rechtzeitig räumen konnten.

Zusammenfassung

In den beiden Fällen konnten während der Schulwegzeiten große Mengen von Schülerinnen und Schülern im Straßenbereich festgestellt werden. Die vorhandenen Lichtsignalanlagen bieten grundsätzlich auch eine geschützte Möglichkeit, um die Straßen sicher zu queren. Das Verhalten von Schülerinnen und Schülern auf dem Schulweg ist oftmals von Gruppendynamik, Eile, Unvorsichtigkeit und Unaufmerksamkeit geprägt, was zu Sicherheitsrisiken führt, denen alleine durch Sicherheitseinrichtungen im Straßenverkehr leider nicht genügend und wirksam begegnet werden kann. Daher ist es in den vorliegenden Fällen als Beitrag zur Schulwegsicherheit ein gebotener und wirksamer Beitrag, durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu den schulwegrelevanten Zeiten für einen zusätzlichen, anerkannten Sicherheitsaspekt zu sorgen.
In beiden Fällen führt die Abwägung der Belange dazu, dass der Sicherheitsgewinn hier größer ist als die geringe Einschränkung, die dem Kfz-Verkehr dadurch auferlegt wird, als dass auf einer Strecke von ca. 140 m in der Pirckheimerstraße bzw. 110 m am Spittlertorgraben zur Schulwegzeit nur maximal 30 km/h anstatt 50 km/h fahren zu können.

Die erforderlichen Verkehrsmaßnahmen werden im Nachgang zur Ausschussbehandlung von der Verkehrsbehörde im Verkehrsplanungsamt angeordnet und im Lauf des Frühjahrs 2026 durch den Servicebetrieb öffentlicher Raum ausgeführt.

Auf die zwischenzeitlich nach der Vertagung im AfV am 05.02.2026 eingegangenen Dringlichkeits-anträge von den Stadtratsfraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Anhang wird verwiesen.

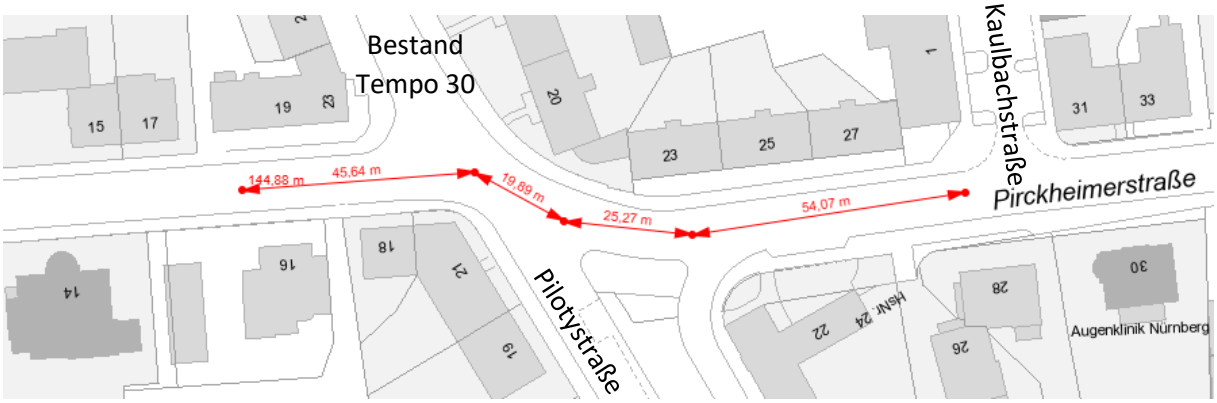
Stellungnahme zu den Dringlichkeitsanträgen:

Beide Dringlichkeitsanträge nehmen Bezug auf einen Schulwegunfall, der am 03.02.2026 passiert sei. Eine Schülerin wurde von einem PKW im Bereich der angfedachten verkehrsrechtlichen Regelungen touchiert. Nach Aussage der Polizei, die gemeinsam mit einem Rettungswagen vor Ort war, kam es zu keinem Personen- oder Sachschaden. Der Pkw-Fahrer konnte nicht ermittelt werden. Anzeige wurde nicht erstattet.

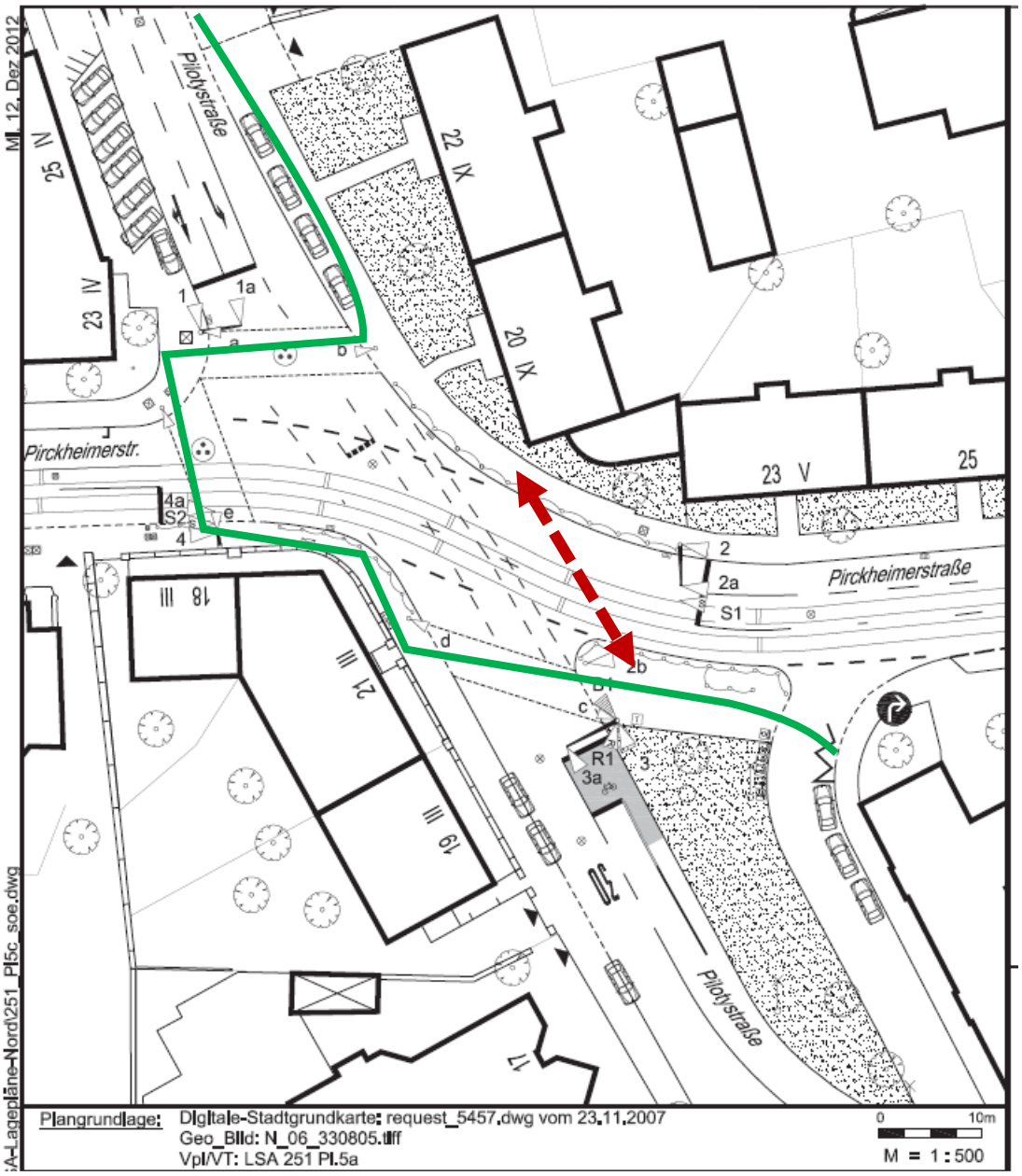
Die beiden verkehrsrechtlichen Anordnungen an der Pirckheimerstraße/Pilotystraße sowie am Spittlertorgraben/Obere Turnstraße wurden zwischenzeitlich angeordnet. Sie wurden nach sorgfältiger Abwägung und Prüfung der Verhältnismäßigkeit in Abstimmung mit der Polizei getroffen. Verkehrsrechtliche Entscheidungen aus Sicherheitsgründen sind „laufendes Geschäft der Verwaltung“.

Übersicht

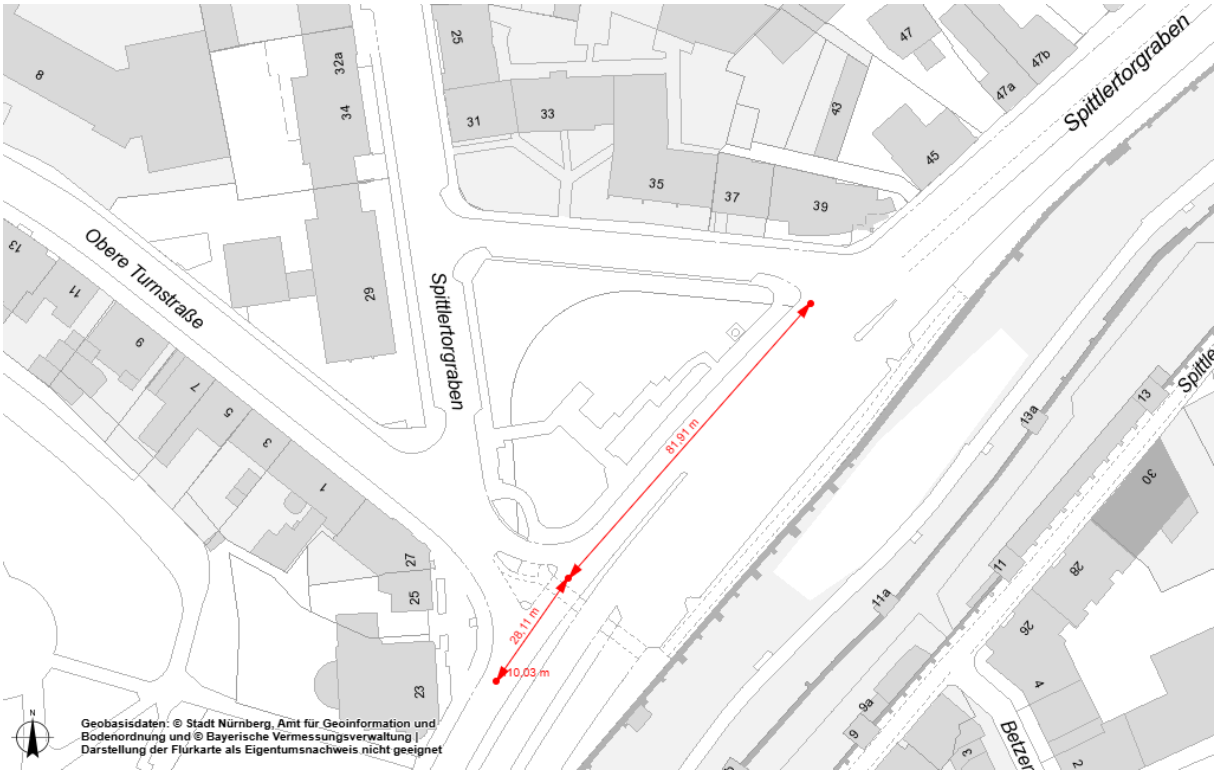
Tempo-30-Strecke Schulweg Pirckheimerstraße/Pilotystraße

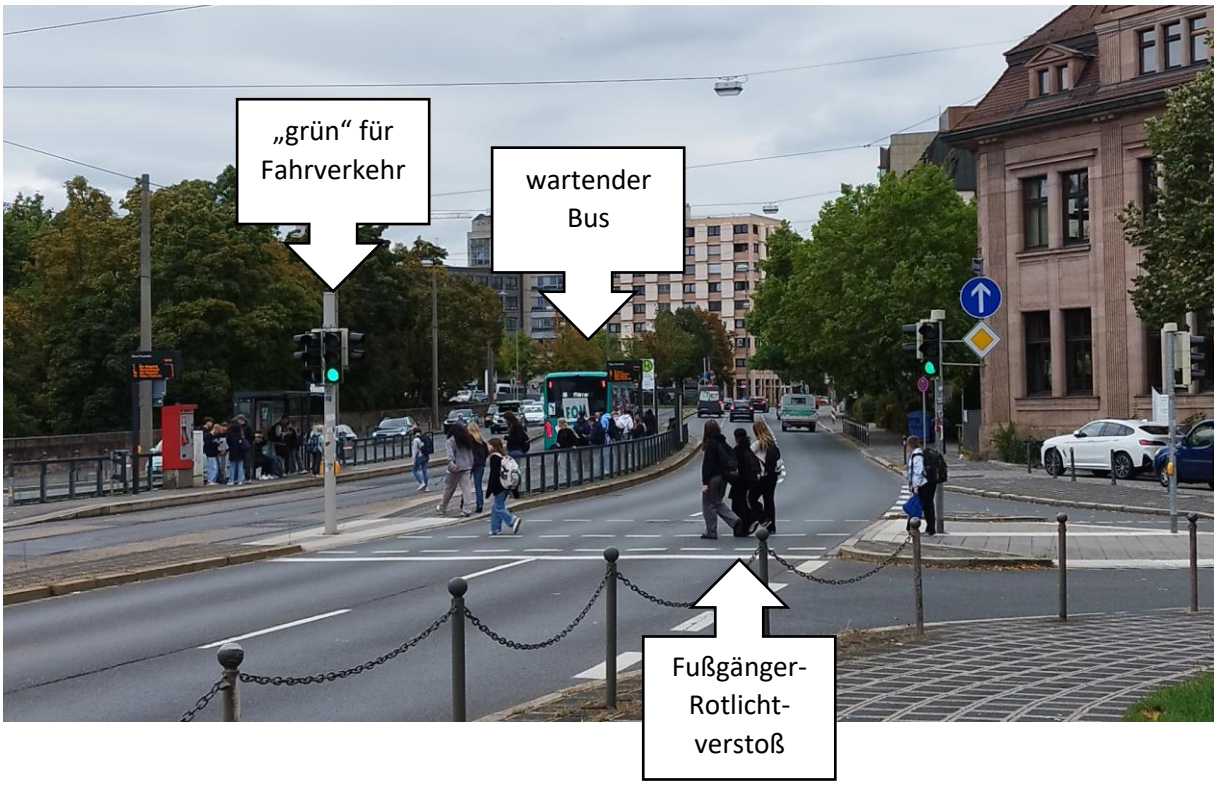


Lagebild LSA 251



Tempo-30-Strecke Schulweg Spittlertorgraben/Obere Turnstraße/Praterstraße





Ö 9

Vpl-Nr.
16. FEB. 2026
D | E | U | R

Kopie

AN | 032 | 2026

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

AFV
BAUREFERAT
11 FEB. 2026 Nr. A12/26

FF:
Ref. VI

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, 5. Februar 2026

Dringender Handlungsbedarf: Tempo 30 in der Pirckheimerstraße / Pilotystraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

an der Pirckheimer Straße/Ecke Pilotystraße war seitens Verwaltung die Einrichtung einer Tempo-30-Zone geplant. Aufgrund einer Vertagung im Ausschuss konnte diese jedoch noch nicht abschließend umgesetzt werden. Nun wurde diese Woche eine Schülerin an der genannten Stelle von einem Auto angefahren.

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

Die Verwaltung

- setzt die bereits geplante Tempo-30 Regelung im Bereich Pirckheimerstraße-Pilotystraße umgehend um.

Mit freundlichen Grüßen

Mike Bock
Stadtrat

Alexander Kahl
Stadtrat

Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

AN/031/2026 Ö 9

SPD Fraktion im Stadtrat Nürnberg

Vpl-Nr.
16. FEB. 2026
D | E | U | R

Kopie

AFV

BAUPREFERAT
11 FEB. 2026
AN1/26
1 Zur Kts.

FF:
Ref. VI

SPD-Stadtratsfraktion | Rathausplatz 2 | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 5. Februar 2026
Antragsteller: Dr. Ahmed, Arabackyj

Dringlichkeitsantrag: Tempo 30 in der Pirckheimerstraße / Pilotystraße jetzt!

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

durch einen Unfall, bei dem eine Schülerin beim Überqueren der Straße zu Schaden kam, besteht dringender Handlungsbedarf.

Die Tempo30-Regelung im Bereich Pirckheimerstraße / Pilotystraße muss schnellstmöglich umgesetzt werden

Daher stellen wir folgenden

Antrag

Die Verwaltung setzt umgehend die Tempo-30 Regelung im Bereich Pirckheimerstraße-Pilotystraße um.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Kayser
Fraktionsvorsitzende

Dr. Nasser Ahmed
Fraktionsvorsitzender

Claudia Arabackyj
stellv. Fraktionsvorsitzende

Rathaus, Wolff'scher Bau
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Beschlussvorlage
Vpl/074/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Waldluststraße - barrierefreier Umbau Haltestelle Zerzabelshof Mitte stadteinwärts

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2567.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Bushaltestelle „Zerzabelshof Mitte“ ist derzeit als Busbucht ausgebildet. Die Straße weist im betroffenen Abschnitt nur wenige entsiegelte Flächen oder Baumstandorte auf.

Die Planung sieht die Verlegung des Bushalts an den Fahrbahnrand mit einem höheren Bordstein vor, um die Barrierefreiheit komplett herzustellen. Die Bushaltestelle wurde bisher nur provisorisch saniert, daher ist ihre Lebensdauer erreicht.

Die Planung wurde mit dem Bürgerverein abgestimmt. Die hierbei angeregte weitere Aufwertung des Straßenabschnitts ist möglich: durch den Wegfall einzelner öffentlicher Stellplätze vor Hausnummer 18 konnte ein weiterer zusätzlicher Baumstandort eingeplant werden. Zudem profitiert die Gastronomie von einer verbesserten Fläche für ihre Außenbestuhlung. Durch die Planung reduziert sich die Anzahl der Parkplätze um sechs. Mit der Apotheke wurde besprochen, vor dem westlichen Baum eine Zone zum Liefern und Laden einzurichten. Die Parkplatzsituation wird die Verwaltung nach Realisierung der Maßnahme hinsichtlich der Bedarfe weiterer Kurzzeitparkplätze für den Einzelhandel überprüfen.

Insgesamt verbessert sich insbesondere die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger im Bereich des Zentrums von Zabo u.a. durch zwei zusätzliche Baumstandorte. Es werden 61 m² neu entsiegelt und 14 zusätzliche Radabstellmöglichkeiten geschaffen.

Die bauliche Umsetzung der Maßnahme kann aufgrund der vorgesehenen Nutzung der Waldluststraße als Umleitungsstrecke für eine SUN-Maßnahme voraussichtlich ab 2027 erfolgen. Die Kosten belaufen sich auf ca. 471.000 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:

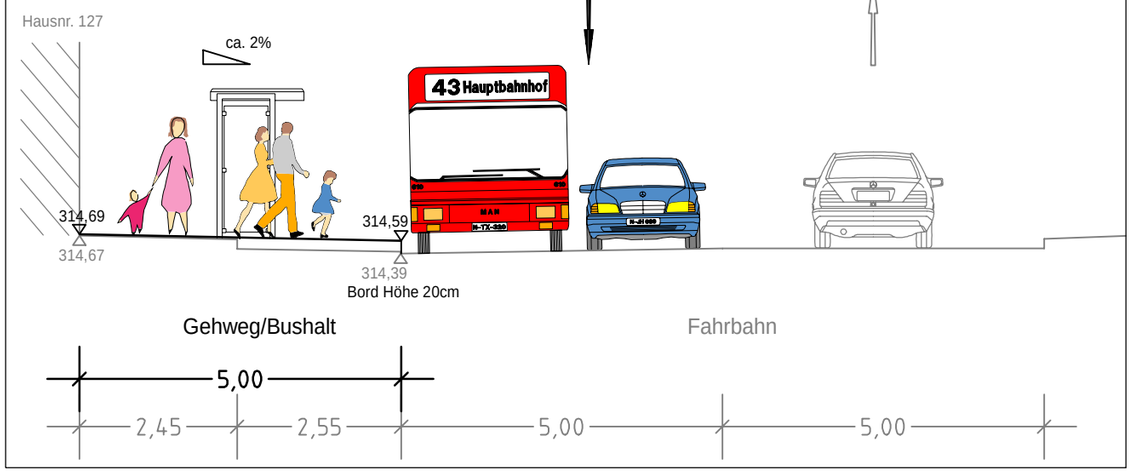
Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Waldluststraße, Vpl-Plan Nr. 2.2567.2.1 mit letzter Änderung vom 19.08.2025.

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.

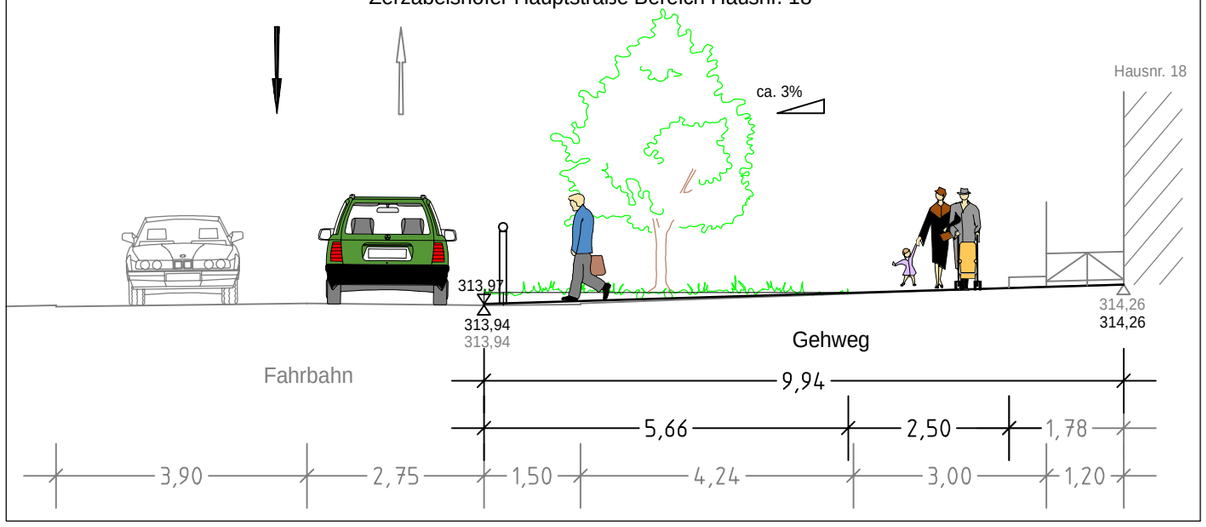
Schnitt A-A

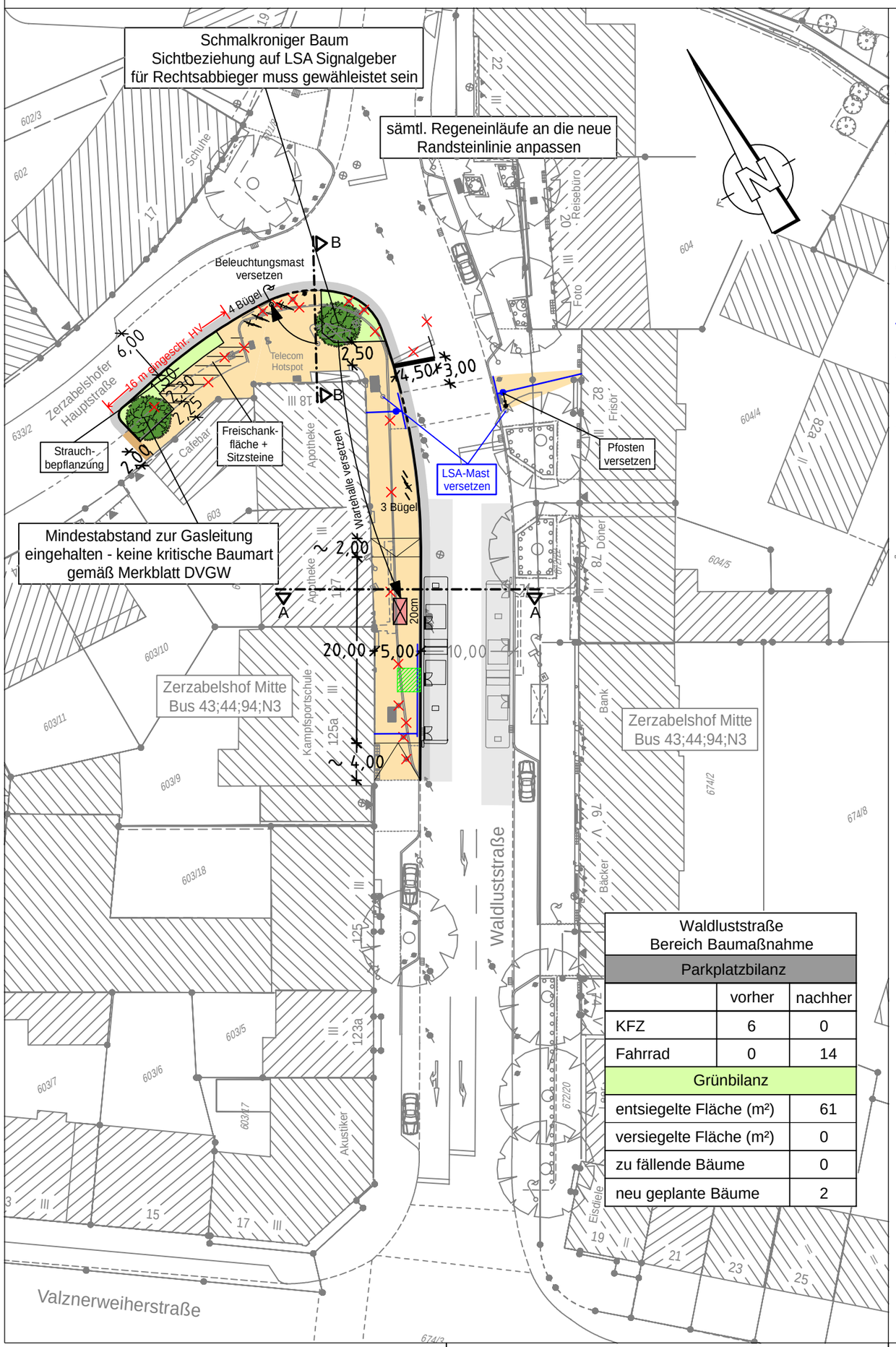
Waldluststraße Bereich Hausnr. 127



Schnitt B-B

Zerzabelshofer Hauptstraße Bereich Hausnr. 18





Waldluststraße Bereich Baumaßnahme		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	6	0
Fahrrad	0	14
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		61
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		2

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	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 25.06.2024
BEARBEITUNG	Yürü (34076)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2567.2.1
30.09.24	Bauer	Instruktionserg.	Waldluststraße	
18.02.25	Br-Fürbach	Baum/Gehweg	barrierefreier Umbau	
19.08.25	Br-Fürbach	Grünfläche	Haltestelle Zerzabelshof Mitte	
			stadteinwärts	

Waldluststraße_001 V500_1.PLT vom 30.10.25

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/046/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Finkenbrunn, Anschluss an Kreuzung Julius-Loßmann-Straße

Anlagen:
Straßenplan 2.2435.2.2

Sachverhalt (kurz):

Am 21.09.2023 hat der Verkehrsausschuss den Straßenplan Finkenbrunn zwischen den signalisierten Fußgängerquerungen am Ludwigskanal bis zur Kreuzung Finkenbrunn/ Julius-Loßmann-Straße (2.2435.2.1) beschlossen. Nachdem dieser an die Neubaustrecke der Straßenbahn in der Minervastraße anschließt, wurden die letzten 50m nur nachrichtlich dargestellt. Um Synergieeffekte zu nutzen, soll dieser Abschnitt nun zeitgleich mit dem Ausbau der Straßenbahn und dem damit erforderlichen Umbau der Kreuzung Minervastraße/ Julius-Loßmann-Straße/ Finkenbrunn im Sommer 2027 umgesetzt werden. Deshalb wird der Lückenschluss dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt.

Der restliche Teil der Planung mit der „Umweltspur“ wird gemäß Beschlusslage des Verkehrsausschusses erst nach Sanierung der Hafenbrücken realisiert.

In der heute vorgelegten Planung bleiben in stadteinwärtiger Richtung der Straße Finkenbrunn die aktuell vorhandenen zwei Geradeausspuren bis über die Kreuzung Minervastraße/ Julius-Loßmann-Straße erhalten. Die bereits im Verkehrsausschuss am 21.09.2023 erläuterte Bus-/ Radspur kann im Zulauf zur Kreuzung markiert werden. Radfahrenden wird ermöglicht von der Umweltspur geradeaus über die Kreuzung Richtung „Mausloch“ zu fahren. Zusätzlich soll dort der Gehweg in der Julius-Loßmann-Straße verbreitert und für den Radverkehr frei gegeben werden. Mit der Planung "Mausloch" (blau dargestellt) kann ein separater Radweg nach der Haltestelle stadteinwärts umgesetzt werden. Auf der stadtauswärtigen Richtung ist ein Radstreifen geplant, der bereits mit der Straßenbahnverlängerung Minervastraße realisiert wird.

Die Länge der Linksabbiegespur von Finkenbrunn in die Minervastraße wird auf das für das Verkehrsaufkommen notwendige Maß angepasst. Die Rechtsabbiegespur bleibt erhalten.

In stadtauswärtiger Richtung wird im Rahmen des Ausbaus der Straßenbahn Minervastraße der Verkehr in der Julius-Loßmann-Straße gemäß AfV-Beschluss vom 22.09.2022 nur noch einspurig geführt. Dies wird im nördlichen Abschnitt der Straße Finkenbrunn beibehalten. Die Bushaltestelle Finkenbrunn wird barrierearm ausgebildet. Die Linienbusse können weiterhin, ohne in den fließenden Verkehr einfädeln zu müssen, nach dem Verlassen der Haltestelle ihre Fahrt fortsetzen.

Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung wurde im Planfeststellungsverfahren im Rahmen des Straßenbahnprojekts Minervastraße geprüft. Die verkehrliche Leistungsfähigkeit des gesamten Knotens wurde für alle Verkehrsteilnehmenden in ihrer Gesamtheit optimiert.

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 Lückenschluss in der Straße Finkenbrunn zwischen der Hausnummer 25 bis zur Kreuzung Minervastraße gemäß Straßenplan Nr. 2.2435.2.2 vom 09.04.2025 mit letzter Änderung vom 13.11.2025.

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



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	gez. i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 09.04.2025
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
30.05.25	Wenzel	Breite Mittelinsel
13.11.25	Wenzel	Sanierungsfläche SÖR

Lageplan

M = 1 : 500 — 2.2435.2.2

Finkenbrunn

Anschluss an Kreuzung Julius-Loßmann-Straße

Minervastraße_006 Tramverl_2024_GK V500_2.PLT vom 13.11.25

card_1

Beschlussvorlage
Vpl/003/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Regensburger Straße zwischen Ben-Gurion-Ring und Waldluststraße - Verbesserung der Radinfrastruktur

Anlagen:
Straßenplan 2.2221.1.1

Sachverhalt (kurz):

Zwischen der Waldluststraße und dem Ben-Gurion-Ring besteht ein Zweirichtungsradweg auf der Südseite. Für Radfahrende aus dem nördlich angrenzenden Siedlungsgebiet mit dem Ziel Stadtmitte, Pastoriussiedlung oder Gleißhammer ist jedoch häufig der Verbleib auf der Nordseite attraktiver. Deshalb hat die Verwaltung den vorhandenen Gehweg auf der Nordseite so überplant, dass er für den Radverkehr freigegeben werden kann.

Der Aufstellbereich am Knotenpunkt Waldluststraße/Regensburger Straße ist derzeit zu eng bemessen, wodurch es regelmäßig zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr kommt. Auch im anschließenden Abschnitt entlang der Regensburger Straße stadteinwärts steht im Bereich der Längsparkbuchten nicht ausreichend Raum für eine Erweiterung der zulässigen Nutzung (Rad) zur Verfügung.

Mit der vorliegenden Planung werden diese Defizite behoben. Der Aufstellbereich am Knotenpunkt Waldluststraße/Regensburger Straße wird aufgeweitet. Hierzu werden der Randstein sowie der Ampelmast in Richtung Fahrbahn versetzt, wodurch sich die nutzbare Fläche deutlich vergrößert. Im weiteren Verlauf bis zum Ben-Gurion-Ring wird der Gehweg unter Auflassung der meisten Stellplätze für den Fuß- und Radverkehr verbreitert.

Im Planungsbereich ist für das laufende Jahr eine umfangreiche Wiederherstellungsmaßnahme infolge von Aufgrabungen vorgesehen. Die sich daraus ergebenden Synergieeffekte sollen für die Erweiterung des Aufstellbereichs am Knotenpunkt genutzt werden, sodass eine Umsetzung noch im laufenden Jahr erfolgen kann. Der restliche Abschnitt bis zur Ringstraße ist im Rahmen einer Sanierung der Fahrbahndecke für die Jahre 2027/28 vorgesehen. Die Kosten für den zweiten Bauabschnitt werden überwiegend von den Spartenträgern getragen.

Die Gesamtkosten von rund 220.000 Euro werden auf die Stadt Nürnberg und den Spartenträgern aufgeteilt. Der Anteil der Stadt Nürnberg beläuft sich auf rund 110.000 Euro.

Die Anzahl der Stellplätze auf der stadteinwärtigen Straßenseite reduziert sich von 13 auf einen Stellplatz. Der bestehende Behindertenstellplatz bleibt erhalten. Im näheren Umfeld stehen an der B4R und in der Waldluststraße Stellplätze zur Verfügung. Zusätzliche Flächenversiegelungen erfolgen nicht. Der Plan wurde in der Verwaltung abgestimmt. Der zuständige Bürgerverein wurde beteiligt.

Im Zuge der bestandsnahen Wiederherstellungsmaßnahme auf der stadtauswärtigen Straßenseite können außerhalb der vorgelegten Planung sechs neue Bäume erneuert sowie 128 m² Fläche wieder entsiegelt werden. Diese Flächen wurden im Zuge des Kanalbaus

benötigt und können jetzt wiederhergestellt werden. Eine Verbesserung am Zweirichtungsradweg oder Gehweg ist hier aus Platzgründen nicht möglich.

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)

☒

☒

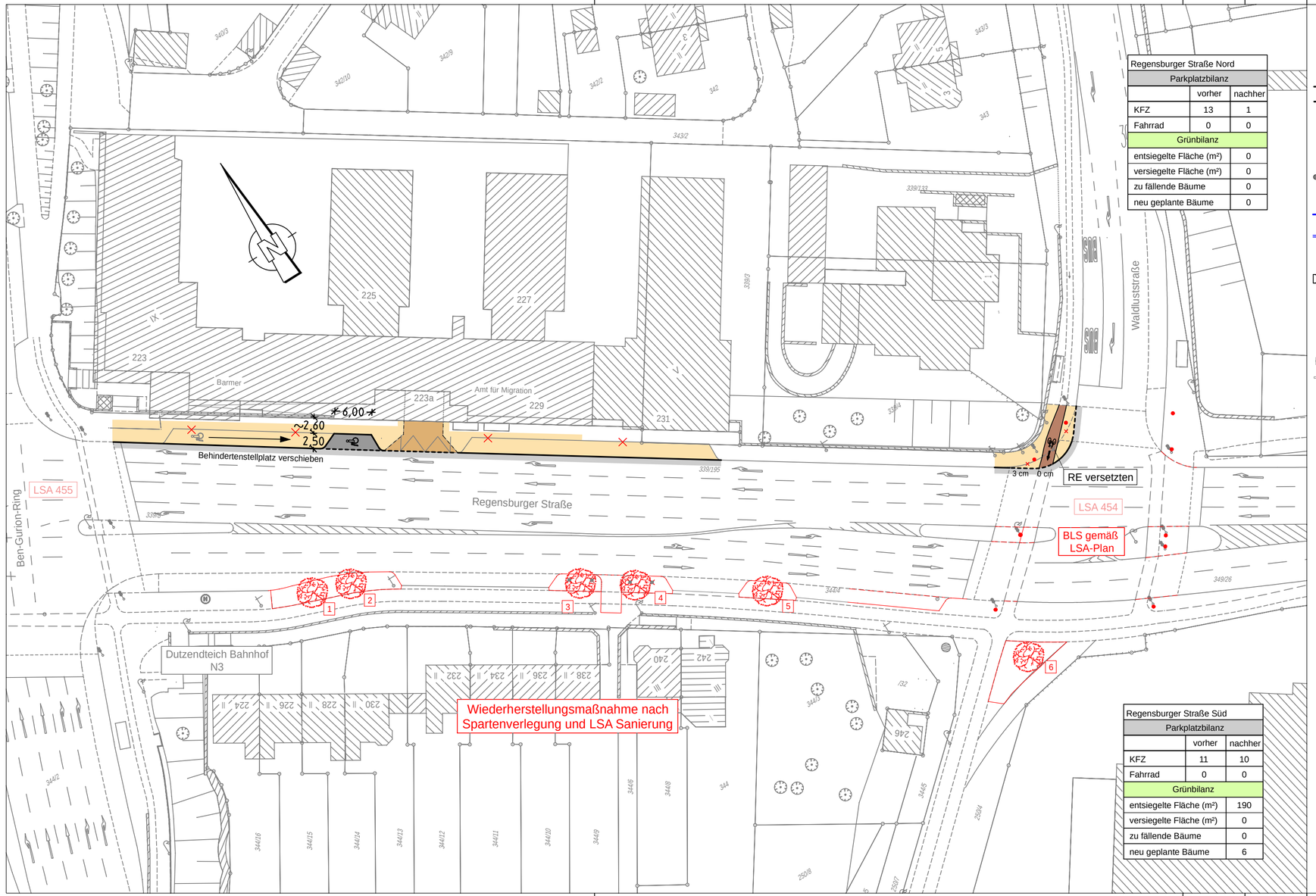
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Regensburger Straße zur Verbesserung des Radverkehrs, Vpl-Plan Nr. 2.2221.1.1 vom 01.12.2025.

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

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



Regensburger Straße Nord		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	13	1
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		0
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		0

Regensburger Straße Süd		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	11	10
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		190
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		6

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 01.12.2025
BEARBEITUNG	Zimmermann (78294)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN | Lageplan

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2221.1.1

Regensburger Straße
zw. Ben-Gurion-Ring und Waldluststraße
Sanierungsfläche SÖR

Regensburger Straße_006 VS00_2.PLT vom 22.01.26

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/002/2026

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Straßenplan Kreuzsteinstraße

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Straßenplan Nr. 2.2537.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Kreuzsteinstraße zwischen Holbeinstraße und Bahndamm weist aktuell im Bestand lediglich im südlichen Abschnitt beidseitig Gehwege auf. Im nördlichen Abschnitt ist die Straße lediglich mit einer provisorischen Asphaltdecke hergestellt. Es fehlen Gehwege und eine den Regeln entsprechende Entwässerung. Aufgrund der sich in der Umsetzung befindlichen Hochbaumaßnahmen in der Straße ist eine Anpassung des Straßenraums erforderlich.

Die Straßenplanung sieht eine neue Querschnittsaufteilung des Straßenraums in der Tempo-30-Zone vor. Unter Berücksichtigung der erforderlichen Fahrbahnbreite von 5,50 m (Forderung der Feuerwehr für den Einsatzfall) können Gehwege gemäß dem Mobilitätsbeschluss mit einer Breite von min. 2,50 m ausgebaut werden. Mit dem Einbau von Längsparkbuchten wird zusätzlich zu den bereits ausreichend vorhandenen Stellplätzen auf Privatgrund ein Angebot für u.a. den Besucherverkehr geschaffen. Im Norden wird eine Wendemöglichkeit vorgesehen. Eine durchgehende Baumreihe auf der Westseite wurde geprüft. Aufgrund der vorhandenen Zufahrt und der ungünstigen Spartenlage konnte direkt im nördlichen Anschluss zur Zufahrt kein zusätzlicher Baumstandort eingeplant werden. Zur Begrünung sollen deshalb drei neue Bäume gepflanzt und knapp 65 m² entsiegelt werden.

Der vorgelegte Ausbau der Kreuzsteinstraße stellt die Rechtmäßigkeit der Herstellung dar und schafft die Abrechnungsvoraussetzungen trotz fehlender planungsrechtlicher Festsetzungen zum Ausbau der Straße nach § 125 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB. Der Grunderwerb ist für den Ausbau zwingend erforderlich.

Die ausführliche Beschreibung der Sachlage erfolgt in der angefügten Entscheidungs-vorlage.

Durch die Maßnahme entfällt ein öffentlicher Stellplatz und es werden 16 neue Radabstell-möglichkeiten im öffentlichen Raum geschaffen.

Eine Umsetzung ist voraussichtlich für das erste Halbjahr 2026 geplant.

Die geschätzten Kosten belaufen sich auf ca. 500.000 Euro. Zusätzlich sind Flächenarrondierungen in einer Größe von ca. 90 m² notwendig.

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 Vpl-Nr. 2.2537.2.1 mit letzter Änderung vom 03.12.2025 und beauftragt die Verwaltung, die erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.
Es wird zudem festgestellt, dass die Kreuzsteinstraße durch die Umsetzung der Planung im Bereich zwischen zwischen dem nördlichen Grundstück mit der Fl.Nr. 201/19 Gemarkung Schweinau und der Holbeinstraße erstmalig hergestellt wird.
Der Ausbau entspricht den Anforderungen des §125 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB.

Kreuzsteinstraße; Abrechnungsvoraussetzungen nach Erschließungsbeitragsrecht

1. Derzeitige Sachlage:
Bezüglich der Kreuzsteinstraße im unten beschriebenen Bereich ist die technische Herstellung geplant.

Die Herstellung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze setzt gemäß § 125 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) grundsätzlich einen Bebauungsplan voraus. Für den unten beschriebenen Bereich existiert kein Bebauungsplan, weitere planungsrechtliche Festsetzungen im Bereich der Straßenfläche liegen nicht vor.

Um die Rechtmäßigkeit der Herstellung der Erschließungsanlagen zu gewährleisten und die Abrechnungsvoraussetzungen trotz fehlender planungsrechtlicher Festsetzungen zum Ausbau der Straße zu schaffen, ist es deshalb erforderlich, in einem förmlichen Beschluss die entsprechende Abwägung nach § 125 Abs. 2 i.V.m. § 1 Abs. 4-7 BauGB durch den zuständigen Ausschuss herbeizuführen und den Abschluss der technischen Herstellung festzustellen.

Aus diesem Grund wird die Planung der Kreuzsteinstraße dem Verkehrsausschuss vorgelegt. Der zugehörige Grunderwerb ist für den Ausbau zwingend erforderlich.

2. Verlauf der Kreuzsteinstraße:
Die Kreuzsteinstraße verläuft zwischen dem nördlichen Grundstück mit der Fl.Nr. 201/19 Gemarkung Schweinau und der Holbeinstraße.

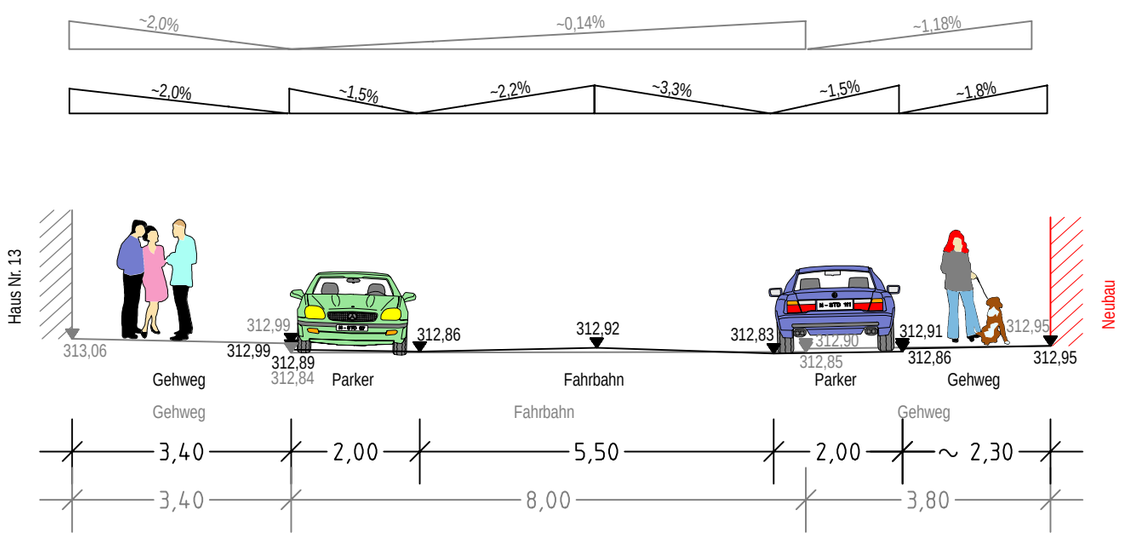
**3. Planersetzender Beschluss gem. § 125 Abs. 2 BauGB;
Vorliegen der Anforderungen des § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB**

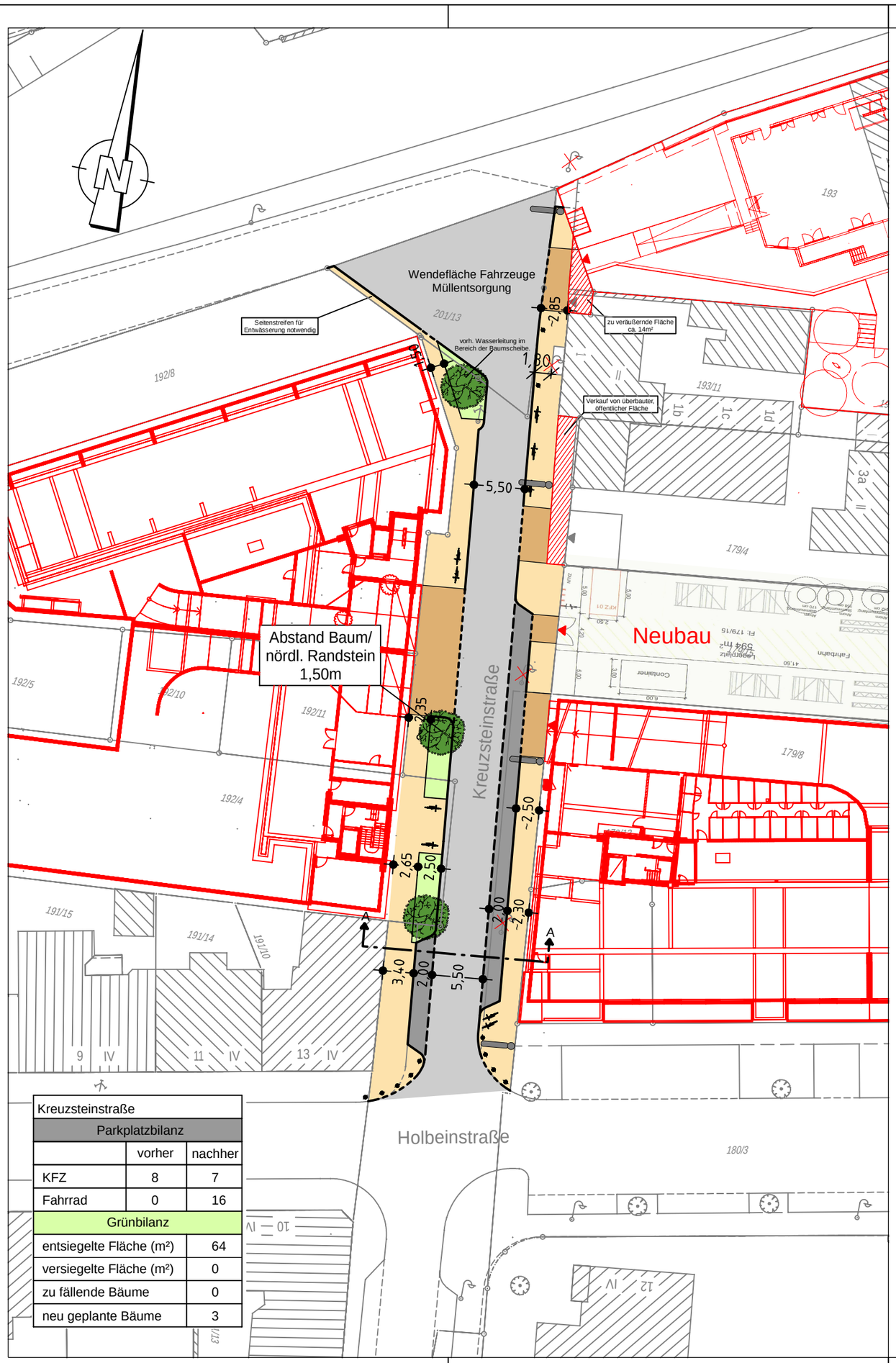
a) Planungsleitsätze und abwägungsrelevante Belange des § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB:
Die Straße erschließt im abzurechnenden Bereich auf der West- und Ostseite entsprechend wenig Baugrundstücke. Es handelt sich hier ausschließlich um Ziel- und Quellverkehr der anliegenden Wohngrundstücke der Kreuzsteinstraße. Durchgangsverkehr kann nicht stattfinden, da der zur Rede stehende Bereich der Kreuzsteinstraße eine Sackgasse darstellt. Die gewählte Straßenbreite von 5,50 m ist ausreichend und geeignet, um die Grundstücke ausreichend zu erschließen. Ausweichen im Begegnungsverkehr ist möglich. Die Sicherheit und Förderung des Fußverkehrs wurden durch die Anlage beidseitiger Gehwege mit einer Breite von 2,50 m berücksichtigt. Die auf das notwendige Maß, gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) reduzierte Breite der Fahrbahn mit zusätzlicher Fahrbahneinengung wirkt zudem auch verkehrsberuhigend und berücksichtigt somit auch die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung. Die Belange der Umwelt, einschließlich Naturschutz und Landschaftspflege, sind durch die Beschränkung der Verkehrsanlagen auf das notwendige Maß genauso berücksichtigt. Zusätzlich wurde darauf geachtet, möglichst wenig Flächen zu versiegeln.

b) Abwägungsergebnis:
Nach Abwägung aller von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird festgestellt, dass durch die erstmalige Herstellung der Kreuzsteinstraße im Bereich zwischen dem nördlichen Grundstück mit der Fl.Nr. 201/19 Gemarkung Schweinau und der Holbeinstraße die Belange des Kataloges des § 1 Abs. 4 - 7 BauGB berücksichtigt wurden. Die Erschießungsanlage entspricht den Anforderungen des zu erwartenden Verkehrs in dem Gebiet. Zugleich gewährleistet sie eine funktionsgerechte Nutzung der baulichen Anlagen auf den anliegenden Grundstücken.

Querschnitt A - A

M 1:100





Kreuzsteinstraße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	8	7
Fahrrad	0	16
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		64
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		3

Zeichenerklärung:

Planung

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

Bestand

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

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

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

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 26.07.2023
BEARBEITUNG	Yürü (34076)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
17.10.24	Reiser M.	Anpassung Baumscheiben
24.10.24	Bauer	BV ergänzt
14.07.25	Reiser M.	Querschnitt
03.12.25	Reiser M.	Instruktionsergebnis

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2537.2.1

Kreuzsteinstraße

Gehweg

Kreuzsteinstraße V500_1.PLT vom 19.01.26

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/001/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.03.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Nerzstraße - Anschluss an Lorenz-Hagen-Straße

Anlagen:
Straßenplan Nr. 2.2620.2.1

Sachverhalt (kurz):

Im Rahmen der fortschreitenden städtebaulichen Entwicklung des neuen Quartiers Lichtenreuth wird auch die verkehrliche Erschließung über die Nerzstraße baulich final hergestellt. Dazu sind bauliche Anpassungen an der bestehenden Nerzstraße notwendig.

Der Plan sieht vor, den nicht mehr benötigten Wendehammer im Westen zugunsten einer Vergrößerung der bestehenden Baumscheibe und zwei zusätzlicher Stellplätze zurückzubauen. Der südliche Gehwegbereich, aktuell der Hauptzugang von der U-Bahn-Haltestelle Hasenbuck ins Quartier, wird mit vier neuen Baumscheiben und einem angemessen breiten Gehweg aufgewertet.

Durch die Maßnahme können 148 m² zusätzliche Fläche entsiegelt und vier neue Bäume gepflanzt werden. Es entfallen 11 öffentliche Stellplätze und es entstehen sechs zusätzliche Radabstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zum U-Bahn-Eingang.

Die bauliche Umsetzung der Maßnahme ist voraussichtlich noch im Jahr 2026 vorgesehen.

Die Nerzstraße ist im betroffenen Bereich bereits insgesamt erstmalig hergestellt, so dass Anliegerbeiträge nicht erhoben werden können. Die städtischen Kosten für den Umbau belaufen sich auf ca. 218.000 Euro.

Der Bürgerverein wurde vorab über die Planung informiert.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**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)

☒

☒

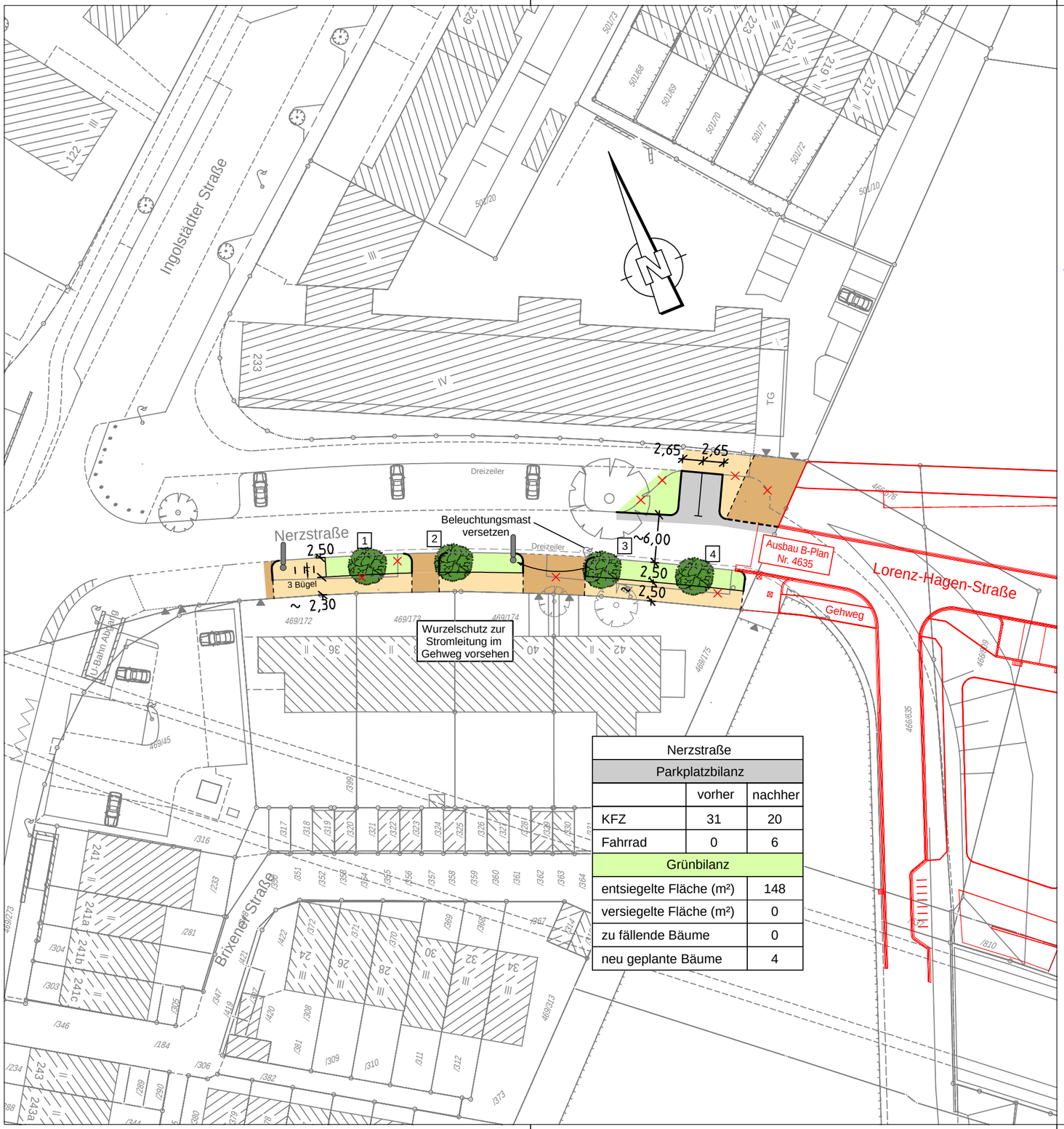
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Nerzstraße vom 29.04.2025,
Vpl-Plan Nr. 2.2620.2.1 mit letzter Änderung vom 10.11.2025.

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

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



Nerzstraße		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	31	20
Fahrrad	0	6
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		148
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		4

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 29.04.2025
BEARBEITUNG	Yürü (34076)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Bräuning-Fürbach	

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
03.06.25	Br-Fürbach	Baumscheibe
09.10.25	Bauer	Instruktionsergebnis
10.11.25	Br-Fürbach	Baumscheiben

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2620.2.1

Nerzstraße

Anschluss an Lorenz-Hagen-Straße

Nerzstraße_003 V500_1.PLT vom 10.11.25