Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

08.10.2026

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Tagesordnung -öffentlich- 3

Vorlagendokumente

* TOP Ö 1 Ladesäuleninfrastruktur im öffentlichen Raum - weiteres Vorgehen nach dem Ende des Rahmenvertrags mit der N-ERGIE

Sitzungsvorlage Vpl/044/2026 5

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.03.2025 Vpl/044/2026 9

Gemeinsamer Antrag der CSU-Stadtratsfraktion und ÖDP-Stadtratsgruppe vom 28.04.2026 Vpl/044/2026 10

TOP Ö 2 Für eine zuverlässige Straßenbahn: Oberleitungsschäden durch Lkw in Unterführungen verhindern

Berichtvorlage Vpl/047/2026 11

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Vpl/047/2026 15

Ausführliche Sachverhaltsdarstellung Vpl/047/2026 17

Stellungnahme der VAG vom 19.01.2026 Vpl/047/2026 19

Übersichtsplan Vpl/047/2026 22

TOP Ö 3 Bessere Busanbindung für die Werderau

Berichtvorlage Vpl/048/2026 23

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 28.07.2026 Vpl/048/2026 27

TOP Ö 4 Sicherer Schulweg zur Lothar-von-Faber-Schule und "Zebrastreifen"

Berichtvorlage Vpl/045/2026 28

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 06.03.2020 Vpl/045/2026 32

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.04.2025 Vpl/045/2026 34

Antrag der FDP vom 06.05.2025 Vpl/045/2026 36

AfV-Beschlussvorlage vom 28.06.2018 Vpl/045/2026 37

AfV-Beschluss vom 28.06.2018 Vpl/045/2026 41

TOP Ö 5 Sofortmaßnahmen zur Verkehrssicherheit auf Radwegen

Berichtvorlage Vpl/046/2026 42

Antrag Ökologische Fraktion (Grünliberale/ ÖDP) vom 24.07.2026 Vpl/046/2026 46

Lichtbildtafel Marthweg - Ausfahrt Reststoffdeponie Süd Vpl/046/2026 48

TOP Ö 6 Sachstand zum Themenfeld Fußverkehr und dem Projekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile"

Berichtvorlage Vpl/043/2026 50

Sachverhaltsdarstellung Vpl/043/2026 53

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 08.10.2026, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Ladesäuleninfrastruktur im öffentlichen Raum - weiteres Vorgehen nach dem Ende des Rahmenvertrags mit der N-ERGIE hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.03.2025** Krieglstein, Andreas, 2. Bürgermeister	Beschluss Vpl/044/2026
2.	**Für eine zuverlässige Straßenbahn: Oberleitungsschäden durch Lkw in Unterführungen verhindern hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 09.10.2024** Krieglstein, Andreas, 2. Bürgermeister	Bericht Vpl/047/2026
3.	**Bessere Busanbindung für die Werderau hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 28.07.2026** Krieglstein, Andreas, 2. Bürgermeister	Bericht Vpl/048/2026
4.	**Sicherer Schulweg zur Lothar-von-Faber-Schule und "Zebrastreifen" hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 06.03.2020, Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.04.2025 und Antrag der FDP vom 06.05.2025** Krieglstein, Andreas, 2. Bürgermeister	Bericht Vpl/045/2026
5.	**Sofortmaßnahmen zur Verkehrssicherheit auf Radwegen hier: Antrag der Ökologische Fraktion (Grünliberale/ÖDP) vom 24.07.2026** Krieglstein, Andreas, 2. Bürgermeister	Bericht Vpl/046/2026

6. Sachstand zum Themenfeld Fußverkehr und dem Projekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile" Bericht Vpl/043/2026

Krieglstein, Andreas, 2. Bürgermeister

7. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 17.09.2026, öffentlicher Teil

Nichtöffentliche Sitzung

8. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 17.09.2026, nichtöffentlicher Teil

Beschlussvorlage
Vpl/044/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	08.10.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Ladesäuleninfrastruktur im öffentlichen Raum - weiteres Vorgehen nach dem Ende des Rahmenvertrags mit der N-ERGIE
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.03.2025
Gemeinsamer Antrag der CSU-Stadtratsfraktion und ÖDP-Stadtratsgruppe vom 28.04.2026

Anlagen:
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.03.2025
Gemeinsamer Antrag der CSU-Stadtratsfraktion und ÖDP-Stadtratsgruppe vom 28.04.2026

Sachverhalt (kurz):

Der am 14.10.2016 geschlossene Rahmenvertrag zwischen der N-ERGIE und der Stadt Nürnberg zum Aufbau von Ladesäulen wurde im April 2026 zum 13.10.2026 nach Beschluss des Verkehrsausschusses gekündigt. In der Sitzung des Verkehrsausschuss vom 26.03.2026 wurde zudem beschlossen, dass die Verwaltung eine Folgeregelung erarbeitet und vorlegt.

Zudem hat die CSU-Stadtratsfraktion mit Antrag am 17.03.2025 darum gebeten, dass zusätzliche Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität geprüft und die beschlossene Regelung des Freistaats Bayerns zur Parkgebührenfreiheit von E-Fahrzeugen unterstützt werden soll. Des Weiteren gibt es von der CSU-Stadtratsfraktion und der ödp einen gemeinsamen Antrag vom 28.04.2026, in dem um die Aufnahme umfassender Barrierefreiheit als zentrales Kriterium für zukünftige Ausschreibungen gebeten wird.

Die Ladesäulen der N-ERGIE im öffentlichen Raum dienten bisher zur Grundversorgung, da es gerade zu Beginn des Rahmenvertrags 2016 auf privaten Flächen kaum Ladeinfrastruktur gab. Seit der Rahmenvertrag 2021 um weitere fünf Jahre verlängert wurde, sind im privaten Raum immer mehr Lademöglichkeiten entstanden. So gibt es immer mehr Schnelllademöglichkeiten, wie beispielsweise den "supercharger" von Audi an der Messe. Schon heute bieten bestehende Tankstellen Lademöglichkeiten an bzw. werden Tankstellen, die nicht mehr zum Verkauf von Benzin und Diesel benötigt werden, umgerüstet, wie beispielsweise die Shell-Tankstelle in der Erlenstegenstraße. Auch verschiedene Supermarktketten wie zum Beispiel ALDI Süd bieten auf ihren Kundenparkplätzen Möglichkeiten zum Schnellladen an. Hier kann zügiges Laden mit kleinen Erledigungen oder einer kurzen Kaffeepause verbunden werden. Des Weiteren werden immer mehr Tiefgaragen, Firmenparkhäuser oder private Stellplätze und Garagen mit Wallboxen ausgestattet.

Für den öffentlichen Raum, der nur begrenzt zur Verfügung steht, gibt es eine hohe Flächennutzungskonkurrenz. Hier wird es immer schwieriger, geeignete Flächen für neue Ladesäulenstandorte im öffentlichen Straßenraum zu finden, die die technischen und straßenrechtlichen Anforderungen an einen Standort erfüllen und dabei nicht zulasten der anderen Verkehrsteilnehmenden oder -arten sind. Deshalb sollen zukünftig keine zusätzlichen öffentlichen Flächen dem Individualverkehr zur Verfügung gestellt werden, was auch Flächen für E-Ladeinfrastruktur umfasst.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof ist derzeit ein Verfahren zu Sondernutzungserlaubnissen für E-Ladesäulen im öffentlichen Raum anhängig. Die Feststellungen des Gerichts zu den Grundlagen der Gestaltung des Wettbewerbs nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz werden auch für Nürnberg maßgeblich sein. Daher wird der jetzige Zustand vorerst eingefroren und keine weiteren Ausbaustandorte genehmigt. Ein Verteilungsverfahren mit potentiell interessierten Betreibenden ist aufgrund des ungeklärten rechtlichen Rahmens somit vorerst nicht möglich. Dies bedeutet somit, dass nach Beendigung des Rahmenvertrags vorerst keine weiteren Ladesäulenstandorte jeglicher Betreiber im öffentlichen Raum genehmigt werden, bis Maßgaben der Rechtsprechung vorliegen und ein rechtssicheres Anschlusskonzept erarbeitet werden kann. Ziel der Stadt ist, dass Ladeinfrastruktur zukünftig ausschließlich auf Privatfläche errichtet wird.

Alle Standorte auf öffentlichen Flächen, die während der Laufzeit des Rahmenvertrags durch das Liegenschaftsamt eine Sondernutzungserlaubnis erhalten haben, können noch nach Oktober 2026 aufgebaut werden. Die Bestandsladesäulen der N-ERGIE dürfen nach derzeitiger Rechtsauffassung der Stadt Nürnberg zunächst weiter betrieben werden, um weiterhin eine flächendeckende Grundversorgung neben den Lademöglichkeiten auf privaten Flächen zu gewährleisten. Die N-ERGIE muss zukünftig jedoch für diese Standorte pro Ladesäule Sondernutzungsgebühren bezahlen. Die Stadt Nürnberg behält sich vor, die Höhe dieser Sonder-nutzungsgebühren anzupassen. Ladesäulen, die einen Ladepunkt für Carsharing zur Verfügung stellen, sollen weiterhin gebührenfrei bleiben, um das Carsharing allgemein als umwelt- und stadtverträgliche Mobilitätsform und dessen Elektrifizierung weiter zu fördern.

Da kein weiterer Ausbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum vorgesehen ist, ist auch die Errichtung barrierefreier Ladeinfrastruktur nicht möglich. Die Stadt Nürnberg begrüßt allerdings, wenn diese auf Privatfläche erfolgt.

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. II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. 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)

☒

☐

☐

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss beschließt, dass ab dem 14.10.2026 der jetzige Zustand der öffentlichen Ladesäuleninfrastruktur vorerst eingefroren wird. Es werden nach Beendigung des Rahmenvertrags mit der N-ERGIE vorerst keine weiteren Ladesäulenstandorte jeglicher Betreiber im öffentlichen Raum genehmigt.

2. Alle Standorte auf öffentlichen Flächen, die während der Laufzeit des Rahmenvertrags eine Sondernutzungserlaubnis durch das Liegenschaftsamt erhalten haben, können noch nach Oktober 2026 aufgebaut werden.

3. Die Bestandsladesäulen der N-ERGIE dürfen zunächst weiter betrieben werden, da sie einer flächendeckenden Grundversorgung dienen. Für diese Standorte müssen zukünftig Sondernutzungsgebühren bezahlt werden. Ladesäulen, die einen Ladepunkt dem Carsharing zur Verfügung stellen, sind weiterhin gebührenfrei.

Ö 1

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

17.03.2025
Antragsteller: Frank

Förderung der E-Mobilität in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der bayerische Ministerpräsident Dr. Markus Söder hat im Herbst 2024 angekündigt, dass im gesamten Freistaat Bayern Elektroautos wieder stärker gefördert werden. Daraufhin hat der bayerische Ministerrat Anfang Dezember 2024 beschlossen, dass ab dem 01. April 2025 für Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge auf öffentlichen Verkehrsflächen in ganz Bayern für die ersten drei Stunden keine Parkgebühren mehr fällig werden.

Dieser Vorstoß ist ein wertvoller Impuls für eine zukunftsgerichtete, emissionsfreie Mobilität, da die Attraktivität der Elektromobilität durch eine praktische und schnell umsetzbare Maßnahme gesteigert wird. Die gezielte Förderung von Elektrofahrzeugen ist ein wichtiger Baustein für den Klimaschutz, verbessert die innerstädtische Luftqualität und steigert somit die Lebensqualität in unseren Stadt Nürnberg. Zudem belebt diese Regelung ebenso unsere Nürnberger Innenstadt.

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

Antrag:

Die Verwaltung berichtet, wie die Stadt Nürnberg die beschlossene Regelung des Freistaats Bayerns unterstützend umsetzen kann.

Die Verwaltung prüft, mit welchen zusätzlichen Maßnahmen die E-Mobilität in der Stadt Nürnberg gestärkt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

CSU Stadtratsfraktion Nürnberg

ödp

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

28.04.2026
Antragsteller: Gehrke, Heinemann

Barrierefreiheit als Kriterium bei der Errichtung von neuen E-Ladesäulen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der Sitzung des AfV vom 26.03.26 wurde der Beschluss gefasst, den Rahmenvertrag zum Aufbau von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge zwischen der Stadt Nürnberg und der N-ERGIE Aktiengesellschaft nicht zu verlängern und „[…] stattdessen wettbewerbsoffene Einzelfallentscheidungen auf den wenigen verbleibenden sinnvollen öffentlichen Standorten zu treffen."

Zu den städtischen Zielsetzungen sollte dabei gehören, dass die Ladesäulen, die im öffentlichen Raum künftig von Dritten errichtet werden, barrierefrei gestaltet sind.

Gerade vor dem Hintergrund des im letzten Jahr in Kraft getretenen Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes (BFSG), das der Umsetzung des European Accesibility Acts (EAA) dient und für Zahlungs- sowie verschiedene Selbstbedienungsterminals Barrierefreiheit vorsieht, sollte die Stadt bei ihren Ausschreibungen neben technischen und infrastrukturellen Kriterien auch die inklusive Gestaltung der neuen E-Ladesäulen berücksichtigen.

Wie ein Laden ohne „Hindernisse" aussehen kann, zeigt u.a. die 2023 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr veröffentliche Handreichung Einfach Laden ohne Hindernisse. Anforderungen an barrierefreie Ladeinfrastruktur.

Im Idealfall verfügt eine inklusive E-Ladesäule über einen stufenlosen Zugang, ausreichend Bewegungsfläche – für Rollstuhlfahrende auch zum Befahren unter die Bedienelemente, leicht handhabbare Kabel sowie Bedienelemente in erreichbarer Höhe für Rollstuhlfahrende und kleinwüchsige Menschen, ergänzt durch klar strukturierte, taktile und kontrastreiche Eingaben. Zusätzlich bietet sie ein multimodales Interface (visuell, akustisch, taktil), einfache Kartenzahlung ohne App-Zwang und vollständig barrierefreie digitale Dienste.

Daher stellen die CSU-Stadtratsfraktion und die ÖDP-Stadtratsgruppe zur Behandlung im zuständigen Ausschuss gemeinsam folgenden

Antrag:

Bei der Öffnung des Marktes für andere E-Ladesäulenbetreiber verankert die Stadt Nürnberg umfassende Barrierefreiheit als zentrales Kriterium in ihren Ausschreibungen.

Mit freundlichen Grüßen

Daniel Frank
Fraktionsvorsitzender
CSU-Stadtratsfraktion

Jan Gehrke
Stadtrat
ÖDP-Stadtratsgruppe

Berichtsvorlage
Vpl/047/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	08.10.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:

Für eine zuverlässige Straßenbahn: Oberleitungsschäden durch Lkw in Unterführungen verhindern
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 09.10.2024

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
Ausführliche Sachverhaltsdarstellung
Stellungnahme der VAG vom 19.01.2026
Übersichtsplan

Bericht:

Im Antrag vom 09.10.2024 von Bündnis 90/Die Grünen wird die Verwaltung gebeten, über Störungen des und Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr in den problematischen Unterführungen im Stadtgebiet zu berichten. Über die Konzepte der VAG im Störungsfall und mögliche Gegenmaß-nahmen soll ebenfalls berichtet werden. Es handelt sich hierbei um den Steinbühler Tunnel und um das "große Mausloch" an der Julius-Loßmann-Straße.

Im ausführlichen Sachverhalt berichtet die Verwaltung über die bisher geleisteten Arbeiten. Ein Ergebnis steht trotz festem Willen, endlich eine Lösung zu finden, noch nicht fest, weil die Bauwerke höchst individuelle Lösungen einfordern.

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. II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☒

☐

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 09.10.2024

Für eine zuverlässige Straßenbahn: Oberleitungsschäden durch LKW in Unterführungen verhindern

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Nürnberger Straßenbahnnetz gibt es einige niedrige Unterführungen, an denen die Durchfahrtshöhe stark eingeschränkt ist, beispielsweise im Steinbühler Tunnel oder am Finkenbrunn. Während dies für die Bahnen kein Problem darstellt, kommt es sehr oft vor, dass LKW in diesen Unterführungen stecken bleiben oder hier die Oberleitungsanlagen der Straßenbahn beschädigen. Die Folgen sind massive, über mehrere Stunden anhaltende Störungen mit Verspätungen und Ausfällen im gesamten Netz der Nürnberger Straßenbahn. Dabei sind schnell mehrere zehntausend Fahrgäste in der ganzen Stadt betroffen. Insbesondere im Steinbühler Tunnel, durch das drei Straßenbahnlinien verlaufen, scheinen sich derartige Vorfälle in letzter Zeit zu häufen.

Um einen zuverlässigen Straßenbahnbetrieb gewährleisten sowie die Sperrung von wichtigen Straßenabschnitten vermeiden zu können, sollten Maßnahmen zur Vermeidung derartiger Vorfälle geprüft werden. Beispielsweise könnten Höhenkontrollen wie vor Autobahntunnels vor den Tunneleinfahrten installiert werden. Diese könnten beim Auslösen durch zu hohe LKW eine Einfahrt und damit Beschädigung der Unterführungen verhindern. Eine weitere Möglichkeit sind physische Elemente wie steife Querbalken auf entsprechender Höhe, die die Einfahrt von zu hohen LKW unterbinden.

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

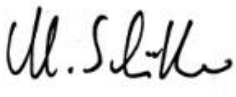
Die Verwaltung

- berichtet über die Anzahl und Ursachen derartiger Störungen in den jeweiligen Unterführungen mit Straßenbahnverkehr in den letzten zwei Jahren,
- berichtet über die Auswirkungen solcher Störungen auf den Straßenverkehr sowie den Straßenbahnbetrieb,
- berichtet über vorliegende Ersatzkonzepte der VAG für derartige Störungsfälle und

- prüft die Einrichtung signaltechnischer und physischer Möglichkeiten zur Reduzierung solcher Störungen.

Mit freundlichen Grüßen





Alexander Kahl
Stadtrat

Marc Schüller
stellv. Fraktionsvorsitzender

Für eine zuverlässige Straßenbahn: Oberleitungsschäden durch Lkw in Unterführungen verhindern

Ausführlicher Sachverhalt

Im Antrag vom 09.10.2024 von Bündnis 90/Die Grünen wird die Verwaltung gebeten, über Störungen des und Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr in den problematischen Unterführungen im Stadtgebiet zu berichten. Über die Konzepte der VAG im Störungsfall und mögliche Gegenmaß-nahmen soll ebenfalls berichtet werden. Es handelt sich hierbei um den Steinbühler Tunnel und um das "große Mausloch" an der Julius-Loßmann-Straße.

Im Allersberger Tunnel hat die Straßenbahn einen gesonderten Bahnkörper. An der Brücke Schmausenbuckstraße ist der Schwerverkehrsanteil gering und Kraftfahrzeuge können neben den Schienen durch die DB-Brücke fahren. In der Minervastraße verlaufen die geplanten stadteinwärtigen Gleise im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen. Durch eine spezielle Befestigung des Fahrdrahts an der Brücke entsteht jedoch keine Höhen-beschränkung.

Der Verwaltung ist die Problematik an den beiden kritischen Bauwerken bewusst. Die ständigen Störungen werden in Besprechungen mit der VAG thematisiert und als Fahrgast kennt man die Meldungen über "Oberleitungsschäden".

Die Störungen in den beiden Unterführungen, bedingt durch zu hohe Kraftfahrzeuge, die die Oberleitung beschädigen, führen zu Verspätungen in einem großen Teil des Straßenbahn-netzes. Im Übersichtsplan ist zudem der Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße dargestellt, der zukünftig auch von Süden über die Minervastraße erschlossen wird. Die vorhandene Höhenkontrolle am "Mausloch" mit Blinklichtern führt leider nicht zu spürbaren Erfolgen.

Im Rahmen der von der Deutschen Bahn geplanten Sanierung des "Mauslochs" wird die Straßenbahn auf einen besonderen Bahnkörper verlegt und das Problem entfällt im Tunnelbereich. Die Höhenlage der Oberleitung in den Zulaufbereichen, insbesondere im Zusammenhang mit der sanierungsbedürftigen Rangierbahnhofbrücke, ist noch zu prüfen. Die Planung wird in laufenden Gesprächen zwischen Verwaltung und DB abgestimmt. Die Verwaltung wartet zur Zeit auf die Rückmeldung der DB zum Sachstand.

Fachdienststellen der Verwaltung haben begonnen, Voruntersuchungen zum Thema mit Schwerpunkt Steinbühler Tunnel durchzuführen. Dort verkehren drei Straßenbahnlinien (4, 6 und 10). Die Arbeit an der Problematik ist zeitintensiv und die Sachlage kompliziert, weil man wegen der Oberleitung nicht einfach physische Barrieren einsetzen kann. Die konkrete Lösung hängt von den örtlichen Verhältnissen ab.

Schwierig wird es, wenn in unmittelbarer Nähe zu Unterführungen Kreuzungen mit Zuflüssen aus verschiedenen Richtungen liegen. Es ist abzuwägen, ob eine Lösung direkt an der Unterführung oder im Zulauf zu wählen ist.

Auf die beiliegende Stellungnahme der VAG vom Januar 2026 wird verwiesen. Anzahl und Folge der Störungen werden detailliert beschreiben.

In mehreren Abstimmungsgesprächen hat die Verwaltung gemeinsam mit der VAG entschieden, an den betroffenen Orten im Stadtgebiet nachzurüsten, wenn Erkenntnisse aus andern Städten vorliegen, die ähnliche Probleme haben.

Die VAG hat Straßenbahnbetriebe in ganz Deutschland abgefragt, wie sie ihre gemeinsamen Unterführungen von Straßenbahnen und Kraftfahrzeugverkehr (Lastkraftwagen) sichern.

Kurze Zusammenfassung:

I.d.R. werden die Unterführungen mit Verkehrszeichen 265 (Höhenbeschränkung) gesichert.

- Berlin hat einige Höhenbegrenzungen mit einen einseitigen „Galgen“ und Blechtafeln.
- Leipzig hat eine Unterführung mit massiver Höhenbegrenzung mit zweiseitig aufliegenden Stahlträgern. Es gibt nach deren Angabe keine Probleme mehr.
- Augsburg hat eine Unterführung mit Höhenkontrolle analog Nürnberg.
- Karlsruhe hat an einem LSA-Peitschenmast eine Blechtafel mit Ketten aufgehängt. Die Maßnahme wirkt nur teilweise.

Es wird noch nachgeforscht, wie erfolgreich die Maßnahmen sind. Ein Vergleich mit Nürnberg ist im Detail nicht möglich, weil jedes Bauwerk individuelle Lösungen einfordert. Die Untersuchung dient dazu, die technischen Möglichkeiten auszuloten und dann auf die Nürnberger Verhältnisse zu übertragen.

Die Verwaltung hat zu der Thematik ein Instruktionsverfahren durchgeführt, bei der konkret der Bereich nördlich des Steinbühler Tunnels betrachtet wurde. Hier kam es in der Vergangenheit zu zahlreichen Anfahrschäden an der Oberleitung. Die Ergebnisse liegen seit Juni 2026 vor und werden derzeit ausgewertet. Ab der Kreuzung Steinbühler Str./Schanzäckerstr. werden im Rahmen der in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie Möglichkeiten geprüft, mit welchen Vorkehrungen, Einbauten oder verkehrlichen Maßnahmen Schädigungen an der Oberleitung zukünftig verhindert werden können. Die von der VAG eingeholten Erfahrungen zu dieser Thematik aus anderen Städten werden im Zuge der Machbarkeitsstudie mitberücksichtigt.

Verwaltung und VAG arbeiten weiter an einer Lösung. Sobald Ergebnisse vorliegen, wird die Verwaltung konkrete Vorschläge erarbeiten und diese ggf. im Verkehrsauschuss vorlegen.

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5
90429 Nürnberg
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Str. 30
90402 Nürnberg

Fr. Seibold
Verkehrsangebot & - technik
PL-VP-AT

Telefon: 0911 283-4758

Online: francesca.seibold@vag.de

Nürnberg, 19. Januar 2026

Stellungnahme der VAG zu dem Antrag
"Für eine zuverlässige Straßenbahn: Oberleitungsschäden durch LKW in Unterführungen verhindern"

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den im Antrag „Für eine zuverlässige Straßenbahn: Oberleitungsschäden durch LKW in Unterführungen verhindern“ gestellten Fragen wird durch die VAG wie folgt Stellung genommen.

Die Verwaltung berichtet über die Anzahl und Ursachen derzeitiger Störungen in den jeweiligen Unterführungen mit Straßenbahnverkehr in den letzten zwei Jahren

Zu Oberleitungsschäden durch LKW kommt es maßgeblich in den Unterführungen Finkenbrunn (Mausloch) und Steinbühl. Ausgewertet wurde die Anzahl der Störungen in diesen beiden Unterführungen für die Jahre 2024 und 2025:

2024: Finkenbrunn 4 Ereignisse; Steinbühl 6 Ereignisse

2025: Finkenbrunn 6 Ereignisse; Steinbühl 4 Ereignisse

Als Ursache für die Störungen ist in allen Fällen die Missachtung der geltenden Höhenbegrenzung (Ausschilderung gem. STVO) festzustellen. Zusätzlich kommt in Finkenbrunn hinzu, dass auch die vorhandene Höhenwarnung für LKWs nicht ausreichend beachtet wird. Somit zeigt sich, dass selbst die Höhenkontrolle und die Warnung durch gelbes Blinklicht mit entsprechendem Hinweis die Ereignisse in Finkenbrunn nicht gänzlich verhindern können.

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Christian Vogel, Bürgermeister
Vorstand: Tim Dahlmann-Resing (Sprecher), Magdalena Weigel
Sitz der Gesellschaft: Nürnberg
Eingetragen beim Amtsgericht Nürnberg unter HRB 1072
Steuernummer 241/117/70111
Umsatzsteuer ID-Nr. DE 811186556

Die Verwaltung berichtet über die Auswirkungen solcher Störungen auf den Straßenverkehr sowie den Straßenbahnbetrieb

In den meisten Fällen bleibt der LKW in der betroffenen Unterführung stecken. Es ist ein entsprechender Zeitaufwand erforderlich, um die Fahrzeughöhe zu reduzieren, beispielsweise durch das Ablassen der Luftfederung. Daran anschließend kann der LKW wieder aus der Unterführung herausrangiert werden. Während dieser Maßnahmen ist die Unterführung Finkenbrunn in der Regel in beiden Fahrtrichtungen vollständig gesperrt, da die LKW versuchen, mittig durch die Brücke zu fahren, da sich hier der höchste Punkt der Tunneldecke befindet. In der Unterführung Steinbühl kann der Individualverkehr teilweise über die Gegenfahrbahn weitergeführt werden.

Der Straßenbahnbetrieb kommt dort jedoch in beiden Fällen vollständig zum Erliegen. Aus Sicherheitsgründen muss stets die Oberleitung abgeschaltet werden, um ein gefahrloses Arbeiten an der Unfallstelle zu ermöglichen. Auch aus diesem Grund ist ein Weiterbetrieb der Straßenbahn nicht möglich.

Durch die feststeckenden und rangierenden LKW kommt es regelmäßig zu Beschädigungen an der Fahrleitung, in Einzelfällen bis hin zum Reißen des Fahrdrahtes, wodurch eine erhebliche Gefährdung für die vor Ort befindlichen Personen entsteht. Vor der Wiederaufnahme des Betriebs muss die zuständige Fachabteilung die beschädigte Oberleitung instand setzen. Die Dauer der Betriebsunterbrechungen reicht dabei von wenigen Minuten bei geringfügigen Beschädigungen (ein Weiterbetrieb ist hier möglich) bis hin zu acht Stunden, wenn die Fahrleitung vollständig erneuert werden muss.

Die Verwaltung berichtet über vorliegende Ersatzkonzepte der VAG für derartige Störungsfälle

Bei Störungen an der Unterführung Finkenbrunn ist ausschließlich die Straßenbahnlinie 5 betroffen. Diese wendet aus Richtung Tiergarten kommend in der Schleife Trafowerk und fährt anschließend wieder zurück. Zwischen den Haltestellen Trafowerk und Worzeldorfer Straße wird während einer Störung der Ersatzverkehr mit Taxis und Bussen eingerichtet. Da keine alternative Fahrmöglichkeit besteht, nutzen die Taxis und Busse bei einer Sperrung der Unterführung Finkenbrunn die Umleitungsstrecke über Frankenstraße, Dianaplatz, Minervastraße und Finkenbrunn. Auch die Buslinien 51, 67 und 89 werden in einem Störungsfall über diese Umleitungsstrecke geführt.

Bei Störungen an der Unterführung Steinbühl sind die Straßenbahnlinien 4, 6 und 10 betroffen. Diese wenden aus nördlicher Richtung kommend am Plärrer und fahren wieder zurück. Im Süden verkehren die Linien 4 und 10 zwischen Gibitzenhof und der Schleife Dutzendteich, während die Linie 6 aus Richtung Doku-Zentrum kommend an der Christuskirche wendet. Da bei einem Unfall in Steinbühl die Fahrleitung bis zur Landgrabenstraße abgeschaltet werden muss, kann bis zur Umschaltung im Fahrleitungsnetz Gibitzenhof nicht angefahren werden. Infolgedessen stehen die Linien 4, 10 und 11 im südlichen Netzbereich für einen Zeitraum von etwa 15 bis 30 Minuten.

Zwischen Plärrer und Christuskirche wird währenddessen ein Ersatzverkehr mit Taxis und Bussen eingerichtet. Da keine alternative Fahrmöglichkeit zur Verfügung steht, fahren die Busse bei einer Sperrung der Unterführung Steinbühl über die Umleitungsstrecke Plärrer, Rothenburger Straße, Frankenschnellweg und Landgrabenstraße. Zusätzlich werden die Fahrgäste auf die Nutzung der U-Bahn-Linie U1 zwischen den Haltestellen Plärrer und Aufseßplatz verwiesen.

Die Verwaltung prüft die Einrichtung signaltechnischer und physischer Möglichkeiten zur Reduzierung solcher Störungen

In diesem Zusammenhang befindet sich die VAG gemeinsam mit dem Verkehrsplanungsamt in der Prüfung, ob und an welchen Standorten vor dem Steinbühler Tunnel eine Höhenkontrolle oder eine bauliche, massive Höhenbeschränkung realisiert werden kann, um das Befahren durch überhöhte Fahrzeuge zu verhindern.

An der Unterführung Finkenbrunn ist bereits seit mehreren Jahren eine Höhenkontrolle mit entsprechender Signalisierung installiert, um frühzeitig auf eine unzulässige Fahrzeughöhe hinzuweisen und Störungen des Verkehrsablaufs zu vermeiden. Perspektivisch steht die Sanierung der Bahnbrücke in Finkenbrunn durch die Deutsche Bahn an. Die Planungen sehen hierbei eine Verbreiterung der Fahrbahn unter der Bahnbrücke vor, sodass die Straßenbahn einen eigenen Bahnkörper bekommen soll. Hierdurch sollen künftig Beschädigungen der Oberleitung im Bereich der Unterführung grundlegend verhindert werden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

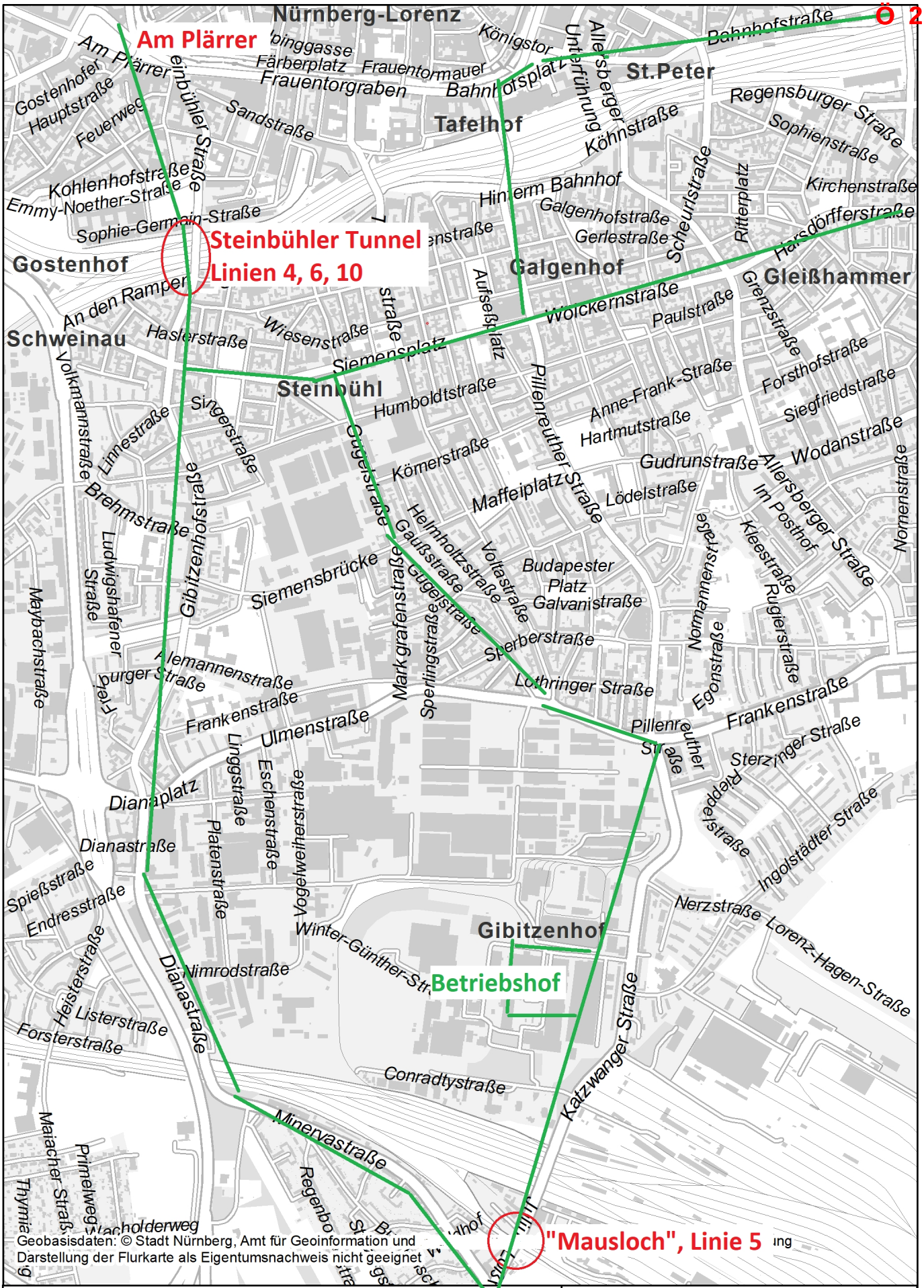
VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. A.

Michael Weiss

i. A.

Francesca Seibold



Ausdruck aus dem GIS der Stadt Nürnberg

Für rechtsverbindliche Auskünfte und zur Maßentnahme ist der Ausdruck nicht geeignet. Das Datum des Ausdrucks stellt nicht den Aktualitätsstand der dargestellten Information dar. Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig. Die Weitergabe ist im Rahmen der Nutzungsbedingungen möglich.

Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:15 000

0 — 630 m

N

Erstellungsdatum 24.06.2026

Ersteller Wunder, Robert

Berichtsvorlage
Vpl/048/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	08.10.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:

Bessere Busanbindung für die Werderau
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 28.07.2026

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 28.07.2026

Bericht:

Mit Antrag vom 28.07.2026 bittet die SPD-Stadtratsfraktion um einen Bericht über die aktuellen Fahrgastzahlen der Buslinie 58. Außerdem wird um einen Bericht über die Möglichkeiten einer Direktverbindung der Buslinie 58 von der Werderau – Wacholderweg zur U-Bahnhaltestelle Frankenstraße gebeten. Diese Verbindung existiert aktuell nur in der Hauptverkehrszeit (HVZ). In der Neben- und Schwachverkehrszeit (NVZ, SVZ) endet die Linie für einen Umstieg an der Haltestelle Vogelweiherstraße.

Die Hauptauslastung der Linie findet morgens und nachmittags durch die Schülerinnen und Schüler des Schulcampus Werderau zwischen der gleichnamigen Haltestelle und Dianaplatz statt. Während der HVZ dient die Verlängerung der Linie bis Frankenstraße zusätzlich der Anbindung des Gewerbegebietes Gibitzenhof an die U-Bahn und an die Straßenbahn.

Monatlich werden auf der Linie 58 im Durchschnitt ca. 27.000 Fahrgäste befördert. Damit liegt die Nachfrage der Linie im unteren Viertel der Buslinien in Nürnberg. Den direkten Weg zwischen Werderau und Frankenstraße nutzen täglich ca. 1.200 Fahrgäste und damit rund 10 Prozent der Fahrgäste der Linie. Bei einem durchgängigen Fahrtenangebot bis Frankenstraße läge dieser Wert voraussichtlich etwas höher.

Die Umsteigeverbindung an der Frankenstraße wird in der HVZ durchaus genutzt. Dennoch sprechen unter anderem die dadurch steigenden Kosten sowie der zusätzliche Parallelverkehr auf dem B4-Ring mit der Buslinie 65 dagegen. Am Dianaplatz steht ein geeigneter Umsteigepunkt zur Verfügung. Der Umstieg am Dianaplatz mit Direktverbindungen zum Plärrer (Linie 4) und zum Hauptbahnhof (Linie 11) ist trotz des vermeintlich besseren Umstiegs an der Frankenstraße als sehr gut zu bewerten. Die Reisezeit bis zur Frankenstraße ist durch die Fahrt durch das Gewerbegebiet vergleichsweise hoch. Die Reisezeit von der Haltestelle Wacholderweg bis Frankenstraße beträgt ohne Umstieg in der HVZ aktuell 17 Minuten. Mit Umstieg am Dianaplatz in die Linie 65 sind es 16 Minuten. In der NVZ und der SVZ, in der das Gewerbegebiet Gibitzenhof nicht zwingend mit der Linie 58 angefahren werden müsste, könnte die Reisezeit um 5 Minuten auf 12 Minuten verkürzt werden.

Für eine dauerhafte Verbindung zum U-Bahnhof Frankenstraße müsste das Betriebskonzept der HVZ auf den gesamten Tag angewendet werden. Dafür müsste Montag bis Freitag für täglich acht Stunden ein zusätzlicher Bus mit Fahrpersonal auf der Linie eingesetzt werden. An den Wochenenden wäre von Betriebsbeginn bis 21 Uhr ebenfalls ein weiterer Bus im Umlauf nötig, da die Linie 58 am Wochenende betrieblich mit der Buslinie 68 am Dianaplatz und mit der Linie 52 in Langwasser Mitte verknüpft ist.

Die dauerhafte Verlängerung der Linie 58 bis zur U-Bahnhaltestelle Frankenstraße würde nach einer überschlägigen Berechnung der VAG aufgrund des zusätzlichen Einsatzes von Fahrpersonal Mehrkosten von jährlich ca. 240.000 Euro verursachen.

Die Verwaltung und die VAG empfehlen, die Linie 58 aus den oben genannten Gründen nicht durchgängig zur Frankenstraße zu verlängern. Ausschlaggebend sind hier die vergleichsweise geringe zusätzliche Nachfrage und die hohen Mehrkosten von ca. 240.000 Euro pro Jahr. Mit Inbetriebnahme des Straßenbahnlückenschlusses der Linie 4 durch die Minervastraße wird in jedem Fall eine Neuordnung des Buskonzeptes in diesem Gebiet erfolgen, sodass die Anbindung der Werderau erneut im Gesamtkonzept betrachtet werden muss.

Jede Beauftragung der VAG mit nicht kostendeckenden Erweiteurngen des Verkehrsangebots führt zu einer Vergrößerung des nicht mehr durch den steuerlichen Querverbund mit den Städtischen Werken Nürnberg (StWN) gedeckten Verlust der VAG. Wie bereits im Sachverhalt zum Stadtratsbeschluss vom 10.12.2025 zur Fortschreibung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ÖDLA mit der VAG dargestellt, steht die Stadt Nürnberg gegenüber der StWN in einer Finanzierungsverantwortung für den ÖPNV. Nicht gedeckte Mehrkosten im ÖPNV müssen deshalb bei den im Haushalt vorgesehen Betriebskostenzuschüssen für die VAG Berücksichtigung finden.

Angesichts der angespannten Haushaltssituation und der geltenden Haushaltssperre sind Beschlüsse mit finanziellen Auswirkungen auf das zwingend Erforderliche zu beschränken. Haushaltsmittel dürfen nur gebunden und neue finanzielle Verpflichtungen nur begründet werden, wenn die zugrunde liegende Maßnahme auch unter den Bedingungen der Haushaltssperre sachlich geboten und finanziell vertretbar ist. Dabei sind neben den unmittelbaren finanziellen Auswirkungen auch Folgebelastungen für künftige Haushaltsjahre zu berücksichtigen.

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. II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒

☒

☒

SPD Fraktion im Stadtrat Nürnberg

SPD-Stadtratsfraktion | Rathausplatz 2 | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 28. Juli 2026
Antragsteller: Dix, Altun

Ohne Umstieg zur U-Bahn: Bessere Busanbindung für die Werderau

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Busline 58 Werderau - Frankenstraße fährt nicht durchgehend bis zur U-Bahn Haltesstelle Frankenstraße. Nur durch Umstieg auf die Buslinie 65 ist die U-Bahn Haltestelle erreichbar. Eine Direktanbindung wäre für die Anwohner in der Werderau sinnvoll.

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

Antrag:

Die Verwaltung

- berichtet über den Stand der Buslinie 58, vor allem über die aktuellen Fahrgastzahlen
- berichtet über die Möglichkeiten einer Direktverbindung der Buslinie 58 von der Werderau – Wacholderweg zur U-Bahn Haltestelle Frankenstraße

Mit freundlichen Grüßen

Michael Ziegler
Fraktionsvorsitzender

Harald Dix
Stadtrat

Anil Altun
Stadtrat

Rathaus, Wolff´scher Bau
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

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

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

Berichtsvorlage
Vpl/045/2026

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	08.10.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:

Sicherer Schulweg zur Lothar-von-Faber-Schule und "Zebrastreifen"
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 06.03.2020
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.04.2025 und
Antrag der FDP vom 06.05.2025

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 06.03.2020
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.04.2025
Antrag der FDP vom 06.05.2025
AfV-Beschlussvorlage vom 28.06.2018
AfV-Beschluss vom 28.06.2018

Bericht:

Die Situation in der Schafhofstraße war bereits im Verkehrsausschuss vom 28.06.2018 Gegenstand einer Beschlussvorlage. Damals wurde einstimmig für die Kreuzung Schafhofstraße/ Neumeyerstraße ein Planungsauftrag für eine Lichtsignalanlage (LSA) beschlossen. Diesen Planungsauftrag hat das Verkehrsplanungsamt durch Aufstellung eines LSA-Plans umgesetzt.

Mangels Finanzierung konnte der Neubau der LSA seit 2025 nicht in den Mittelfristigen Investitionsplan (MIP) aufgenommen werden. Bedingt durch die aktuelle Haushaltslage ist dies auch derzeit nicht möglich. Nach Ablauf des sechsjährigen Beschlusses, müsste dieser erneuert werden.

In der Vorlage zu TOP 9 der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 28.06.2018 wurde bereits darauf hingewiesen, dass „die Anlage eines Fußgängerüberweges in der Neumeyerstraße (Zebrastreifen) ist aufgrund des Verhältnisses zwischen querenden Fußgängern zu vorhandenen Fahrzeugen nicht machbar und löst auch nur einen kleinen Teil der festgestellten Probleme".

Die aufgrund der neuerlichen Anträge am 13.05.2025 vorgenommene Zählung des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs in der Schafhofstraße hat die Einschätzung aus 2018 bestätigt. An der vorhandenen Fußgänger-LSA in Höhe des Eingangs der Paul-Moor-Schule queren die meisten Fußgängerinnen und Fußgänger die Schafhofstraße. Außerhalb queren weit weniger als 50 Personen pro Stunde die Schafhofstraße. Damit fehlt es an einer relevanten Anzahl von Fußgängerquerungen, die für eine rechtlich zulässige Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (FGÜ, ugs. „Zebrastreifen“) erforderlich wären. Der Stundenwert nach der – immer noch aktuellen und damit anzuwendenden – Richtlinie für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) liegt bei mindestens 50 Personen.

Der Zugang der Lothar-von-Faber-Schule befindet sich ca. 120m westlich der vorhandenen LSA. Zebrastreifen unmittelbar vor oder hinter LSA (bis 200 m) sind jedoch unzulässig, da Autofahrer bedingt durch das Grünlicht der LSA dazu verleitet werden, den davor liegenden Zebrastreifen zu übersehen oder dessen Vorrangregeln zu missachten. Deshalb kommt schon vor der Schule ein Fußgängerüberweg nicht in Frage

Die Rechtslage hat sich bezüglich der Anwendung der R-FGÜ auch nach der Novelle der StVO in 2024/2025 in Bayern nicht verändert. Das Bayerische Innenministerium weist in seiner Ausführungsvorgabe für die unteren Straßenverkehrsbehörden (Schreiben Az. C14-3611-6-3 vom 26.08.2026) ausdrücklich daraufhin, dass für den Bereich des Freistaats Bayern die R-FGÜ mit Erlass vom 02.01.2002 (Az. IC4/IID9-3611.17-4) formell eingeführt worden sind. Bis zu einer Überarbeitung sind die R-FGÜ bei der Anlage und Ausstattung neuer FGÜ und bei der Überprüfung bestehender FGÜ im Rahmen von Verkehrsschauen weiter zu beachten.

Auch die Langfristbetrachtung des Unfallgeschehens führt zu keinem anderen Ergebnis. Schulwegunfälle oder auch Überschreiten-Unfälle, d. h. Unfälle, bei denen Fußgänger durch Fahrverkehr beim Überqueren der Fahrbahn verunfallten, sind nicht verzeichnet.

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. II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

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

Ö 4

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
06. MRZ. 2020
/.....Nr. .....

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

Nürnberg, 6. März 2020
Arabackyj

Sicherer Schulweg zur Lothar-von-Faber-Schule

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Thema Schulwegsicherheit spielt für die Schülerinnen und Schüler eine große Rolle.
Im Gespräch mit Schüler*innen der staatlichen Lothar-von-Faber-Schule gab es deutliche Klagen über die Sicherheit vor Ort. Die Schafhofstraße, an der sich die Schule befindet, hat nur auf einer Seite eine Ampel, an der ein sicheres Überqueren der Straße möglich ist. Die andere Kreuzung, an welcher die Ampel fehlt, ist unübersichtlich gestaltet, da sich dort die Einfahrt zu einer Tankstelle befindet und es dort schon mehrmals zu gefährlichen Situationen gekommen ist. Dies geschieht besonders vormittags und nachmittags, wenn Berufstätige nach Nürnberg hinein oder herausfahren (da diese Straße auch als Verbindung zwischen der Ausfahrt Erlenstegen und dem Nordostpark genutzt wird) oder wenn die zwei Busse (30 und 32) an dieser Stelle abbiegen.

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung im Verkehrsausschuss folgenden

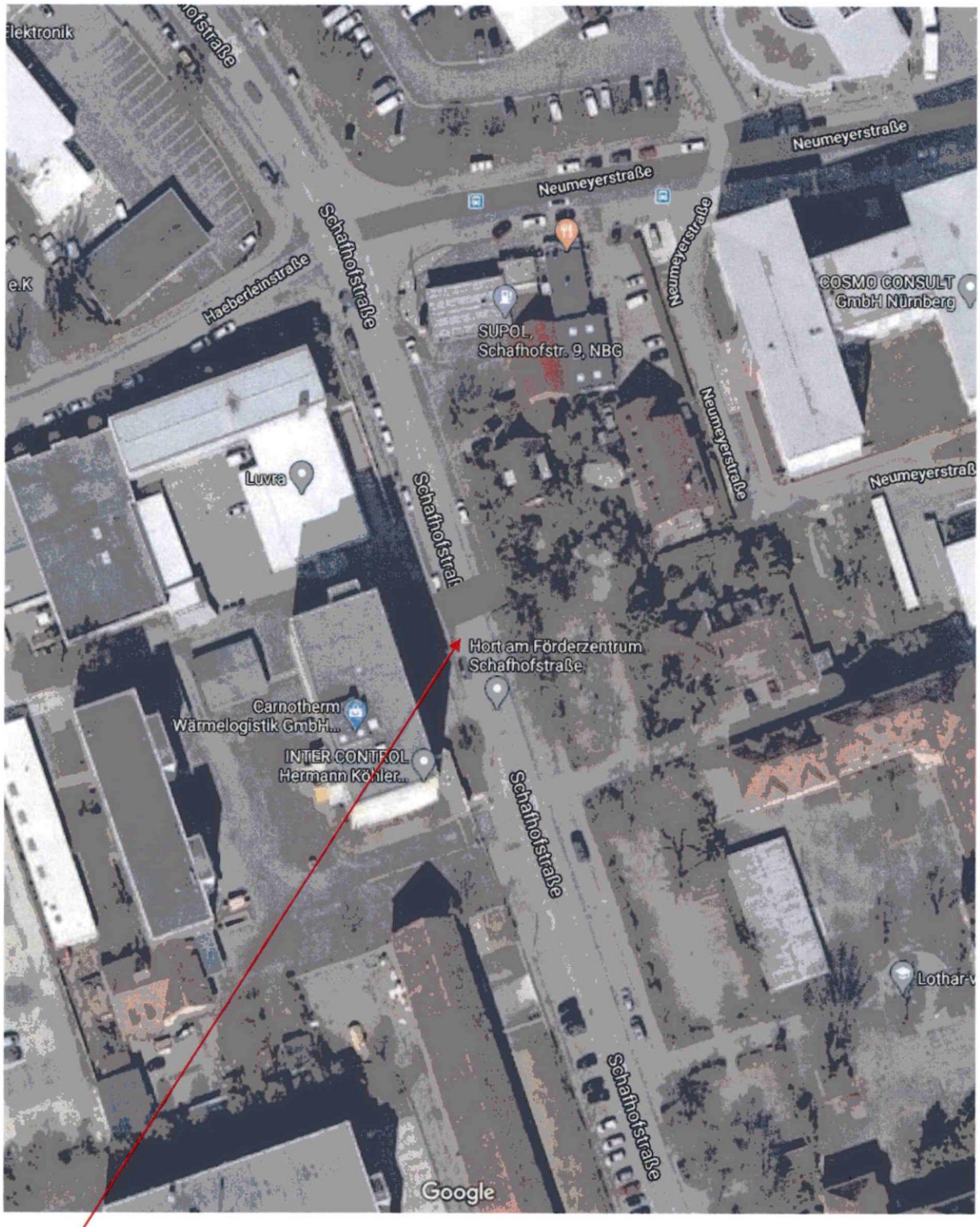
Antrag:

Die Verwaltung prüft:
a) den Vorschlag für einen neuen Fußgängerüberweg oder eine Ampel (siehe Anhang)
b) ein Parkverbot für LKW und Wohnmobile in den Parkbuchten, damit die Straßeneinsicht bei der Parkplatzausfahrt gewährleistet bleibt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Prölß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD



Möglicher Ort für einen neuen Fußgänger-Übergang Lother-von-Faber-FOS

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, 29. April 2025

Mit einem Zebrastreifen sicherer zur Lothar-von-Faber-Schule

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Stadt Nürnberg verfolgt mit der *Vision Zero* das Ziel, Verkehrsunfälle mit schweren Folgen zu vermeiden. Ergänzend dazu sieht die *Fußverkehrsstrategie* vor, Barrieren im öffentlichen Raum zu reduzieren und sichere, direkte Querungsmöglichkeiten zu schaffen – insbesondere auf Schulwegen.

Dies ist jedoch bei einigen Schulwegen noch nicht der Fall. So müssen zahlreiche Schüler:innen der Lothar-von-Faber-Schule im Bereich der Schafhofstraße täglich eine stark befahrene Straße überqueren – bislang ohne gesicherte Querungsmöglichkeit. Diese Situation stellt eine reale Gefährdung dar und wurde mehrfach von der Schulfamilie als problematisch beschrieben.

Die Möglichkeit, eine Ampelanlage einzurichten, wurde bereits geprüft, jedoch aus finanziellen Gründen verworfen. Durch die geänderten bundesrechtlichen Vorgaben zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) könnte daher nun auch mit überschaubarem Aufwand eine spürbare Verbesserung der Schulwegsicherheit erreicht werden.

Ein Zebrastreifen würde nicht nur zur Sicherheit und Selbstständigkeit der Schüler:innen beitragen, sondern auch die Verkehrssituation im Umfeld der Schule insgesamt beruhigen. Die Maßnahme steht damit in Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen der Stadt und ist ein wichtiger Schritt hin zu einer kinderfreundlichen und sicheren Mobilitätskultur.

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

Die Verwaltung

- prüft die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen) über die Schafhofstraße auf Höhe der Lothar-von-Faber-Schule und setzt diesen zeitnah um.

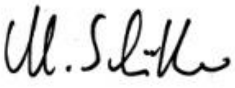
Mit freundlichen Grüßen



Alexander Kahl
Stadtrat



Mike Bock
Stadtrat



Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

Ö 4

Freie Demokraten
FDP

Ümit Sormaz · Rathausplatz 2 · 90403 Nürnberg

Herrn
Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Nürnberg, den 06. Mai 2025
Zeichen: ÜS-PM

Ümit Sormaz
Mitglied des Stadtrates der
Stadt Nürnberg

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

Freie Demokraten FDP
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

T: 0911-1325250
M: 0177-2502513

Antrag: Zebrastreifen für die Lothar-von-Faber-Schule

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
lieber Marcus,

seit Herbst 2024 ist die neue Straßenverkehrsordnung in Kraft. Sie sieht u.a. vor, dass für Kommunen die Einrichtung von Fußgängerüberwegen/ Zebrastreifen erleichtert wird. So sind die kommunalen Straßenverkehrsbehörden mittlerweile berechtigt, „bereits vor einer Risikoverdichtung zu besonderen Gefahrenlagen sichere Querungsmöglichkeiten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Ältere und Kinder“ zu schaffen. Dadurch erhalten sie die Möglichkeit „für präventive und proaktive Maßnahmen insbesondere zur Erhöhung der Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmer“.

Die Schulfamilie der Lothar-von-Faber-Schule im Nürnberger Nordosten wünscht sich seit Längerem eine Querungshilfe über die Schafhofstrasse. Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage wurde aus Kostengründen seitens der Stadt abgelehnt. Als Alternative bietet sich ein Fußgängerüberweg/ Zebrastreifen an. Ein geeigneter Ort für einen Fußgängerüberweg/ Zebrastreifen wäre der Bereich nördlich des Hortes „Förderzentrum Schafhofstrasse“.

<u>Zur Behandlung im zuständigen Ausschuss stelle ich deshalb folgenden Antrag:</u>

- Unter der Maßgabe, dass die Stadt durch die Novellierung der Straßenverkehrsordnung die Chance bekommen hat, besonders vor Schulen durch Fußgängerüberwege/ Zebrastreifen die Verkehrssicherheit schnell und unkompliziert zu erhöhen, richtet sie bei der Lothar-von-Faber-Schule einen Fußgängerüberweg/ Zebrastreifen ein.

Mit freundlichen Grüßen



Ümit Sormaz

I. Anmeldung

TOP:

Verkehrsausschuss

Sitzungsdatum 28.06.2018

öffentlich

Betreff:
Schafhofstraße , Kreuzung Neumeyerstraße, Verbesserung der Verkehrssicherheit
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.12.2017

Anlagen:

Bisherige Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Bericht	Abstimmungsergebnis		
			angenommen	abgelehnt	vertagt/verwiesen
		☐	☐	☐	☐
		☐	☐	☐	☐

Sachverhalt (kurz):
Seitens der Bürgerinnen und Bürger gibt es immer wieder Beschwerden, dass die Straßen an der Kreuzung Schafhofstraße/ Neumeyerstraße wegen der hohen Verkehrsbelastung schwer zu überqueren sind. Querungshilfen, wie Fußgängerschutzinseln oder Fußgängerüberwege sind nicht vorhanden. Der Knotenpunkt wird auch von Schulkindern auf dem Weg zur Paul-Moor-Schule überquert.

Die SPD stellt einen Antrag auf Begutachtung der Kreuzung und Vorschläge, wie die Kreuzung sicherer gestaltet werden kann. Auch der Bau einer Lichtsignalanlage ist zu prüfen.

Die Schafhofstraße weist in Spitzenstunden eine Verkehrsbelastung von über 1050 Fahrzeugen pro Stunde auf. Fahrzeuge können von der Neumeyerstraße nur schwer in die Schafhofstraße einbiegen und es kommt zu einem Rückstau. Die stadteinwärts fahrenden Buslinien 30 und 31 werden stark behindert. Bei Verkehrsbeobachtungen wurde neben der Überlastung eine massiv unruhige und hektische Verkehrssituation festgestellt. Deshalb besteht aus Sicht der Verwaltung Handlungsbedarf.

Um die Sicherheit für Fußgänger und den Verkehrsfluss zu verbessern, wurden verschiedene Maßnahmen untersucht:
Die Anlage eines Kreisverkehrs und der Bau von Fußgängerschutzinseln sind auf Grund der beengten Verhältnisse und der vorhandenen Grundstückszufahrten nahe der Kreuzung nicht möglich. Die Anlage eines Fußgängerüberweges in der Neumeyerstraße (Zebrastreifen) ist aufgrund des Verhältnisses zwischen querenden Fußgängern zu vorhandenen Fahrzeugen nicht machbar und löst auch nur einen kleinen Teil der festgestellten Probleme.

Aus Sicht der Verwaltung ist einzig der Bau einer Lichtsignalanlage zielführend.

In Anbetracht der Dringlichkeit wird auf eine Aufnahme in die Vormerkliste - umfasst Stellen im Straßennetz, an denen zur Sicherung des Verkehrsablaufes für Fußgänger, Radfahrer oder für den motorisierten Individualverkehr Lichtsignalanlagen erforderlich sind, aber noch nicht errichtet werden konnten - verzichtet.

Die Realisierung der neuen LSA wird gesondert durch den AfV beschlossen, wobei eine Finanzierung durch den MIP-Ansatz "LSA, Ersatz bestehender Anlagen und Neubau" geklärt werden muss. Derzeit konzentrieren sich die Investitionen vorhandener Mittel auf die Sanierung (Ersatz) bestehender LSA, um einen verstärkten Anlagenausfall zu vermeiden.

Der Verkehrsausschuss wird gebeten, der Vorgehensweise der Verwaltung zuzustimmen.

Beschluss-/Gutachtenvorschlag:
siehe Beilage

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 OrgA 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:
Durch den Bau einer Lichtsignalanlage wird die Querung der Kreuzung für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen verbessert und sicherer.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **SöR**

☐

☐

II. **Herrn OBM**

III. **Ref. VI/Vpl**

Nürnberg,
Referat VI

(4923/4933)

Ö 4

NÜRNBERG

I. Beschluss

TOP: 9.

Verkehrsausschuss

Sitzungsdatum 28.06.2018

öffentlich

Betreff:
Schafhofstraße, Kreuzung Neumeyerstraße, Verbesserung der Verkehrsabwicklung
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.12.2017

Abstimmungsergebnis:

☒ **einstimmig**

☐ **angenommen / beschlossen, mit : Stimmen**

☐ **abgelehnt, mit Stimmen**

☐ **angenommen mit großer Mehrheit**

☐ **abgelehnt mit großer Mehrheit**

Beschlusstext:
Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Planung einer Lichtsignalanlage an der Kreuzung Schafhofstraße/ Neumeyerstraße.

II. **Ref.VI/Vpl**

III. Abdruck an:

☐ Ref. I/II / OrgA
☒ Ref. I/II / Stk
☐

☒ SÖR
☐
☐

Vorsitzende(r):
i.V.

Referent(in):

Schriftführer(in):
Baumgärtner

001 03.2013

Berichtsvorlage
Vpl/046/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	08.10.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:

Sofortmaßnahmen zur Verkehrssicherheit auf Radwegen
hier: Antrag der Ökologische Fraktion (Grünliberale/ÖDP) vom 24.07.2026

Anlagen:
Antrag Ökologische Fraktion (Grünliberale/ ÖDP) vom 24.07.2026
Lichtbildtafel Marthweg - Ausfahrt Reststoffdeponie Süd

Bericht:

Am 09.07.2026 wurde an der Ausfahrt des Geländes der Reststoffdeponie Süd am Marthweg eine Radfahrerin von einem anfahrenden Lastkraftwagen erfasst.

Die Ökologische Fraktion (Grünliberale / ÖDP) hat in Ihrem Antrag die Verwaltung um einen Bericht und die Prüfung von Vorschlägen gebeten.

Die Unfallörtlichkeit wurde im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit am 30.07.2026 überprüft.

Die Unfallkommission für die Stadt Nürnberg besteht unter der Leitung des Stabs Verkehrsrecht beim Verkehrsplanungsamt aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verschiedener Abteilungen von Vpl, SöR sowie des Polizeipräsidiums Mittelfranken und der Verkehrspolizeiinspektion Nürnberg. Sie hat die Aufgabe, Unfallhäufungsstellen zu identifizieren und gemeinsam Abhilfe durch verkehrsregelnde, planerisch-bauliche oder verkehrsüberwachende Maßnahmen zu finden, miteinander abzustimmen und umzusetzen. Sie nutzt dazu die polizeilich erfassten Verkehrsunfalldaten und wertet sie softwaregestützt aus. Die Maßnahmenfindung und Abstimmung erfolgt im Rahmen regelmäßiger gemeinsamer Besprechungen und Ortsbesichtigungen.

Die Unfallörtlichkeit zeigt eine unauffällige Unfallsituation. Unfälle zwischen Lkw- und Radverkehr sind an der Stelle seit 2009 keine verzeichnet. Lkw, die aus dem Gelände der Reststoffdeponie ausfahren, müssen zunächst stoppen, um sich dann in den Marthweg hin einzutasten. Das kann – je nach Verkehrsbelastung auf dem Marthweg – dauern und Geduld erfordern. Die Sichtverhältnisse bezüglich der unfallrelevanten Richtung (Süden) sind gut. Die Radwegführung ist durch eine Rotfurt markiert und gut erkennbar.

Aus verkehrsrechtlicher Sicht ist die Örtlichkeit klar und eindeutig geregelt.

In Blickrichtung Norden wurden bei der Besichtigung Optimierungsmöglichkeiten festgestellt, um künftig Fehler im Verkehrsverhalten besser ausschließen zu können:

- Der Rückschnitt des Bewuchses durch SöR wurde veranlasst, um die Sicht zu verbessern.

- Das Stoppschild wird in östliche Richtung versetzt und durch eine Haltelinie sowie einen Hinweis auf den Zweirichtungsradweg ergänzt.

Die Unfallkommission erhebt im Rahmen ihrer regulären Arbeit systematisch stets die unfallauffälligen Stellen – in Bezug auf alle Verkehrsarten. Sobald sich Defizite zeigen, werden diese analysiert und Maßnahmen zur Abhilfe erarbeitet und umgesetzt. Zweirichtungsradwege

sind hier miteingeschlossen, zeigen aber keine auffälligen Häufungen. Kausal für Unfälle und deren Schwere ist zumeist das Zusammentreffen mehrerer verhaltensbedingter Faktoren, nicht alleine eine bestimmte bauliche Situation.

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. II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. 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)

☐

☐

☐

Ökologische Fraktion
Grünliberale / ÖDP
im Rathaus zu Nürnberg

Ökologische Fraktion · Fünferplatz 2 · 90403 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Herrn Oberbürgermeister Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Nürnberg, den 24.07.2026

Sofortmaßnahmen zur Verkehrssicherheit auf Radwegen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der tragische Verkehrsunfall vom 9. Juli 2026 am Marthaweg, bei dem eine Radfahrerin durch einen ausfahrenden Lkw getötet wurde, erfordert unverzügliches Handeln der zuständigen Fachdienststellen. Die heutige Mahnwache vor Ort hat die tiefe Betroffenheit in der Bevölkerung, aber auch den dringenden Handlungsbedarf verdeutlicht.

Bei der Überprüfung der Unfallstelle fällt auf, dass an der Ausfahrt der Reststoffdeponie lediglich ein Stoppschild existiert, jedoch weder eine regelgerechte Haltelinie (Zeichen 294 StVO) auf der Fahrbahn markiert ist, noch ein Zusatzschild auf den in beide Richtungen kreuzenden Radverkehr hinweist. Der Zweirichtungsradweg ist zwar rot eingefärbt, aber weiße Pfeile in beide Richtungen fehlen. Ohne eine klare Haltelinie und Zusatzbeschilderung besteht die Gefahr, dass Kraftfahrzeuge – insbesondere Lkw mit komplexen Sichtwinkeln – den Radweg unzulässig blockieren oder ohne den vorgeschriebenen, vollständigen Stopp überqueren.

Um die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr nachhaltig zu erhöhen und Lkw-Abbiegeunfälle zu verhindern, muss die Infrastruktur an Ein- und Ausfahrten, die Rad- und Fußwege kreuzen, unmissverständlich gestaltet sein. Eine klare Haltelinie verdeutlicht dem Kraftfahrzeugverkehr die rechtlich zwingende Stopp-Pflicht vor dem Konfliktbereich.

Zur Behandlung stellen wir deshalb folgenden Antrag:

- Die Verwaltung wird beauftragt, an der Ausfahrt der Reststoffdeponie am Marthweg unverzüglich die **regelgerechte Haltelinie (Zeichen 294 StVO)** vor der Radwegquerung aufzubringen.

- Das Verkehrsplanungsamt prüft in Abstimmung mit der Polizei, ob die **Positionierung des dortigen Stoppschildes (Zeichen 206)** optimiert oder durch zusätzliche visuelle

Leitelemente auf der Deponieausfahrt ergänzt werden kann und bringt das **Zusatzschild (Zeichen 1000-32)** an, welches auf den aus beiden Seiten kreuzenden Radverkehr hinweist. Auf dem rotgefärbten Radweg werden **weiße Pfeile in beide Richtungen** ergänzt.

- Die Verwaltung **überprüft die Sichtbeziehungen** (Sichtdreiecke) an der Ausfahrt. Eventuelle Sichtbehinderungen durch Bewuchs im Einmündungsbereich sind im Sinne der Verkehrssicherheit regelmäßig zu beseitigen.

- Die Verwaltung wird beauftragt, **alle Zweirichtungsradwege sukzessive** auf solcherlei Gefahrenstellen zu untersuchen und die baulichen Zustände, Beschilderung, Markierungen und Sichtverhältnisse zu **optimieren**.

Mit freundlichen Grüßen



Inga Hager
Stadträtin ÖDP



Achim Mletzko
Stadtrat Grünliberale
Fraktionsvorsitzender

Marthweg (Ausfahrt Reststoffdeponie Süd)





Marthweg (Ausfahrt Reststoffdeponie Süd)





Berichtsvorlage
Vpl/043/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	08.10.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:

Sachstand zum Themenfeld Fußverkehr und dem Projekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile"

Anlagen:
Sachverhaltsdarstellung

Bericht:

Mehr Menschen sollen in Nürnberg gerne ihre Wege zu Fuß zurücklegen und sich dabei sowohl sicher fühlen als auch sicher sein. Dies ist Ziel der Fußverkehrsstrategie für Nürnberg. Das Thema Fußverkehr ist zudem ein fester Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses von 2021 und wird daher u.a. durch das Projekt "Fußgängerfreudliche Stadtteile" gefördert. Es wird daher ein aktueller Sachstand zum Themenfeld gegeben. Auf die ausführliche Sachverhaltsdarstellung wird verwiesen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

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

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

☐

☐

☐

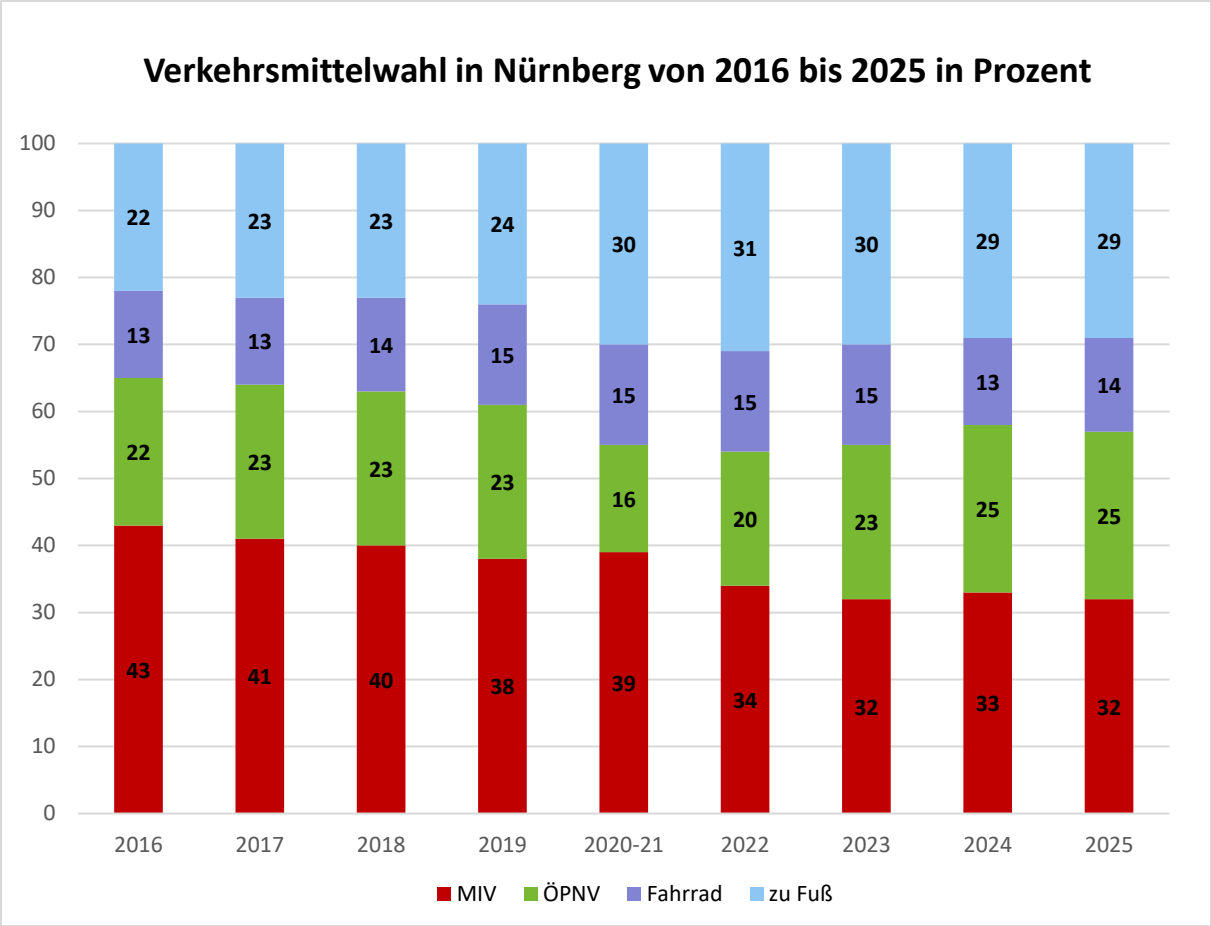
Sachstand zum Themenfeld Fußverkehr und dem Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“

Sachverhaltsdarstellung

(Fast) jeder und jede geht zu Fuß. Dafür benötigt man kein Fahrzeug oder andere Gerätschaften, zu Fuß gehen ist überall und jederzeit möglich. Der Fußverkehr bildet daher das Rückgrat und Bindeglied städtischer Mobilität und soll entsprechend gefördert werden. Grundsätzlich erhalten Fußgängerinnen und Fußgänger immer noch nicht die Aufmerksamkeit, die ihnen zuteilwerden sollte. Mehr Menschen sollen in Nürnberg gerne ihre Wege zu Fuß zurücklegen und sich dabei sowohl sicher fühlen als auch sicher sein. Dies ist das übergeordnete Ziel der Fußverkehrsstrategie der Stadt Nürnberg.

In Nürnberg, aber auch deutschlandweit, hat sich seit der Corona-Pandemie das Mobilitätsverhalten massiv verändert. Der Fußverkehr ist dabei der große, dauerhafte Gewinner. Die Daten der letzten zehn Jahre zeigen, dass der Anteil der Menschen, die in Nürnberg ihre Wege zu Fuß zurücklegen, seit der Corona-Pandemie 2020 / 2021 deutlich angestiegen ist (siehe Abbildung). Durch Kontaktbeschränkungen, Homeoffice etc. hat sich der Schwerpunkt des eigenen Aufenthaltsbereiches schlagartig mehr auf das eigene, direkte Wohnumfeld konzentriert. Der ÖPNV wurde gemieden, stattdessen hat eine Verlagerung auf den privaten Pkw, das Rad oder die eigenen Füße stattgefunden. Nachdem die Einschränkungen des öffentlichen Lebens wieder aufgehoben wurden, hat sich der ÖPNV zulasten des MIV erholt. Unverändert geblieben ist ein hoher Anteil von ca. 30% an Fußwegen. An Tagen, an denen von daheim gearbeitet wird, unternehmen Berufstätige eher Wege zu Fuß in Form eines Spaziergangs oder von Erledigungen im eigenen Wohnviertel.

Der Fußverkehr der Nürnbergerinnen und Nürnberger entsprach im Jahr 2025 einem ähnlichen Anteil am Gesamtverkehr wie der MIV, welcher im letzten Jahrzehnt um 11 % zurückgegangen ist. Das Ziel des Mobilitätsbeschlusses von 2021, bis 2030 einen Anteil des Umweltverbunds von 68% am Modal Split Nürnbergs zu erreichen, wurde somit vorrangig durch die starke Rolle des Fußverkehrs frühzeitig erfüllt. Um dies zu verstetigen, kommt ihm daher eine besonders wichtige Rolle zu. Zudem gibt es viele weitere gute Gründe für eine umfassende Fußverkehrsförderung. Das Zufußgehen ist ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitsförderung. In Hinblick auf eine alternde Gesellschaft ist diese zusehends auf eine gute Gehweginfrastruktur und einen barrierearmen öffentlichen Raum angewiesen. Fußgängerinnen und Fußgänger beleben den öffentlichen Raum und stärken somit die lokale Wirtschaft wie auch den demokratischen Austausch. Das Zufußgehen leistet einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Daher ist es wichtig, das Thema Fußverkehr in Zukunft stetig weiter zu verfolgen und das Gehen zu fördern.



Quelle: VAG 2026.

Essenziell für konkrete Verbesserungen für Fußgängerinnen und Fußgänger in Nürnberg ist das Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“. Es ist Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses von 2021 sowie der Fußverkehrsstrategie aus dem Jahr 2022. Schrittweise sollen alle Stadtteile innerhalb des Bundesstraßenrings bis 2030 auf ihre Fußgängerfreundlichkeit untersucht und Handlungsschritte zur Verbesserung dieser festgelegt werden.

Auf Grund dessen startete 2023 das Modellprojekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in Rennweg und Wöhrd. 2024 wurde das Projekt in den Stadtteilen St. Leonhard und Schweinau (innerhalb des Bundesstraßenrings) durchgeführt. Nachdem 2025 das Projekt pausierte, folgt nun 2026 der Stadtteil St. Johannis. In allen Stadtteilen wurde anfangs eine Auftaktveranstaltung durchgeführt, bei der alle Interessierten über das Vorgehen im Projekt informiert wurden. Gleichzeitig fand eine vierwöchige Beteiligungsphase statt, bei der Bürgerinnen und Bürger bei einer schriftlichen (Rennweg/Wöhrd) beziehungsweise Onlinebeteiligung (St. Leonhard/Schweinau, St. Johannis und zukünftige Stadtteile) Probleme und Handlungsbedarfe, aber auch positive Beispiele für den Fußverkehr in ihrem Stadtteil verorten konnten. Aus den Beiträgen der Onlinebeteiligung wurden Stadtteilspaziergänge erarbeitet, bei denen die Verwaltung mit zahlreichen Interessierten beispielhaft problematische Stellen für den Fußverkehr im Stadtteil anschaute und darüber diskutierte. Daraufhin erfolgte die Auswertung aller eingegangenen Beiträge sowie die Erarbeitung von Maßnahmen zur Umsetzung in den Stadtteilen. Diese wurden jeweils bei den Abschlussveranstaltungen vorgestellt und deren Umsetzung anschließend in Sitzungen des Verkehrsausschusses beschlossen. Bis heute konnten dabei 13 von 29 Maßnahmen in den

Stadtteilen Rennweg und Wöhrd, sowie 8 von 24 Maßnahmen in den Stadtteilen St. Leonhard und Schweinau umgesetzt werden. Weitere 12 (Rennweg/Wöhrd) bzw. 11 (St. Leonhard/Schweinau) Maßnahmen sind in der fortlaufenden Umsetzung, Vorbereitung bzw. Planung. Es gilt daher, kontinuierlich den Fortschritt und die Umsetzung der Maßnahmen weiterzuverfolgen. Aktuell werden im Stadtteil St. Johannis Maßnahmen erarbeitet, die voraussichtlich bei einer Abschlussveranstaltung im Winter 2027 allen Interessierten vorgestellt werden. Für 2027 ist die Durchführung des Projekts im nächsten, noch auszuwählenden Stadtteil geplant.

Darüber hinaus werden die weiteren Ziele der Fußverkehrsstrategie und aus dem Mobilitätsbeschluss zum Themenfeld Fußverkehr stetig verfolgt. Beispielsweise wird, soweit im Rahmen von Zielkonflikten möglich, in allen neuen Straßenplanungen auf eine Gehwegbreite von 2,50 m geachtet und die Bedürfnisse des Fußverkehrs in Abwägungs-entscheidungen verstärkt berücksichtigt. Zudem sensibilisiert das Verkehrsplanungsamt andere städtische Dienststellen für das Thema Fußverkehr. Auch zukünftig werden die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern zusehends stärker berücksichtigt, ob durch das Projekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile" oder durch andere Planungen. Hierfür ist ein kontinuierlicher Einsatz vonnöten. Der Anteil des Fußverkehrs an der Mobilität der Nürnbergerinnen und Nürnberger soll dauerhaft mindestens im Bereich von 30% aller zurückgelegten Wege bleiben.