

I. Anmeldung

TOP:

Verkehrsausschuss Sitzungsdatum 11.05.2017 öffentlich

Betreff:
Verkehrsentwicklungsplan für Nürnberg
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.02.2017

Anlagen:
- Bericht

Bisherige Beratungsfolge:

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

Sachverhalt (kurz):

In ihrem Antrag vom 13.02.2017 fordert die CSU-Stadtratsfraktion die Erstellung einer Verkehrsprognose für das Stadtgebiet mit verschiedenen Szenarien und es soll dargestellt werden, wo neue Straßen Wohngebiete entlasten könnten. Analog zum Nahverkehrsentwicklungsplan soll in einem Beteiligungsprozess, bei dem die Bürger- und Vorstadtvereine eingebunden werden, ein Verkehrsentwicklungsplan für den motorisierten Individualverkehr erarbeitet werden.

Aufgrund der seit vielen Jahren praktizierten Kombination aus Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Wohngebieten auf der einen Seite und der Verbesserung des ÖPNV und Radverkehrs auf der anderen Seite ist der Kfz-Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen seit Jahrzehnten nicht angestiegen. In den Wohngebieten sind flächendeckend Tempo 30-Regelungen eingerichtet, auf den Einfallstraßen, der Ringstraße und den sonstigen Hauptverkehrsstraßen gilt in der Regel Tempo 50, teilweise sogar Tempo 70. Ausnahmen von diesem Prinzip bestehen im Hauptverkehrsstraßennetz nur vor Schulen, bei besonderen Gefahrenstellen oder aus Lärmschutzgründen.

In allen Fällen, in denen es sich bei Gebietsentwicklungen nicht nur um Innenentwicklung handelt, sondern eine nennenswerte Zunahme an Wohneinheiten, Bewohnern und / oder Arbeitsplätzen zu verzeichnen ist, werden im Vorfeld Verkehrsuntersuchungen erstellt, die aufzeigen sollen, wie der neu hinzukommende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden kann. In der Regel ist das vorhandene Hauptverkehrsstraßennetz ausreichend dimensioniert, um die zu erwartende Verkehrszunahme bewältigen zu können. Verkehrsprobleme aufgrund neuer Gebietsentwicklungen können insbesondere dann vermieden werden, wenn eine Erschließung mit leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrsmitteln vorhanden ist oder hergestellt wird. In Anbetracht der seit Jahrzehnten stabilen Kfz-Verkehrsmengen in der Stadt und der projektbezogenen Detailuntersuchungen bei Gebietsentwicklungen wird die

Erarbeitung einer stadtweiten Gesamtbetrachtung für nicht notwendig erachtet. In den jeweiligen Planungsprozessen werden die Bürgerschaft und Interessensverbände grundsätzlich in mehreren Schritten beteiligt.

Bei allen Planungen für die Weiterentwicklung der Stadt ist eine integrierte Betrachtung der verkehrlichen Belange erforderlich. Dies bedeutet, dass grundsätzlich Aspekte des Fußgänger- und Radverkehrs ebenso zu berücksichtigen sind wie die des öffentlichen Nahverkehrs oder des Kfz-Verkehrs. Nur die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu überprüfen, wird nicht mehr den Anforderungen der modernen Stadtgesellschaft gerecht. Insbesondere vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, Maßnahmen gegen die gesundheitsgefährdende Luft- und Lärmbelastung in der Stadt ergreifen zu müssen, ist der integrierte Ansatz der einzig zielführende. In diesem Sinne ist der bestehende Generalverkehrsplan mit seinen ergänzenden Entwicklungskonzepten, wie z.B. Nahverkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan, Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“, Mobilpunkte, Bewohnerparkkonzept usw., zukunftsweisend.

Beschluss-/Gutachtenvorschlag:
entfällt, da Bericht

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 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:

Der Vorrang von ÖPNV-Maßnahmen gegenüber Straßenbauprojekten sowie die Förderung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung reduziert den Kfz-Verkehr und bedeutet einen Nutzen für die Gesamtstadt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
- ☐ **VB**
- ☐ **SÖR**
- ☐

II. Herrn OBM

III. Ref.VI/Vpl

Nürnberg,
Referat VI

(4919)