

9. Öffentlichkeitsbeteiligung zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Stadt Nürnberg

Die Ankündigung der Auslegung des Planentwurfs der Fortschreibung des Luftreinhalteplans erfolgte durch die Regierung von Mittelfranken mittels Veröffentlichung der Bekanntmachung im Mittelfränkischem Amtsblatt 12/2016 vom 25.12.2016.

Zeitgleich wurde der Ankündigungstext auf den Internetseiten der Regierung von Mittelfranken, des Umweltreferats und des Umweltamts der Stadt Nürnberg eingestellt.

In der Pressemitteilung Nr. 1250 vom 08.12.2016, herausgegeben vom Presseamt der Stadt Nürnberg, wurde die lokale Presse von der öffentlichen Auslegung des Planentwurfs informiert und in der lokalen Presse am 09.12.2016 aufgenommen. Im Amtsblatt Nr. 25/2016 der Stadt Nürnberg mit Erscheinungstermin 14.12.2016 sowie in den Bekanntmachungen des Umweltamtes der Stadt Nürnberg öffentlich bekanntgemacht.

Der vollständige Planentwurf zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 47 Abs. 5a BImSchG wurde in der Zeit vom 15.12.2016 bis einschließlich 23.01.2017 bei der Regierung von Mittelfranken sowie beim Umweltreferat und dem Umweltamt der Stadt Nürnberg in Papierform zur Einsicht bereitgehalten. Gleichzeitig wurden diese Unterlagen als pdf-Datei auch auf den Internetseiten der Regierung von Mittelfranken, des Umweltreferats und des Umweltamts der Stadt Nürnberg eingestellt und zum Herunterladen angeboten.

Statistische Auswertungen im Internetangebot des Umweltamtes der Stadt Nürnberg zeigten, dass allein dort innerhalb des Zeitraums ca. 124 Exemplare des Planentwurfs heruntergeladen wurden. Bis einschließlich 06.02.2017 wurde der Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben sich mit den vorgesehenen Maßnahmen zu befassen und weitere Vorschläge, Anmerkungen oder eigene Beiträge einzubringen.

Im gesamten Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden als E-Mail bzw. postalisch 34 Schreiben von Bürgerinnen und Bürgern sowie Vereinigungen und Verbänden Anregungen für weitere Maßnahmen zu einer weiteren Verbesserung der Luftsituation in Nürnberg vorgebracht. Alle während der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Erstellung des Entwurfs der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Nürnberg eingegangenen Beiträge wurden einer sachgerechten Abwägung und Würdigung unterzogen.

Die eingegangenen Anregungen / Einwendungen konnten 12 Themenbereichen mit den Schwerpunkten

- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV),
- Autoverkehr mit Verkehrsbeschränkungen und Parkraummanagement,
- Radverkehr,
- Carsharing Mobilitätsstationen und dem Ausbau der Elektromobilität,
- zukunftsweisender Stadtplanung und
- dem Masterplan Freiraum/Grünentwicklung zugeordnet werden.

Dazu kamen noch Anregungen / Einwendungen

- zum Verbrennen von Festbrennstoffen in der Stadt,
- zur Verkehrsüberwachung und zu Verkehrskontrollen,
- zur gesundheitlicher Aufklärung,
- zur Messung der Luftschadstoffe,
- dem Ausbau des Frankenschnellwegs, sowie
- allgemein gehaltene Anregungen.

Im Folgenden wird zu den eingegangenen Anregungen, gegliedert nach Themenschwerpunkten, von den betroffenen Fachdienststellen bzw. Fachbehörden Stellung genommen:

9.1 Themenbereich Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Schwerpunkt der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger liegt auf dem Tarifsysteem, hinzu kommen noch Anregungen zur Fahrzeugtechnik, der Streckenführung, dem weiteren Streckenausbau und zur Fahrradmitnahme

9.1.1 Tarifsysteem

- *Höhere Akzeptanz des ÖPNV und Minderung des Autoverkehrs durch günstigere, ja sogar kostenlose VAG/VGN Fahrpreise. Das „Wiener-Modell“ wird favorisiert - ein Vorschlag wäre eine „Nürnberg-mobil Karte“ nach dem „Wiener Modell“.*

Die Tarifpolitik wird politisch entschieden, zudem ist dies immer nur im Konsens aller Verbundpartner möglich. In den vergangenen Jahren wurde das Tarifangebot in Nürnberg mit gezielten Angeboten reformiert (u.a. 9-Uhr-Jahresabo für 35,90 €/Monat). Die positive Nachfrage- und Einnahmeentwicklung bestätigt die Richtigkeit dieses Weges.

Es ist jedoch unstrittig, dass es in Einzelfällen – unter anderen Rahmenbedingungen – Tarifsysteme mit noch höherer Akzeptanz gibt. Für eine unmittelbare Übertragung z.B. des „Wiener Modells“ fehlen in Deutschland jedoch die rechtlichen Rahmenbedingungen zu einer entsprechenden ÖPNV-Finanzierung; u.a. aus gleichem Grund scheiden kostenlose Tarife aus.

- *Die Tarifvielfalt ist verwirrend und undurchsichtig, sie soll vereinfacht werden (Kurzstrecke/Umlandtarife)*

Es besteht immer der Spagat bzw. Zielkonflikt zwischen Einfachheit der Tarife und Tarifgerechtigkeit. Die spezifischen Kundenbedürfnisse sind sehr verschieden. Dem muss im Sinne von Kundennähe mit einem entsprechend differenzierten Tarifangebot Rechnung getragen werden. Hinzu kommt die Größe und Komplexität des Verbundgebietes. Insofern ist das Angebotsspektrum immer ein Kompromiss aus den sehr vielfältigen Anforderungen. Für den Stadtverkehr Nürnberg ist dabei die Struktur mit Preisstufe A sowie klar definierter Kurzstrecke mit den entsprechenden Einzelfahrten-, Mehrfahrten-, Tagestickets und Zeitfahrausweisen/Abo-Angeboten noch vergleichsweise einfach und transparent.

- *„Ticketteilen“ zugunsten bedürftiger Personen bei Nutzung von Mehrpersonenscheinen (MobiCard, Familienkarte) reduziert Straßenverkehr und erhöht ÖPNV-Auslastung in Randzeiten*

Die Mitnahmemöglichkeiten bei Tagestickets und MobiCard sind im VGN tariflich eindeutig geregelt.

- *Reelle Kosten für PKW nicht nur Benzinkosten den Kosten für ÖPNV gegenüberstellen und in Medien veröffentlichen*

Die VAG sowie auch der VGN berücksichtigen diesen Umstand in ihrer Kommunikation bereits seit vielen Jahren aktiv.

Siehe z. B. auch den VGN Mobilitätsrechner: <http://www.vgn.de/mobilitaetsberater/>

9.1.2 Fahrzeugtechnik

- *Verstärkter Kauf und Einsatz von Bussen mit Elektro- und Hybridantrieb*

Die VAG beschäftigt sich seit Jahren mit der Thematik und verfolgt intensiv die Entwicklungen auf dem Markt sowie die Projekte anderer Verkehrsunternehmen. Es wurden in den letzten Jahren bereits drei Elektrobusse verschiedener Hersteller im Linienverkehr in Nürnberg getestet. Diese Tests haben gezeigt, dass die Entwicklungen kleinerer mittelständischer Bushersteller bezüglich des elektrischen Antriebsstranges be-

reits einen technischen Stand erreicht haben, der optimistisch stimmt, dass ein Einsatz im täglichen Linienverkehr zukünftig möglich sein wird.

Aus diesem Grund hat sich die VAG um Fördermittel bemüht und konnte einen ersten Elektrobus ausschreiben und bestellen.

Zum Jahresende 2017 wird die VAG diesen ersten eigenen batteriebetriebenen Elektrobus erhalten und in Betrieb nehmen. Das Fahrzeug dient vorrangig dem Zweck, erste eigene Erfahrungen mit dem Dauereinsatz dieser neuen Fahrzeugtechnologie zu sammeln.

Die Beschaffung von größeren Stückzahlen ist für die VAG derzeit noch nicht möglich. Dies liegt zum einen an den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Trotz zusätzlicher Fördermittel ist die Wirtschaftlichkeit aufgrund der noch sehr hohen Beschaffungskosten für Elektrobusse und deren Batteriesysteme nicht gegeben. Zum anderen liegt es an der Marktsituation. Bisher bieten die Marktführer auf dem deutschen Stadtbusmarkt, MAN und Mercedes-Benz, noch keine Elektrobusse an, haben aber erste Fahrzeuge für 2019 angekündigt. Insgesamt befindet sich der Markt noch in der Entwicklungsphase und die Busse aller Hersteller sind ausnahmslos noch auf dem Stand von Einzelanfertigungen oder bestenfalls von Klein- und Vorserien. Nach Einschätzung der VAG wird sich dies aber in den nächsten 3 bis 5 Jahren deutlich verbessern und dann auch zu deutlich günstigeren Preisen führen.

Eine weitere große Herausforderung für die Einführung von Elektrobussen ist der Aufbau der notwendigen elektrischen Ladeinfrastruktur. Dazu müssen neue Kompetenzen und Strukturen geschaffen werden und vor allem müssen auch dafür hohe Investitionen gestemmt werden.

Die Hybridtechnologie, die eine Brückentechnologie darstellen könnte, scheitert ebenfalls an der Wirtschaftlichkeit sowie der Verfügbarkeit von günstigen und serienreifen Bussen auf dem Markt. Die beiden Hybridbusse, die die VAG bereits seit 2012 im täglichen Linienverkehr einsetzt, sind sehr zuverlässig, werden die Mehrkosten, die Ihre Anschaffung verursacht hat, durch Einsparungen beim Kraftstoff aber bei weitem nicht kompensieren können. Einige moderne Dieselbusse mit Euro6-Motorisierungen liegen beim Kraftstoffverbrauch schon auf Augenhöhe mit den Hybridbussen.

Insofern ist aus Sicht der VAG derzeit noch nicht der geeignete Zeitpunkt für diesbezügliche strategische Beschaffungsentscheidungen bzw. eine Abkehr von den derzeit im Einsatz befindlichen Technologien gegeben.

- *Genereller Verzicht auf den Einsatz Dieselbusse, z.B. bei Inversionswetterlagen*

Der Verzicht auf den Einsatz von Dieselbussen würde den Verzicht – oder zumindest massive Einschränkungen – für den Busverkehr insgesamt bedeuten. Dies wäre aber gerade bei Inversionswetterlagen absolut kontraproduktiv, da der ÖPNV gerade in solchen Situationen eine Option für den Individualverkehr anbieten muss, um es den Menschen zu ermöglichen ihren eigenen PKW stehen zu lassen. Die zwangsläufige Folge eines Verzichts auf Dieselbuseinsatz wäre eine Zunahme der Emissionen.

Zahlen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zeigen:

Ein vollbesetzter Standard-Linienbus verbraucht pro Person auf 100 Kilometer nur etwa 0,5 Liter Kraftstoff und hat einen CO₂-Ausstoß von ungefähr 43 Gramm pro Kilometer und Fahrgast. Ein Pkw hingegen, der im Durchschnitt mit 1,3 Personen besetzt ist, benötigt für 100 Kilometer durchschnittlich mindestens 6,6 Liter Kraftstoff und schlägt mit rund 148 Gramm CO₂ je Kilometer und Person zu Buche.

Dieselbusse der neuesten Abgasnorm Euro6 sind im Übrigen besser als ihr Ruf, der durch den Abgasskandal in der Automobilbranche zu Unrecht gelitten hat. Die Busse verfügen über geschlossene Partikelfiltersysteme, die ihrer Aufgabe bei jedem Betriebszustand zu 100 Prozent gerecht werden. Solange sie Rußpartikel nicht regenerieren können, sammeln sie diese in ihren Speichertaschen. Die Wirksamkeit dieser SCR-Katalysatoren, die für die Begrenzung der Stickoxide verantwortlich sind, ist über ver-

besserte und praxisrelevante Motor-Prüfstandszyklen sowie über sogenannte On-Road-Messungen im Fahrzeug im realen Straßenverkehr und Betrieb sichergestellt. Die Einhaltung der Grenzwerte ist nach der Validierung über sieben Jahre während des Einsatzes an realen Kundenfahrzeugen durch sogenannte PEMS-Messungen immer wieder nachgewiesen worden. Auch die VAG stellt vier ihrer Busse regelmäßig für solche Überprüfungen zur Verfügung.

Im Vergleich zu einem Euro3-Bus (in Deutschland neu zugelassen bis 2006) schneidet der Euro6-Bus erheblich besser ab. So braucht es elf Euro6-Busse, um die Schadstoffemissionen von einem einzigen Euro3-Bus im täglichen Linieneinsatz zu emittieren. Die Busflotte der VAG besteht mittlerweile weitgehend aus schadstoffarmen Fahrzeugen. Derzeit erfüllen ca. 90 % (Diesel ca. 80 %) der im Regelbetrieb eingesetzten Busse die Abgasnormen EEV bzw. Euro6, bis Ende 2017 werden es ca. 95 % (Diesel ca. 89 %) sein.

Ein vollständiger Verzicht auf Dieselbusse kann allenfalls eine langfristige Zielvorstellung sein. Strategische Entscheidungen hierzu werden von heute noch nicht absehbaren künftigen Entwicklungen abhängen (s. o.).

- *Die Barrierefreiheit der Verkehrsmittel ist nicht nur durch barrierefreie Fahrzeugtechnik bestimmt – wobei Türen oft zu schnell schließen –, sondern auch in kurzen Wegen beim Umsteigen oder zu und von den Aufzügen, lange Wege führen zu Behinderungen*

Die Fahrzeuge der VAG sind bereits weitgehend barrierefrei. Hinsichtlich der ortsfesten Anlagen ist in erster Linie die Stadt Nürnberg gefragt. Ein Ausbauprogramm für Haltestellen und der Weg zur vollständigen Barrierefreiheit werden im aktuell zu erstellenden Nahverkehrsplan aufgezeigt.

9.1.3 Streckenführung

- *Querverbindung durch die Sebalder Altstadt einschließlich Wöhrd (Campuslinie) oder interimsmäßig über die Pirckheimer Straße schaffen*

Die Querverbindung durch die Sebalder Altstadt ist mit der Buslinie 36 bereits gegeben. Eine Straßenbahnstrecke auf dieser Achse ist verkehrlich sinnvoll und hat in gutachterlichen Bewertungen eine hohe Nutzenwirkung nachgewiesen. Die Entscheidung zu einer möglichen Umsetzung ist im politischen Raum zu treffen.

Die Verkehrsbeziehungen der Achse der Pirckheimerstraße werden durch die geringfügig nördlich verlaufende Trasse der U3 in dichtem Takt bedient. Es wurde bereits mehrfach geprüft, ob ein dauerhafter oder vorübergehender Betrieb der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße möglich wäre. Zwei Gutachten haben bestätigt, dass es im Korridor der U-Bahnlinie 3 in der Nordstadt keine Perspektive für eine neue verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Linienführung gibt, die einen Betrieb einer Straßenbahnlinie in der Pirckheimerstraße rechtfertigen könnte. Darüber hinaus hatte die Regierung von Mittelfranken als Haushaltsaufsicht deutlich gemacht, dass sie es für höchst bedenklich hält, wenn die Stadt Nürnberg in ihrer angespannten Haushaltslage für eine verkehrlich und betriebswirtschaftlich nicht sinnvolle Maßnahme, d.h. den Weiterbetrieb der klassischen Straßenbahnlinie 9, erhebliche Mittel aufwendet. Ein zusätzlicher Parallelverkehr zur U3 wäre aus Sicht der VAG übernützlich.

- *Bessere und schnellere Anbindung von Erlangen an den Flughafen Nürnberg ermöglichen*

Seit der Inbetriebnahme der neuen Straßenbahndaltestelle Am Wegfeld im Dezember 2016 verkehrt von Erlangen aus die Buslinie 30 direkt bis zum Flughafen. Damit wurde eine durchgehende umsteigefreie Verbindung zwischen Erlangen und Flughafen (sowie weiteren Zielen im Nürnberger Norden/Nordosten) geschaffen. Ab Zentrum Erlangen erreicht man den Flughafen ohne Umstieg in 32 Minuten. Die Fahrt mit

R-Bahn und U-Bahn dauert ab Hauptbahnhof Erlangen 38 Minuten, mit S-Bahn und U-Bahn 45 Minuten.

- *Schnellere Verbindungen zwischen Außenbereich Nürnberg zur Nürnberger Innenstadt schaffen z.B. Wiederbelebung der Ringbahn*

Mit dem Ausbau von S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnnetz sowie ÖPNV-Bevorrechtigungen wird dieses Ziel seit Jahrzehnten kontinuierlich und konsequent umgesetzt. Auch die Zukunftsplanungen zum weiteren Ausbau des kommunalen Schienennetzes sehen dies weiter vor (vgl. z. B. Nahverkehrentwicklungsplan oder StUB). Schnellere ÖPNV-Verbindungen zwischen den Nürnberger Außenbereichen wären wünschenswert, führen allerdings diese auch zu höheren Kosten. Verbesserungen für die Verbindungen von den Außenbereichen in die Innenstadt sind derzeit z.B. mit den Planungen für eine Stadtbahn nach Kornburg und die Stadt-Umland-Bahn nach Erlangen in Prüfung.

Die Ringbahn bindet nicht die Nürnberger Innenstadt an. Eine Reaktivierung fällt in den Zuständigkeitsbereich der Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Durch ein diesbezügliches Gutachten konnte eine ausreichende positive Nutzenwirkung bzw. ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen bislang nicht nachgewiesen werden.

- *Bessere Anbindung von der Vorstadt z.B. Kornburg in die Innenstadt*

Die Buslinie von Kornburg und Worzeldorf fährt deshalb nach Langwasser, weil dort am Verknüpfungspunkt die Möglichkeit besteht, nicht nur in die U-Bahn Richtung Innenstadt, sondern auch auf andere Buslinien in Richtung Gartenstadt, Südklinikum oder nach Fischbach und Altenfurt umzusteigen. Nicht alle Busfahrgäste aus Kornburg wollen ins Zentrum fahren.

Die Buslinie, die über die Trierer Straße nach Langwasser fährt, erschließt andere Stadtbereiche als die Linien von Worzeldorf und Kornburg nach Langwasser und stellt deshalb keinen Ersatz für die Verbindung Kornburg - Langwasser Mitte dar.

- *Durchbindung der Gräfenbergbahn mit der Rangaubahn*

Die Durchbindung der Gräfenbergbahn mit der Rangaubahn hätte einen hohen verkehrlichen Nutzen, allerdings lehnt die Bayerische Eisenbahngesellschaft derzeit die Umsetzung aufgrund der hohen Kosten für Ausbau, Herstellung von Haltepunkten und Lärmschutz ab. Eine Elektrifizierung der Bahnstrecken liegt im Zuständigkeitsbereich der Bahn.

9.1.4 Fahrradmitnahme

- *Die Beförderung eines Fahrrades sollte über ein Fahrradticket zum 1,2 fachen, bzw. 1,5 fachen Preis zusätzlich möglich sein.*

Die Tarifregelung für die Fahrradmitnahme im VGN sieht eine entsprechende Einzelfahrkarte Kind vor, d. h. z. B. bei Einzelfahrausweis in Tarifstufe A zu 3 € für den Fahrgast dann zusätzlich 1,50 € für das Rad = insgesamt der 1,5 fache Preis. Tagestickets und MobiCard ermöglichen darüber hinaus kostenlose Mitnahmemöglichkeiten für das Fahrrad, so dass hier sehr attraktive Angebote vorliegen.

Unabhängig von den tariflichen Regelungen ist insbesondere auch darauf hinzuweisen, dass die großzügigen Mitnahmemodalitäten im VGN und im speziellen auch bei der VAG weit über den anderenorts üblichen Standard hinausgehen und insoweit Vorbildcharakter haben.

- *Kostenlose Mitnahme von 20 Zoll-Fahrrädern und speziell E-Bikes zur Minderung des MIV- Pendlerverkehrs*

Fahrräder bis zu 20 Zoll gelten als Gepäck und benötigen deshalb keinen Fahrausweis, d. h. deren Mitnahme ist schon immer grundsätzlich kostenlos.

Eine Begründung für eine kostenlose Mitnahme von E-Bikes kann in Anbetracht der bewährten tariflichen Regelungen für „normale“ Fahrräder nicht erkannt werden. Es gibt keine fachliche Begründung, E-Bikes gegenüber herkömmlichen Fahrrädern zu bevorzugen. Ein Nachweis, dass E-Bikes bzw. deren Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln mehr zur Luftreinhaltung beitragen als herkömmliche Fahrräder ist derzeit nicht bekannt.

9.1.5 Taktung

- *Kundenfreundlichere Verknüpfung der Taktung zwischen S-Bahnen und Straßenbahn*

Die Taktraster von S-Bahn und VAG-Linien sind vereinheitlicht, d. h. die Takte sind weitgehend aufeinander abgestimmt. Die Anschlüsse werden dabei im Rahmen der erforderlichen Prioritätensetzung bestmöglich gestaltet. Aufgrund der Vielzahl der Anschlussmöglichkeiten im Netz (so hat z. B. die Straßenbahnlinie 6 im Linienverlauf 136 sinnvolle Anschlussbeziehungen, an der Haltestelle Steinbühl gibt es zwischen Straßenbahn und S-Bahnen allein 34 sinnvolle Umsteigebeziehungen) und der betrieblichen Rahmenbedingungen ist es jedoch grundsätzlich unmöglich, an allen Verknüpfungspunkten kurze Übergangszeiten zu realisieren, denn jede Fahrtenlage/Abfahrtszeit einer Linie kann nur einmal festgelegt werden (diesbezügliche Steuerungsmöglichkeiten durch anschlussbedingte Zwischenaufenthalte sind auch nur in begrenztem Umfang gegeben und im konkreten Einzelfall abzuwägen). Immer und überall kurze Übergangszeiten gingen nur, wenn das gesamte Netz (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus) flächendeckend zu jeder Tageszeit mindestens im 5'-Takt verkehren würde, was nicht finanzierbar ist.

9.1.6 ÖPNV-Beschleunigung

- *ÖPNV beschleunigen insbesondere die Ringbuslinie und mehr Busspuren*

Die ÖPNV-Beschleunigung ist erklärtes Ziel von Stadt Nürnberg und VAG. In der Umsetzung ist der Ausbau der Beschleunigungsmaßnahmen (die in erster Linie dem Ziel der Verstetigung = Verlässlichkeit des ÖPNV dienen und erst in zweiter Linie der Fahrzeitverkürzung) sowie die Erhaltung des Bestandes und dessen Qualität aber eine herausfordernde Daueraufgabe, insbesondere angesichts begrenzter Mittel und Ressourcen sowie im Einzelfall gegebener Zielkonflikte.

9.1.7 Nahverkehrsentwicklungsplanung

- *Nahverkehrsentwicklungsplan – Förderung des ÖPNV*

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans war begrenzt ausgesetzt, da stattdessen der 2012 beschlossene Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) erarbeitet wurde. Für jede im NVEP genannte Maßnahme muss eine aufwendige Machbarkeitsstudie mit Nutzen/Kosten-Analyse vergeben werden, die für die Frage der Förderfähigkeit der Projekte relevant ist. Erst wenn Ergebnisse der Standardisierten Bewertung vorliegen, kann der Stadtrat entscheiden, ob eine Maßnahme realisiert werden soll.

Für zwei Maßnahmen liegen zwischenzeitlich negative Ergebnisse vor (U-Bahn Eichbach, Durchbindung Gräfenberg-/ Rangaubahn).

Es ist richtig, dass die Altstadtquerung mit der Straßenbahn die Maßnahme mit dem höchsten verkehrlichen Nutzen darstellt. Eine erste Abschätzung im NVEP hat ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von mehr als 4,5 ergeben. Dies bedeutet, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Projektes enorm hoch ist.

Derzeit wird der Nahverkehrsplan fortgeschrieben, der Grundlage für die 2019 anstehende Vergabe der ÖPNV-Leistungen bildet. Die Ergebnisse werden Ende 2017 vorliegen.

- *Bau einer Stadtbahn Richtung Kornburg*
Machbarkeitsstudie und Nutz-Kosten-Untersuchung (Standardisierte Bewertung) befinden sich derzeit in gutachterlicher Bearbeitung. Ergebnisse, die belastbare Aussagen zur Förderfähigkeit liefern und Basis für die weitere Entscheidungsfindung sein werden, werden voraussichtlich Ende 2016/Anfang 2017 vorliegen. Der weitere Entscheidungsweg – positive Bewertungsergebnisse vorausgesetzt – wird eine politischer sein.
- *Aufbau einer Querspange Fürth – Nordostbahnhof (Ringbahn) und die Reaktivierung des Haltepunktes Buchenbühl der Gräfenbergbahn, wo eine Elektrifizierung angestrebt werden soll*
Formal zuständig ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Durch ein Gutachten zu angesprochenem Ringbahnabschnitt konnte eine ausreichende positive Nutzenwirkung bzw. ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen bislang nicht nachgewiesen werden. Auch eine Reaktivierung des Bahnhaltepunktes Buchenbühl wird seitens der BEG bislang abgelehnt. Pläne zu einer Elektrifizierung der Gräfenbergbahn sind derzeit nicht bekannt.
- *Weiterer Ausbau und Ertüchtigung des S-Bahnnetzes, speziell von und nach Erlangen*
Grundsätzlich ist für den Ausbau des S-Bahnnetzes der Freistaat Bayern verantwortlich. Im S-Bahnbetrieb nach Erlangen sind keine Änderungen möglich, solange das Klageverfahren der Stadt Fürth nicht entschieden ist.

9.2 Themenbereich: Autoverkehr

Der Schwerpunkt der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger betrifft Verkehrsbeschränkungen, hinzu kommen noch Anregungen zum Parkraummanagement, der Verflüssigung des Autoverkehrs, zur Verkehrslenkung, zur Förderung der Elektromobilität und zum Car-sharing.

9.2.1 Verkehrsbeschränkungen

- *Sperrung kritischer Bereiche an Tagen besonderer Luftbelastung für den Kfz-Verkehr*
Die Sperrung einzelner hochbelasteter Straßenabschnitte für den individuellen Kfz-Verkehr an Tagen mit besonderer Luftbelastung wird kritisch gesehen, da Verlagerungen auf andere hochbelastete Straßen zu befürchten sind. Die Überschreitung von Grenzwerten kann nur an den wenigen Stellen registriert werden, an denen Messgeräte stehen. Überschreitungen sind aber an anderen Straßenabschnitten mit vergleichbaren Verhältnissen und Verkehrsmengen ebenso zu erwarten. Solche negativen Verlagerungseffekte müssen vermieden werden.
- *Reduzierung Fahrspuren in der Von-der-Tann-Straße bei Inversionswetterlagen*
Die Abhängigkeit von den Wetterverhältnissen als Begründung für Fahrspursperrungen ist nicht vollziehbar. Bei Änderung der Wetterverhältnisse müsste dann jeweils auf diese durch Aufhebung oder Inkraftsetzung der Sperrung reagiert werden.
Die Reduzierung von Fahrspuren macht nur Sinn, wenn die Maßnahme dauerhaft ist. Ansonsten ist eine Kapazitätsreduzierung an einzelnen Tagen zu Stauungen mit neuen

Abgas- und Lärmbelastungen zu befürchten, da Kfz-Fahrer nicht automatisch wissen, wann die Spurreduzierung angeordnet wird. Nur bei länger anhaltender Kapazitätsreduzierung kann ein Verlagerungseffekt auf andere Routen und Verkehrsmittel erreicht werden. Darüber hinaus ist eine reine Verlagerung auf andere Routen grundsätzlich abzulehnen, da damit das grundsätzliche Problem nicht gelöst wird.

- *Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in der Von-der-Tann-Straße und anderen Straßen mit Grenzwertüberschreitungen (S10)*

Ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge ist nach dem derzeitigen Rechtsstand der StVO nicht vollziehbar. Das Straßenverkehrsrecht lässt momentan noch keine antriebsartbezogenen Fahrverbote zu. Die im Urteil des VG Düsseldorf genannte Beschilderungsvariante wäre von der Zulassung eines entsprechenden Zusatzzeichens durch das Bundesverkehrsministeriums (BMVI) bzw. das Bayerische Staatsministerium des Innern abhängig. Derzeit gibt es keine Erkenntnisse, dass die Einführung eines solchen Zusatzzeichens geplant wäre. Die aktuell in Einführung befindliche Neufassung des Verkehrszeichenkatalogs enthält ein solches Zusatzzeichen nicht. Bei Vorliegen der umweltrechtlichen Voraussetzungen wäre daher nur eine Sperrung für einzelne Fahrzeugarten (z. B. abhängig von der zulässigen Gesamtmasse) möglich. Dadurch können aber nicht alle Dieselfahrzeuge von der Benutzung der Straße ausgeschlossen werden, so dass z. B. immer noch Diesel-Pkw fahren dürften. Der Zweck der Sperrung könnte damit nicht erreicht werden. Hier bleibt das weitere Vorgehen des BMVI in dieser Sache abzuwarten.

Es ist auch nicht anzunehmen, dass einzelne Länder - quasi im Alleingang - derartige Regelungen, die bundesweite Relevanz haben, treffen werden.

Im Falle von Sperrungen sind Umleitungsstrecken auszuweisen, auf denen sich dann die Belastungen erhöhen. Im Stadtgebiet Nürnberg sind aufgrund der dichten Bebauung kaum Umleitungen des Verkehrs auf nicht oder gering bewohnte Straßen möglich. Ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in Straßen mit Grenzwertüberschreitungen würde also lediglich zu einer Verlagerung des Problems auf andere Straßenzüge, nicht aber zur Lösung des Problems führen.

- *Einführung einer Umweltzone bzw. einer Umweltzone für NOx*

In Nürnberg wird die Diskussion im Rahmen des Ausbaus des Frankenschnellweges geführt. Wesentlich sind auch konkrete Ergebnisse der aktuellen politischen Diskussion in Form von Änderungen der einschlägigen rechtlichen Vorgaben. Lösungen werden auf alle Fälle die wirtschaftlichen Interessen, auch des Handels und des Handwerks berücksichtigen müssen. Eine Verschiebung des Modal Splits ist kurzfristig auf diese Weise nicht zu erwarten. Es sind eher Veränderungen in der Flottenzusammensetzung denkbar.

Zum Diskussionsstand „Umweltzone“ sei auch auf das Kapitel 8.3.1 verwiesen.

- *Fahrverbot bzw. Sperrung kritischer Bereiche an Tagen besonderer Luftbelastung für Diesel-PKW und schweren Nutzfahrzeugen bei Überschreitung von Schwellenwerten, z.B. generelles Fahrverbot für Diesel ohne SCR-Kat*

Ein generelles Fahrverbot ist nicht umsetzbar, es fehlt die dafür notwendige grundsätzliche politische Willensbildung. Durch ein generelles Fahrverbot für Dieselfahrzeuge oder eine Splittung nach geraden oder ungeraden Kennzeichen ist vermutlich ein Großteil des Wirtschaftsverkehrs (Baugewerbe, Logistikdienstleister und Handwerksbetriebe) in seiner Existenz betroffen.

Auswirkungen wird ein Fahrverbot - je nach Wahl des Verbotgebietes - auch auf die Ver- und Entsorgung der Industrieunternehmen, des Handels sowie Arbeitnehmer (inklusive Ein- und Auspendler) und der Anwohner selbst haben.

Die Regelung von Ausnahmetatbeständen oder Erteilung von Ausnahmeregelungen wird absehbar ein großes Verwaltungskonstrukt nach sich ziehen. Nutzerklagen sind wahrscheinlich.

Lösungen für das Problem ergeben sich sehr wahrscheinlich aus den technologischen Entwicklungen im Rahmen des technischen Fortschrittes im Bereich der Antriebstechnologien. Diese werden durch den „Dieselskandal“ erstens technisch stark forciert, zweitens politisch stark gefordert und drittens mit großer Aufmerksamkeit überwacht. Generell ist eine Abkehr von bzw. eine Skepsis bei privaten Dieselfahrzeugen erkennbar, so dass die zahlenmäßig größte Verursacherguppe aus dem Verbot früher oder später heraus fallen wird.

- *Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr*

Der Schwerverkehr in der Stadt ist bereits heute überwiegend der Ziel- und Quellverkehr der Stadt Nürnberg, der von einem Durchfahrtsverbot ausgenommen werden müsste. Als Durchfahrtsroute für überörtlichen Verkehr ist die Innenstadt unattraktiv. Aufgrund des dichten Autobahnnetzes um Nürnberg (A3, A6, A9) ist das Durchfahren der Stadt für den Schwerverkehr zeitlich wenig attraktiv. Der Zeitgewinn steht in keinem Verhältnis zum möglichen Nutzen (Ersparnis Mautgebühr). Ansonsten bestimmen Quell- und Zielverkehre die Anzahl der Fahrten ins Stadtgebiet.

Der Ausbau der Bundesautobahnen rund um Nürnberg senkt den derzeitigen möglichen Ausweichverkehr durch das Stadtgebiet weiter.

Lediglich die Südwesttangente und der Frankenschnellweg weisen einen gewissen Durchgangsverkehrsanteil auf. Ein Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr muss rechtlich – auch hinsichtlich der Wirkung auf Schwerpunkte durch Luftbelastung - entsprechend begründbar sein. Allgemeine Verkehrsbeschränkungen sind auf Hauptverkehrsstraße rechtlich nicht zulässig.

- *Reduzierung des Schwerlastverkehrs durch Verlagerung*

Es ist richtig, dass Schwerlastverkehr innerhalb der Stadt nicht verlagert werden kann, da er bereits heute auf dem Hauptverkehrsstraßennetz auf kurzen Routen zu den innerstädtischen Zielen unterwegs ist. Die jährlichen Verkehrszählungen zeigen, dass der Anteil des Schwerlastverkehrs in der Innenstadt mit ca. 2 % bis 4 % auf einem sehr geringen Niveau liegt. Lediglich einzelne Strecken rund um Gewerbegebiete sowie die Südwesttangente und der Frankenschnellweg weisen höhere Schwerverkehrsanteile auf. Es gibt keine Hinweise auf Mautausweichverkehre in der Stadt.

- *Dauerhafte Verkehrslenkung des Güterverkehrs*

Zur Versorgung und Entsorgung der Stadt und des Ballungsraums Nürnberg ist Quell- und Zielverkehr notwendig. Der überregionale Güterverkehr fährt ohnehin auf dem leistungsfähigen Autobahnnetz um die Stadt herum (A3, A6, A9). Ausbaumaßnahmen der Autobahnen laufen.

- *Abbiegeverbot für Schwerverkehr vom FSW auf den Ring und Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr in der Von-der-Tann-Straße*

Der Schwerverkehr in der Von-der-Tann-Straße ist bereits heute der Ziel- und Quellverkehr der Stadt Nürnberg. Als Durchfahrtsroute für überörtlichen Verkehr ist die Ringstraße unattraktiv. Ein Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr muss rechtlich entsprechend begründbar sein und der Quell- und Zielverkehr der Stadt müsste vom Durchfahrtsverbot ausgenommen werden. Allgemeine Verkehrsbeschränkungen sind auf Hauptverkehrsstraße rechtlich nicht zulässig.

- *Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen, in der Innenstadt und allen Wohngebieten auf 30 km/h*

Grundsätzlich ist die Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h nur im untergeordneten Straßennetz, also in Erschließungs- und Anliegerstraßen zulässig. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) lässt Tempo 30-Regelungen auf dem Hauptverkehrsstraßennetz nur in begründeten Ausnahmefällen zu. Damit Kommunen einfacher Geschwindigkeitsreduzierungen auf Hauptverkehrsstraßen beschildern können, müsste der Bundesgesetzgeber die StVO ändern.

In Nürnberg sind bereits alle Wohngebiete als Tempo 30-Zonen ausgeschildert. Darüber hinaus gilt die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an mehreren Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen, z.B. vor Schulen, in kurvenreichen und engen Ortsdurchfahrten (Kornburg) oder aus Lärmschutz (Gudrun-/Schuckertstraße).

- *Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Grenzwertüberschreitungen; dauerhafte Geschwindigkeitsreduzierungen auf bestimmten Hauptverkehrsstraßen*

Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h sind auf Hauptverkehrsstraßen rechtlich nur in besonderen Ausnahmesituationen (z.B. auch bzgl. Luft- und Lärmbelastung) zulässig. Es müsste gutachterlich nachgewiesen werden, dass die Geschwindigkeitsreduzierung zu einer Reduzierung der Grenzwertüberschreitungen oder zu deren Vermeidung führt und andere Maßnahmen nicht die gleiche Wirkung erzielen können. In allen Fällen wären die Auswirkungen auf das übrige Straßennetz zu betrachten. Ausweichfahrten auf andere, unbeschränkte Routen können nicht ausgeschlossen werden.

- *Autoverkehr in der Innenstadt reduzieren*

Ein Indikator für den innerstädtischen Verkehr ist die Summe der Kraftfahrzeuge, die auf allen Pegnitzbrücken gezählt werden. Diese Verkehrsmenge ist seit 40 Jahren weitgehend konstant. Im Rahmen der jährlichen Verkehrszählung wurde in 2016 ein Wert ermittelt, der unter der Fahrzeugmenge von 1976 liegt. Die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die in die Altstadt ein- und ausfährt, konnte seit Einführung des Schleifensystems in 1992 sogar kontinuierlich um fast 20 % reduziert werden.

- *City-Maut einführen*

Wie andere Städte zeigen (z.B. London) könnte die Einführung einer Gebühr für das Einfahren in die Innenstadt zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsmenge führen. Die rechtlichen Voraussetzung liegen derzeit nicht vor.

- *Maut für Fernbusverkehr fordern*

Die Forderung nach einer Maut für den Fernbusverkehr ist berechtigt. Allerdings hat die Stadt keinen Einfluss auf die Bundesgesetzgebung.

- *Verbot von Bussen in der Altstadt*

Mit einer Ausnahmegenehmigung dürfen Busse nach wie vor in die Augustinerstraße einfahren und dort die Besucher ein- und aussteigen lassen. Zum Parken müssen sie auf ausgewiesene Busstellplätze am Rand oder außerhalb der Altstadt.

- *Durchfahrtsverbot Bergstraße*

Der Anteil des Durchgangsverkehrs in der Bergstraße wurde bereits mehrfach untersucht. Im Ergebnis war festzustellen, dass der Großteil des Verkehrs in der Bergstraße Ziel- und Quellverkehr des Viertels westlich der Tetzeltasse ist. Alle Maßnahmen zur Unterbindung der Durchfahrt würden also in erster Linie die Anlieger selbst treffen und zu Umwegefahrten für diese führen.

- *Hindernisse auf der Fahrbahn zur Verkehrsberuhigung*
Hindernisse auf der Fahrbahn sind rechtlich nicht zulässig. Insbesondere im Hauptverkehrsstraßennetz besteht keine Möglichkeit, geschwindigkeitsdämpfende Einbauten umzusetzen. In verkehrsberuhigten Bereichen kommen geschwindigkeitsdämpfende bauliche Lösungen (z.B. Fahrbahneinengungen oder –verschwenkungen) oder z.B. Pflanzkübel zum Einsatz.
- *Einspurige Überleitung von der Südwesttangente zum Frankenschnellweg*
Die Überleitung von der Südwesttangente zum Frankenschnellweg soll nach derzeitigem Planungsstand auch nach den Ausbaumaßnahmen auf der Südwesttangente und dem Frankenschnellweg einspurig bleiben.
- *Beruhigungsmaßnahmen im sekundären Straßennetz bei Ausbau Frankenschnellweg*
Die Forderung ist berechtigt. Sollten nach dem kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs keine begleitenden Maßnahmen auf parallelen Routen realisiert werden, wird der prognostizierte Bündelungseffekt des Verkehrs auf den FSW nicht eintreten. Es käme aufgrund der Kapazitätserweiterung zu einer deutlichen Zunahme des Gesamtverkehrs im Korridor.

9.2.2 Parkraummanagement

- *Allmählicher Rückbau des Parkraumes - Parkraum verknappen*
Es ist richtig, dass die Reduzierung der Anzahl an Parkplätzen sowie die Verteuerung der Stellplätze grundsätzlich zu einer stärkeren Nutzung alternativer Verkehrsarten führen. Allerdings muss auch berücksichtigt werden, dass insbesondere in den dicht bebauten Innenstadtvierteln, in denen kaum private Stellplätze bestehen, Bewohnerinnen und Bewohner auf öffentliche Stellplätze angewiesen sind. Ein Kompromiss zwischen den verschiedenen Belangen ist erforderlich um zu vermeiden, dass Innenstadtbewohner verstärkt ins Umland ziehen und damit wiederum zusätzlichen Verkehr verursachen. Bei Sanierungen und Neuplanungen im Straßenraum werden Verbesserungen für den Radverkehr und Fußgänger stets mitberücksichtigt und wenn möglich, Grünstreifen oder Bäume zu Lasten von Parkplätzen angelegt.
- *Verstärkte Parkraumbewirtschaftung - Bewohnerparkregelung*
Ziel des Gesetzgebers, der in den 70er Jahren das Instrument der Bewohnerparkregelung eingeführt hat, war es, der zunehmenden Stadtfucht der Bevölkerung in das Umland der Städte etwas entgegenzusetzen.
Es sollte auch in der Stadt möglich sein, einen Pkw in der Nähe der Wohnung abzustellen. Zudem führte der immer größer werdende Pendlerstrom besonders tagsüber zu einem sehr hohen Parkdruck in der Innenstadt. Auch in Nürnberg wurde deshalb auf vielfachen Wunsch der Bewohner 1982 die erste Bewohnerparkregelung eingeführt. Ziel der Regelung ist es, dass möglichst viele Arbeitnehmer, die jeden Tag dieselbe Strecke zur Arbeit haben, die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen oder auch mit dem Fahrrad fahren und zu Fuß gehen.

Die Bewohnerparkgebiete sind alle sehr gut mit dem ÖPNV erschlossen. Die jährlichen Untersuchungen von Socialdata belegen z. B., dass es für 65 % aller MIV-Fahrten von Nürnbergern keinen Sachzwang gibt. Das heißt, diese Fahrten könnten mit maximal einem Umstieg auch mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. In diesem Zusammenhang hat die Bewohnerparkregelung als Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl auch heute noch ihre Berechtigung.

Für jeden ausgewiesenen Bewohnerstellplatz werden mind. 1,6 Bewohnerparkausweise ausgegeben. Deshalb gibt es trotz Bewohnerparkregelung keine Garantie auf einen Stellplatz. Gerade in den Abendstunden und über Nacht konkurrieren die Bewohner weiterhin untereinander um die Stellplätze.

Zudem ist mit der Einführung einer Bewohnerparkregelung auch eine regelmäßige Kontrolle des ruhenden Verkehrs verbunden. Diese setzt regelkonformes Parken im Gebiet durch, führt aber auch zu einem Wegfall von bis dahin widerrechtlich beparkten Flächen, wie z.B. in Kurvenbereichen, auf Gehwegen und vor Einfahrten. Insgesamt reduziert sich also die Anzahl der Abstellmöglichkeiten im Gebiet.

Darüber hinaus verfolgt die Stadt Nürnberg das Ziel, gerade die Bewohner innerstädtischer Gebiete durch unterschiedliche Maßnahmen zum Umsteigen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu bewegen. So wurden z.B. erst kürzlich acht „Mobilpunkte“ im Stadtgebiet aufgebaut, an denen Carsharing-Fahrzeuge, ÖPNV-Haltestelle und Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen und so den Bewohnern Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung aufgezeigt werden. Gleichzeitig wird versucht, wieder mehr öffentlichen Raum für Grünflächen, Aufenthalt und Fußgänger zu gewinnen.

- *Verstärkte Parkraumbewirtschaftung - Parkgebühren*

Die Parkgebühren auf öffentlichen Stellplätzen mit Parkscheinregelung in der Innenstadt wurden zuletzt im Januar 2016 auf 2,50 € pro Stunde erhöht. Die Höchstparkzeit wurde nicht verändert. Wenn eine Familie mit dem Auto in die Innenstadt fährt, wird sie sich in der Regel länger als eine Stunde hier aufhalten. Wer länger als die an den meisten Standorten geltende Höchstparkdauer von zwei Stunden bleiben will, muss ohnehin in ein Parkhaus fahren. Der Preisunterschied zum Tagesticket Plus ist ab einer Aufenthaltsdauer von etwa drei Stunden aufgehoben, wenn auch Kosten für Treibstoff mit berechnet werden. Die Parkgebühren liegen knapp unterhalb der Höchstgrenzen, die vom Freistaat in der Verkehrswesen-Zuständigkeitsverordnung als zulässig festgelegt sind. Eine weitere Gebührenerhöhung ist deshalb derzeit nicht möglich.

- *Zusätzliche Park & Ride-Angebote herstellen*

Die Kosten für Herstellung und Unterhalt von Park & Ride-Stellplätzen sind sehr hoch. Gleichzeitig schafft Park & Ride bislang nur eine marginale Entlastung im Stadtverkehr. Darüber hinaus werden wertvolle Flächen benötigt, die besser für andere Nutzungen verwendet werden sollten. Sinnvoller ist es, das Angebot im öffentlichen Nahverkehr auch im Umland so zu verbessern, dass die Pendler direkt von zu Hause aus mit Bussen und Bahnen in die Stadt fahren können.

- *Verkehrsberuhigen in der Innenstadt - Schließen von Parkhäusern im Innenstadtbereich*

Die Einführung des sog. Schleifensystems in der Nürnberg Altstadt, wodurch der Durchgangsverkehr nahezu vollständig unterbunden wurde, hat in Kombination mit dem Nachtfahrverbot und dem Parkleitsystem zu einer merklichen Verkehrsberuhigung beigetragen. Eine lebendige Fußgängerzone, die auch für ein großes Umland zum Einkaufen genutzt werden soll, kommt derzeit noch nicht ohne Parkhäuser aus. Dennoch ist es das Ziel, dass möglichst viele Kunden mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes in die Stadt kommen. Deshalb wurden z.B. zum 01.01.2016 die Parkgebühren auf den öffentlichen Stellplätzen in der Altstadt merklich angehoben.

Öffentliche Parkhäuser im Innenstadtbereich sind im Privatbesitz und werden als Unternehmen geführt. Ein Eingriff in die freie Unternehmertätigkeit ist daher nur bedingt möglich und unterliegt dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Parkhäuser bieten i.d.R. viel Parkraum auf kleinster Fläche und sind somit ein wirksames Mittel zur Vermeidung der innerstädtischen „Parkraum-Such-Verkehre“. Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln ist eines der zentralen Argumente des Wirt-

schafts- und Handelsstandortes Innenstadt. Dies trifft z.T. auch für andere Stadtteile (Südstadt, Langwasser) zu.

Eine Parkraumverknappung durch Schließung von Parkhäusern ist daher nicht ange-dacht.

- *Weitere Erhöhung der Parkgebühren in der Innenstadt und keine kostenfreie Parkmög-lichkeiten in diesem Bereich*

Es ist richtig, dass die Erhöhung der Parkgebühren ein Mittel ist, um die Nutzung der alternativen Verkehrsarten zu fördern. Deshalb wurden die Gebühren auf den öffentli-chen Stellplätzen mit Parkscheinregelung in der Innenstadt zuletzt im Januar 2016 auf 2,50 € pro Stunde erhöht. Die Parkgebühren liegen damit knapp unterhalb der Höchst-grenzen, die vom Freistaat in der Verkehrswesen-Zuständigkeitsverordnung als zuläs-sig festgelegt sind. Es ist deshalb derzeit nicht möglich, diese noch weiter anzuheben.

Die Parkgebühren, die im öffentlichen Raum erhoben werden, sollen grundsätzlich hö-her sein als die in den Parkhäusern. Nur so ist gewährleistet, dass die öffentlichen Stellplätze für kurze Erledigungen genutzt werden und nicht für mehrere Stunden be-legt sind. Die Mittel aus der Stellplatzabläse, die bei Neubauten und größeren Umbau-ten von den Bauherren an die Stadt gezahlt werden, werden zur Förderung des ÖPNV verwendet.

In der Altstadt ist bereits ein Großteil der Stellplätze durch eine Bewohnerparkregelung oder eine Parkscheinregelung bewirtschaftet. Die wenigen unbewirtschafteten Stell-plätze liegen abseits der Einkaufsstraßen in Bereichen mit reiner Wohnnutzung. Spiel-raum gäbe es grundsätzlich noch bei der Regelungszeit der Bewohnerparkregelung, die in der Altstadt erst um 14 Uhr beginnt. Die Regelung galt ursprünglich rund um die Uhr. Allerdings hat sich der Stadtrat nach vielen Beschwerden der Einzelhändler für die heutige Regelungszeit ausgesprochen.

In den direkt an die Altstadt angrenzenden Vierteln, in denen die Wohnnutzung über-wiegt, ist zu berücksichtigen, dass es dort kaum private Stellplätze gibt und Bewohne-rinnen und Bewohner auf öffentliche Stellplätze angewiesen sind. Da nur 50 % der Stellplätze als Bewohnerstellplätze ausgewiesen werden dürfen, würde eine Bewirt-schaftung der übrigen Stellplätze vor allem die Bewohner selbst treffen. Hier ist ein Kompromiss zwischen den verschiedenen Belangen erforderlich, um zu vermeiden, dass Innenstadtbewohner verstärkt ins Umland ziehen und damit wiederum zusätzli-chen Verkehr verursachen.

- *Hinterfragung der Entstehung neuer Parkplätze bei Gewerbeneuansiedelungen (z.B. Firma IKEA in der Regensburger Straße), um neue belastete Straßenzüge zu vermei-den*

Die Verfügbarkeit von Stellplätzen für Kunden, Lieferanten und Beschäftigte ist für ein Unternehmen i.d.R. unerlässlich und steigert die Attraktivität des jeweiligen Standorts enorm. Gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Nürnberg muss auch bei Gewerbeneuan-siedlungen, differenziert nach Nutzungen und Flächengrößen, eine bestimmte Anzahl an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen hergestellt oder abgelöst werden. Bei Vor-handensein eines Bebauungsplans können Sonderregelungen getroffen werden.

In der Nürnberger Stellplatzsatzung wird zwischen Zone 1 (innerhalb des Bundesstra-ßenrings) und Zone 2 (außerhalb des Bundesstraßenrings) unterschieden. Demnach sind in Zone 1 nur 80 % der Stellplätze zu erstellen, da dort eine sehr gute ÖPNV-Erschließung vorhanden ist. In Zone 2 sind die Stellplätze gemäß der Satzung zu er-richten.

Darüber hinaus ist die Verwaltung bei den Gesprächen mit Investoren stets bemüht, diese für nachhaltige Mobilitätskonzepte zu sensibilisieren und z. B. eine Reduzierung der Stellplätze anzuregen sowie auch die Erstellung von komfortablen Fahrradabstell-

anlagen oder die Integration von Carsharing als Alternative zum privaten Pkw vorzuschlagen.

Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze bei z.B. der Gewerbeneuansiedlung der Firma IKEA wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens ermittelt und wird im Bebauungsplan (Mai 2017 Vorentwurf) festgesetzt.

- *Auflösung des Parkplatzes Von-der-Tann-Straße in Höhe der Fußgängerbrücke Westpark*

Die Forderung, die Anzahl der Stellplätze in der Von-der-Tann-Straße in Höhe des Westparks zu Gunsten von Grün zu reduzieren, ist berechtigt. Bis auf ein paar Stellplätze für Besucher des Westparks werden dort keine Stellplätze benötigt.

9.2.3 Verflüssigung des Autoverkehrs

- *Verflüssigung des Verkehrs und Stauvermeidung durch mehr „Grüne Welle“ am Ring und Ein- und Ausfallstraßen*

In Nürnberg werden rund 30 Straßenzüge des Hauptverkehrsstraßennetzes in koordinierter Steuerung geschaltet, regelmäßig überarbeitet und angepasst. Ziel ist es, dass der motorisierte Verkehr an möglichst vielen aufeinander folgenden Lichtsignalanlagen ohne Halt durchfahren kann. Bei optimalen Rahmenbedingungen ist eine „Grüne Welle“ möglich und wird in der Programmierung auch umgesetzt. Meistens jedoch muss ein Kompromiss gefunden werden, der die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

Eine „Grünen Welle“ wird aus Sicht der motorisierten Verkehrsteilnehmer als selbstverständlich erachtet und scheint auf den ersten Blick auch einfach zu realisieren: „Ampelanlagen eines Straßenzuges werden so geschaltet, dass man beim Befahren der Straße mit einer bestimmten Geschwindigkeit jede Ampel bei Grün passiert“.

Doch "in einem Rutsch" in alle Richtungen und über längere Strecken geht leider physikalisch nicht. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat die Grüne Welle klar definiert: Mindestens 65 Prozent aller Ampeln können bei Grün passiert werden.

In der Praxis ist das System hochkomplex und von vielen verschiedenen Faktoren abhängig. Insbesondere auch von der Verkehrsmenge, der Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer mit ihren individuellen Belangen und den örtlichen Gegebenheiten.

Hinzu kommt, dass das Straßennetz von Nürnberg nicht am Reißbrett entstanden ist, sondern historisch gewachsen. Die Straßen sind unterschiedlich breit, die Abstände zwischen den Kreuzungen unterschiedlich groß, was die Abstimmung der Ampeln aufeinander wesentlich erschwert.

Die Tatsache wechselnder Abstände der Lichtsignalanlagen führt dazu, dass „Grüne Wellen“ jeweils nur in einer Fahrtrichtung koordiniert werden können. Es gibt noch weitere Hemmnisse für die optimale „Grüne Welle“:

Etwa die Hälfte der mehr als 530 Lichtsignalanlagen in Nürnberg ist mit Einrichtungen zur Beschleunigung des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) ausgestattet. Die Grünzeiten werden dort jeweils an das Bewegungsmuster von Straßenbahnen und Bussen angepasst, um das vom Stadtrat beschlossene ÖPNV-Beschleunigungsprogramm zu erreichen. Die „Grüne Welle“ wird also unterbrochen, wenn Bus oder Straßenbahn queren.

Darüber hinaus werden tageszeitabhängig verschiedene Programme geschaltet, die die unterschiedlichen Verkehrsstärken berücksichtigen. Dies hat zur Folge, dass in der verkehrsschwachen Zeit alle Fahrtrichtungen kürzere Grünzeiten haben und dadurch

auch kürzere Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer entstehen. Der damit verbundene Aufwand (mindestens vier verschiedene Programme pro Kreuzung) ist im Sinne des Umweltschutzes zu rechtfertigen. Weniger Wartezeit bedeutet auch weniger Umweltbelastung.

Die „Grüne Welle“ ist nicht der Maßstab des Handels in der Verkehrstechnik. Die Verkehrssicherheit hat oberste Priorität. Dann folgt die Herstellung der Leistungsfähigkeit und dann kommen Qualitätsfragen.

Es liegt also weder Unkenntnis in der Verwaltung über diese Situation vor, noch absichtlich schlechte Behandlung des Themas, sondern schlicht eine Überlastung der Leistungsfähigkeiten des Straßennetzes. „Grüne Wellen“ funktionieren grundsätzlich nur bis zu einem Auslastungsgrad des Streckenzuges von etwa 80 Prozent. Bei höheren Verkehrsbelastungen ist eine „Grüne Welle“ nicht mehr aufrechtzuerhalten - das ausgeklügelte System bricht zusammen. Während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden sind die Hauptverkehrsstraßen meist deutlich über 80 Prozent ausgelastet

9.2.4 Verkehrslenkung

- *Messeverkehr bewirkt starke Luftverschmutzung – Stadt soll Lösungsweg für die dort wohnenden Menschen suchen*

Das bestehende Verkehrsleitsystem lenkt den Verkehr auf verschiedenen Routen zur Messe und sorgt dafür, dass sich der Verkehr gleichmäßig auf alle Zufahrtsstrecken verteilt.

In der Karl-Schönleben-Straße verkehren bei großen Messeveranstaltungen rd. 20.000 Kfz/24h, der Anteil an Kfz über 2,8 t liegt dann bei ca. 800 Kfz/24h. In der Münchener Straße wurden rd. 40.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 7 % gezählt.

Die Stadt ist bemüht, mehr Messeverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr zu verlagern. Der Anlieferverkehr der Aussteller wird jedoch weiterhin mit Lkw erfolgen.

9.2.5 E-Mobilität, Mobilitätsstationen, Carsharing

- *Ausbau einer größeren Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge*

Die Verwaltung hat zusammen mit der N-ERGIE ein Konzept zum Aufbau von Ladesäulen erarbeitet. Demnach werden auf öffentlichem Grund Ladesäulen bei Vorliegen eines allgemeinen öffentlichen Bedarfs errichtet, da nur Standorte mit einer hohen Nutzungsdichte durch viele Verkehrsteilnehmer einigermaßen wirtschaftlich betrieben werden können. Zu geeigneten Standorten zählen:

- Park+Ride - Plätze
- Haltestellen des Schienennahverkehrs sowie
- Innenstadtbereiche mit touristischem Verkehr

Die öffentlichen Ladesäulen sollen in erster Linie das Nachladen unterwegs ermöglichen, wenn der Strom, der zuhause geladen wurde, nicht ganz ausreicht. Es ist nicht Aufgabe der Stadt, den gesamten privaten Bedarf an Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum zu decken. Deshalb sollte die Ladeinfrastruktur ebenso wie das Tankstellennetz generell auf Privatgrundstücken realisiert werden, auch um den öffentlichen Raum nicht zu überfrachten.

Grundsätzlich ist zur Elektromobilität festzustellen, dass sie wesentliche Probleme, mit denen Großstädte konfrontiert sind, nicht löst. So wird die Förderung von privaten E-Fahrzeugen tendenziell zu einer Zunahme des Flächenverbrauchs und der Versiegelung der Böden führen, solange sie aufgrund der geringeren Reichweite eher als Zweit- und Drittfahrzeuge angeschafft werden. Auch das Thema Verkehrssicherheit ist ein

Beispiel, weshalb aus kommunaler Sicht die Förderung der Elektromobilität nicht nur positiv gesehen werden kann. Positiv ist unstrittig die Lärm- und Emissionsfreiheit.

Um längerfristig eine nachhaltige Verbesserung bei der Abwicklung des Kfz-Verkehrs in der Stadt zu erreichen, verfolgt die Stadt Nürnberg seit vielen Jahren das Ziel, Fahrten des Kfz-Verkehrs, der von Bewohnern, Pendlern und Besuchern der Stadt verursacht wird, auf die umwelt- und stadtgerechten Verkehrsarten, bestehend aus ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr, zu verlagern. Dies ist nach unserer Einschätzung der einzige Erfolg versprechende Ansatz, um die negativen Auswirkungen der individuellen Motorisierung effektiv zu reduzieren. Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Fußgänger- und Radverkehrs sind deshalb ein wichtiges Prinzip der Verkehrsplanung.

- *Logistikkonzepte mit E-Fahrzeugen verstärken*

Die Stadt Nürnberg unterstützt den Modellversuch der KEP-Dienstleister in der Südstadt, bei dem die Feinverteilung mit E-Lastenrädern durchgeführt wird. Erste Erfahrungen mit alternativen Logistikkonzepten werden derzeit in einem Pilotversuch in der Südstadt gesammelt. Eine Ausweitung des Konzeptes der Feinverteilung von Waren mit E-Lastenrädern in dicht bebauten Stadtteilen ist vorstellbar. Hierfür ist die Stadt allerdings auf die Kooperation mit Paketdienstleistern angewiesen. Die Ergebnisse des Versuchs müssen abgewartet werden.

- *Mehr Öffentlichkeitsarbeit für Carsharing und Mobilitätsstationen*

Die Mobilpunkte wurden im Oktober 2016 in Betrieb genommen.

Folgende Öffentlichkeitsarbeit wurde seitdem durchgeführt:

Inbetriebnahme am 05.10.2016 mit Vertretern der Stadt, Sharegroup GmbH, Stadt Bremen, Vertretern der Fraktionen. Die wichtigsten Zeitungen in Nürnberg haben darüber berichtet, außerdem war Radio und Franken Fernsehen da, das am Abend darüber berichtet hat.

Inbetriebnahme der E-Ladesäule und des E-Carsharing an der Station Augustinerstraße am 17.02.2017.

Es gibt zwei Internetadressen, in denen das Angebot dargestellt wird:
www.mobilpunkt.nuernberg.de. www.verkehrsplanung.nuernberg.de

- Es wird ca. einmal pro Monat ein Hinweis über Facebook „Nürnberg nachhaltig“ gebracht.
- Seit Oktober 2016 wird in jeder Bürgerversammlung ein Beitrag in der Multimedia-show zu den Mobilpunkten gebracht.

Bei der mobilen Bürgerversammlung am 05.07.2017 wird der Mobilpunkt Rennweg besucht. Veröffentlichung eines kurzen Beitrags zu den Mobilpunkten im nächsten AGFK-Newsletter. In Abstimmung mit der Sharegroup GmbH wird regelmäßig eine Pressemitteilung über die Ausleihentwicklung veröffentlicht. Weitere Maßnahmen sind in Planung.

- *Ausbau von und Anreize für Carsharing – z.B. Reservierung von Stellplätze*

Sofern das bestehende Carsharing-Angebot an den neu eingerichteten Mobilitätsstationen gut angenommen wird, sollen weitere Mobilpunkte mit Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge angelegt werden. Die Stadt Nürnberg weist u.a. über Presse, Facebook und Beiträge in Bürgerversammlungen auf das Angebot hin. Die Tarifgestaltung obliegt dem Anbieter der Carsharing-Fahrzeuge. Darauf hat die Stadt keinen Einfluss.

Das Carsharing-Gesetz, das im September in Kraft treten wird, ermächtigt lediglich Bund und Länder zur Erarbeitung konkreter Regelungen. Es ermöglicht leider noch keine leichtere Reservierung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Raum, da hierfür ein entsprechendes Schild in die StVO aufgenommen werden müsste. Die dafür erforderliche Änderung der StVO ist Aufgabe des Bundesverkehrsministeriums.

- *Carsharing und Taxiunternehmen mit E-Fahrzeugen*

Carsharing und E-Mobilität passen nicht immer gut zusammen, da sich beim Carsharing der Kunde darauf verlassen können muss, dass das reservierte Auto fahrbereit ist. Das kann beim Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen bislang noch nicht gewährleistet werden. Aktuell werden jedoch deswegen E-Carsharing Fahrzeuge an einigen Mobilpunkten geprüft.

Taxiunternehmen können nicht gezwungen werden, E-Fahrzeuge anzuschaffen. In Nürnberg gibt es bereits erste elektrisch betriebene Taxis, mit denen derzeit Erfahrungen gesammelt werden.

- *Kommunale E-Fahrzeuge nach Dienstschluss zu Carsharing - Fahrzeuge*

Die Stadt Nürnberg überprüft im Rahmen der Haushaltskonsolidierung ihr Fuhrparkmanagement und hat dazu einen externen Gutachter beauftragt. Als reines Haushaltskonsolidierungsprojekt angestoßen, wurde die Untersuchung auf die Aspekte

- CO₂-Ausstoß,
- Reduzierung der Fahrzeuganzahl durch Spitzenlastabdeckung mit CarSharing,
- gleichmäßige Verteilung der Fahrzeugnutzung im Tagesverlauf,
- Reduzierung der dienstlichen Nutzung von Privat-Pkw,
- Verlagerung von Fahrten auf andere, wirtschaftlichere Verkehrsmittel,
- Reduzierung der Fahrzeuggrößen,
- Kostenpflichtige Überlassung der Poolfahrzeuge nach Dienst an die Mitarbeiter,
- Verjüngung des Fahrzeugbestandes,
- Verringerung der Prozesskosten durch Nutzung von Corporate CarSharing Dienstleistungen und
- vollkostenoptimierte Beschaffung erweitert.

Nach einer Potentialanalyse 2015 wurde 2016 / 2017 eine Detailuntersuchung der Mobilität (hinsichtlich der PKW's: Personen- und Transportfahrzeuge bis 3,5 to; keine „Kommunalfahrzeuge“) durchgeführt. Der Entwurf des Gutachtens liegt seit Ende der KW 15 / 2017 vor und wird aktuell finalisiert. Der Gutachter schlägt 3 Alternativen vor, über die letztlich im Rat der Stadt Nürnberg eine Entscheidung getroffen werden muss (Stand: 21.04.2017).

Neben der Eigenlösung oder dem Rückgriff auf CarSharing-Marktanbieter steht eine Lösung zur Umsetzung eines zentralen Fahrzeugpools alternativ mit Hilfe eines externen Corporate CarSharing-Anbieters im Vordergrund. Corporate CarSharing wird zum einen von Dienstleistern angeboten, die sich auf das softwaregestützte Management von Fahrzeugbeständen von und für einen betrieblichen Kunden spezialisiert haben. Corporate CarSharing-Dienstleister stellen die Mobilität des Betriebes sicher. Die Nutzung der Fahrzeuge durch die Mitarbeiter erfolgt sowohl für dienstliche als auch für pri-

vate Zwecke.

Durch das softwaregestützte Management des (verringerten) Fahrzeugbestands und verstärktem Einsatz von E-Mobilität, Hybrid- und Zweiradlösungen lässt sich eine deutliche Reduzierung der Schadstoffemissionen erreichen. Insgesamt wurden die Fahrdaten von 259 Dienst-Kfz sowie 422 privateigenen Fahrzeugen erhoben und ausgewertet. Der CO₂-Ausstoß "Well-to-Wheel", bei dem nur die Teilbereiche „Well-to-Tank“ (Energiebereitstellung) und „Tank-to-Wheel“ (Fahrzeugwirkungsgrad) zusammengefasst werden, beträgt für das Jahr 2016 insgesamt knapp 490 t, davon entfallen ca. 70 t auf dienstlich genutzte Privat-PKW. Mit einer gänzlich umgesetzten CCS-Lösung ließe sich der Ausstoß auf ca.: 340 t p.A. reduzieren.

Eine Entscheidung durch die Gremien muss hierzu aber noch getroffen werden. Dies ist frühestens nach der Sommerpause 2017 zu erwarten.

- *Elektro-/Solarautos für den städtischen Fuhrpark, statt Dieselfahrzeuge beim Fahrzeugtausch*

Die Stadt Nürnberg ist dabei, das Fahrzeugmanagement bei der Stadt auf neue Füße zu stellen. Dazu sollen künftig Standard-PKW über einen externen Dienstleister bereitgestellt werden. Für die Ausschreibung dieser Leistungen werden auch Umweltkriterien (z.B. hinsichtlich der Antriebstechnik) zugrundegelegt. Insgesamt sollen damit Fahrzeuge reduziert und Fahrbewegungen optimiert und letztlich auch der Schadstoffausstoß deutlich reduziert werden. Im Bereich der Nutzfahrzeuge stellt der Markt bisher – wenn überhaupt – nur sehr unausgereifte Techniken zur Verfügung. Hier muss zwangsläufig die weitere Entwicklung abgeartet und deren praxistauglicher Einsatz bewiesen werden. Ansonsten sind bereits Elektroautos und Elektrofahrräder in der Stadt im Einsatz. Ebenso Gerätschaften die anstatt benzinbetrieben mit Akku-Antrieb (z.B. Laubbläser, Heckenscheren) funktionieren.

- *Lizenzen der Taxibetreiber an weniger umweltbelastende Anforderungen anpassen – Zulassung nur von E-Taxis, Gastaxis und Benzintaxis*

Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist es nicht möglich, bei Erteilung oder Verlängerungen der Genehmigungen für den Verkehr mit Taxen, die Art oder Beschaffenheit der eingesetzten Fahrzeuge über die Bestimmungen der BOKraft (Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr) hinaus, im Rahmen von Genehmigungsaufgaben vorzuschreiben.

Die Genehmigungsvoraussetzungen sind in § 13 Abs. 1 PBefG (Personenbeförderungsgesetz) aufgeführt. Sofern der Unternehmer bzw. der Taxibetrieb diese Anforderungen erfüllt, ist die Genehmigung unter Beachtung des § 13 Abs. 4 PBefG zu erteilen. Ein Ermessen besteht nicht.

Die Stadt Nürnberg hat gemeinsam mit der Taxi-Zentrale und dem ADAC die Vereinbarung getroffen, dass bei Bestellungen von Taxen weniger umweltbelastende Fahrzeuge - Erdgas- oder Hybrid-Fahrzeuge - bevorzugt werden. Ein Einsatz von Elektrofahrzeugen im „normalen“ Taxiverkehr ist hingegen derzeit in Nürnberg nicht vorstellbar, da die derzeit verfügbaren Fahrzeuge eine maximale Reichweite von ca. 200 bis max. 250 km (nach Händlerangaben) erreichen und danach neu geladen werden müssen. Ein Zweischichtbetrieb der Fahrzeuge wäre aufgrund der noch langen Ladezeiten dann nicht möglich, was zu erheblichen Umsatzeinbußen der Unternehmer und dadurch zwangsläufig zu erheblich höheren Fahrpreisen führen würde. Einzig die Fa. Tesla bietet „Supercharger“ an, welche in 20 Minuten Energie für weitere 200 km in das Fahrzeug einspeisen können. Die Fa. Tesla stellt derzeit jedoch die für die Eichung der Fahrzeuge erforderlichen Daten nicht zur Verfügung. Aufgrund der geltenden deutschen Eichvorschriften können Teslafahrzeuge daher nicht als Taxi zugelassen werden.

Am Flughafen Amsterdam werden intensiv Elektrotaxis eingesetzt (Tesla und Nissan – Minivan). Allerdings ist dies nur möglich, da dieser Einsatz massiv durch die öffentliche Hand und andere Stellen mit finanziellen Mitteln gefördert wird. Neben den Mitteln bei der Beschaffung der Fahrzeuge, müssen auch die Taxiplätze mit der notwendigen Ladeinfrastruktur ausgestattet werden.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die am Flughafen Amsterdam bereitgestellten Elektrofahrzeuge wohl lediglich zur Bedienung der Fahrtstrecke Flughafen – Innenstadt eingesetzt werden.

9.2.6 Sondersteuer für Fahrzeuge, Gezielte Steuerung von Fahrten im Stadtbereich,

- *Sondersteuer für unvernünftige Fahrzeuge wie SUVs in der Stadt*

Nach Art. 3 KAG dürfen Gemeinden örtliche Verbrauch- und Aufwandsteuern erheben, solange und soweit diese nicht bundesrechtlich geregelten Steuern gleichartig sind. So werden z.B. die Zweitwohnungssteuer oder die Hundesteuer erhoben. Gem. § 1 Kraft-StG unterliegt der Kraftfahrzeugsteuer u.a. das Halten von inländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen sowie das Halten von ausländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen, solange die Fahrzeuge sich im Inland befinden. Im Gegensatz zu den Verbrauchsteuern, die den Verbrauch oder Gebrauch bestimmter Waren mit einer Steuer belastet, knüpfen Aufwandsteuern am Besitz oder am Halten von Gütern oder ein bestimmtes Verhalten an. Verbrauchs- und Aufwandsteuern messen sich an der für den persönlichen Lebensbedarf zum Ausdruck kommenden wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Wegen der Schwierigkeit, die individuelle wirtschaftliche Leistungsfähigkeit festzustellen, bemessen sich die Aufwandsteuern am Konsum (Aufwand) als äußerlich erkennbarem Umstand (BVerfGE 65, 325, 346 f.). Örtliche Verbrauchs- und Aufwandssteuern sind dabei keine reinen „Luxussteuern“. Bei der vorgebrachten Anregung bleibt zum einen der Anknüpfungspunkt der Besteuerung fraglich (Kaufpreis, Größe, Gewicht des Kfz etc.) und zum anderen wäre eine solche örtliche SUV-Steuer der bundesrechtlich geregelten Kraftfahrzeugsteuer gleichartig und somit unzulässig.

- *Reduktion des Verkehrs durch gezielte Steuerung einer Ordnungsbehörde (Verbot sinnloser Fahrten in die Innenstadt)*

Die Nutzung von Kfz erfolgt im Rahmen der einschlägigen Rechtsnormen des Straßenverkehrsgesetzes, hier insbesondere des § 31 StVO. § 31 Abs. 1 StVO lautet: „Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden.“

Dennoch wird auch eine selbst mit einem Stau verbundenen Einfahrt in die Innenstadt in der z.B. in der Vorweihnachtszeit hiervon nicht erfasst, da mit diesen Fahrten erkennbar ein objektiver Sinn und Zweck verbunden ist, sie daher nicht als unnützlich im Sinne des § 31 StVO anzusehen sind.

Um längerfristig eine nachhaltige Verbesserung bei der Abwicklung des Kfz-Verkehrs in der Stadt zu erreichen, verfolgt die Stadt Nürnberg seit vielen Jahren das Ziel, Fahrten des Kfz-Verkehrs, der von Bewohnern, Pendlern und Besuchern der Stadt verursacht wird, auf die umwelt- und stadtgerechten Verkehrsarten, bestehend aus ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr, zu verlagern. Dies ist nach Einschätzung der Verwaltung der einzige Erfolg versprechende Ansatz, um die negativen Auswirkungen der individuellen Motorisierung effektiv zu reduzieren. Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Fußgänger- und Radverkehrs sind deshalb ein wichtiges Prinzip der Verkehrsplanung.

- *Gewerbliche Fahrzeuge müssen mit Standheizung ausgerüstet sein, insbesondere Taxis, Busse und Baufahrzeuge, da im Winter im Stand erhebliche Dieselabgase ausgestoßen werden*

Es ist nach den rechtlichen Vorschriften der BO Kraft nicht möglich, bei der Ausstattung von Taxen Auflagen wie z. B. den Einbau einer Standheizung festzusetzen. Im Übrigen enthält § 30 Abs. 1 StVO bereits Regelungen bezüglich „Laufenlassen von Motoren im Stand“. Diese wären durch die Polizeibehörden durchzusetzen.

Nachrichtlich weisen wir darauf hin, dass der Großteil der Nürnberger Taxiflotte aus relativ neuen Fahrzeugen besteht. Die Fahrzeuge verfügen zumeist über Restwärmeanlagen, durch welche das Fahrzeug z.B. beim Aufenthalt am Taxiplatz weiter beheizt werden kann.

9.3 Themenbereich Radverkehr

Die Stadt Nürnberg ist bemüht, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Dies betrifft sowohl die Radverkehrsinfrastruktur (Radwege, Abstellanlagen, Wegweisung, etc.) als auch die mit dem Radverkehr verbundenen Service- und Unterhaltsleistungen sowie die Öffentlichkeits- und Verkehrssicherheitsarbeit.

- *Förderung des Radverkehrs*

Die Forderung, städtischen Verkehr nicht über Schnelligkeit, sondern über die Qualität des Vorankommens zu definieren und hierbei Autofahrern Fahrspuren wegzunehmen sowie das Fußwegenetz auszubauen, ist prinzipiell berechtigt. Um längerfristig eine nachhaltige Verbesserung bei der Abwicklung des Kfz-Verkehrs in der Stadt zu erreichen, verfolgt die Stadt Nürnberg deshalb seit vielen Jahren das Ziel, Fahrten des Kfz-Verkehrs auf die umwelt- und stadtgerechten Verkehrsarten, bestehend aus ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr, zu verlagern. Dies ist nach Einschätzung der Verwaltung der einzige Erfolg versprechende Ansatz, um die negativen Auswirkungen der individuellen Motorisierung effektiv zu reduzieren. Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Fußgänger- und Radverkehrs sind deshalb ein wichtiges Prinzip der Verkehrsplanung. Dort, wo genügend Flächen zur Verfügung stehen, werden getrennte Geh-/ Radwege angelegt, um das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und Fußgängern möglichst zu reduzieren. Auch sind Eingriffe in den Verkehrsraum des MIV nicht von vorneherein tabu, allerdings muss ein Kompromiss zwischen den verschiedenen Belangen der Verkehrsteilnehmer gefunden werden.

- *Flächendeckendes Radwegekonzept*

Die Umsetzung eines flächendeckenden Radwegenetzes ist Ziel der Stadt Nürnberg und im Radwegenetzplan im Jahr 2005 auch so beschlossen worden. Die Umsetzung bleibt angesichts knapper personeller und finanzieller Ressourcen eine mittel- bis langfristige Aufgabe. Die Netzplanung beinhaltet die Anlage von Radverkehrsanlagen aller Art entlang sämtlicher Hauptverkehrsstraßen. Im Zuge einer derzeit in Arbeit befindlichen und beauftragten „Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen“ werden insbesondere überregionale Strecken für Pendler auf ihre Umsetzung hin untersucht.

- *Erhöhung Radverkehrsetats / Schließung von Lücken im Radwegenetz / Schaffung von Abstellanlagen / Fahrradverleihsystem*

Die Forderung nach einer Erhöhung des Radverkehrsetats und der Schaffung zusätzlicher Stellen ist berechtigt, obliegt aber der haushaltspolitischen Entscheidungen des Stadtrats.

Das städtische Radwegenetz weist noch viele Lücken auf. Gemäß 1994 beschlossenen Radwegenetzplan besteht Handlungsbedarf für Radwege entlang städtischer Straßen in einer Länge von circa 82 Kilometern. Dort erfordern gemäß der Gesetzeslage und der einschlägigen Richtlinien die Verkehrsbelastung oder der Verkehrsablauf die Anlage von Radwegen. Weitere rund 25 Kilometer selbständige Geh-/Radwege ("Übergeordnete Freiraumverbindungen") wären im Sinne der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung mit dem Ziel eines stadtverträglichen Verkehrs und einer „Stadt der kurzen Wege“ zusätzlich erforderlich.

Um dem ständig steigenden Radverkehrsaufkommen innerhalb der Stadt Rechnung zu tragen (der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen liegt nach der Haushaltserhebung des Statistischen Amtes aktuell bei 13%) und den Zielen der Verkehrsplanung, des Luftreinhalteplans und des Klimaschutzfahrplans näher zu kommen, wäre ein rascher Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur notwendig.

Notwendige Lückenschlüsse insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen wie Maximilianstraße, Fürther Straße, Frankenstraße, Marientunnel Nord und Bahnhofstraße sind äußerst kostenintensiv. Mit deren Realisierung kann daher mit den vorhandenen Mitteln in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden.

Auch die Ausstattung der Stadtteile mit ausreichenden Abstellanlagen ist personal- und kostenintensiv. Ebenso kostspielig ist der Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof.

Beim Ausbau der Radinfrastruktur sind Eingriffe in den Verkehrsraum des MIV nicht von vorneherein tabu, allerdings muss, wie oben beschrieben, ein Kompromiss zwischen den verschiedenen Belangen gefunden werden. Ein Ausbau zulasten von Fußgängerbereichen erfolgt nicht.

Der Ausbau von Radverbindungen und Lückenschlüssen nach Prioritäten geordnet wäre zwar wünschenswert, ist aber weder praktikabel noch ökonomisch vertretbar, da man sich auch nach ohnehin erforderlichen Um- und Neubaumaßnahmen sowie Sanierungsmaßnahmen orientieren muss.

Es besteht Konsens, dass ein Fahrradverleihsystem in der Stadt erforderlich ist. Derzeit wird geprüft, wie ein gut funktionierendes System finanziert werden kann.

- *Zeitplan und Etat für Realisierung Radschnellverbindungen*

Eine Konkretisierung, wann und mit welchem finanziellem Aufwand die geplanten Radschnellwege realisiert werden, wäre sicherlich sinnvoll. Zum jetzigen Zeitpunkt ist dies aber nicht möglich, da erst die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie abgewartet werden müssen. Das mit der Studie beauftragte Planerkonsortium ist noch mit der Abstimmung von Musterlösungen sowie Finanzierungs- und Trägerschaftsmodellen befasst. Bis jetzt wurden die aus Sicht der Gebietskörperschaften anfänglich in Frage kommenden 21 Korridore auf sieben untersuchungsrelevante Korridore reduziert, für die nun Trassenverläufe erstellt werden. Diese werden derzeit hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen voraussichtlich im Herbst dieses Jahres den politischen Vertretern der an der Studie beteiligten Gebietskörperschaften vorgestellt werden.

- Schaffung durchgehender Radwege von Nord nach Süd bzw. West und Ost*

Die Stadt Nürnberg ist bemüht, durchgehende Radwege in den genannten Relationen zu schaffen. In Teilbereichen ist dies auch bereits gelungen. Aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit und / oder konkurrierender Nutzungsansprüche (Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehr, ÖPNV, Naturschutz) ist die Schaffung von durchgehenden Radwegen allerdings nicht immer ausführbar oder erwünscht. Wo die Möglichkeit besteht, werden daher parallel zu den Hauptverkehrsstraßen Verbindungen in Tempo 30-Zonen ausgewiesen, die für den Radverkehr eine attraktive Alternative darstellen. Der Unterhalt der Radverkehrsinfrastruktur ist prinzipiell das ganze Jahr gewährleistet. Ein entsprechender Winterdienstplan für die Räumung wichtiger Radrouten liegt vor. Da die komfortable Nutzung der Nürnberger Radwege teilweise durch unebene Belagsflächen und Wurzelaufbrüche mittlerweile eingeschränkt ist, wäre allerdings eine Erhöhung der personellen und finanziellen Kapazitäten erforderlich.
- Schaffung von sicheren, überdachten Radabstellflächen*

Die Schaffung von sicheren und überdachten Abstellanlagen ist auch Ziel der Stadt Nürnberg. Für den Altstadtbereich liegt ein entsprechender Beschluss vor, allerdings ist die Finanzierung nicht gesichert. Für den Hauptbahnhof ist im Zusammenhang mit dem Umbau des Nelson-Mandela-Platzes die Errichtung eines Fahrradparkhauses für 350 Stellplätze geplant.
- Attraktivere Anbindung der Altstadt für Fußgänger und Radfahrer*

Um darüber hinaus die Altstadt für den Fußgänger- und Fahrradverkehr noch attraktiver zu machen, braucht es ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten und attraktive Wege aus dem gesamten Stadtgebiet ins Zentrum. Beispiele hierfür sind der geplante Osttunneldurchstich am Hauptbahnhof, der eine wichtige Verbindung von der Südstadt in die Altstadt darstellt, oder der neue Durchstich vom Kontumazgarten in die Altstadt.
- Vorrangige Behandlung von Radfahrern und Fußgängern*

Die Forderungen nach getrennten Radwegen, breiteren Fahrrad- und Gehwegen und sogenannten aufgeweiteten Radaufstellstreifen sind berechtigt und werden im Zuge von Neuplanungen, sofern die Flächen vorhanden sind, auch umgesetzt. Die Freigabe der Grünzeiten für Fußgänger und Radfahrer erfolgt bereits heute in aller Regel vor der des motorisierten Individualverkehrs.
- Fahrradstraßen - Erweiterte Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität*

Derzeit wird geprüft, welche Straßen für die Ausweisung als Fahrradstraßen geeignet wären, da hierfür laut StVO bestimmte Kriterien erfüllt sein müssen. Ein wichtiges Kriterium ist darüber hinaus der Netzzusammenhang. Wenn feststeht, welche Straßen bzw. Straßenabschnitte als Fahrradstraßen in Frage kämen, werden auch begleitende Maßnahmen, wie z.B. Änderungen im Verkehrssystem, geprüft. Pauschale Aussagen sind nicht möglich.
- Vernünftige Führung der Radwege durch Baustellen*

Für jede Baustellensituation werden alle Nutzungsanforderungen betrachtet, gegeneinander abgewogen und versucht einen bestmöglichen Kompromiss zu erzielen. Ganz wichtiger Baustein ist dabei auch die Berücksichtigung der Anforderungen aus dem Radverkehr. Hierbei wird der aktuelle Leitfaden des AGFK (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern). Der Leitfaden berücksichtigt die einschlägigen rechtlichen und technischen Regelwerke. Darüber hinaus beinhaltet er zum Teil weiterreichende AGFK Empfehlungen. Musterpläne und Checklisten ergänzen den Leitfaden. Heute gibt es in

Nürnberg kaum eine Baustelle, bei der für Radfahrer ein Durchkommen nicht möglich ist.

- *Fuß- und Radwege mit Mineralbetonaufgabe verursachen große Mengen Feinstaub, daher müssen Radwege asphaltiert werden*
Wassergebundene Wege fördern die Durchlässigkeit von Wasser und Luft und sind damit gerade im Bereich von eng oder im Weg stehenden Bäumen für deren Erhalt sehr wichtig (z.B. Hallerwiese). In Nürnberg gibt es nur noch wenige wassergebundene Radwege in naturschutzfachlich sensiblen Bereichen. Insofern ist der Punkt vernachlässigbar.

9.4 Themenbereich: Verstärkte Verkehrskontrollen

(Polizei und Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung)

- *Stärkere Kontrolle der innerorts festgesetzten 30 Zonen*
Der ZV/KVÜ handelt bei der Überwachung des Fließenden Verkehrs im Stadtgebiet Nürnberg im Auftrag der Stadt Nürnberg. Sofern die rechtlichen und technischen Voraussetzungen erfüllt sind, können Messungen durchgeführt werden. Die Messstellenauswahl und die Prioritätensetzung (Häufigkeit von Messungen an einer Messstelle) erfolgt in regelmäßiger Abstimmung mit der Stadt Nürnberg/Verkehrsplanungsamt. Aktuell überwacht der ZV/KVÜ im Stadtgebiet Nürnberg 220 Stunden/Woche. Der Stundenumfang wird seitens des ZV/KVÜ für derzeit ausreichend erachtet, ist letztlich aber abhängig vom konkreten Überwachungsauftrag der Stadt Nürnberg.
- *Verstärkte Kontrollen des parkenden Verkehrs speziell Falschparker auf Fuß- und Radwegen oder Kreuzungs- Einmündungsbereich*
Der ZV/KVÜ handelt bei der Überwachung des Ruhenden Verkehrs im Stadtgebiet Nürnberg im Auftrag der Stadt Nürnberg; das Überwachungsgebiet ist gem. Vereinbarung zwischen der Stadt Nürnberg, der Polizei und dem ZV/KVÜ klar abgegrenzt. Der Stellenplan sieht für den Ruhenden Verkehr - Nürnberg derzeit 37 Vollkraftstellen vor. Die Überwachung des Ruhenden Verkehrs erfolgt vollumfänglich; das bedeutet, es werden sämtliche im Außendienst festgestellten Ordnungswidrigkeiten entsprechend geahndet. Die Personalausstattung wird seitens des ZV/KVÜ für derzeit ausreichend erachtet, ist letztlich aber abhängig vom konkreten Überwachungsauftrag der Stadt Nürnberg.
- *Stärkere Überwachung von § 30 StVO „Laufen lassen von Motoren“*
Gem. § 30/I StVO sind bei der Benutzung von Fahrzeugen unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastigungen verboten. Die Tatbestandsnummer 130106 des bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges sieht hier ein (relativ niedriges) Verwarnungsgeld in Höhe von 10,-- Euro vor.
Ein polizeiliches Einschreiten mit der Erteilung eines Verwarnungsgeldes ist jedoch nur bei „vermeidbaren“ Abgasbelastigungen möglich; so ist z. B. das Laufenlassen eines Taximotors zum Heizen des Fahrzeuges zulässig. Sind z. B. Kinder oder ältere Menschen im Fahrzeug sind diese Faktoren entsprechend zu bewerten, ob tatsächlich ein „unnötiges Laufenlassen“ vorliegt.
Auch aufgrund dieses auslegungsbedürftigen Rechtsbegriffes spielt dieser Tatbestand bei der polizeilichen Verkehrsüberwachung und bei der Überwachung durch den ZV/KVÜ nur eine untergeordnete Rolle.

Die Ahndungszahlen im Stadtgebiet Nürnberg werden nachfolgend dargestellt:

Jahr	Anzahl der Verwarnungen
2010	8
2011	9
2012	16
2013	9
2014	10
2015	23
2016	11
Gesamt	86

9.5 Themenbereich: zukunftsweisende Stadtplanung

Stadtplanerische Belange werden in und mit folgenden Beiträgen berührt:

- *Autoarme Stadtquartiere zur Erprobung auch in Bestandsquartieren nutzen. Keine reinen Wohnsiedlungen sondern dort auch wohnungsnah Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten. „Ein erstmal angeschafftes Auto wird nicht mehr so leicht aufgegeben“*
- *Mehr Aufenthaltsqualität für Radfahrer und Fußgänger (Bäume, Bänke, Brunnen)*
- *Abkehr von einer autogerechten Stadt*
- *Verstärkte verkehrsplanerische-stadtplanerische Visionen nutzen zur Luftreinhaltung*

Zusammenfassend können die vorgebrachten Einwendungen und Anregungen seitens der Stadtplanung der Stadt Nürnberg wie folgt gewürdigt werden:

Kennzeichen von Stadtplanung ist ihre Querschnittsorientierung. Bei allen Aufgabenstellungen muss die Stadtplanung eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Belange in den Blick nehmen, um im Rahmen einer sach- und fachgerechten Abwägung bestmögliche planerische Entscheidungen vorbereiten zu können. Luftreinhaltung ist einer der Belange, die hierbei eine wichtige Rolle spielen.

Einen positiven Einfluss auf die Luftqualität in (Groß-)Städten haben klimaökologische Funktionen wie Luftaustausch und Frischluftzufuhr. Erfasst und bewertet sind diese im Nürnberger Stadtklimagutachten vom Mai 2014, das für die Stadt- und Umweltplanung eine wertvolle Planungsgrundlage darstellt.

Ein Beitrag zur Luftreinhaltung, mit dem sich weitergehende stadtplanerische Perspektiven verbinden, kann Carsharing sein. In Kooperation mit einem externen Anbieter stehen in Nürnberg aktuell an acht sog. Mobilpunkten Carsharing-Fahrzeuge zur Nutzung bereit. Nach Vorbild der Stadt Bremen sind an den Mobilpunkten verschiedene Mobilitätsangebote und Verkehrsarten miteinander verknüpft, Auch für die private Bauherrschaft wurden die Möglichkeiten für Carsharing inzwischen verbessert: Mit der am 29.12.2016 in Kraft getretenen Änderung der städtischen Stellplatzsatzung und der in diesem Zusammenhang geänderten Vollzugsanweisung wurde neu geregelt, dass - unter der Voraussetzung eines Carsharing-Vertrags mit einem qualifizierten Anbieter - ein real herzustellender Car Sharing-Stellplatz je 5 notwendige Kfz-Stellplätze ersetzt. Die nicht benötigten Kfz-Stellplätze sind für die Dauer des Carsharing-Vertrags temporär zu begrünen. Der Beitrag des Carsharings zur Luftreinhaltung verknüpft sich auf diese Weise mit positiven Auswirkungen auf Stadtklima und Aufenthaltsqualität im Wohnungsumfeld.

Die Entwicklung von autoarmen oder autofreien Stadtquartieren ist bei entsprechender Nachfrage grundsätzlich vorstellbar. Geeignet hierfür könnten ggf. Teilräume der großen Stadtentwicklungsbereiche Brunecker Straße und Tiefes Feld sein. Die Verwaltung

strebt an, die Verlängerung der Straßenbahn ins ehemalige Areal des Südbahnhofs gleichzeitig mit der Entwicklung des Gebietes zu realisieren.

9.6 Themenbereich Messstandorte zur Beurteilung der Luftqualität, Emissionsfaktoren

- *Verlagerung der Messstation Bahnhof*

Die Errichtung von Luftmessstationen richtet sich nach den Vorgaben der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV). Grundlagen dafür sind u.a. die Bevölkerungsanzahl im Regierungsbezirk sowie die Höhe der Schadstoffbelastung. Dabei sind sowohl die Bereiche mit der höchsten Belastung als auch Bereiche mit einer durchschnittlichen Belastung der Bevölkerung und ländliche Bereiche zu berücksichtigen. Lokale Gegebenheiten wie Platzbedarf, Stromversorgung usw. kommen hinzu.

Aufgrund der Messungen des lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB), der örtlichen Lageverhältnisse, der Auswertungen von Sondermessungen und von Ausbreitungsrechnungen lassen sich über die lokalen Messergebnisse des LÜB hinaus auch Aussagen zu den Immissionen an anderen Stellen Bayerns ableiten. So kann die Schadstoffbelastung EU-konform und repräsentativ für das gesamte Gebiet des Freistaates Bayern ermittelt werden. Damit entspricht das LÜB mit derzeit 54 Messstationen den gesetzlichen Anforderungen.

Die Luftmessstation Nürnberg-Bahnhof in der Kohnstraße ist Teil des landesweiten LÜB-Messnetzes des bayerischen Landesamtes für Umwelt. Die Messstelle besitzt die Charakteristik „Verkehr“ gemäß EU-Richtlinie 2001/752/EC und erfüllt die Bedingungen der 39. BImSchV an eine verkehrsbezogene Messstation. Die Messstation entspricht hinsichtlich ihrer Lage den Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG. Gemäß der 3. Anlage der 39. BImSchV muss sich der Messeinlass in einer Höhe zwischen 1,5 m (Atemzone) und 4 m (höhere Einlässe sind möglich) über dem Boden befinden.

Ziel dieser Standortcharakteristik ist, die höchste Schadstoffbelastung abzudecken, der die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist. Zudem sollte der Standort möglichst auch für ähnliche Orte repräsentativ sein, die nicht in unmittelbarer Nähe gelegen sind. Diese Kriterien sind nicht nur von der Verkehrsstärke, sondern auch von der Durchmischung und dem Abtransport von Schadstoffen abhängig. Aufgrund der schlechteren Austauschbedingungen mit der Umgebungsluft werden an dicht bebauten Straßen in Innenstädten höhere Schadstoffbelastungen beobachtet als an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung. Die Luftmessstation liefert Daten nicht alleine für das Stadtgebiet Nürnberg, sondern steht repräsentativ für den Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen.

Die Messstationen in Nürnberg (Bahnhof und Von-der-Tann-Straße), in Fürth und in Ansbach sind Grundlage zur Beurteilung der lufthygienischen Situation an verkehrsnahen Standorten im Gebiet von Mittelfranken.

Die Entscheidungshoheit über die LÜB-Messstationen liegt beim Bayerischen Landesamt für Umwelt und nicht bei der Stadt Nürnberg, die selbst nicht Eigentümerin oder Betreiberin der LÜB-Stationen ist. Nach Auskunft beim Bayerischen Landesamt für Umwelt wird derzeit keine Erfordernis erkannt, das Messnetz in Nürnberg zu verdichten bzw. Stationen zu versetzen.

- *Verstärkung mobiler Luftgütemessung*

Die lufthygienische Überwachung stützt sich gemäß Vorgaben der EU-Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie 2008/50/EG in erster Linie auf Messdaten aus ortsfesten Luftgütemessstationen, welche repräsentativ in den Überwachungssystemen der Länder festgelegt werden. Zusätzlich zum Messnetz des Bayerischen Landesamtes für Umwelt betreibt die Stadt Nürnberg gegenwärtig zwei eigene Luftgütemessstationen am Jakobsplatz und am Flughafen.

Für kleinräumige Aussagen bilden mobile Messungen zur Luftqualität einen weiteren Baustein bei der Beurteilung, auch wenn es sich dabei in der Regel um diskontinuierliche Kurzzeitmessungen handelt. Im Stadtgebiet Nürnberg führt die Umweltanalytik Nürnberg (SUN/U) entsprechende Messungen für ausgewählte Fragestellungen durch. Als dritte Säule werden zukünftig modellgestützte Prognosen für die Zustandsbeschreibung und für die Abschätzung der Auswirkungen von (Bau-) Maßnahmen bei der Umweltanalytik Nürnberg etabliert sein. Die für die Modellierung benötigten Eingangsdaten zur lufthygienischen Situation stammen dabei entweder aus den Messdaten der ortsfesten Stationen oder aus mobilen Messungen.

- *Geänderte Emissionsfaktoren in HBEFA 3.3*

Am 25.04.2017 wurde die Version 3.3 des HBEFA als Quick-Update veröffentlicht¹. Für diese Aktualisierung des HBEFA 3.3 wurden die möglichen Auswirkungen des 2015 bekannt gewordenen Diesel-Skandals auf die NO_x-Emissionsfaktoren von Diesel-Pkw der Abgasstufen Euro 4, 5 und 6 untersucht. Danach ergeben sich für Diesel-Pkw im Realbetrieb höhere NO_x-Emissionen gegenüber der Version 3.2 des HBEFA. Das HBEFA 3.3 beinhaltet darüber hinaus keine weiteren Aktualisierungen. Die nächste, reguläre HBEFA-Version 4.1 ist für Ende 2018 bzw. Anfang 2019 geplant. Bei dieser werden voraussichtlich alle hinterlegten Daten des HBEFA aktualisiert.

Die Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3 müssen zunächst in die gängigen Berechnungsprogramme, die zur Ermittlung der Immissionen verwendet werden, integriert werden. Relevant werden die Daten des neuen HBEFA 3.3 insbesondere bei den Prognosehorizonten 2020 und 2025. Die NO₂-Immissionsprognosen könnten entsprechend aktualisiert und ggf. nach Inkraftsetzung der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Nürnberg gesondert veröffentlicht werden. Die Kernaussagen zu den Verursachern der Luftverschmutzung bleiben im Wesentlichen unberührt.

¹) http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/dokumente/faqs_hbefa.pdf

9.7 Themenbereich: Gesundheitliche Aufklärung über Luftschadstoffe

- *Breite Aufklärung über gesundheitliche Auswirkungen von Luftschadstoffen*

Das Gesundheitsamt der Stadt Nürnberg berät einzelne Bürger bzgl. deren individueller Belastung und äußert sich zu Maßnahmen, welche die Luftbelastung insgesamt möglichst reduzieren. Aus medizinischer Sicht ist es ohnehin nur schwer möglich, zwischen den gesundheitlichen Auswirkungen einzelner oder kombinierter Schadstoffe zu unterscheiden, denn alle Menschen im urbanen Umfeld sind gleichzeitig vielen Substanzen ausgesetzt, die in ihrer Summe schädlich sind, auch abhängig von der Prädisposition einzelner Menschen, darauf zu reagieren. Da es auch keine eindeutig wirksamen Vermeidungsstrategien gibt, kann kein "Ratgeber" herausgebracht werden, wie dies z.B. für das Verhalten an heißen Sommertagen getan wird.

9.8 Themenbereich: CO₂-Minderungsprogramm

- *Stärkere Förderung der Gebäudedämmung*
- *Aufstockung des CO₂-Minderungsprogrammes von 0,8 auf 2 Mio. für eine effektive Energieberatung in Privathaushalten*

Die Förderpositionen des CO₂-Minderungsprogramms werden jährlich zwischen der N-ERGIE AG und dem Umweltreferat abgestimmt. Danach ist seit 2016 der Punkt Förderung der Gebäudedämmung als auch das Thema Energieberatung als Förderposition entfallen. Allerdings finden von Seiten der N-ERGIE weiterhin Energieberatungen von Privatpersonen statt. Eine Aufstockung des Förderbetrags durch die N-ERGIE ist derzeit nicht vorgesehen.

Für 2017 steht erneut ein Fördertopf mit 800.000 Euro bereit.

Wie bisher liegt der Schwerpunkt der Förderung auf der Neuinstallation bzw. Umstellung von Heizungen auf effiziente Heizsysteme. Einen Zuschuss erhalten Kunden der N-ERGIE AG außerdem für die Heizungsumstellung auf Fernwärme, den Einbau von KWK-Anlagen (Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen) den Einbau von Photovoltaikanlagen und Stromspeichern sowie die Installation von Wandladestationen von E-Mobilen.

9.9 Themenbereich Verbrennen von Festbrennstoffen (Heizen, Grillen), Minderung von Industrieabgasen, verstärkter Einsatz von Blockheizkraftwerken und Verbot von Silvesterfeuerwerk

- *Verbot des Verbrennens von pflanzlichen Abfällen im Stadtgebiet*

Teilweise wurde den Vorschlägen bereits mit dem Verbot des Verbrennens von pflanzlichen Abfällen innerhalb der im Zusammenhang bebauter Ortsteile mit der Abschaffung der Verordnung über das Verbrennen holziger Gartenabfälle aus Gründen der Luftreinhaltung entsprochen. Die Verbrennung anderweitiger Abfälle in Feuerstätten ist nach abfallrechtlichen Bestimmungen ohnehin nicht zulässig, Verstöße werden bei entsprechender Beweislage geahndet.

- *Verbot des Einbaus von Feststoff-Einzelraumfeuerungen („Wohlfühlöfen“) und deren Betrieb, für Kamine als Zusatzheizungen, ebenso wie Hackschnitzel-, Pelletsheizungen im Stadtgebiet*

Zur Begrenzung der Staubemissionen aus Feuerungsanlagen für feste Brennstoffe wurden im Jahr 2010 mit einer Novellierung der Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen deutlich strengere Grenzwerte für Neuanlagen und mit einer zeitlich gestaffelten Übergangsregelung auch für Altanlagen festgelegt. Diese Maßnahmen zur Begrenzung der Staubemissionen greifen mittelfristig. Ziel ist es die Nutzung regenerativer, klimaneutraler Brennstoffe wie naturbelassenes Holz auch künftig zu ermöglichen, soweit moderne Feuerungsanlagen mit emissionsarmer Verbrennungstechnik eingesetzt werden. Gerade automatisierte Hackschnitzel- und Pelletsheizungen können diese Vorgaben in geeigneter Weise erfüllen.

Holzfeuerungen betreffen wesentlich die Feinstaubthematik, die in Nürnberg aber nicht das relevante Problem darstellt. Bei der Verbrennung von Gas, Heizöl, Holz und Kohle, insbesondere von Kraftstoffen in Motoren, entsteht immer auch Stickstoffdioxid, überwiegend aus dem Stickstoffgehalt der Luft (thermisch bedingt), teilweise auch aus dem Brennstoff selbst. Hinsichtlich der Stickstoffdioxidemissionen gibt es also keine klare Präferenz eines Brennstoffes für Feuerungsanlagen. Entscheidend ist hier die Energieeffizienz der Feuerungsanlagen und des zu beheizenden Gebäudes. Effektiver Brennstoffeinsatz bedeutet auch Verminderung der Stickstoffdioxidemissionen. Das heißt, wenn in der Übergangszeit bei Bedarf mit einem modernen Kamin- oder Pelletofen zugeheizt wird, dafür aber die Zentralheizung abgeschaltet bleibt, kann dieses

Verhalten im Hinblick auf eine Verminderung der Stickstoffdioxidemissionen durchaus vorteilhaft sein.

- *Verbot für Feuerkörbe, offene Feuerstellen und Grillen im Garten*

Einschränkungen des Grillens und ein Verbot offener Feuer, wie Feuerkörbe oder Traditionsfeuer lassen keine signifikante Verbesserung der Luftqualität im gesamten Untersuchungsgebiet gerade im Hinblick auf eine Reduzierung der problematischen Stickstoffdioxidbelastung erwarten. Dies vor dem Hintergrund, dass in Nürnberg seit Jahren kein Feinstaubproblem im Sinne der Überschreitung der einschlägigen Grenzwerte besteht.

In der Regel handelt es sich bei diesbezüglichen Rauch- und Geruchsbeschwerden um lokal begrenzte Konfliktsituationen, die im Umfeld öffentlicher Grillplätze in den Grünanlagen an Sommerwochenenden zeitweise erheblich sein können. Mit der Schaffung von öffentlichen Grillplätzen soll auch den Bevölkerungsgruppen ohne eigenen Garten dieses Vergnügen ermöglicht werden.

Das Grillen ist auf Gartengrundstücken in der Regel als ortsüblich zu betrachten und im Rahmen der allgemeinen Handlungsfreiheit unter Beachtung des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme zulässig. Überwiegende Gesichtspunkte des Allgemeinwohls, welche ein generelles Verbot für das Grillen oder das Entzünden kleiner Lagerfeuer zur Freizeitgestaltung aus Gründen der Luftreinhaltung oder wegen möglicher Belästigungen der Nachbarschaft rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich, jedenfalls aber unverhältnismäßig. Weder die Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes noch die des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes haben die Intention das Freizeitverhalten der Menschen in ihrem privaten Lebensumfeld übermäßig bzw. unverhältnismäßig zu reglementieren.

- *Kein Grillen in öffentlichen Parks wegen Feinstaub-Emissionen*

In Nürnberg werden die Immissions-Grenzwerte der 39. BImSchV für die Feinstaubfraktionen PM10 und PM2.5, anders als in anderen deutschen Städten, sicher eingehalten. Der Anteil der Grillaktivitäten in öffentlichen Parks an der Gesamtfeinstaubbelastung im Stadtgebiet lässt sich wegen fehlender Datengrundlagen nicht quantifizieren. Es ist jedoch festzuhalten, dass während der gesamten Sommermonate, die als die Hochzeit der Grillaktivitäten im Freien anzusehen sind, keine Überschreitungstage für Feinstaub PM10 an den Luftgüte-Messstationen im Stadtgebiet registriert werden. Ein Grillverbot in den öffentlichen Parkanlagen würde vermutlich nur zu räumlichen Verlagerungseffekten auf Privatgrundstücke führen, die Emissionssituation aus Grillfeuern mit Holzkohle oder Holz insgesamt aber nicht wesentlich verändern.

Zudem ist kein Grillen in Öffentlichen Parks an der Realität und dem Wunsch der Menschen vorbeigedacht. Ein Verbot wäre in der Praxis nicht durchsetzbar. Die Grünanlagen dienen der Erholung aller Bürgerinnen und Bürger, inkl. der Möglichkeit Sport zu treiben, die Natur zu genießen, zu picknicken und auch in bestimmten Bereichen zu grillen. Die Stadt Nürnberg / Service öffentlicher Raum versucht der Verschmutzung Einhalt zu gebieten. Ein Grillverbot zur Reduzierung der Feinstaubbelastung ist sehr zweifelhaft.

- *Minderung der Industrieabgase – Industrie ist Mitverursacher der Luftverschmutzung*

Die gesetzlichen Anforderungen bezüglich Staubminderungsmaßnahmen sind bei allen Nürnberger Industrieanlagen seit Jahren umgesetzt und werden auf Grund der dafür gut etablierten Filtertechnik zum Teil auch weit unterschritten. Darauf wird natürlich im Rechtsvollzug auch weiterhin intensiv geachtet.

- *Blockheizkraftwerke für größere Gebäudekomplexe vorschreiben*

Der Einsatz von Blockheizkraftwerken erfolgt bei einigen Unternehmen schon seit vielen Jahren. Eine gesetzliche Verpflichtung diese zu fordern gibt es nicht. Die Unternehmen haben aber auf Grund der hohen Kosten und spezieller Förderungen schon von sich aus ein großes Interesse möglichst optimierte Lösungen bezüglich des Energieeinsatzes zu finden.

- *Abschaffung von Silvesterböllern*

Das Silvesterfeuerwerk sorgt alljährlich für hohe Feinstaub-Belastungen in der Luft im Stadtgebiet. Feuerwerksqualm besteht zu großen Teilen aus Feinstaub in Form von Metalloxiden, Salzen und unverbrannten Bestandteilen der pyrotechnischen Artikel. Die Staubpartikel können bei entsprechender Wetterlage bis zu mehrere Stunden in der Luft bleiben und aufgrund ihrer Größe bis in die menschliche Lunge gelangen. Insbesondere die Verbrennungsrückstände der bis zu 30 unterschiedlichen Metalle im Feuerwerksrauch, die für die Farbeffekte des Feuerwerks sorgen, können die menschliche Gesundheit beeinträchtigen.

Allerdings zeigen die Messdaten der städtischen Luftmessstationen, dass die hohen Feinstaub-Konzentrationen in der Regel nur wenige Stunden andauern und in den Morgenstunden des Neujahrstages wieder auf die üblichen Konzentrationen zurückgehen. Während der genannten Nachtstunden ist eine Exposition von besonders sensiblen Bevölkerungsgruppen, wie Säuglinge oder Kleinkinder, quasi nicht gegeben. Aufgrund der Winterzeit ist auch nicht mit einem relevanten Zutritt von feinstaubbelasteter Außenluft in die Wohnräume über die Fensterlüftung zu rechnen. Sensible Personengruppen können sich der zeitlich begrenzten Belastungssituation durch den Aufenthalt in Innenräumen entziehen. Angesichts der relativ kurzzeitigen Expositionssituation erscheint ein massiver Eingriff in die kulturellen Traditionen des gesellschaftlichen Lebens aus den genannten lufthygienischen Gründen durch ein Verbot des Silvesterfeuerwerks als nicht verhältnismäßig.

Darüber hinaus ist in der Ersten Verordnung zum Sprengstoffgesetz (1. SprengV) die Anwendung von Silvesterböllern geregelt. Demnach dürfen pyrotechnische Gegenstände der Kategorie 2 dem Verbraucher nur in der Zeit vom 29. bis 31. Dezember überlassen werden (§ 22 / 1. SprengV). In der Zeit vom 2. Januar bis 30. Dezember dürfen diese pyrotechnischen Gegenstände nur durch den Inhaber einer sprengstoffrechtlichen Erlaubnis abgebrannt werden.

Am 31. Dezember und 1. Januar dürfen sie auch von Personen abgebrannt werden, die das 18. Lebensjahr vollendet haben (§ 23 / 1. SprengV).

Das Abbrennen pyrotechnischer Gegenstände in unmittelbarer Nähe von Kirchen, Krankenhäusern, Kinder- und Altersheimen sowie Reet- und Fachwerkhäusern ist verboten (§ 23 / 1. SprengV).

Die zuständige Behörde kann allgemein oder im Einzelfall anordnen, dass pyrotechnische Gegenstände der Kategorie zwei in der Nähe von Gebäuden oder Anlagen, die besonders brandempfindlich sind und der Kategorie 2 mit ausschließlicher Knallwirkung in bestimmten dicht besiedelten Gemeinden oder Teilen von Gemeinden zu bestimmten Zeiten auch am 31. Dezember und am 1. Januar nicht abgebrannt werden dürfen (§ 24 / 1. SprengV).

Die Stadt Nürnberg hat von den Möglichkeiten, den Gebrauch von Silvesterböllern einzuschränken im Rahmen der Silvesterverordnung vom 15.12.2016 bereits umfassend Gebrauch gemacht. Weitere Einschränkungen aufgrund der Rechtsgrundlage des Art. 23 LStVG (Gesetz über das Landesstrafrecht und das Ordnungsrecht auf dem Gebiet der öffentlichen Sicherheit und Ordnung) wären nur in Bereichen möglich, in denen

sich an Silvester Menschenansammlungen bilden, von denen Gefahren für Leben, Gesundheit, Sittlichkeit, ungestörte Religionsausübung, Eigentum oder Besitz ausgehen. Hier kommen nur – wenn überhaupt - wenige Orte in der Innenstadt in Frage.

Ein generelles Verbot kann aufgrund der rechtlichen Gegebenheiten nicht ausgesprochen werden. Hierzu wäre eine Änderung der Ersten Verordnung zum Sprengstoffgesetz notwendig.

9.10 Themenbereich: Masterplan Freiraum / Grünentwicklung und erlebbare Flusslandschaften

- *Parkflächen in der Kernstadt verknapen und freigewordene Flächen für mehr Bäume nutzen*

Das Gesamtstädtische Freiraumkonzept Nürnberg sowie der darauf aufbauende Aktionsplan „Kompaktes Grünes Nürnberg 2020“ enthält, insbesondere für den strategischen Raum der Altstadt, die Schlüsselmaßnahme „Stadtplatz statt Stellplatz“. Diese Maßnahme zielt auf die Erhöhung der Nutzbarkeit von zahlreichen Stadtplätzen ab, welche häufig durch Stellplätze in Anspruch genommen werden. Die vorhandenen Freiflächen sollen durch die Reduzierung der PKW-Stellplätze grün und klimaangepasst entwickelt werden. Derzeit wird die Umgestaltung eines versiegelten und als Stellplatzanlage genutzten Bereichs an der Nonnengasse in der südlichen Altstadt vorbereitet. Ziel ist die Schaffung eines Westentaschenparks mit Baum- und Gehölzpflanzungen. Weitere angestrebte Maßnahmen sind u.a. die Umgestaltung und Begrünung des Bauhofs, des Egidienplatzes und des Nägeleinsplatzes. Baum- und Gehölz- sowie Staudenpflanzungen, Wasserspiele, Sitzbereiche sollen die Aufenthaltsqualität dieser öffentlichen Räume erhöhen und lokalklimatisch wirksam sein.

- *Mehr Grün in der Stadt – Fassadenbegrünung, Dachbegrünung von Parkhäusern – Anreize schaffen und mehr umsetzen*

Das Gesamtstädtische Freiraumkonzept Nürnberg sowie der darauf aufbauende Aktionsplan „Kompaktes Grünes Nürnberg“ enthält, insbesondere für den strategischen Raum der Altstadt, die Schlüsselmaßnahme „Klimainitiative Altstadt“.

Aufgrund der baulichen Dichte sind die Altstadt und die Bauflächen innerhalb des Mittleren Rings im besonderen Maß von sommerlichen Hitzeperioden betroffen. Da für großflächig entlastende Begrünungsmaßnahmen notwendige Flächen fehlen, sind kleinteilige Maßnahmen der Klimaanpassung von besonderer Bedeutung. Dazu zählen die Pflanzung von Straßenbäumen und die Anlage von Pocket-Parks. Auch Dach-, Fassaden- und Hinterhofbegrünung sollen die verdichtete Stadt grün gestalten. Dafür wurde ein städtisches Förderprogramm mit der Bezeichnung „Grün Plus“ in allen Stadterneuerungsgebieten aufgelegt. Hierbei werden private Dach-, Fassaden und Hinterhofbegrünungsmaßnahmen bis zu einer Höhe von 38.000 Euro kofinanziert.

- *Mehr Grün in der Stadt – mehr Straßenbäume*

In den letzten Jahren konnten im Schnitt pro Jahr über 300 neue Bäume im Stadtgebiet gepflanzt werden. Dabei handelt es sich um Ersatzpflanzungen für entfernte Bäume und zudem die Pflanzung an neuen Standorten im Stadtgebiet. Dabei ist die Standort-suche sehr aufwendig. Neue Standorte konkurrieren mit angrenzenden Bebauungen, mit den verkehrlichen Randbedingungen, mit den Sparten im Boden, also letztlich mit dem verfügbaren öffentlichen Raum. Die Stadt ist sehr bestrebt die Anzahl an Bäumen im Stadtgebiet deutlich zu vermehren. Aber auch der Erhalt der Bäume ist wichtig. SÖR ist aufgrund des allgemeinen Klimawandels und damit verbundener Hitze- und

Trockenperioden dabei, wasserbedürftigen Bäumen mit entsprechenden Wassergängen Unterstützung im Wachstum und bei der Aufrechterhaltung der Vitalität zu geben.

- *Je gefälltter Baum mind. einen oder zwei Neupflanzungen*

In der Baumschutzverordnung ist die Ersatzbaumpflanzung bereits rechtlich geregelt. Derzeit bestehen keine Bestrebungen, diese Verordnung zu ändern. Daneben sind im Masterplan Freiraum und dem Aktionsplan eine Straßenbaumoffensive vorgesehen, um den Anteil von Straßenbäumen innerhalb des Mittleren Rings zu erhöhen.

- *Förderung von Bürgerengagement z.B. bei Pflege von Grünanlagen*

Die Stadt Nürnberg / Service öffentlicher Raum hat hierzu bereits einiges im Angebot (Baum-/Pflanzbeet-/Spielplatzpatenschaften, private Bank- und Baumspenden). Dies wird immer wieder offensiv beworben.

- *Beispiel Masterplan Freiraum mit Wetzendorf falsch gewählt, da keine Minderung von NO₂ zu erwarten, sondern das Gegenteil durch verstärktes Verkehrsaufkommen*

Das Beispiel Wetzendorf bezieht sich nicht auf die Bauflächenentwicklung, sondern die Anlage eines Stadtteilparks in einer Größenordnung von ca. 15 ha, inkl. der angrenzenden Grünzüge im Bereich einer Wohnbauflächendarstellung des gültigen Flächennutzungsplanes. Richtig ist, dass diese Anlage auf aktuell landwirtschaftlich genutzten Flächen entsteht, so dass es hier bilanztechnisch gesehen nicht zu einer Entsiegelung von Flächen kommt. Eine Parkanlage selber verursacht keine Erhöhung von Stickstoffdioxid, sondern ist klimawirksam. Richtig ist, dass mit der Schaffung der Parkanlage auch eine flächenmäßig relevante Bauflächenentwicklung einhergeht, die zum einen zu einer weiteren Versiegelung der Stadtflächen führt und zum anderen zusätzlichen Verkehr mit sich bringt. Andererseits kann der Freizeitverkehr durch die quartiernah geplanten Grünflächen mit Bäumen und Sträuchern wirksam reduziert und somit ein positives Bestandsklima entwickelt werden. Grünräume erzeugen selbst keine Schadstoffe, sondern binden Staub aus der Umgebung (Filterwirkung). Auch wird Sauerstoff durch die Gehölzstrukturen erzeugt und durch Beschattung und Verdunstung Kaltluft produziert.

Die Relevanz der Entwicklung eines den heutigen Bedürfnissen gerecht werdenden Freiraumsystems beruht auf der Tatsache, dass 70 bis 80% der freien Zeit in der Wohnung oder dem wohnungsnahem Umfeld verbracht werden (nach Müller-Ibold 1997). Der Stadtteilpark hat einen Einzugsbereich von 1000 m und fungiert als wichtiger Naherholungsraum im Nürnberger Norden-Westen. Durch die Anlage des Wetzendorfer Parks wird vorsorgende Freiraumentwicklung betrieben.

Daneben soll auch der Wetzendorfer Landgraben ökologisch aufgewertet werden, naturnahe Auenflächen als feuchter Biotopverbund entwickelt und der Hochwasserschutz berücksichtigt werden. Diese Auenlandschaft wird somit als CO₂-Speicher wirken.

- *Flußlandschaft erlebbar machen*

Im Rahmen des Masterplans Freiraum und des Aktionsplan wurde die Erhöhung der Erlebbarkeit der Flußlandschaften sowie der Entwicklung einer multifunktionalen Auenlandschaft Gründlachtal als Zielstellung formuliert. Erste Umsetzungsprojekte (Gewässergestaltung Insel Schütt gegenüber vom CINECITTA, Hallerwiese und Kontumazgarten) wurden bereits umgesetzt. Es ist ein wichtiges Ziel und eine priorisierte Schlüsselmaßnahme, die Grünlachauen für eine extensive Naherholung zu entwickeln.

9.11 Themenbereich Frankenschnellweg

- *Angesprochene Themen zum Ausbau des Frankenschnellwegs*
 - *Verkehrszahlen*

Basis für die Gutachten zu Lärm und Luftschadstoffen ist die Verkehrsprognose für den ausgebauten Frankenschnellweg. Derzeit wird im Zuge einer Umweltverträglichkeitsstudie ein neues Verkehrsgutachten erstellt. Liegt dieses Gutachten vor, können Aussagen zu den zu erwartenden Verkehrszahlen auf dem ausgebauten FSW und dem nachgeordneten Straßennetz erfolgen.

- *Luftschadstoffe*

Das Thema Luftschadstoffe wurde im Planfeststellungsverfahren zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs behandelt. Derzeit wird im Zuge einer Umweltverträglichkeitsstudie ein neues lufthygienisches Gutachten erstellt. Erst wenn dieses Gutachten vorliegt, können Aussagen zu den zu erwartenden Emissionen an den künftigen Tunnelportalen, dem näheren Umfeld des FSW und etwaigen Umleitungsstrecken erfolgen.

- *Bodenversiegelung*

Die Trasse des künftig kreuzungsfreien Frankenschnellwegs entspricht dem heutigen Verlauf des Frankenschnellwegs. Durch die Begrünung des Tunnelbauwerks zwischen An den Rampen und der Otto-Brennerbrücke und die Entsiegelung weiterer Flächen ist die Bilanz der Bodenversiegelung positiv. Nach der Maßnahme wird die versiegelte Fläche um ca. 20.000 m² geringer sein als heute. Die Befürchtung, dass weitere Grünflächen versiegelt und die Autoverkehrsfläche mindestens verdoppelt werden, ist unbegründet.

- *Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs als Teil des Luftreinhalteplans*

Hierfür gibt es eine entsprechende Beschlusslage des Stadtrates der Stadt Nürnberg.

Diese resultiert aus den positiven Effekten einer mit dem Ausbau des FSW resultierenden deutlichen Verflüssigung des Verkehrs, der damit deutlichen Reduzierung der Abbrems- und Anfahrvorgänge und damit verbundenen Reduzierung des Schadstoffausstoßes. Zudem werden durch die Bündelungsfunktion des Frankenschnellwegs die angrenzenden Stadtteile/ Wohnquartiere vom Verkehr entlastet und der Schadstoffausstoß dort reduziert. Durch den Bau hoher Lärmschutzwände werden angrenzende Bereiche abgeschirmt und damit dort ebenso lufthygienische Verbesserungen erreicht.

- *Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h, Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr, Umweltzone*

Diese verkehrsbeschränkenden Maßnahmen sind u.a. Inhalt der Verhandlungen im Klageverfahren zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des FSW mit dem Bund Naturschutz.

Für eine Umsetzung bedarf es rechtlicher Grundlagen sowie entsprechender politischer Beschlüsse des Stadtrats. Dies wird bei einer weiteren Fortschreibung des Luftreinhalteplanes geeignet berücksichtigt.

Ein zusätzliches dynamisches Leitsystem bringt keine zusätzlichen Vorteile zur Lenkung des Durchgangsverkehrs gegenüber der statischen Verkehrslenkungsbeschilderung. Zum einen ist der Durchgangsverkehr im Verhältnis zum Binnen- sowie Ziel-/ Quellverkehr mit rd. 10 % sehr gering. Zum anderen wird der überörtliche Verkehr durch die wegweisende Beschilderung auf den Autobahnen bereits um Nürnberg herum geleitet. Weitere Verbesserungen sind mit der zuständigen Autobahndirektion bereits besprochen und zur Umsetzung vorgesehen.

- *Ausbaustopp des Frankenschnellwegs wegen höherer Luftverschmutzung an den Tunnelenden*

Eine Bündelung der verkehrsbürtigen Emissionen und eine punktuelle Freisetzung an den Tunnelportalen (überwiegend in Fahrtrichtung) ist zu erwarten, sofern keine anderen technischen Entlüftungsmaßnahmen vorgesehen sind. Zur Überprüfung dieser Auswirkungen auf die betroffenen Bereiche sieht der Planfeststellungsbeschluss die Errichtung einer neuen städtischen Luftmessstation im Bereich des südlichen Tunnelportals vor. Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung werden derzeit auch Modellierungen zur Entwicklung der Luftqualität durchgeführt, welche auch die Immissionssituation nach Fertigstellung des Tunnelbauwerks bereits im Vorfeld abbilden werden. Die Ergebnisse des zur Zeit in Arbeit befindlichen neuen Gutachtens des Fachbüros AC-CON müssen abgewartet werden.

9.12 Themenbereich: Allgemein gehaltene Anregungen

- *Nachhaltige Modernisierung der Binnenschiffe*

Der Nürnberger Stadtrat hat beschlossen, die Anlegestelle für Hotel- und Fahrgastschiffe am Europakai bedarfsgerecht und zukunftsfähig zum Personenschiffahrtshafen Nürnberg auszubauen. Die Ausbauarbeiten, die 2016 abgeschlossen wurden, umfassten insbesondere den kompletten technischen Ausbau zu 10 Liegestellen mit Wasseranschlüssen und (verbindlicher) landstromseitiger Versorgung sowie der verkehrlichen Erschließung.

Die Sportboothafen- und Ländeordnung regelt die Benutzung aller Anlegestellen am Main-Donau-Kanal für das Stadtgebiet Nürnberg. Die geltende Sportboothafen- und Ländeordnung wurde hinsichtlich der gegebenen Örtlichkeiten und Nutzungen aktualisiert. Mit Bekanntmachung im Nürnberger Amtsblatt 10/2017 trat die Novellierung der Verordnung für den Sportboothafen, die Sportbootlände und die Anlegestellen für Fahrgastschiffe und Hotelschiffe (Sportboothafen- und LändeO - SpLändO) in Kraft. Die fachlichen und rechtlichen Ansprüche an die Schutzfunktion der Anlegestellen sind hiermit begründet und der Gewässerschutz in qualitativer und quantitativer Hinsicht gewährleistet.

- *Streichung der Maßnahme 20: Aufbau und Betrieb einer Mitfahrzentrale der europäischen Metropolregion (MifaZ)*

Die Mitfahrzentrale der Metropolregion trägt dazu bei, den Kfz-Verkehr in der Region zu reduzieren. Bilanziert man über das Portal der Stadt Nürnberg getätigten Fahrten, so ergibt sich von Start der MiFaZ bis 1. April 2016 zwischenzeitlich eine eingesparte Fahrtstrecke von ca. 5,02 Mio. km, ca. 401 000 l Kraftstoff bzw. 602 000 € Fahrtkosten und ca. 502 Tonnen CO₂.

- *Mehr Druck Richtung Berlin für vernünftige Vorschriften und Stopp der Dieselsubventionen*

Die Stadt Nürnberg beteiligt sich intensiv an den kommunalen Fachgremien des Bayerischen und Deutschen Städtetags. Zu verweisen ist diesbezüglich auf den Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages zur „Verbesserung der Luftqualität in den Städten“ vom 25.04.2017.

Wie in vielen Kommunen befindet sich zur Zeit auch die Stadt Nürnberg in einem echten Dilemma. Einerseits ist sie dem Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger verpflichtet. Andererseits wollen und können Dieselaautos nicht gänzlich aus der Stadt ferngehalten werden, ohne die Stadt lahmzulegen und ohne die Besitzer der meisten Dieselfahrzeuge maßgeblich in ihrer individuellen Mobilität einzuschränken. Die Städte

sind nicht Verursacher des Problems, müssen aber die Konsequenzen tragen und diese im Spannungsfeld unterschiedlicher Interessenlagen den betroffenen Fahrzeughaltern und der Stadtgesellschaft vermitteln.

Entscheidend für eine deutliche Minderung der Abnahme der NO₂-Belastung wird sein, wie rasch dabei von den Dieselfahrzeugen die den Euronormen zugrunde liegenden Emissionen im normalen Fahrbetrieb eingehalten werden können. Aus Sicht der Stadt Nürnberg ist hierzu auch die Automobilindustrie stärker in die Verantwortung zu nehmen, die geforderten EU-Richtlinien bezüglich der Emissionsminderung bei Dieselfahrzeugen möglichst schnell für den Realbetrieb nachzubessern und künftig zu gewährleisten.