
| Beratung | Datum | Behandlung | Ziel |
|--------------------------|------------|------------|---------|
| Verkehrsausschuss | 15.04.2021 | öffentlich | Bericht |

Betreff:

Freifahr-Zone Altstadt

hier: Antrag der ödp vom 15.01.2020

Anlagen:

Antrag der ödp Nürnberg vom 15.01.2020

Sachverhalt

Stellungnahme der VAG vom 19.11.2020

Bericht:

In ihrem Antrag vom 15.01.2020 schlägt die ÖDP im Nürnberger Stadtrat vor, in der Altstadt von Nürnberg eine Freifahrzone für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einzurichten.

Grundsätzlich ist die Förderung des ÖPNV unverzichtbar, um den sozialen und ökologischen Zielen einer stadtverträglichen Mobilität näher zu kommen. Eine Freifahrzone in der Altstadt ist jedoch aus mehreren Gründen kritisch zu betrachten, da sie diese Ziele nicht weiter unterstützt.

Entscheidend ist die Frage, wie die Besucherinnen und Besucher den Weg bis zur Altstadt und der Fußgängerzone zurücklegen. Von geringerer Relevanz ist, wie sie sich in dieser fortbewegen, da hier die Wege kurz sind. Zusätzliche Fahrgäste würden sich erfahrungsgemäß aus dem Umweltverbund und nicht aus dem MIV speisen. Eine Freifahrzone begünstigt Reiseketten im MIV an den Rand der Altstadt mit ggf. anschließender Weiterfahrt im ÖPNV und generiert auf diese Weise eher noch mehr Kfz-Verkehr. Gleichzeitig ist nicht davon auszugehen, dass sehr viele Menschen dieses Angebot wahrnehmen würden, da in der Altstadt die meisten Wege gut zu Fuß zurückgelegt werden können. Daher könnten mit einer Freifahrzone nur wenige Menschen, die bisher nicht den ÖPNV genutzt haben, erreicht und durch die gemachte Erfahrung zu einer häufigeren Nutzung des ÖPNV auch auf anderen Strecken bewegt werden. Weiterhin würde die Wertigkeit des öffentlichen Verkehrs in Frage gestellt, was die Zahlungsbereitschaft insbesondere der Stammkundschaft untergräbt. Ebenso bestünde die Gefahr einer beträchtlichen Zahl von "Graufahrern", welche über den Geltungsbereich hinaus ohne gültigen Fahrschein weiterfahren, und angesichts des Tarifbruchs ein Kommunikationsproblem. Mit den in 2020 beschlossenen bzw. umgesetzten Änderungen (365 Euro-Ticket, Umstellung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt) wurden Maßnahmen für eine Attraktivierung des ÖPNV angegangen, welche größere Effekte als eine Freifahrzone in der Altstadt versprechen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

dauerhaft nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

- Ja

- Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- Nein (→ weiter bei 3.)

- Ja

Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
 VAG
 BgA
 Ref.I/II

