

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
15.04.2021

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	3
Tagesordnung -öffentlich-	3
Vorlagendokumente	5
TOP Ö 1 Errichtung von Fahrradständern an Bushaltestellen des ÖPNV (Bike & Ride-Anlagen)	5
Bericht Vpl/010/2021	5
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 11.11.2019 Vpl/010/2021	9
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.12.2019 Vpl/010/2021	10
TOP Ö 2 Rücksichtskampagne: Besseres Miteinander im Straßenverkehr	11
Bericht Vpl/013/2021	11
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.11.2020 Vpl/013/2021	15
Broschüre Kampagne: Bitte gerne! Vpl/013/2021	16
TOP Ö 3 Zweckentfremdung Bewohnerparkplätze - mündlicher Bericht	40
Bericht Vpl/015/2021	40
Antrag der FDP vom 22.01.2021 Vpl/015/2021	43
TOP Ö 4 Verbesserung der Rad und Fußwegsituation entlang der Vorjurastraße	44
Bericht Vpl/016/2021	44
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 26.06.2020 Vpl/016/2021	48
TOP Ö 5 Fußgängerüberweg in der Thomas-Mann-Straße	50
Bericht Vpl/012/2021	50
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.02.2020 Vpl/012/2021	54
Ergänzungsantrag zum Antrag vom 21.02.2020 der SPD-Stadtratsfraktion Vpl/012/2021	55
Datenblatt Verkehrszählung vom 07.10.2020 Vpl/012/2021	56
TOP Ö 6 Verkehrssituation an der Radmeisterstraße	57
Bericht Vpl/011/2021	57
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.11.2020 Vpl/011/2021	61
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020 Vpl/011/2021	62
Lichtbildtafel Radmeisterstraße / Schwedenweg Vpl/011/2021	64
TOP Ö 7 Freifahr-Zone Altstadt	66
Bericht Vpl/007/2021	66
Antrag der ödp Nürnberg vom 15.01.2020 Vpl/007/2021	70
Sachverhalt Vpl/007/2021	71
Stellungnahme der VAG vom 19.11.2020 Vpl/007/2021	72
TOP Ö 8 Keine E-Autos in Tiefgaragen und Parkhäuser	74
Bericht BoB/002/2021	74
Sachverhalt BoB/002/2021	77
Antrag der AfD_vom_17_02_2021 BoB/002/2021	78

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 15.04.2021, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Historischer Rathaussaal, Rathausplatz 2

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- | | |
|--|--------------------------------|
| 1. Errichtung von Fahrradständern an Bushaltestellen des ÖPNV (Bike & Ride-Anlagen)
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 11.11.2019
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.12.2019

Ulrich, Daniel | Bericht
Vpl/010/2021 |
| 2. Rücksichtskampagne: Besseres Miteinander im Straßenverkehr
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.11.2020

Ulrich, Daniel | Bericht
Vpl/013/2021 |
| 3. Zweckentfremdung Bewohnerparkplätze - mündlicher Bericht
hier: Antrag der FDP vom 22.01.2021

Ulrich, Daniel | Bericht
Vpl/015/2021 |
| 4. Verbesserung der Rad und Fußwegsituation entlang der Vorjurastraße
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 26.06.2020

Ulrich, Daniel | Bericht
Vpl/016/2021 |
| 5. Fußgängerüberweg in der Thomas-Mann-Straße
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.02.2020 und
Ergänzungsantrag vom 15.05.2020

Ulrich, Daniel | Bericht
Vpl/012/2021 |

- | | | |
|-----------|--|-------------------------|
| 6. | Verkehrssituation an der Radmeisterstraße
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.11.2020
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020 | Bericht
Vpl/011/2021 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 7. | Freifahr-Zone Altstadt
hier: Antrag der ödp vom 15.01.2020 | Bericht
Vpl/007/2021 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 8. | Keine E-Autos in Tiefgaragen und Parkhäuser
Antrag der AfD-Fraktion vom 17.02.2021 | Bericht
BoB/002/2021 |
| | Ulrich, Daniel | |
| 9. | Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 18.03.2021,
öffentlicher Teil | |

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	15.04.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Errichtung von Fahrradständern an Bushaltestellen des ÖPNV (Bike & Ride-Anlagen)
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 11.11.2019
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.12.2019**

Anlagen:

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 11.11.2019
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.12.2019

Bericht:

Im Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 11.11.2019 sowie im Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.12.2019 wird die Verwaltung um Prüfung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen an U-Bahnhöfen sowie Straßenbahn- und Bushaltestellen gebeten.

Das Fahrrad wird häufig in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr genutzt und stellt für viele Pendlerinnen und Pendler ein wichtiges Verkehrsmittel im intermodalen und multimodalen Verkehr dar. Die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖV geschieht entweder durch die Mitnahme des Fahrrades im ÖV, durch das Abstellen des privaten Fahrrades an einem Haltepunkt oder durch die Nutzung eines am Haltepunkt stationierten öffentlichen Mietrades. An derzeit 76 Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnhaltestellen stehen zusammen circa 2.400 Fahrradständer zur Verfügung. Dazu kommen Abstellanlagen an 17 Bahnhöfen der S- und R-Bahnen mit insgesamt circa 800 meist überdachten Fahrradständern. Mancherorts reicht die Anzahl der Radständer mittlerweile jedoch nicht mehr aus, da das Fahrrad als Ergänzung zum ÖPNV zunehmend an Attraktivität gewonnen hat. Darüber hinaus entsprechen nicht mehr überall die alten Abstellanlagen den aktuellen Qualitätsstandards. Gerade an dezentralen Haltestellen mit geringer sozialer Kontrolle bieten sich zugangsgesicherte Abstellanlagen in Form von Fahrradboxen oder Sammelgaragen an, die dank neuer Technologie für Kunden leicht zugänglich sind. Radfahrende können sich hier einen Abstellplatz mieten, so dass das Fahrrad komplett witterungsgeschützt und diebstahlsicher abgestellt werden kann.

Aktuell wird gemeinsam mit dem Runden Tisch Radverkehr die Fortschreibung der Radverkehrskampagne "Nürnberg steigt auf" erarbeitet. Dabei wird auch die Förderung des kombinierten Verkehrs durch leichtere Zugänglichkeit und Schaffung eines qualitativ hochwertigen Angebots an Abstellanlagen an allen wichtigen Haltestellen des ÖPNV thematisiert. Ziel ist die Realisierung einer Qualitäts-offensive B&R-Anlagen, im Rahmen derer neben der Erhöhung der Anzahl an Radständern zusätzlich das Angebot an überdachten Abstellanlagen erweitert werden soll. In diesem Zusammenhang werden auch die Situation und die Ausbaumöglichkeiten für zusätzliche Radständer an der U-Bahnhaltestelle Bauernfeindstraße geprüft, schlägt die Verwaltung vor, das B&R-Konzept abzuwarten.

Auch im Mobilitätsbeschluss, den der Ferienausschuss des Stadtrates am 27.01.2021 gefasst hat, wird unter Punkt 4 der Ausbau von jährlich mindestens 1.000 sicheren und teils überdachten Radabstellmöglichkeiten, unter anderem an Knotenpunkten, wie sie die Haltestellen des ÖPNV darstellen, gefordert.

Im Rahmen einer separaten Vorlage wird die Verwaltung noch 2021 den Personalbedarf für sämtliche Maßnahmen aus dem Beschluss Masterplan nachhaltige Mobilität ermitteln und referatsübergreifend abstimmen.

Unabhängig von der Fortschreibung von „Nürnberg steigt auf“, greift die Verwaltung Anregungen aus der Bürgerschaft für potentielle Standorte von Radständern an Haltestellen auf. Sofern diese Standorte nicht dem geplanten Konzept widersprechen und keine Einwände z.B. der Feuerwehr bestehen, werden diese umgesetzt.

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:
Die investiven Finanzmittel werden gemeinsam mit 3. BM/SÖR unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten ermittelt.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☐ Nein (→ weiter bei 3.)
- ☒ Ja
- ☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- ☒ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von - noch unbekannt- 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:
Die Abstimmung erfolgt im Rahmen des Gesamtkonzeptes zum Personalbedarf Masterplan nachhaltige Mobilität.

3. Diversity-Relevanz:

- ☐ Nein
- ☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Nutzerinnen und Nutzer, die ÖPNV und Fahrrad kombinieren, profitieren von den Radabstellanlagen an Haltestellen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
- ☒ **Ref.I/II**
- ☒ **SÖR**
- ☐

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 58

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Telefon: 0911 231 – 2907

Telefax: 0911 231 – 4051

E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de

www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

11.11.2019

Henning

A+V

OBERBÜRGERMEISTER		
12. NOV. 2019		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2.BM	2 X z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

K

Errichtung von Fahrradständern an Bushaltestellen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in den letzten Jahren ist verstärkt zu beobachten, dass mehrere Fahrgäste mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle kommen und ihr Fahrrad an einem Verkehrsschild abstellen um es gegen Diebstahl sichern.

Um den ÖPNV in unseren Ortsteilen weiter zu verbessern und den Fahrgästen einen zusätzlichen Service zu bieten, sollten die Bushaltestellen mit Fahrradständern ausgestattet werden.

Nach unseren Beobachtungen genügen kleine Fahrradständer für ca. 3 Fahrräder. Die Fahrradständer sollten in Nachbarschaft zu den Bushaltestellen stehen, selbst wenn nur die Möglichkeit besteht lediglich eine Fahrtrichtung auszustatten, wäre dies sinnvoll.

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

Antrag:

Die Verwaltung prüft, wo Fahrradständer an Bushaltestellen sinnvoll eingerichtet werden können.

Mit freundlichen Grüßen


Marcus König
Fraktionsvorsitzender



Ö 1 ✓

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus
90403 Nürnberg

Afv

OBERBÜRGERMEISTER		
03. DEZ. 2019		
/.....Nr.		
<i>VI</i>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 <i>X</i> z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Km

Antrags-Nummer:
AN/464/2019

Kopie: Z.BM

Nürnberg, 3. Dezember 2019
Gradl

Zusätzliche Fahrradabstellplätze am U-Bahnhof Bauernfeindstraße und anderen U-Bahnhöfen und Haltestellen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Nutzung von Fahrrädern im Stadtgebiet nimmt immer mehr zu. Dies ist auch an vielen U-Bahnhöfen ersichtlich. So ist beispielsweise der bestehende Fahrradabstellplatz am Vorplatz des U-Bahnhofs Bauernfeindstraße mehr als überbelegt und daher nicht mehr ausreichend.

Das ist jeden Tag ersichtlich, da alle vorhandenen Abstellplätze belegt sind und viele der vorhandenen Holzabsperrungen und Verkehrsschilder ringsum auch schon als Abstellmöglichkeiten verwendet werden.

Dies ist kein hinnehmbarer Zustand, da hier entsprechende Flächen vorhanden sind, um zusätzliche Fahrradabstellplätze zu schaffen.

Deshalb stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung prüft und erstellt zeitnah zusätzliche Fahrradabstellplätze am Vorplatz des U-Bahnhofs Bauernfeindstraße.

Außerdem prüft sie, an welchen U-Bahnhöfen, Straßen- und Bushaltestellen Fahrradabstellmöglichkeiten sinnvoll geschaffen bzw. erweitert werden können

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm

Thorsten Brehm
Stv. Fraktionsvorsitzender

BAUREFERAT	
06 DEZ. 2019 <i>A167/19</i>	
1. Zur Kts.	2. z. w. V.
3-Termin:	

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	15.04.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Rücksichtskampagne: Besseres Miteinander im Straßenverkehr
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.11.2020**

Anlagen:

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.11.2020
Broschüre Kampagne: Bitte gerne!

Bericht:

Im Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.11.2020 wird die Verwaltung um Erarbeitung einer Rücksichtskampagne in Zusammenarbeit mit Polizei und Verkehrswacht gebeten.

Die Verwaltung hatte ein Konzept für mehr Rücksichtnahme erarbeitet, welches am 16.03.2017 im Verkehrsausschuss beschlossen wurde. Mittels der Kommunikationskampagne „Bitte, Gerne!“ für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr soll die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden, indem sie zu einem rücksichtsvollen Verhalten anregt. Die Kampagne soll nicht mit dem erhobenen Zeigefinger drohen und erteilt keine Schuldzuweisungen. "Bitte, gerne!" ist eine Geste der Rücksichtnahme und des Dankes für achtsames Miteinander. Mit verschiedenen Aktionen soll für die Gefahrensituationen sensibilisiert und ein Bewusstsein geschaffen werden hinsichtlich des eigenen Verhaltens im Straßenverkehr. Der Polizei und der Verkehrswacht kommt dabei eine wichtige Multiplikatorenrolle zu. Weitere Unterstützer und Akteure sollen bei verschiedenen Maßnahmen und Aktionen ergänzend eingebunden werden (z.B. ADAC, Verbände, Funkhaus Nürnberg, Medien, Schulen, Fahrschulen, Taxi-Zentrale, Seniorenrat). Um eine länger anhaltende Wirkung zu erzielen, ist vorgesehen, die Kampagne über mehrere Jahre durchzuführen. Dabei sollen einzelne Module aufeinander aufbauen oder wiederholt werden. Auf die beiliegende Broschüre sowie die Behandlung im AfV am 16.03.2017 wird verwiesen.

Für diese Kampagne standen keine finanziellen und personellen Mittel zur Verfügung. Einzelne Kampagnenmodule sollten mit Sponsorengeldern, mit denen auch eine bereits bedingt bewilligte Stelle im Verkehrsplanungsamt finanziert werden sollte, umgesetzt werden. Trotz intensiver Bemühungen konnten bisher keine Sponsoren gefunden werden, weshalb auch die Stelle noch nicht besetzt werden konnte.

Aktuell wird gemeinsam mit dem Runden Tisch Radverkehr (bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen, von Verbänden wie dem ADFC, ADAC, VCD oder IHK sowie aus der Verwaltung) die Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“ fortgeschrieben. Ein Ziel dieser Kampagne ist ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr. Ein wichtiger Baustein zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für mehr Rücksicht im Straßenverkehr wird dabei die Umsetzung der Kampagne „Bitte, gerne!“ sein.

Da mit dem Mobilitätsbeschluss vom 27.01.2021 unter der Überschrift "Vision Zero - Verkehrssicherheit ist das oberste Ziel!" erneut die Umsetzung der Rücksichtskampagne beschlossen wurde, bislang aber keine Sponsoren für die Durchführung der Kampagne oder einzelner Module gefunden werden konnten, schlägt die Verwaltung vor, finanzielle Mittel in Höhe von 500.000 Euro für die Besetzung der begutachteten, auf 3 Jahre befristeten Stelle, und zur Durchführung mehrerer Module der Rücksichtskampagne notwendig sind,

bereitzustellen.

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

<u>Gesamtkosten</u>	500.000 €	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☒ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	500.000 €	davon Personalkosten	75.000 € 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:

Die genaue Priorisierung und Hinterlegung der Teilprojekte im Masterplan mit Geld und Personal wird Gegenstand gesonderter Beschlußfassung.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☐ Nein (→ weiter bei 3.)

- ☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☒ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von 1 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:
Die Stelle steht bislang unter dem Vorbehalt einer externen Finanzierung durch Sponsoren. Die Abstimmung erfolgt im Rahmen des Gesamtkonzeptes zum Personalbedarf Masterplan nachhaltige Mobilität.

3. Diversity-Relevanz:

- ☐ Nein
☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Durchführung einer Rücksichtskampagne würde insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zugute kommen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

VpL Nr.

01. DEZ. 2020

D	IV	Wh	E	UR
M			8	

BAUREFERAT

23. NOV. 2020 A/MS/20

CSU

83

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
 Marcus König
 Rathausplatz 2
 90403 Nürnberg

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

[Handwritten signature]

BESSERES MITEINANDER IM STRAßENVERKEHR

Besseres Miteinander im Straßenverkehr

16.11.2020
 Krieglstein

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

eine wichtige Grundregel im Straßenverkehr ist die ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Wir schätzen es sehr, dass die Stadt Nürnberg bereits seit vielen Jahren eine umfassende Aufklärungsarbeit begleitet von zahlreichen Projekten betreibt.

Wir halten es aber auch für dringend erforderlich, auf mehr Rücksichtnahme und Umsicht im Straßenverkehr hinzuweisen. Ein gutes Miteinander auf Nürnbergs Straßen wird nur erreicht, wenn sich alle an die Verkehrsregeln halten und dabei das oberste Gebot im Straßenverkehr beachten: gegenseitige Rücksichtnahme. Dabei darf es keine Rolle spielen, wer mit welchem Verkehrsmittel unterwegs ist.

Städte wie z.B. Hamburg und Augsburg haben bereits Aktionen ins Leben gerufen, die - ohne erhobenen Zeigefinger und ohne die Verkehrsteilnehmer untereinander auszuspielen - sich für ein besseres Miteinander einsetzen.

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

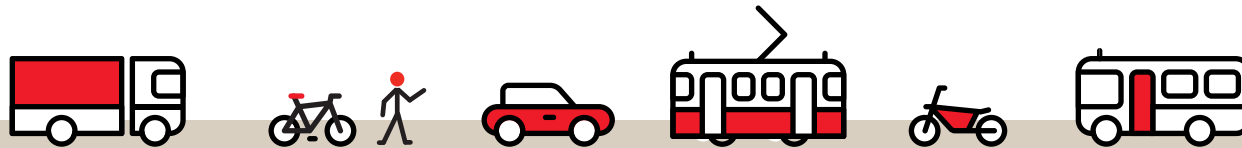
Antrag:

Die Verwaltung erarbeitet in Abstimmung mit Polizei und Verkehrswacht ein Konzept bzw. eine Kampagne „Besseres Miteinander im Straßenverkehr“ mit dem Ziel, das Miteinander auf Nürnbergs Straßen und Wegen sicherer, besser und fairer zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

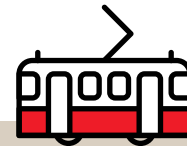
[Handwritten signature: Andreas Krieglstein]
 Andreas Krieglstein
 Fraktionsvorsitzender

„bitte - Danke“



Ich verhalte mich im Straßenverkehr immer so, wie ich auch von anderen behandelt werden möchte. Das kommt gut an.

Drängeln, Stress und Hektik bringen mich nicht schneller, sondern nur schlechter gelaunt ans Ziel.

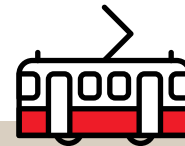


MEHR RESPEKT!
MEHR RÜCKSICHT!

Radfahren, Skaten, Joggen – bei mir spielt sich viel auf der Straße ab. Da will ich mich sicher fühlen.

Immer auf mein Recht beharren? Das macht doch auf Dauer nur unglücklich. Ich lass' auch gern mal anderen die Vorfahrt.

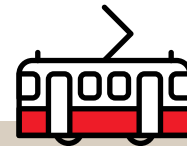
Ob auf dem Rad, zu Fuß oder im Auto – wenn's um Verkehrssicherheit geht, sitzen wir doch alle im selben Boot.



MEHR GELASSENHEIT!
MEHR GLEICHBERECHTIGUNG!
DIE STRASSE ALS LEBENSRAUM!

Damit wir uns im Straßenverkehr
gut verstehen, müssen wir
miteinander kommunizieren –
egal ob mit der Hand, dem
Mund oder den Augen.

Immer wenn mir ein Autofahrer
die Vorfahrt lässt, bedank' ich mich
bei ihm mit einem Lächeln.
So fahren wir beide gut.



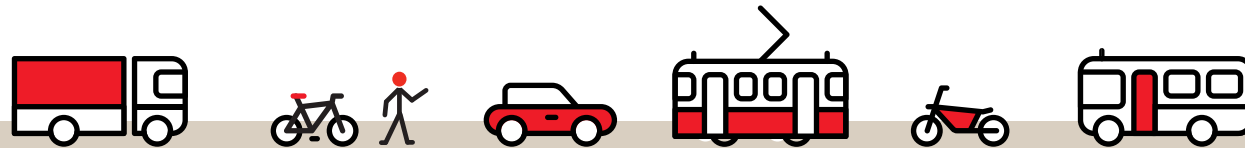
ERHÖHUNG DER SOZIALKONTAKTE!
ERHÖHUNG DER KOMMUNIKATION!

INHALT

Ziel – was ist zu tun	8
Zielsetzung	
Kommunikationskampagne für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr	
Problemidentifikation – warum ist etwas zu tun?	10
Räumliche Schwerpunkte / Räumlicher Leitgedanke	
Unfallursachen und Zielgruppen	12
Hauptunfallursachen: Alle Verkehrsteilnehmende	
Hauptunfallursachen: Motorisierte Verkehrsteilnehmende	
Hauptunfallursachen: Radfahrende	
Zielgruppen	
Zielgruppenorientierte Themenfelder	16
Konzept und Methodik	18
Materialien / Maßnahmen / Aktionen / Module	20
Akteure / Unterstützer	
Projektpartner / Aktionspartner	
Medienpartner / Kooperationen	
Sonstige Akteure	
Kontakt.	24

KOMMUNIKATIONSKAMPAGNE FÜR MEHR RÜCKSICHTNAHME IM STRASSENVERKEHR





ZIELSETZUNG

Mittels einer Kampagne, die zu rücksichtsvollerem Verhalten im Straßenverkehr anregt, soll die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

Mit verschiedenen Aktionen soll für die Gefahrensituationen sensibilisiert und ein Bewusstsein hinsichtlich des eigenen Verhaltens im Straßenverkehr geschaffen werden.

WENIGER UNFÄLLE!
WENIGER VERLETZTE!
WENIGER GETÖTETE!

Das heißt, neben der Vermeidung von Unfällen geht es gleichzeitig darum, bei allen Verkehrsteilnehmenden mittels eines Perspektivwechsels für mehr Rücksicht und Respekt gegenüber anderen zu werben. Im Idealfall soll es gelingen, eigene

Verhaltensmuster zu hinterfragen und gegebenenfalls zu verändern. Die Straße soll als Lebensraum für alle wahrgenommen werden, in dem sich alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt und auf Augenhöhe begegnen. Verkehrssicherheitskam-

pagnen sind neben Verkehrskontrollen, Infrastrukturmaßnahmen und passiven Schutzmaßnahmen am Fahrzeug ein wichtiges Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

KOMMUNIKATIONSKAMPAGNE FÜR MEHR RÜCKSICHTNAHME IM STRASSENVERKEHR

PROBLEMIDENTIFIKATION – WARUM IST ETWAS ZU TUN?

Schlechtes Klima beeinträchtigt Verkehrssicherheit.

Viele Menschen sind täglich mit dem Auto, Motorrad, Fahrrad, zu Fuß oder dem ÖPNV zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, Schule oder Ausbildungsstätte sowie zum Einkaufen und in der Freizeit unterwegs. Sie alle wollen schnell und sicher ans Ziel kommen.

Allerdings verhalten sich viele Verkehrsteilnehmende rücksichtslos, was sich negativ auf das Verkehrsklima auf den Straßen auswirkt. Neben Regelwidrigkeiten, wie nicht angepasste Geschwindigkeit, ungenügender Sicherheitsabstand oder Drängerei, sind bewusstes und unbewusstes Fehlverhalten sowie Leichtsinns, Schimpferei, Rechthaberei, Huperei und Machtgehebe an der Tagesordnung im Verkehr und beeinträchtigen die Verkehrssicherheit aller.

Verletzte Radfahrende und zu Fuß Gehende im Jahr 2015.

Kreuzungsbereiche stellen besondere Gefahrlagen für den Fuß- und Radverkehr dar. Bauliche Maßnahmen (z. B. Bau von Radwegen, Markierung von Rotfurten oder aufgeweiteten Radaufstellstreifen) oder Geschwindigkeitsbegrenzungen in bestimmten Straßenabschnitten (z. B. Tempo 30 vor Schulen) werden schon seit Jahren umgesetzt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Dies spiegelt sich auch in der Verkehrsunfallentwicklung wider. Sie zeigt, dass die Anzahl der Unfälle insgesamt mit Radfahrenden, zu Fuß Gehenden und Kindern in Nürnberg leicht zurückgegangen ist. Dennoch geben circa **680 verletzte Radfahrende** und circa **270 verletzte zu Fuß Gehende** im Jahr 2015 sowie die zunehmende Anzahl der Unfälle mit Senioren Anlass zur Sorge.

Menschliches Fehlverhalten ist Hauptursache für Unfälle.

Dabei sind die Autofahrenden die Hauptunfallverursacher und das Risiko für Radfahrende oder zu Fuß Gehende verletzt zu werden, ist ein Vielfaches größer, da sie im Straßenverkehr schutzlos gegenüber dem Autofahrenden sind. Gleichzeitig können auch sie andere Verkehrsteilnehmende durch eigenes unachtsames oder regelwidriges Verhalten gefährden.

Ein Großteil der Unfälle ist auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen und könnte vermieden werden, wenn die Verkehrsteilnehmenden sich rücksichtsvoll, situationsangepasst und partnerschaftlich im Straßenverkehr verhalten würden.

„OB AUF DEM RAD, ZU FUSS ODER IM AUTO –
WENN'S UM VERKEHRSSICHERHEIT GEHT,
SITZEN WIR DOCH ALLE IM SELBEN BOOT.“

HAUPTUNFALLURSACHEN:



UNFALLURSACHEN UND SICH ERGEBENDE THEMENFELDER

Die Verkehrsunfallkommission, bestehend aus Vertretern der städtischen Verwaltung, der Polizei und des Staatlichen Bauamtes, wertet regelmäßig das Verkehrsunfallgeschehen aus. Dadurch können die Unfallursachen, Unfallfolgen, Unfallhäufigkeit, Un-

fallhäufungsstellen und Unfallverursachende systematisch identifiziert werden.

In Nürnberg wurden 2015 insgesamt 6.561 Unfälle registriert. Differenziert nach Alter lag der Anteil der Unfälle mit Senioren bei 18% und mit Kindern bei 1,3%. Differenziert nach Art der

Alle Verkehrsteilnehmende

Eine Hauptunfallursache, die bei allen Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen gehäuft auftritt, ist das Themenfeld **Vorrang** gewähren. Mit einer **Schwerpunktaktion zum Thema Vorrang gewähren** können alle Verkehrsteilnehmenden angesprochen werden.

Motorisierte Verkehrsteilnehmende

- In **einem Viertel** aller verursachten Unfälle ist die Unfallursache zurückzuführen auf **Fehler beim Abbiegen / Wenden / Rückwärts- / Ein- / Ausfahren**
- In **einem Viertel** aller verursachten Unfälle ist die Unfallursache zurückzuführen auf **andere Fehler beim Fahrzeugführer**
- In **einem Fünftel** aller verursachten Unfälle ist die Unfallursache zurückzuführen auf das **Nichtbeachten der Vorfahrt / des Vorrangs**
- In **einem Zehntel** aller verursachten Unfälle ist die Unfallursache zurückzuführen auf **ungenügenden Sicherheitsabstand**

Radfahrende

- In **einem Drittel** aller verursachten Unfälle ist die Unfallursache zurückzuführen auf **falsche Straßenbenutzung / Nichtbeachten des Rechtsfahrgebots**
- In **einem Drittel** aller verursachten Unfälle ist die Unfallursache zurückzuführen auf **andere Fehler beim Fahrzeugführer**
- In **einem Zehntel** aller verursachten Unfälle ist die Unfallursache zurückzuführen auf **Fehler beim Abbiegen / Wenden / Rückwärts- / Ein- / Ausfahren**
- In **einem Zehntel** aller verursachten Unfälle ist die Unfallursache zurückzuführen auf **Nichtbeachten Vorfahrt / Vorrang**

Fortbewegung lag der Anteil der Unfälle mit dem Fahrrad bei **11,7 %** und zu Fuß bei **4,9 %**. Die Zahl der Getöteten lag in **2015** bei neun Personen. In **2015** handelte es sich dabei ausschließlich um Senioren (sieben Personen zu Fuß, zwei Personen im Pkw). Auch wenn die Unfallentwicklung jährlichen

Schwankungen unterworfen ist, muss es Ziel sein, die absolute Zahl der Unfälle weiter zu reduzieren.

Die Unfallursachen lassen sich zum einen in spezielle Themen für alle Verkehrsteilnehmenden und zum anderen in spezielle Themen für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden gliedern. Auf diese

Themenfelder soll bei der Gestaltung der Kampagne eingegangen werden.

Schüler und Jugendliche:

Je nach Alter haben sie aufgrund ihrer Körpergröße und ihres eingeschränkten Sichtfelds häufig keinen Überblick über die Verkehrssituation. Sie können Gefahren und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender nicht erkennen, lassen sich leicht ablenken und können Geschwindigkeiten nicht gut abschätzen. Mittels der Kommunikationskampagne sollen sie lernen, Gefahren zu erkennen und Rücksicht zu nehmen sowie sensibel mit anderen Verkehrsteilnehmenden umzugehen. Das heißt, soziale Kompetenzen, wie z. B. Einfühlungsvermögen, Rücksichtnahme, kooperatives Verhalten und Hilfsbereitschaft, sollten bereits im Kindes- und Jugendalter gefördert werden. Gleichzeitig sind sie die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, i. d. R. noch nicht motorisiert, aber die Autofahrenden der Zukunft.

Junge Erwachsene:

Junge Erwachsene, die im Übergang der Nutzung von ÖPNV und Rad auf Auto stehen, sind in der Verkehrsmittelwahl und in ihrem Mobilitätsverhalten noch nicht festgelegt. Das Verkehrsverhalten in dieser Gruppe ist entscheidend geprägt von den Einstellungen und dem Verhalten von Vorbildern, wie z. B. Eltern oder Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern. Sie sind wichtige Multiplikatoren.

Führerscheinneulinge verfügen noch über sehr wenig Fahrpraxis. Sie sind noch nicht so routiniert und eingefahren in ihren Verhaltensmustern und können ihr Verhalten im Straßenverkehr noch gut reflektieren und verändern.

Senioren:

Im Zuge des demographischen Wandels nimmt die Bevölkerung in dieser Altersgruppe stetig zu. Gleichzeitig sind Verletzungsrisiko und -schwere deutlich höher. In Zukunft werden erheblich mehr Senioren mit Pedelecs im Straßenverkehr unterwegs sein, wodurch das Risiko an Unfällen steigen kann. Ältere Menschen neigen zwar zu einem sicherheitsorientierten Verkehrsverhalten, doch komplexe Verkehrssituationen können sie schnell überfordern. Ein eingeschränktes Seh- oder Hörvermögen und verzögerte Reaktionen können dazu führen, dass sie eine unübersichtliche Situation nicht vollständig oder nur langsam erfassen.

ZIELGRUPPEN

Ein Großteil der Verkehrsteilnehmenden nutzt in der Regel zu verschiedenen Zeiten unterschiedliche Verkehrsmittel – sie sind zugleich Autofahrende, Radfahrende oder zu Fuß Gehende. Sie kennen in der Regel also die täglich auftretenden Konflikte, mal aus der Perspektive des Autofahrenden, mal

aus der des Radfahrenden oder aus der des zu Fuß Gehenden. Und trotzdem verharren sie in ihrer Sichtweise, ohne sich Gedanken über andere zu machen.

Vor diesem Hintergrund richtet sich die Kommunikationskampagne an alle Verkehrsteilnehmenden. Mittels eines bewussten Perspektiv-

Eltern:

Eltern haben als wichtigste Bezugspersonen eine Vorbildfunktion im Hinblick auf das richtige Verkehrsverhalten und der Verkehrsmittelwahl. Viele Eltern jedoch sorgen tagtäglich für ein Verkehrschaos vor den Schulen, da sie ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Dabei gefährden diese Eltern durch rücksichtsloses Parken auf Rad- und Gehwegen, im Haltverbot, in zweiter Reihe oder im Bereich vor Einmündungen andere Verkehrsteilnehmende, vornehmlich Kinder.

Motorisierte Verkehrsteilnehmende:

Ein Großteil der verursachten Unfälle wäre vermeidbar, wenn der Autofahrende sich regelkonform und rücksichtsvoll verhalten würde (z. B. fehlender Schulterblick, Nichtbeachten der Vorfahrt, Unachtsamkeit, Parken / Halten auf Radwegen). Oftmals fehlt es einfach nur am Bewusstsein für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

Radfahrende:

Ein Großteil der verursachten Unfälle wäre vermeidbar, wenn Radfahrende sich regelkonform und rücksichtsvoll verhalten würden (falsche Straßenbenutzung / Nichtbeachten des Rechtsfahrgebots).

wechsels können sich die Verkehrsteilnehmenden in die Lage der anderen versetzen und im besten Fall besser mit Fehlern anderer umgehen sowie das eigene Verhalten einer kritischen Prüfung unterziehen.

Die Verkehrsteilnehmenden lassen sich in verschiedene Gruppen untergliedern, sodass diese durch ganz unterschiedliche Maßnahmen, Werbemittel und mediale Kanäle angesprochen werden. Unter anderem soll auf einzelne Untergruppen eingegangen werden, die eine besondere Rolle spielen.

Durch die Ansprache der unterschiedlichen Zielgruppen kann der Inhalt der Kampagne forciert werden. Wesentliche Ziele sollen als klare Botschaften formuliert und über verschiedene Kanäle vermittelt werden.

ZIELGRUPPENORIENTIERTE THEMENFELDER



Alle Verkehrsteilnehmende

- Handynutzung
- Rotlichtverstöße



Motorisierter Individualverkehr

- Elterntaxi
- Überhöhte Geschwindigkeit
- Parken am Radweg
- Toter Winkel

„IMMER WENN MIR EIN AUTOFAHRER DIE VORFAHRT LÄSST,
BEDANK' ICH MICH BEI IHM MIT EINEM LÄCHELN.
SO FAHREN WIR BEIDE GUT.“



Radfahrende

- Radfahrende auf Gehwegen
- Sehen und gesehen werden

Beleuchtung unzureichend

Kleidung unauffällig

Blickkontakt

Schulterblick

Toter Winkel

Ausfahrten



Zu Fuß Gehende

- Zu Fuß Gehende auf Radwegen
- Handynutzung

„DAMIT WIR UNS IM STRASSENVERKEHR GUT VERSTEHEN,
MÜSSEN WIR MITEINANDER KOMMUNIZIEREN –
EGAL OB MIT DER HAND, DEM MUND ODER DEN AUGEN.“

KONZEPT UND METHODIK

Die Kommunikationskampagne soll auf mindestens drei Jahre angelegt werden. Aufgrund des langen Zeitraums sowie der Heterogenität der Zielgruppen und Themen kann das Konzept modular aufgebaut werden.

Die Botschaft muss für die Zielgruppe glaubwürdig sein, ein Verhalten vermitteln, dessen Erreichen möglich ist, wiederholt werden, verständlich sein, überzeugen können, eine Veränderung auslösen, relevant und ansprechend sein.

Langzeitmodul / Identifizierungsmerkmal Corporate Design

Das Corporate Design trägt zum unverwechselbaren Erscheinungsbild bei, in dem sich das Leitbild der Kampagne widerspiegelt. Der Wiedererkennungseffekt erinnert an bereits vermittelte Inhalte.

Themenmodule

In den Themenmodulen werden einzelne Themenfelder bearbeitet, die sich aus den Unfallursachen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ergeben.

- Saisonal/anlassbezogen (z. B. dunkle Jahreszeit, Schulbeginn, Morgen- / Abendspitze, autofreier Tag)
- Aktion Radweg (Geisterradler, vom richtigen Abbiegen, Radwege frei von Parkern, zu Fuß auf dem Radweg...)
- Aktion Gehweg (mit dem Rad auf dem Gehweg, Parken auf Gehwegen...)
- Guck mal (Schulterblick, Blickkontakt...)
- Räumliche Schwerpunkte z. B. vor Schulen
- Beleuchtungsscheck

Zielgruppenmodul

Die einzelnen Zielgruppen stehen hier im Fokus und werden unterschiedlich angesprochen (zielgruppengerechte Ansprache)

- Schüler, Jugendliche
- Junge Erwachsene und Eltern
- Senioren
- Elterntaxis
- Kfz-Verkehr
- Radverkehr

Multiplikatorenmodul

Im Rahmen von Vorträgen, Fortbildungen, Schulungen, praktischen Übungen, Aktionen u.v.m. erhalten sie wichtige Informationen z. B. zum Thema Unfallursachen, Problematik einzelner Verkehrsteilnehmender. Sie werden so für das Thema Rücksicht sensibilisiert und können ihr Wissen weitergeben.

- Elternbeirat
- Fahrlehrer
- Seniorenrat
- Sportvereine
- Taxifahrer
- usw.

„ICH VERHALTE MICH IM STRASSENVERKEHR IMMER SO,
WIE ICH AUCH VON ANDEREN BEHANDELT WERDEN MÖCHTE.
DAS KOMMT GUT AN.“

Aktionen

- Aufpralltests
- Bremsweg / Geschwindigkeit schätzen
- Bus mit Füßen / Fußgängerbus
- Dunkelkammer
- Flashmob
- Improtheater
- Motorische Fähigkeiten erweitern
- Müllautos
- Projektwochen
- Rollenkarten (zu Fuß Gehende, Radfahrende, Autofahrende, ...) – Perspektivwechsel / Rollentausch
- Situationskarten (Hund, spielendes Kind, rollender Ball)
- Tag der offenen Tür
- Verkehrspuppenbühne

Kontrolle

- Geschwindigkeitsdisplays
- usw.

Coolrider (jugendliche Fahrzeugbegleiter, ein Projekt der VAG)

- Schulungen in Zusammenarbeit mit der VAG zum Thema Rücksicht

Give Aways

- Pillendose (Rücksicht verhütet Unfälle)
- Bremswegberechnungsscheiben
- Fahrradlicht-LED
- LED-Leuchtbänder (Zu Fuß Gehende, Radfahrende)
- Gummibärchen
- Pfefferminzbonbons

Materialien

- Flyer
- Plakate
- Bierdeckel
- Adhäsionsaufkleber / Stafix
- Kalender

Medien

- App
- Blog
- Cartoons
- Comicserie
- Fotowettbewerb
- Kinospot
- Preisausschreiben
- Radiospot

Projektgruppenarbeit

- Elternbeiräte
- Fahrschulen
- Mobi-Kids (VAG) – Projektstage, an denen Schülerinnen und Schüler den öffentlichen Nahverkehr kennenlernen können
- Mobilitätstagebuch (VAG)

MATERIALIEN / MASSNAHMEN / AKTIONEN / MODULE

Bei der Durchführung der Kampagne werden abwechselnde Kommunikationskanäle genutzt. Durch unterschiedliche Maßnahmen, Aktionen und Materialien wird auf das Thema Rücksicht und Verkehrssicherheit aufmerksam gemacht. Die Vermittlung aus ungewöhnlichen Perspektiven soll die Augen

öffnen und sensibilisieren. Es wird davon ausgegangen, dass die Wirkung und ein Erkenntnisgewinn umso nachhaltiger sind, je überraschender oder unkonventioneller eine Maßnahme bzw. Aktion ist. Die einzelnen Module mit jeweils klar definiertem Thema sind gerichtet an eine bestimmte Zielgruppe.

Projektpartner / Aktionspartner

Mögliche Projektpartner / Aktionspartner sind:

- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V.
- Verkehrsbetriebe
- Verkehrsclubs
- Verkehrswacht
- Versicherer
- Interessensverbände

Medienpartner / Kooperationen

Wichtige Unterstützung können die Medien leisten. Da die unterschiedlichen Zielgruppen der Kampagne verschiedene Medien bevorzugt nutzen, sollten möglichst alle Mediensparten einbezogen werden.

- Presse
- Funk
- Film
- Werbung

Sonstige Akteure

Sonstige Akteure können z.B. wichtige Personen sein, die der Öffentlichkeit bekannt sind.

- Künstler
- Sportler
- u.ä.

AKTEURE / UNTERSTÜTZER

Bei der Planung und Durchführung der Kampagne braucht es Unterstützer, die die Kampagne ideell, finanziell und / oder praktisch mittragen. Die Partner sind selbst Multiplikatoren und können über ihre ei-

genen Kanäle und Medien die Botschaften der Kommunikationskampagne weitertragen und dadurch das Interesse bei den verschiedenen Zielgruppen wecken und bei der Meinungsbildung mitwirken.

KONTAKT

Verkehrsplanungsamt Nürnberg

Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

Tel.: 0911/231-4920
Fax: 0911/231-2098
www.verkehrsplanung.nuernberg.de

Konzeption, Gestaltung und Umsetzung:

www.gruenstifter.com

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	15.04.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Zweckentfremdung Bewohnerparkplätze - mündlicher Bericht
hier: Antrag der FDP vom 22.01.2021**

Anlagen:

Antrag der FDP vom 22.01.2021

Bericht:

In der Sitzung wird mündlich berichtet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☒ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

- ☐ Ja

- ☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)
- ☐ Ja
- ☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- ☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
- ☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☒ Nein
- ☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Freie Demokraten

FDP

Ümit Sormaz · Rathausplatz 2 · 90403 Nürnberg

Herrn
Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg



AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
22. JAN 2021		
/.....Nr.		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 X zw.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Antrag: Zweckentfremdung von Bewohnerparkplätzen

Nürnberg, den 22. Jan 2021
Zeichen: ÜS-AN

Ümit Sormaz
Mitglied des Stadtrates der
Stadt Nürnberg

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

Freie Demokraten FDP
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

T: 0911-1325250
M: 0177-2502513

Der Parkraum in unserer Stadt ist bekanntlich ein knappes Gut und muss daher möglichst effizient genutzt werden. Leider ist zunehmend die Entwicklung zu beobachten, dass Lieferfahrzeuge von Paketdiensten und selbst Wohnmobile in Nürnberg mit Parkausweisen ausgestattet sind. Die Landeshauptstadt München oder die Stadt Wuppertal verfügen hier bereits über restriktive Regelungen, an die sich auch unsere Stadt orientieren sollte.

Bewohnerparkberechtigungen sollten ausschließlich für PKW, Motorräder, Quads und Trikes beantragt werden können. Die knappen Ressourcen an Parkraum in Altstadt und Wohngebieten lassen nicht zu, dass Bewohnerparkplätze als kostenfreie Stellplätze für gewerbliche Transporter, Sprinter oder Wohnwagen verwendet werden.

Durch die Dimensionen der betreffenden Fahrzeuge wird der Parkraum nicht nur weiter verknappt, sondern teilweise auch gesprengt. Dies führt dazu, dass Fahrzeuge auf Gehwege oder Fahrbahn ragen und stellt auch aufgrund von Sichtbeeinträchtigungen ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer dar.

Aus diesem Grund stelle ich folgenden Antrag:

Der Stadtrat beschließt, dass Bewohnerparkausweise einerseits für Wohnmobile, andererseits für jegliche Lkw, Transporter und Sprinter (auch unter 3,5t), die aufgrund ihrer Bauweise vorwiegend für gewerbliche Zwecke vorgesehen sind, zukünftig nicht mehr ausgestellt werden.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	15.04.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Verbesserung der Rad und Fußwegsituation entlang der Vorjurastraße
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 26.06.2020**

Anlagen:

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 26.06.2020

Bericht:

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen hat eine Prüfung beantragt, ob es möglich sei, eine Verbesserung für zu Fuß Gehende und Radfahrende entlang der Vorjurastraße zwischen Gredinger Straße und Am Weißensee zu erzielen. Außerdem bat sie, Schäden entlang der Geh- und Radwege zu beheben.

Der gemeinsame Geh- und Radweg, der als Zweirichtungsradweg beschildert ist, weist eine deutlich zu geringe Breite auf. Dies kann im Falle einer hohen Frequentierung zu Konfliktsituationen führen. Als verkehrsplanerisches Relikt ist er nur aufgrund des Bestandsschutzes zulässig.

Die Vorjurastraße ist eine Hauptverkehrsstraße. Sie weist eine Breite von nur 7 Metern auf und wird seitlich durch Längsparkbuchten und Bäume begrenzt. Des Weiteren weist die Straße sehr heterogene Nutzungsansprüche auf. Neben den Interessen der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wird die Vorjurastraße von der Buslinie 62 befahren. Die Einrichtung von Radinfrastruktur auf der Fahrbahn ist hier wegen der nicht ausreichenden Breite nicht möglich.

Zuletzt zeigen Zählungen vom Juli 2019, dass der Radverkehrsanteil selbst im attraktiveren Abschnitt des Radwegs an der Weltenburger Straße mit zwei Prozent nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ausmacht.

Die Verwaltung sieht momentan keine Verbesserungsmöglichkeiten für Radfahrende auf oder entlang der Vorjurastraße. Zukünftig wird es weiter westlich eine Radschnellverbindung geben, welche über die Rehlingerstraße verlaufend eine komfortable Verbindung in Richtung Innenstadt darstellt. Zur Induzierung eines gesteigerten Anteils von Radfahrenden am Gesamtverkehrsaufkommen hält die Verwaltung dies für eine geeignete Maßnahme. Zudem eignen sich Straßen innerhalb der Tempo-30-Zone bereits heute als Ausweichrouten für die Vorjurastraße.

Der Radweg entlang der Vorjurastraße, Ostseite, ist im Abschnitt zwischen Gredinger Straße und Am Weißensee bituminös befestigt und vom dahinterliegenden Gehweg abmarkiert.

Die Radwegfurten an den Einmündungen Am Weißensee, Harrlacher Straße und Vogtsbergstraße sind rot eingefärbt. An den Zu- und Abfahrten in den Kreuzungsbereichen konnten keine baulichen Mängel festgestellt werden. Die Neigungen und Höhenunterschiede in der Gefällestrecke ergeben sich aus der Topographie des Geländes und der Aufteilung des Fahrbahnquerschnittes in der Vorjurastraße mit Gehwegen, Radweg, Parkstreifen und Fahrbahn. Bordsteinanschlänge an den Radwegfurten sind z.T. an den Kanten fahrradfreundlich abgeschrägt und sollten für die Fahrradfahrer keine Gefahrenquelle darstellen. Im Rahmen der Begehungen konnten auch an den Belägen des Radwegs keine verkehrsgefährdenden

Schäden festgestellt werden. In diesem Abschnitt befinden sich lediglich einige Schieber und Aufgrabungsflächen der N-Ergie, leichte Setzungen und Kanten, z.T. bricht die Markierung heraus.

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)
☐
☐
☐

BAUREFERAT	
02 JULI 2020 A67/20	
1	Zur Kts.
2	z.w.V.

Antrags-Nummer

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**



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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER		
26. JUNI 2020		
1	Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2	z.w.V.	4 Antwort vor Absendung vorlegen
5	Antwort zur Unterschrift vorlegen	

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg**

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091
Fax: (0911) 231-2930
gruene@stadt.nuernberg.de

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

Nürnberg, 26. Juni 2020

VPL Nr.	
02. JULI 2020	

Verbesserung der Rad- und Fußwegsituation entlang der Vorjurastraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die aktuelle Fuß- und Radwegsituation entlang der Vorjurastraße, insbesondere zwischen der Gredinger Straße und Am Weißensee, ist sehr unbefriedigend. Dies bezieht sich sowohl auf den Zustand der Fahrbahndecke als auch auf die Wegbreiten.

An einigen Auf- und Abfahrten in den Kreuzungsbereichen müssen Fahrradfahrer*innen starke Höhenunterschiede überwinden, die nicht nur den Fahrkomfort erheblich beeinträchtigen, sondern auch eine Gefahr darstellen.

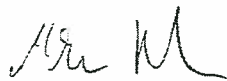
Hinzu kommt, dass die Radwegbreite so gering bemessen ist, dass Radfahrer*innen dem Gegenverkehr nicht ausweichen können. Die Breite für den 2-Richtungs-Radweg beträgt nur rund einen Meter, weshalb bei der Begegnung von zwei Radler*innen einer davon auf den sehr schmalen Gehweg ausweichen muss. Eine zusätzliche Gefahr stellen die direkt neben und teilweise auch auf dem Weg parkende Fahrzeuge dar: Fahrradfahrer*innen sind somit der zusätzlichen Gefahr des Dooring ausgesetzt.

Da dieser Weg die zentrale Verbindung zwischen den Wohngebieten in Neu-Reichelsdorf und den Geschäften am Reichelsdorfer Keller und in Katzwang, aber auch die direkte Fahrradverbindung aus dem Nürnberger Süden in Richtung Innenstadt darstellt, sehen wir hier dringenden Handlungsbedarf.

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

- Die Verwaltung erstellt ein Gesamtkonzept für Reichelsdorf und Reichelsdorfer Keller, um eine nachhaltige Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs zu erreichen. Dabei berücksichtigt die Stadt zugleich Planungen der Radschnellverbindung zwischen Nürnberg und Schwabach.
- Die Stadt behebt die Schäden entlang der Geh- und Radwege an der Vorjurastraße.

Mit freundlichen Grüßen



Mike Bock
Stadtrat



Achim Mletzko
Fraktionsvorsitzender

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	15.04.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

Fußgängerüberweg in der Thomas-Mann-Straße

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.02.2020 und Ergänzungsantrag vom 15.05.2020

Anlagen:

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.02.2020

Ergänzungsantrag zum Antrag vom 21.02.2020 der SPD-Stadtratsfraktion

Datenblatt Verkehrszählung vom 07.10.2020

Bericht:

Die SPD-Stadtratsfraktion beantragt mit Schreiben vom 21.02.2020 die Einrichtung eines Fußgängerüberweges an der Thomas-Mann-Straße in Höhe der Rad-/Gehwegverbindung zwischen der Groß-Strehlitzer-Straße und dem Grünzug durch das Wohngebiet an der Thomas-Mann-Straße 29-45. Ergänzend beantragt sie die Einrichtung eines Fußgängerüberweges über die Thomas-Mann-Straße am Zuckmayerweg.

Querungsstelle an der Rad-Gehwegverbindung

Die durch eine Verkehrszählung am 07.10.2020 ermittelten Kfz- und Fußgängerzahlen lassen es nach der geltenden Richtlinie für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen grundsätzlich zu, einen Fußgängerüberweg einzurichten. Beim Überweg an der Rad-/Gehwegverbindung hat die Verkehrszählung jedoch ergeben, dass der die Thomas-Mann-Straße querende Radverkehr die Zahl des Fußgängerverkehrs deutlich übersteigt.

Die Einrichtung eines Fußgängerüberweges ("Zebrastreifen") hätte für den Radverkehr auf dieser wichtigen Verbindung zwischen Langwasser-Mitte und dem Innenstadtgebiet sehr nachteilige Folgen: Radfahrende dürfen Fußgängerüberwege nur nutzen, wenn sie absteigen und ihr Fahrrad über den Fußgängerüberweg schieben. Die deutsche Straßenverkehrsordnung sieht derzeit Überwege, auf denen der Radverkehr dem Kfz-Verkehr gegenüber - analog dem Fußgänger am Fußgängerüberweg - bevorzugt ist, nicht vor.

In Abwägung der Belange zwischen Rad- und Fußgängerverkehr ist angesichts der höheren Bedeutung des Überwegs für den Radverkehr diesem der Vorrang einzuräumen. Der Übergang liegt in einer geraden Strecke und ist gut übersichtlich. Radfahrende können ihn bei freier Strecke in der Thomas-Mann-Straße durch den Fahrbahnteiler in zwei Etappen unter Beachtung der straßenverkehrsrechtlichen Vorfahrtsregelung gut und sicher queren. Gleiches gilt für den Fußgängerverkehr, so dass sich die Einrichtung für den Radverkehr stärker nachteilig als vorteilhaft für den Fußgängerverkehr auswirken würde.

Querungsstelle am Zuckmayerweg

Auf Höhe der Einmündung Zuckmayerweg/ Erich-Kästner-Weg werden vereinfachend die selben Kfz-Zahlen wie an der Rad-/Gehweg-Verbindung angenommen. Fußgängerzahlen wurden dafür nicht erhoben, aufgrund der besonderen Verkehrsbedingungen der Corona-Pandemie können reguläre Werte derzeit nicht erhoben werden (geringe ÖPNV-Nutzung,

Arbeit von zuhause aus anstelle vom Büroarbeitsplatz, Kinderbetreuung aufgrund ganz oder teilweise geschlossener Schulen):

Aufgrund der örtlichen Lage mit zwei Fahrbahnteilern ist jedoch davon auszugehen, dass die Bündelung des Fußgängerquerungsverkehrs nicht gegeben ist, sondern sich auf die beiden Fahrbahnteiler verteilt, die jeweils einen Zugang zum EUROCOM-Gewerbepark haben. Die Einrichtung eines Fußgängerüberweges scheidet damit aus, da die Bündelung an einer Stelle nach der Richtlinie für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen eine Voraussetzung ist, die hier nicht erfüllt wird.

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:

Die Entscheidung wirkt sich auf die gesamte Bevölkerung in gleicher Weise aus. spezifische Vor- oder Nachteile ergeben sich durch sie nicht.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER	
21.02.2020	
1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

lm

Nürnberg, 21.02.2020
Gradl

Zebrastreifen in der Thomas-Mann-Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der Thomas-Mann-Straße herrscht zu bestimmten Tageszeiten sehr starker Verkehr. Zwischen den Bushaltestellen Annette-Kolb-Straße queren sehr viele Fußgänger und Radfahrer diese Straße. Trotz der vorhandenen Querungsinsel haben diese Personen Mühe die Thomas-Mann-Straße gefahrlos zu überqueren, da die Anzahl der Fahrzeuge zeitweise sehr hoch und ihre Geschwindigkeit zu schnell ist. Bei einem vorhandenen Zebrastreifen müssten die Fahrzeuge anhalten und den Fußgängern und Radfahrern eine gefahrlose Querung der Thomas-Mann-Straße ermöglichen.

Deshalb stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung prüft und veranlasst die Einrichtung eines Zebrastreifens zwischen den Bushaltestellen Annette-Kolb-Straße an der Thomas-Mann-Straße um den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern eine gefahrlose Querung zu ermöglichen.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm

Thorsten Brehm
stv. Fraktionsvorsitzender

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

U1 U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus

27. MAI 2020

A 47120

04. JUNI 2020

DIV WIR FÜR

SM

Antrags-Nummer

AV / 130 / 1020

OBERBÜRGERMEISTER

15. MAI 2020

1. Zur Kts.

2. X z.w.V.

3. Zur Stellungnahme

4. Antwort vor Absendung vorlegen

5. Antwort zur Unterschrift vorlegen

Nürnberg, 15. Mai 2020
Antragsteller: Gradl

Ergänzungsantrag zum Antrag vom 21.02.2020 „Zebrastreifen in der Thomas-Mann-Straße“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wir haben am 21.02.2020 die Verwaltung um Prüfung und Veranlassung der Einrichtung eines Zebrastreifens zwischen den Bushaltestellen Annette-Kolb-Straße an der Thomas-Mann-Straße gebeten.

Ein Zebrastreifen in der Thomas-Mann-Straße beim Übergang an den Bushaltestellen "Zuckmayerweg" wäre jedoch mindestens genauso wichtig. Denn hier queren gerade morgens viele Schüler die Straße, um zum Bus bzw. zur U-Bahn zu gelangen. Hier gibt es auch keine Tempo 30-Begrenzung, daher wird in diesem Bereich noch schneller gefahren als im Bereich der Annette-Kolb-Straße. Um den Verkehrsteilnehmern auch hier eine gefahrlose Querung der Thomas-Mann-Straße zu ermöglichen, wäre auch hier ein Zebrastreifen erforderlich.

Deshalb stellt die SPD-Stadtratsfraktion ergänzend zum Antrag vom 21.02.2020 zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden erweiterten

Antrag:

Die Verwaltung prüft und veranlasst die Einrichtung eines Zebrastreifens zwischen den Bushaltestellen Annette-Kolb-Straße an der Thomas-Mann-Straße und beim Übergang an den Bushaltestellen „Zuckmayerweg“ um den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern eine gefahrlose Querung zu ermöglichen.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Lorenz Gradl

Lorenz Gradl
Antragsteller

Thomas-Mann-Straße

Übergang zu Groß-Strehlitzer-Straße

Ifd.Nr. 74 ^Ö 5



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	15.04.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

Verkehrssituation an der Radmeisterstraße

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.11.2020

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020

Anlagen:

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.11.2020

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.2020

Lichtbildtafel Radmeisterstraße / Schwedenweg

Bericht:

An der Radmeisterstraße auf Höhe der Einmündung Schwedenweg besteht ein Fahrbahnteiler an der Bushaltestelle Sigmund-Freud-Straße. An der Bushaltestelle haltende Busse versperren plangemäß die Fahrbahn, damit Fußgänger am Übergang die Fahrbahn sicher queren können. Bereits in 2006 wurde festgestellt, dass es in seltenen Einzelfällen dazu kommen kann, dass verbotswidrig links vom Fahrbahnteiler - und dann mit höherer Geschwindigkeit - vorbeigefahren wird.

Eine einwöchige Geschwindigkeitserhebung mittels verdecktem Zählgerät hat für den Straßenteil ergeben, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf der Radmeisterstraße eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 54 km/h erzielt wurde,

Gemäß Vereinbarung mit der Polizei ist diese für die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bereich von Straßen mit mehr als 30 km/h zuständig. Aufgrund der Anträge wurde diesbezüglich mit der örtlich zuständigen Polizeiinspektion Nürnberg-Süd eine Ortsbesichtigung durchgeführt. Mängel an der Straße, Defizite bei der Verkehrsregelung oder ein spezifisches Unfallaufkommen wurden dabei nicht festgestellt.

Die Polizei wurde um geeignete Verkehrsüberwachungsmaßnahmen in eigener Zuständigkeit gebeten und hat dies auch in Aussicht gestellt. Der Bericht ist mit der Polizei abgestimmt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☒ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)

- ☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☒ Nein
☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Verstöße gegen allgemeine Verkehrsvorschriften betreffen alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen, spezifische Vor- und Nachteile sind damit nicht verbunden.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Telefon: 0911 231 – 2907

Telefax: 0911 231 – 4051

E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de

www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

16.11.2020

Krieglstein

A+V

OBERBÜRGERMEISTER	
17. NOV. 2020	
VI	1. Zur Kts.
2. z.w.V.	3. Zur Überlegungnahme
	4. Antrag vor Ausschuß zu legen
	5. Antrag zur Unterschrift vorlegen

Verkehrssituation Radmeisterstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die verkehrliche Situation in der Radmeisterstraße am südlichen Rand von Weiherhaus / Herpersdorf ist immer wieder Bestandteil von Bürgerbeschwerden. Geschwindigkeitsübertretungen und rücksichtsloses Verhalten seien an der Tagesordnung.

Insbesondere im Bereich der Einmündung zum Marthweg besteht ein erhöhtes Risiko, da der Radweg hier endet und die Bushaltestellen für viele Querungen durch Fußgänger sorgen. Zudem befindet sich direkt gegenüber eine Kindertagesstätte.

Mit einem Kilometer Länge auf nahezu kerzengerader Strecke und nur einseitiger Bebauung vermittelt die Radmeisterstraße optisch z.T. den Eindruck einer Landstraße. In Kombination mit dem vollständigen Fehlen einer Tempo 50 - Beschilderung verleitet dies viele Verkehrsteilnehmer zum Schnellfahren und zu Überholmanövern.

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

Antrag:

Die Verwaltung

- installiert vorübergehend zur Analyse der Situation und zur Aufmerksamkeitssteigerung eines der mobilen Geschwindigkeitsdisplays.
- prüft die Anbringung von Tempo 50 – Schildern entlang der Strecke in beiden Richtungen.
- bringt eine Vorsicht-Kinder Beschilderung im Bereich der Kindertagesstätte an.

Mit freundlichen Grüßen


Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

VPL Nr.

09. DEZ. 2020

STADT NÜRNBERG

REURER

- 2. DEZ. 2020 Nr. A130/20

OBERBÜRGERMEISTER

27. NOV. 2020

AN/382/2020

Handwritten signature

1	Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
2	X	4	Antwort vor Abhandlung vorlegen
5	Zur V.	5	Antwort zur Unterzeichnung vorlegen

Handwritten: mül. Bericht

Nürnberg, 27. November 2020
Antragsteller: Goldmann

Radmeisterstraße: Überhöhte Geschwindigkeiten und gefährliche Überholvorgänge verhindern

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

immer mehr Bürger*innen und Anwohner*innen berichten von überhöhten Geschwindigkeiten auf der Radmeisterstraße zwischen Bushaltestelle Sigmund-Freud-Straße und der Einmündung Marthweg. Auf dieser Strecke sind 50 km/h als Geschwindigkeitsbegrenzung ausgewiesen. Anscheinend verleitet das südlich angrenzende Naturschutzgebiet Autofahrer*innen dazu, höhere Geschwindigkeiten zu fahren, was für die nördlich angrenzenden Wohngebiete mehr Verkehrslärm und für die Fußgängerquerung ein Sicherheitsrisiko bedeutet.

Zusätzlich wird von Bürger*innen berichtet, dass an der Bushaltestelle Sigmund-Freud-Straße Busse überholt werden, obwohl hier eine Fußgängerquerung mit Verkehrsinsel den Fahrgästen und Anwohner*innen einen sicheren Übergang bieten soll. Dies ist umso gefährlicher, wenn Fahrgäste den Bus verlassen und vor dem Bus die Querung nutzen, um auf die andere Seite der Radmeisterstraße zu gelangen. Weder sind Fußgänger*innen auf die von links kommenden Fahrzeuge vorbereitet, noch könnte ein Auto rechtzeitig für Fußgänger*innen bremsen.

Aus diesem Grund stellen wir im zuständigen Ausschuss folgenden

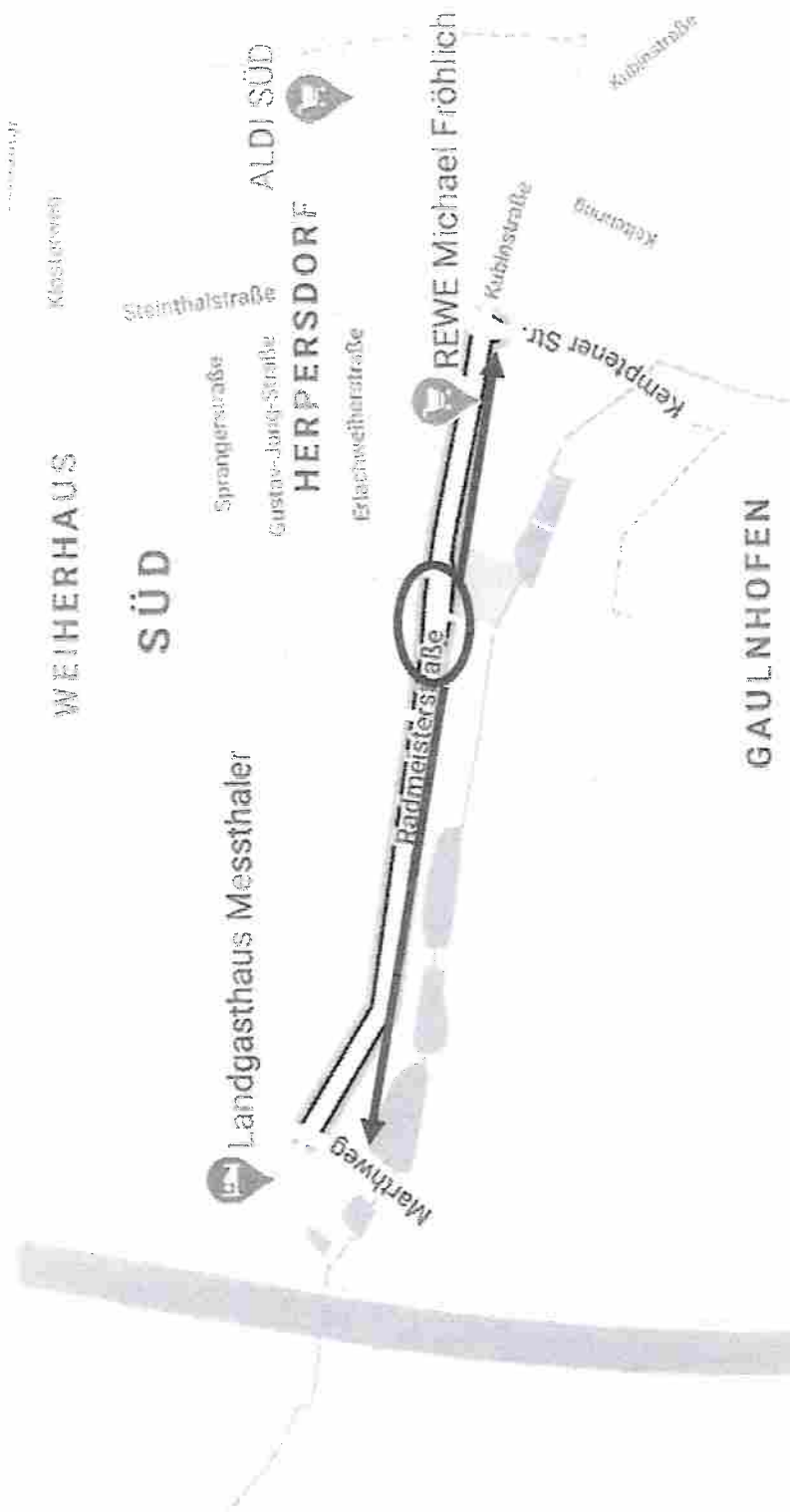
Antrag:

- Die Verwaltung prüft Maßnahmen, die zu einer besseren Einhaltung der Geschwindigkeit führen, wie zum Beispiel neue Verkehrsschilder gezielt an der Straße zu platzieren
- Außerdem prüft die Verwaltung Maßnahmen, die den Autofahrer*innen rechtzeitig und deutlich aufzeigen, dass Überholvorgänge an der Bushaltestelle Sigmund-Freud-Straße verboten sind.

Mit freundlichen Grüßen
Handwritten signature: T. Brehm
Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Handwritten signature: Dieter Goldmann
Dieter Goldmann
Stadtrat







Lichtbilder vom 19.01.2021



Lichtbild vom 22.02.2006

Verbotswidriges Vorbeifahren am haltenden Bus links vom Fahrbahnteiler

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**

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
16. JAN. 2020		
1	Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2	X	4 Antwort vor Absendung vorlegen
5		Antwort zur Unterschrift vorlegen

VT
IT/VAG

Kopie: Ref

ÖDP Nürnberg / Jan Gehrke Schwandorfer Str. 6 90482 Nürnberg

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg

Herrn Dr. Ulrich Maly

Rathaus

Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

ödp

Ökologisch-Demokratische Partei

ÖDP im Nürnberger Stadtrat

Nürnberg, 15.01.2020

Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs – Freifahr-Zone für die Nürnberger Altstadt

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in verschiedenen Großstädten dieser Welt wurden in den vergangenen Jahren Zonen gebildet, in denen die Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kostenfrei ist. Diese Zonen werden wahlweise „Free Transit Zone“, „Free Fare Zone“, „Free Tram Zone“ oder wie zuletzt in Augsburg „kostenlose City-Zone“ genannt.

Der Hintergrund dieser Maßnahmen ist immer der gleiche: Der Autoverkehr im Zentrumsbereich, die damit einhergehende Umweltbelastung und der Platzverbrauch sollen reduziert werden, indem ein Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV gegeben wird. Die Attraktivität des Stadtzentrums steigt, wovon die ansässigen Einzelhandelsbetriebe profitieren. Und die für manchen neue Erfahrung, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, kann und soll der Einstieg in einen dauerhaften Umstieg auch außerhalb der kostenfreien Zone sein.

Daher beantragen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss:

Die Stadt Nürnberg richtet nach dem Modell anderer Städte eine Freifahr-Zone ein, die den Altstadttring und die Altstadt selbst umfasst. Wir schlagen dafür folgende Streckenabschnitte vor:

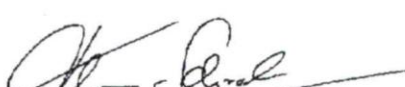
- zwischen Hauptbahnhof und Plärrer (U1)
- zwischen Rathenauplatz und Plärrer (U2 und U3 sowie Buslinie 36)
- zwischen Plärrer und Tiergärtner- oder Hallertor (Tramlinien 4 u. 6)
- zwischen Heilig-Geist-Spital und Maxtor (Buslinien 37, 46 und 47)

Dabei werden die Fahrgäste durch Beschilderung an den Haltestellen und Ansagen in den Fahrzeugen informiert, wann sie das Ende der Freifahr-Zone erreichen.

Freundliche Grüße



Jan Gehrke
Stadtrat der ÖDP



Thomas Schrollinger
Stadtrat der ÖDP

„Die Welt hat genug
für jedermanns
Bedürfnisse,
aber nicht für
jedermanns Gier.“

Mahatma Gandhi

Freifahrzone für die Nürnberger Altstadt

hier: Antrag der ÖDP im Nürnberger Stadtrat vom 15.01.2020

Freifahrzone in der Altstadt

In ihrem Antrag vom 15.01.2020 schlägt die ÖDP im Nürnberger Stadtrat vor, in der Altstadt von Nürnberg eine Freifahrzone des öffentlichen Personennahverkehrs einzurichten. Eine Mobilitätswende in der gesamten Stadt hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, also Rad- und Fußverkehr sowie öffentlicher Verkehr, ist Ziel der Stadt Nürnberg. Dies gilt im besonderen Maße für die durch hohen Nutzungsdruck gekennzeichnete Altstadt. Der Vorschlag, eine Freifahrzone für die öffentlichen Verkehrsmittel in der Nürnberger Altstadt einzurichten, ist jedoch hinsichtlich dieser Zielsetzung kritisch zu bewerten, da keine signifikanten Verlagerungen vom MIV auf den ÖPNV zu erwarten sind. Damit stehen einer erwartbaren Einnahmenminderung bei einer Freifahrzone für einen begrenzten Teilbereich der Stadt keine nennenswerten Neukundengewinne gegenüber. Verlagerungen sind nur innerhalb des Umweltverbundes, also von Rad- und Fußverkehr hin zum ÖPNV, zu erwarten.

Entscheidend im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzung 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, weil hier die Wege kurz sind und zu einem überwiegenden Teil zu Fuß zurückgelegt werden können. Durch eine Freifahrzone würde vorwiegend die Anreise mit dem eigenen Pkw zur Altstadt mit ggf. anschließender Nutzung des ÖPNV im Geltungsbereich der Freifahrtregelung gefördert. Dies führt zu einer unerwünschten insgesamt höheren städtischen Verkehrsbelastung durch den MIV. Dennoch könnten aufgrund der geringen Distanzen nur wenige Menschen, die bisher noch nicht den ÖPNV genutzt haben, durch dieses Angebot erreicht werden. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass auch nur wenige aus dieser Zielgruppe durch die gemachte Erfahrung zu einer häufigeren Nutzung des ÖPNV in anderem Kontext motiviert werden.

Zudem wird die Wertigkeit des ÖPNV insgesamt mit einem solchen kostenlosen Angebot in der Öffentlichkeit in Frage gestellt. Diese verringert insbesondere die Zahlungsbereitschaft der Kunden, deren Mobilitätsbedürfnis außerhalb der Altstadt liegt und die damit nicht von einer Freifahrt profitieren. Für diejenigen, insbesondere für die Stammkunden, die bereits den ÖPNV für den gesamten Weg in die und aus der Altstadt nutzen, ergeben sich keinerlei Vorteile. Diesen ist ein solches Angebot nur schwer zu vermitteln. Zudem besteht die Gefahr eines höheren Anteils an „Graufahrern“, die den ÖPNV auch über den Geltungsbereich einer Freifahrtregelung ohne gültigen Fahrschein nutzen.

Aktuelle Maßnahmen

Für eine geänderte Verkehrsmittelwahl und den Umstieg der Besucherinnen und Besucher der Altstadt auf die Verkehrsarten des Umweltverbunds sind in 2018 bzw. in 2020 Maßnahmen beschlossen und teilweise bereits umgesetzt worden, die einen größeren Effekt versprechen.

- Durch das bereits eingeführte 365 Euro-Ticket im Ausbildungsverkehr und das beschlossene 365 Euro-Ticket für alle wird es in Zukunft für viele Bürgerinnen und Bürger in der gesamten Stadt günstiger sein, den ÖPNV zu nutzen. Wenn nicht nur für kurze Strecken in der Altstadt der ÖPNV kostenlos genutzt werden kann, sondern alle ÖV-Fahrten im gesamten Stadtgebiet sehr günstig sind, kann zusammen mit der beschlossenen Parkraumumstellung ein höherer Umsteigeeffekt erzielt werden.
- Durch die ab Dezember 2020 umgesetzte Umstellung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt wird es künftig keine kostenlosen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum mehr geben. Lediglich für Bewohnerinnen und Bewohner mit Bewohnerparkausweis stehen weiterhin gebührenfreie Stellplätze zur Verfügung. Für Fahrten in die Altstadt werden damit die Alternativen, also die Verkehrsarten des Umweltverbunds, attraktiver.



VAG 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Str. 30
90402 Nürnberg

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5
90429 Nürnberg
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg
Telefon: 0911 283 0
Telefax: 0911 283 4800

Rainer Schroll
Referent VGN
VT-VGN
Telefon: 0911/283-4870
Telefax: 0911/283-4641
rainer.schroll@vag.de

Nürnberg, 19. November 2020

Antrag der ÖDP zu einer Freifahr-Zone für die Nürnberger Altstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Antrag der ÖDP vom 15.01.2020 auf Einführung einer Freifahr-Zone für die Nürnberger Altstadt nehmen wir gerne Stellung.

Grundsätzlich stehen wir der stärkeren finanziellen Förderung des ÖPNV, ggf. auch durch Ausgleichsleistungen zu geeigneten tariflichen Maßnahmen, positiv gegenüber. Das Angebot eines kostenlosen ÖPNV ist allerdings aus verschiedenen Gründen kritisch zu beurteilen. Wir dürfen hierzu auf einschlägige Publikationen u. a. des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) verweisen.

Die konkret vorgeschlagene Maßnahme erscheint in Hinblick auf die zu erzielenden Erlös- und Nachfragewirkungen sowie die Erreichung möglicher verkehrs- und umweltpolitischer Ziele zweifelhaft:

Einer vergleichsweise hohen Einnahmenminderung stehen bei derartigen Maßnahmen erfahrungsgemäß vergleichsweise wenige Neukunden gegenüber. Es ist zudem zu erwarten, dass stärkere Verlagerungen innerhalb des Umweltverbundes erfolgen und ein signifikanter Rückgang des MIV nicht zu erreichen ist.

Gefördert würden Reiseketten im MIV in die Altstadt mit ggf. anschließender Weiterfahrt im ÖPNV innerhalb des Geltungsbereichs der Freifahrtregelung. Die Parkhäuser liegen in Nürnberg überwiegend innerhalb des Altstadtbereichs. Es ist zu erwarten, dass durch eine entsprechende Maßnahme die städtische Verkehrsbelastung durch den MIV steigt, nachdem ein Anreiz gesetzt wird, nicht bereits vom Wohnort aus, sondern erst in der Innenstadt den ÖPNV zu nutzen und bis in die Freifahrzone hinein den eigenen PKW zu wählen. Zudem dürfte der Verkehrsdruck durch entsprechenden Parksuchverkehr in den an die Altstadt angrenzenden Stadtteilen, mit entsprechenden Wirkungen auf die dortigen Anwohner, steigen.

Zudem können gerade im Innenstadtbereich bei schon heute hoher Fahrzeugauslastung zu den Hauptverkehrszeiten bereits geringe Nachfragesteigerungen zu einer Einschränkung des

betrieblichen Ablaufs bzw. der Verringerung der Angebotsqualität führen. Unter Umständen entstehen sprungfixe Kosten durch die Notwendigkeit von Investitionen in den Angebotsausbau.

Die Wertigkeit des ÖPNV insgesamt wird mit solchen Maßnahmen in der Öffentlichkeit in Frage gestellt und führt tendenziell zu einer Verringerung der Zahlungsbereitschaft solcher Kunden, deren Mobilitätsbedürfnis außerhalb der Altstadt liegt und die damit nicht von einer Freifahrt profitieren. Die Mehrzahl der vorhandenen Stammkunden, die regelmäßig den ÖPNV nutzen und beispielsweise mit dem JahresAbo innerhalb des gesamten Stadtgebiets unterwegs sind, würde von einer solchen Maßnahme nicht profitieren. Die Ausrichtung der Maßnahme erscheint uns daher nicht geeignet, die in den letzten Jahren eingeschlagene Kundenbindungsstrategie zu bedienen.

In Hinblick auf ein tariflich übersichtliches Angebot besteht bei einem Freifahrtangebot mit begrenztem räumlichem Geltungsbereich durch den entsprechenden Tarifbruch ein Kommunikationsproblem. Gleichzeitig besteht die Gefahr eines erhöhten Anteils an „Graufahrern“, die den ÖPNV auch über den Geltungsbereich einer Freifahrtregelung hinaus ohne gültigen Fahrschein nutzen.

Darüber hinaus erscheint der im Antrag skizzierte Vorschlag auch aufgrund der zwischenzeitlich getroffenen politischen Beschlüsse zu tariflichen Veränderungen wenig sinnvoll. Mit dem Sozialticket in Nürnberg, dem 365 €-Ticket im Ausbildungsverkehr, einem künftigen 365 €-Ticket (Jedermann) sowie dem vom Land Bayern geförderten VGN-Innovationspaket, das u. a. die Umsetzung eines E-Tarifes vorsieht, wurde ein Weg eingeschlagen, der andere Schwerpunkte der Tarifgestaltung setzt.

In Hinblick auf Verbundwirkungen und bestehende -regularien wäre eine Umsetzung ebenfalls zunächst noch zu prüfen. Mindestvoraussetzung wäre aus Unternehmenssicht ein entsprechender, dauerhafter Ausgleich der Fahrgeldmindereinnahmen sowie – bei Rückführung der Grundnachfrage auf Vor-Coronaniveau – ggf. die Gewährleistung notwendiger Investitionen in den Angebotsausbau.

Eine stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV, ggf. auch durch gegenfinanzierte Tarifmaßnahmen ist grundsätzlich wünschenswert. Aufgrund der dargestellten Risiken erachten wir die Einführung einer Freifahr-Zone in der Nürnberger Altstadt allerdings für nicht zielführend.

Mit freundlichen Grüßen

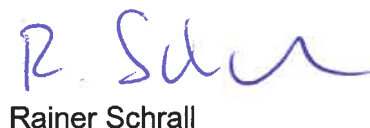
VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



Hermann Klodner

i. A.



Rainer Schroll

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	15.04.2021	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Keine E-Autos in Tiefgaragen und Parkhäuser
Antrag der AfD-Fraktion vom 17.02.2021**

Bericht:

Im Antrag vom 17.02.2021 wird gefordert, dass E-Autos nicht mehr in Tiefgaragen und Parkhäusern abgestellt werden sollen.

Diese Gebäude müssen die baulichen Brandschutzanforderungen der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) des Freistaats einhalten.

Nach Aussage der Feuerwehr ist das Ablöschen von Akkubränden wohl etwas aufwändiger, aber grundsätzlich genauso möglich, wie bei konventionellen Fahrzeugen.

Es gibt also keinen Grund dafür, dass E-Autos nicht in Tiefgaragen und Parkhäusern parken dürften.

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)
- ☒ **3. BM/FW**
- ☐
- ☐

Sachverhalt:

Keine E-Autos in Tiefgaragen und Parkhäuser Antrag der AfD-Fraktion vom 17.02.2021

1. Bauordnungsrechtliche Einstufung:

Die Anforderungen an den baulichen Brandschutz in Tiefgaragen und Parkhäusern sind in der „Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (Garagen- und Stellplatzverordnung - GaStellV)“ des Freistaats Bayern geregelt, dort in § 1 Abs. 8 und in den §§ 6 bis 12 GaStellV.

Zu dem Thema Elektrofahrzeuge in Garagen hat sich das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr als oberste Bauaufsichtsbehörde in den Antworten auf häufig gestellte Fragen zur GaStellV (Stand: 25.05.2020) wie folgt geäußert:

„Ist es zulässig, Elektrofahrzeuge in Garagen abzustellen und aufzuladen?“

Ja. Das bloße Abstellen eines Elektroautos und Aufladen mittels Kabel oder Induktion steht nicht im Widerspruch zu einer Anforderung der GaStellV.

Nach der Definition des Art. 2 Abs. 8 BayBO sind Garagen Gebäude oder Gebäudeteile, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen dienen. Für solche Gebäude enthält die GaStellV spezielle bauordnungsrechtliche Anforderungen im Hinblick auf (unter anderem) Brandschutz, Verkehrssicherheit und Belüftung. Sie sind allerdings nur auf die Garagen-Nutzung nach Art. 2 Abs. 8 BayBO ausgerichtet, gehen also davon aus, dass in einer Garage keine andere „Nutzung“ stattfindet und dass Personen sich dort nur vorübergehend aufhalten. Daraus ergibt sich, dass mit dem Ladevorgang kein längerer Aufenthalt von Personen in der Garage (also z. B. keine „Betankung“ als Dienstleistung durch Arbeitskräfte) verbunden sein darf.“

2. Stellungnahme der Berufsfeuerwehr Nürnberg zur Brandlöschung:

Elektro- und Hybridfahrzeuge können – wenn auch mit etwas mehr Aufwand – von der Feuerwehr genau wie konventionelle Fahrzeuge abgelöscht werden. Das Problem liegt vielmehr in der Entsorgung, da ein defekter Akku über mehrere Tage in einem sicheren Bereich aufbewahrt und beobachtet werden muss, um eine Wiederentzündung auszuschließen. Der Bergvorgang eines ausgebrannten E-Fahrzeugs ist aber grundsätzlich der gleiche wie bei einem konventionellen Fahrzeug. Laut aktueller Einschätzung des Fachausschusses „Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz“ der deutschen Feuerwehren auf Basis empirischer Daten ist die Brandlast und die Entstehungswahrscheinlichkeit eines Pkw-Brandes definitiv unabhängig von der Antriebsart. Eine Nutzungsuntersagung müsste also für jeden Pkw gelten.

Das beschriebene Szenario eines Gebäudeeinsturzes wird in Absprache mit der Bauordnungsbehörde nicht geteilt: Die tragenden Bauteile von Großgaragen müssen in der Regel mindestens nichtbrennbar und feuerhemmend sein. Sie sind damit darauf ausgelegt, bei einer normalen Brandbeanspruchung mindestens eine Stunde standzuhalten. Geringere Anforderungen gelten nur bei offenen Mittel- und Großgaragen, bei denen kein Wärmestau zu erwarten ist und die Einsatzkräfte ohne größere Sichtbehinderung vorgehen können. Dem gegenüber ist bei einem konsequent vorgetragenen Löschangriff innerhalb der ersten Viertelstunde nach Brandausbruch ein entsprechender Löscherfolg zu erwarten. Weitere Nachlöschmaßnahmen in Form der Kühlung des Fahrzeug-Akkus sind für die Gebäudestatik irrelevant, da hier Temperaturen von nicht mehr als rund 80 bis 100°C entstehen.

Antrags-Nummer:
AO/055/2021



Stadtrat Willibald Schlesinger - Fünferplatz 2 - 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AFD

OBERBÜRGERMEISTER
18. FEB. 2021

1	Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
2	Zur w.v.	4	Antwort vor Absendung vorliegen
5	Antwort der Unter...		

BoB

BAUREFERAT
- 9. FEB. 2021

Nürnberg, den 17. Februar 2021

**Antrag der AfD Stadträte (Willibald Schlesinger und Klaus-Rudolf Krestel)
keine E-Autos in Tiefgaragen und Parkhäuser.**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wenn Batterien von Elektroautos brennen, lassen sie sich nicht ohne weiteres Löschen. Sie müßten tagelang mit Wasser gekühlt werden, dies ist fast unmöglich, da die Feuerwehr nicht mit schwerem Gerät hineinfahren kann.

Im Falle eines brennenden E-Autos ist es nicht möglich, den Brand zeitnah zu löschen. Eine gewisse Zeit würde zwar ein Stahlboden die Hitze aushalten, doch dann platzen Beton und das Eisen würde Schmelzen. Dann bestünde Einsturzgefahr.

Wir stellen daher folgenden Antrag:

In Nürnberg keine E-Autos in Tiefgaragen und Parkhäuser.

Mit besten Grüßen

Willibald Schlesinger

Willibald Schlesinger
Stadtrat und stellv. Fraktionsvorsitzender

Klaus-Rudolf Krestel

Klaus-Rudolf Krestel
Stadtrat

Verteiler: Nürnberger Nachrichten, Nürnberger Zeitung, Bild Zeitung Nürnberg