

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
17.03.2022

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	3
Tagesordnung -öffentlich-	3
Vorlagendokumente	5
TOP Ö 1 Mehr Verkehrssicherheit: Aufstockung des Personals für den ZV KVÜ	5
Sitzungsvorlage Vpl/012/2022	5
Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 28.04.2021 Vpl/012/2022	9
Entscheidungsvorlage Vpl/012/2022	11
Übersichtsplan der vorgeschlagenen Erweiterung der Zuständigkeitsgebiete des ZV KVÜ Vpl/012/2022	13
TOP Ö 2 Corona und ÖPNV	14
Bericht Vpl/011/2022	14
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.06.2021 Vpl/011/2022	18
Stellungnahme der VAG vom 05.11.2021 Vpl/011/2022	20
* TOP Ö 3 Radwegeplanung Oelser Straße	28
Sitzungsvorlage Vpl/010/2022	28
Stellungnahme des Naturschutzbeirat vom 01.12.2020 Vpl/010/2022	32
Straßenplan 2.2197.2.4 Vpl/010/2022	33
Straßenplan 2.2197.2.5 Vpl/010/2022	34
Straßenplan 2.2197.2.6 Vpl/010/2022	35
TOP Ö 4 Straßenplan Ambergerstraße	36
Sitzungsvorlage Vpl/013/2022	36
Straßenplan 2.1141.2.3 Vpl/013/2022	40
Straßenplan 2.1141.2.4 Vpl/013/2022	41
TOP Ö 5 Lückenschluss des Radweges entlang der Regensburger Straße ab Dürrenhofstraße bis Marientunnel	42
Bericht Vpl/006/2022	42
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.10.2020 Vpl/006/2022	45
Sachverhaltsdarstellung Vpl/006/2022	47
TOP Ö 6 Sicherheit für Freizeitverkehr im Volkspark Dutzendteich	50
Bericht Vpl/009/2022	50
Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und ödp vom 28.11.2017 Vpl/009/2022	54
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/009/2022	55
TOP Ö 7 Fußgängerüberweg Pilotystraße	57
Bericht Vpl/008/2022	57
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.02.2021 Vpl/008/2022	61
TOP Ö 8 Mühlhofer Hauptstraße, Erschließung	62
Sitzungsvorlage Vpl/007/2022	62
Straßenplan 2.2377.2.1 Vpl/007/2022	66
TOP Ö 9 VAG_Rad: Probeweise Einführung in Erlangen / Zweckvereinbarung	67
Sitzungsvorlage Vpl/014/2022	67
Zweckvereinbarung mit der Stadt Erlangen Vpl/014/2022	71
* TOP Ö 9.1 Einführung einer Einbahnstraßenregelung in der Wurfbeinstraße zur Verkehrsunfallvermeidung	75
Bericht Vpl/015/2022	75

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 17.03.2022, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- 1. Mehr Verkehrssicherheit: Aufstockung des Personals für den ZV KVÜ**
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 28.04.2021

Ulrich, Daniel

Beschluss
Vpl/012/2022

- 2. Corona und ÖPNV**
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.06.2021

Ulrich, Daniel

Bericht
Vpl/011/2022

- 3. Radwegeplanung Oelser Straße**
(Beilagen werden nachgereicht)

Ulrich, Daniel

Beschluss
Vpl/010/2022

- 4. Straßenplan Ambergerstraße**

Ulrich, Daniel

Beschluss
Vpl/013/2022

- 5. Lückenschluss des Radweges entlang der Regensburger Straße ab Dürrenhofstraße bis Marientunnel**
hier: Antrag der CSU- Stadtratsfraktion vom 30.10.2020

Ulrich, Daniel

Bericht
Vpl/006/2022

- 6. Sicherheit für Freizeitverkehr im Volkspark Dutzendeich**
Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und ödp

Ulrich, Daniel

Bericht
Vpl/009/2022

- | | |
|--|---------------------------|
| 7. Fußgängerüberweg Pilotstraße
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.02.2021 | Bericht
Vpl/008/2022 |
| Ulrich, Daniel | |
| 8. Mühlhofer Hauptstraße, Erschließung | Beschluss
Vpl/007/2022 |
| Ulrich, Daniel | |
| 9. VAG_Rad: Probeweise Einführung in Erlangen /
Zweckvereinbarung | Beschluss
Vpl/014/2022 |
| Ulrich, Daniel | |
| 10. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 17.02.2022,
öffentlicher Teil | |

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	17.03.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Mehr Verkehrssicherheit: Aufstockung des Personals für den ZV KVÜ
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 28.04.2021**

Anlagen:

Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 28.04.2021
Entscheidungsvorlage
Übersichtsplan der vorgeschlagenen Erweiterung der Zuständigkeitsgebiete des ZV KVÜ

Sachverhalt (kurz):

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen bittet im Antrag vom 28.04.2021 um eine deutliche Aufstockung der Stellen beim Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung (ZV-KVÜ), geeignete Maßnahmen zur Akquise von Personal und die Ausweitung der räumlichen und zeitlichen Zuständigkeiten in der Überwachung des ruhenden Verkehrs.

Im Mobilitätsbeschluss vom 27.01.2021 sind als wichtigste Ziele die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, die Förderung insbesondere von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum genannt. Zur Freihaltung von Sichtbeziehungen, Kreuzungsbereichen, Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen sind verstärkte Kontrollen notwendig.

Es wird vorgeschlagen, das Personal des ZV-KVÜ um zehn weitere Vollzeitstellen zur flächendeckenden Verbesserung der Verkehrsüberwachung aufzustocken. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Zuständigkeiten des ZV-KVÜ auf die Gebiete Nibelungenviertel und südliches Hummelstein auszuweiten.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
 Aufgrund des Kostendeckungsgrades von über 100% werden Mehreinnahmen in noch unbekannter Höhe aus der Verdichtung der Überwachung des ruhenden Verkehrs und der Anhebung der Bußgeldsätze erwartet. Diese werden nach Abzug der Aufwendungen vom ZV-KVÜ an die Stadt Nürnberg abgeführt.

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)
- Ja
 - Kosten noch nicht bekannt
 - Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	€	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> 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:
Die Abstimmung über die Personalkapazitäten erfolgt durch den ZV-KVÜ mit DIP - der Stellenplan der Stadt Nürnberg ist nicht betroffen.

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs unterstützt die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
 ZV KVÜ

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Nürnberg beauftragt den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung im Großraum Nürnberg, die Polizei bei der Überwachung der Parkregelungen

- im Nibelungenviertel und
- in Hummelstein südöstlich der Sperberstraße

zu unterstützen und dies mit dem Polizeipräsidium Mittelfranken ggfs. unter Modifizierung der Vereinbarung abzustimmen. Um die zusätzlichen Aufgaben bewältigen und auch um die Erreichung der Ziele des Mobilitätsbeschlusses vom 27.01.2021 gewährleisten zu können, sollen zehn weitere Stellen beim ZV-KVÜ geschaffen werden.



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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
 Marcus König
 Rathaus
 90403 Nürnberg

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
 90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 28.04.2021

ALV

OBERBÜRGERMEISTER		
28. APR. 2021		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 zuv. V	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Kopie: 3. BM, Ref. I/II

Mehr Verkehrssicherheit: Aufstockung des Personals für den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung (ZVKVÜ)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

immer mehr Bürger*innen beschweren sich über zugeparkte Geh- und Radwege. Viele Menschen wollen nicht länger tolerieren, dass durch Falschparker weniger Platz für alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen bleibt, Kreuzungsbereiche unübersichtlich sind und so gefährliche Situationen entstehen.

Bereits im Januar haben wir mit breiter Mehrheit den *Masterplan nachhaltige Mobilität* beschlossen. Dort ist auch verankert, dass die ZVKVÜ deutlich aufgestockt werden soll.

Falschparken darf nicht zur Gewohnheit werden. Deshalb ist es wichtig, die **Überwachung zu intensivieren aber auch zeitlich auszudehnen**. In den Wohngebieten ist es vor allem auch in den frühen Morgenstunden und am Abend wichtig Kontrollen durchzuführen. Dies dient insbesondere auch der **Schulwegsicherheit**.

Darüber hinaus sollte der **Zuständigkeitsbereich** der ZVKVÜ auch räumlich erweitert werden. Viele Stadtteile aus denen Probleme berichtet werden, liegen außerhalb dessen. Dort kann dann ausschließlich die Polizei tätig werden, die dieser Aufgabe aber aus verschiedenen Gründen nicht gerecht wird.

Um sowohl eine Intensivierung als auch eine zeitliche und räumliche Erweiterung der ZVKVÜ stemmen zu können, ist eine Aufstockung des Personals im Innen- wie im Außendienst nötig. Um genügend Personal zu finden, sollte auch darüber nachgedacht werden, wie die Arbeit bei der

ZVKVÜ attraktiver gemacht werden kann: Beispielsweise über flexible Arbeitszeitmodelle, gute technische Ausstattung oder über eine angepasste Vergütung.

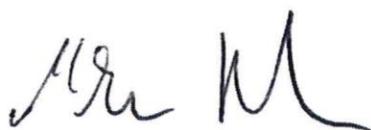
Kürzlich gab es eine Einigung zwischen dem BMVI und den Verkehrsministerien der Länder zum Bußgeldkatalog: In Kürze werden die Bußgelder deutlich erhöht. Zusammen mit mehr Kontrollen kann dies zu einer deutlich besseren Einhaltung der Verkehrsregeln führen.

Selbst bei deutlich höheren Personalkosten sollten so bald Überschüsse generiert werden. Aber auch wenn das nicht dauerhaft der Fall sein sollte und wir ggf. städtisch bezuschussen müssten, sollte uns mehr Sicherheit im Straßenverkehr das Wert sein.

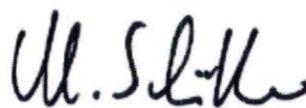
Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden Antrag:

- Die Verwaltung beantragt eine deutliche Erhöhung der Stellen beim ZVKVÜ für die Stadt Nürnberg. Die Stellenmehrung soll so ausgelegt sein, dass sowohl die Kontrolldichte erhöht, als auch die zeitliche und räumliche Erweiterung der Überwachung des ruhenden Verkehrs gewährleistet werden kann.
- Die Verwaltung setzt ggf. gemeinsam mit der ZVKVÜ Maßnahmen um, um genügend qualifiziertes Personal akquirieren zu können.
- Die Verwaltung schlägt vor, welche Stadtteile zusätzlich von der ZVKVÜ in Zukunft mit überwacht werden sollen und vereinbart mit der ZVKVÜ dies zeitnah umzusetzen.
- Die Verwaltung beauftragt die ZVKVÜ, insbesondere in den Wohngebieten, die Überwachungszeiten des ruhenden Verkehrs mindestens auf die frühen Morgenstunden und den späten Abend zu erweitern.

Mit freundlichen Grüßen,



Mike Bock
Stadtrat, verkehrspolitischer Sprecher



Marc Schüller
stell. Fraktionsvorsitzender

**Mehr Verkehrssicherheit: Aufstockung des Personals für den ZV-KVÜ
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.04.2021**

Entscheidungsvorlage

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen bittet im Antrag vom 28.04.2021 um eine deutliche Aufstockung der Stellen beim Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung (ZV-KVÜ), geeignete Maßnahmen zur Akquise von Personal und die Ausweitung der räumlichen und zeitlichen Zuständigkeiten in der Überwachung des ruhenden Verkehrs.

Eines der wichtigsten Ziele des Mobilitätsbeschlusses vom 27.01.2021 ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Zudem soll der öffentliche Raum besser für Menschen nutzbar werden und mehr zur Entfaltung der Lebensqualität beitragen. Vulnerable Gruppen im öffentlichen Straßenraum, vor allem Kinder, Senioren, Geh- und Sehbehinderte müssen besser geschützt werden. Zur Erreichung dieser Ziele ist die Kontrolle der Einhaltung geltender Regelungen unerlässlich. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit soll insbesondere der Fuß- und Radverkehr durch verstärkte Überwachung gefördert werden. Falsch geparkte Kfz behindern Sichtbeziehungen und stellen so eine Gefahr dar. Kreuzungs- und Einmündungsbereiche sowie Blindenleitsysteme müssen immer von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Im Zuge des Mobilitätsbeschlusses sollen das Radwegenetz deutlich ausgebaut und weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie beispielsweise neue Fußgängerzonen, umgesetzt werden. Das Gehwegparken soll neu geordnet werden, wenn keine ausreichenden Gehwegbreiten trotz nennenswerter Fußgängerströme verbleiben. In den nächsten Jahren werden zudem die Stadtteile innerhalb des Bundesstraßenrings sukzessive auf ihre Fußgängerfreundlichkeit hin untersucht. Durch klare Abmarkierung und Beschilderung werden die Autofahrenden zu fußgänger- und radverkehrsfreundlicherem Parken angehalten. Dies muss durch intensive Kontrollen des ruhenden Verkehrs begleitet werden. Um die Sicherheit speziell der Radfahrenden zu gewährleisten, ist die Überwachung auf Radwegen und Radstreifen notwendig. Für Zuzußgehende ist die Freihaltung von Gehwegen vor parkenden Fahrzeugen zwingend erforderlich. Für die Umsetzung der Ziele des Mobilitätsbeschlusses ist die Aufstockung der personellen Kapazitäten für die Überwachung des ruhenden Verkehrs daher unabdingbar. Darüber hinaus wird derzeit eine Fußverkehrsstrategie zur Stärkung von Fußgängerinnen und Fußgänger erarbeitet und die Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“ fortgeschrieben.

Durch Inkrafttreten der Novelle der Bußgeldkatalog-Verordnung am 09.11.2021 wurden die Bußgeldsätze zahlreicher Tatbestände deutlich angehoben, beispielsweise für das verbotswidrige Parken auf Geh- und Radwegen, das unerlaubte Halten auf Schutzstreifen und das Parken und Halten in zweiter Reihe. Hierdurch wird eine konsequentere Einhaltung der Regelungen durch die Verkehrsteilnehmenden erwartet. Gleichzeitig können sich dadurch die Einnahmen aus der Parkraumüberwachung nach Abzug der Aufwendungen des ZV-KVÜ erhöhen.

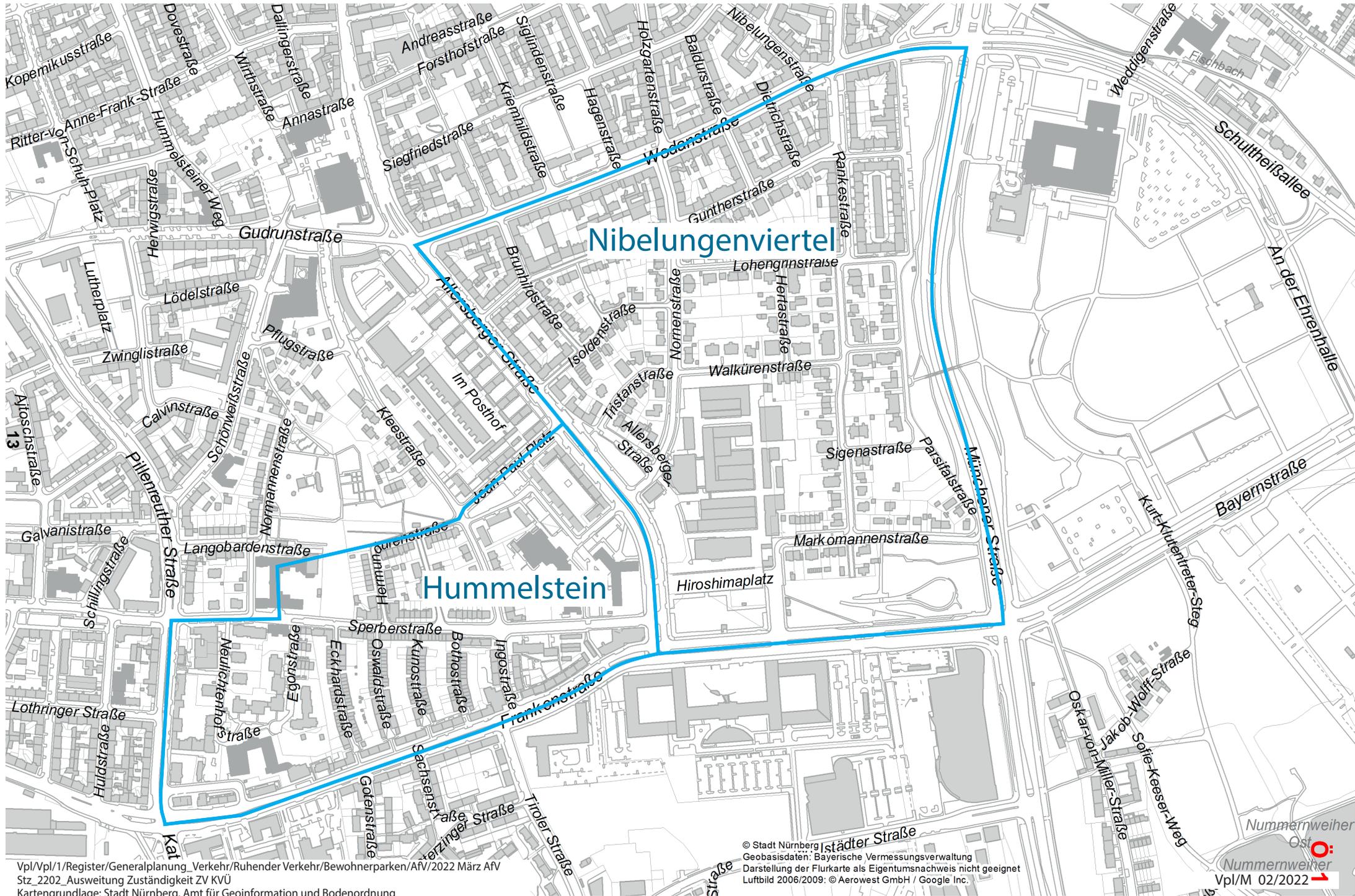
Die Verwaltung schlägt vor, die Zuständigkeit des ZV-KVÜ um zwei Bereiche zu erweitern. Im Nibelungenviertel (zwischen Wodanstraße, Münchener Straße, Frankenstraße und Allersberger Straße) herrscht ein hoher Parkdruck, die Straßenzüge sind eng. Von dort gehen regelmäßig Beschwerden über ordnungswidrige bis behindernde Parkvorgänge und zu wenig Kontrollen ein. Gleiches gilt für Hummelstein südlich der Achse Sperberstraße / Hermundurenstraße / Jean-Paul-Platz bis zur Frankenstraße. Hinsichtlich der Einführung einer Bewohnerparkregelung wurden beide Gebiete untersucht und 2017 festgestellt, dass die hierfür festgelegten Kriterien nicht ausreichend erfüllt werden. Dennoch erachtet die Verwaltung eine Überwachung des ruhenden Verkehrs durch den ZV-KVÜ in beiden Gebieten zukünftig als sinnvoll und begehrt einen entsprechenden Beschluss. Eine Ausweitung der Zuständigkeit auf St. Leonhard/Schweinau wird im Zuge der anstehenden detaillierten Untersuchung auf Einführung

einer Bewohnerparkregelung geprüft. Die dafür notwendigen Erhebungen sollen voraussichtlich im Frühjahr 2022 vorgenommen werden, sofern die pandemiebedingten Einschränkungen und damit verbundenen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten dies zulassen.

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs dient auch dazu, die Radverkehrsinfrastruktur aus Sicherheitsgründen von parkenden Kfz freizuhalten. Trotz des stetigen Ausbaus dieser werden beispielsweise Radstreifen an Hauptverkehrsstraßen regelmäßig von Parkern in zweiter Reihe belegt, sodass Radfahrende ausweichen müssen und darüber hinaus durch sogenanntes Dooring unnötig gefährdet werden. Absenkungen für die Aufleitung des Radverkehrs von der Fahrbahn auf baulich getrennte Radwege werden häufig zugeparkt und können so nicht mehr komfortabel genutzt werden. Für die weitere Förderung des Radverkehrs in Nürnberg ist daher zukünftig in der Verkehrsüberwachung ein besonderer Schwerpunkt auf dessen Bedarfe zu legen.

Um mehr Flächen für Aufenthaltsqualität und für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung zu stellen, wird auch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung über die Altstadt hinaus geprüft. Der ZV-KVÜ soll sich gemäß Mobilitätsbeschluss zukünftig vermehrt zusätzlichen Schwerpunkten widmen, neben dem Fokus auf Barrierefreiheit, Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur beispielsweise auch der Schulwegsicherheit durch verstärkte Präsenz an Schulwegen morgens. Da das Parkraummanagement in der Altstadt zeitlich und räumlich erweitert wurde, zwei neue Überwachungsgebiete eingeführt und die Kontrollen des ruhenden Verkehrs in den bestehenden Zuständigkeitsgebieten intensiviert werden sollen, ist eine Aufstockung der personellen Kapazitäten für den ruhenden Verkehr beim ZV-KVÜ nötig. Deshalb wird vorgeschlagen, zehn weitere Stellen für Kontrolleurinnen und Kontrolleure beim ZV-KVÜ zu schaffen.

Vorschlag der Ausweitung der Zuständigkeit des ZV KVÜ (Nibelungenviertel, Hummelstein Süd)



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	17.03.2022	öffentlich	Bericht

Betreff:

Corona und ÖPNV

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.06.2021

Anlagen:

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.06.2021

Stellungnahme der VAG vom 05.11.2021

Bericht:

Die SPD-Stadtratsfunktion bittet im Schreiben vom 08.06.2021 um Informationen zur Fahrgastentwicklung im öffentlichen Nahverkehr in Nürnberg während der Corona-Pandemie und dazu, mit welchen Folgen für den ÖPNV aktuell und mittelfristig zu rechnen sei.

Im Verlauf der Pandemie schwankte die Nutzung des ÖPNV sehr stark. Dies lässt sich zum einen auf die geringere Anzahl an möglichen Zielen der Menschen zurückführen, da sich durch Ausgangsbeschränkungen, Schulschließungen und Homeoffice gewollt weniger Gründe für Fahrten ergaben. So sind sowohl die Zahl der täglichen Wege als auch die durchschnittlichen Wegelängen gesunken. Zum anderen wurde insbesondere der ÖPNV weniger genutzt, da viele Menschen Sorge vor Ansteckung hatten. Dennoch belegen Befragungen der VAG, dass in der Gesellschaft insgesamt eine ÖPNV-freundliche Stimmung herrscht.

Die Verwaltung geht davon aus, dass in diesem Jahr wieder die manuellen Verkehrszählungen im Juli durchgeführt werden können. Dann sind auch Aussagen über die Entwicklung des Kfz-Verkehrs und Radverkehrs in Relation zur Entwicklung der Fahrgäste in Bussen und Bahnen möglich.

Auf die ausführliche Stellungnahme der VAG in der Beilage wird verwiesen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	€	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> 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 Bereitstellung eines guten ÖPNV-Angebots betrifft Kinder, Jugendliche, ältere Menschen sowie sensorisch und körperlich eingeschränkte Bevölkerungsgruppen in besonderem Maße

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen: **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen) **VAG**

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
08. JUNI 2021		
/.....Nr.		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
VAG	2 X z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Kopie: Ref. I/II, 3. BM

Nürnberg, 8. Juni 2021
Antragsteller: Brehm/Ahmed/Yilmaz

Corona und ÖPNV

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit großer Freude haben wir die Mitteilung des Bayerischen Verkehrsministeriums zur Pendler-Corona-Studie zur Kenntnis genommen. Die Studie, die im Auftrag der Bundesländer und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie in Kooperation mit Charité Research Organisation erfolgte, konnte zeigen, dass im ÖPNV kein erhöhtes Ansteckungsrisiko für Corona besteht, sofern die geltenden Hygieneregeln (Mindestabstand, Maskenpflicht und Durchlüftung) zugrunde gelegt werden.

Das vergangene Jahr war sicherlich kein leichtes für die VAG, doch sie begegnete mit großem Engagement den Herausforderungen der Pandemie. Gerade die Anstrengungen im Bereich Hygiene und Sauberkeit wurden auch durch regionale Medien reflektiert. Dennoch blieb eine gewisse Verunsicherung seitens der Nutzer*innen in der Stadtgesellschaft spürbar.

Aus unserer Sicht bieten die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse dem öffentlichen Nahverkehr die Chance, aus dieser Krise ausbrechen zu können. Mit den richtigen flankierenden Maßnahmen kann nun dieser Schwung genutzt werden, um wieder mehr Nürnberger*innen zur Fahrt in Bus und Bahn zu motivieren. Dabei wird es vor allem wichtig sein, die wissenschaftlichen Erkenntnisse publik zu machen, jedoch auch das subjektive Sicherheitsgefühl zu steigern. Wir erachten eine Kombination aus Imagekampagne und tatsächlichen Entzerrungsmaßnahmen bei wieder erstarkenden Nutzer*innenzahlen als vielversprechende Variante.

Wenn man das Pandemiegeschehen jenseits der Hygienefrage betrachtet, bleiben jedoch auch weitere Herausforderungen für Bus und Bahn, welchen wir frühzeitig begegnen wollen. So bleibt abzuwarten, welchen Effekt das verstärkte Arbeiten im Home-Office langfristig auf das Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen haben wird. Dass es bundesweit einen Effekt gibt, legen neueste Studien nahe. Sollte dies auch vor Ort feststellbar sein, stellt sich die Frage, ob unsere Mobilitätsangebote die Lebensrealität dieser Nutzer*innen noch treffen und damit noch immer attraktiv sind. Auch hier gilt es mit den richtigen Anreizen auf mögliche neue Gegebenheiten positiv einzuwirken, um den ÖPNV als Rückgrat der urbanen Fortbewegung zu erhalten.

- 2 -

Aus diesem Grund stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss den folgenden

Antrag:

1. Die VAG berichtet über die Nutzer*innenentwicklung während der Krise, insbesondere seit des Lockdowns (beginnend im November) sowie aktuell. Zudem zeigt sie auf, mit welchen Folgen der Pandemie für den ÖPNV bzw. für die VAG aktuell und mittelfristig zu rechnen sind.
2. Ein zentraler Fokus des Berichts soll dabei auf dem Effekt des Home-Office liegen, da neueste Studien Auswirkungen auf das Nutzungsverhalten des ÖPNV nahelegen. Die VAG wird zudem angefragt, ob tarifliche Antworten bei den Abo-Modellen in Betracht gezogen werden sollten.
3. Die VAG wird gebeten zu bewerten, inwiefern weitere Öffentlichkeitskampagnen zur Motivation potentieller Fahrgäste hilfreich sein könnten und wie diese aussehen müssten. Zudem stellt sie die bisherigen Kommunikationsstrategien bezüglich der Mobilität unter Pandemiebedingungen vor.
4. Hinsichtlich des subjektiven Sicherheitsgefühls, aber auch in Vorbereitung auf wieder steigende Nutzer*innenzahlen sind Takt und Fuhrparkauslastung echte Pull-Faktoren. Die VAG wird daher gebeten zu prüfen, inwiefern eine noch bessere Auslastung des Fuhrparks sowie Taktanpassungen an kritischen Punkten möglich sind.

Mit freundlichen Grüßen



Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender



Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat



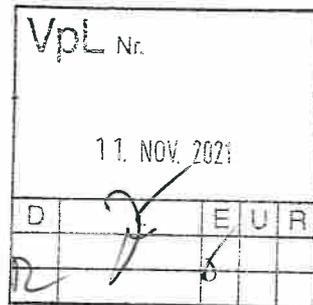
Yasemin Yilmaz
Stadträtin



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

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
 Verkehrsplanungsamt
 Lorenzer Straße 30
 90402 Nürnberg



Dr. Petra Joerg
 Leiterin Zielgruppenbetreuung
 MK-ZB
 Telefon: 0911/283-4553
 Telefax: 0911/283-4695
 petra.joerg@vag.de

Nürnberg, 05.11.2021

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion „Corona und ÖPNV“ vom 08. Juni 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.06.2021 bezüglich der Auswirkungen der Pandemie auf Fahrgastzahlen, tarifliche Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit und Sicherheitsgefühl nehmen wir Stellung.

1. Nutzerentwicklung während der Krise

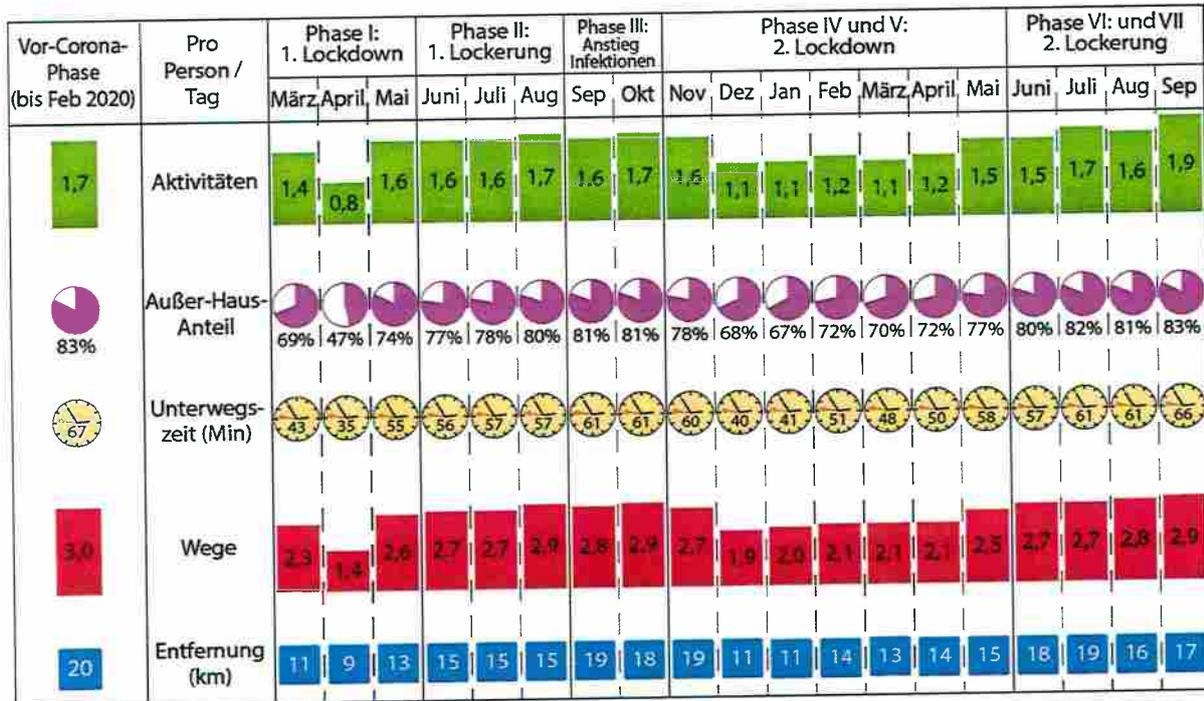
Das **Mobilitätsverhalten** der Nürnberger Bevölkerung wird seit 1989 kontinuierlich an allen Tagen eines Jahres untersucht. Dabei werden mittels Mobilitätstagebüchern komplette Aktivitätsmuster für vorgegebene Stichtage ermittelt. Die Stichprobe wurde zur Messung der Auswirkungen der Corona-Pandemie erhöht, um Aussagen zu den einzelnen Phasen treffen zu können. Bislang liegen die Ergebnisse der Zeit bis September 2021 vor.

Einen Überblick über die Entwicklung der Mobilität seit März 2020 zeigt die folgende Kennziffernübersicht. Die erste Spalte beschreibt die Mobilität vor Eintreten der Pandemie. 83 Prozent der Nürnberger*innen verlassen an einem durchschnittlichen Tag das Haus. Für 1,7 Aktivitäten wie beispielsweise Einkauf, Ausbildung oder Arbeit werden 3,0 Wege zurückgelegt. Dabei werden in durchschnittlich 67 Minuten 20 km Strecke zurückgelegt.

In der Phase des ersten Lockdowns ging die Mobilität der Nürnberger Bürger*innen deutlich zurück und erreichte im April den niedrigsten Wert. Bereits ab Mai 2020 stieg diese wieder an. Im Vergleich zum April entfielen die Ausgangsbeschränkungen und es gab wieder mehr Anlässe außer Haus zu gehen (Aktivitäten). Eine zunehmende Stabilisierung des Mobilitätsniveaus der Nürnberger Bevölkerung war von August bis Oktober 2020 zu beobachten. Auch im November 2020, während des "Lockdown Light", blieb die Mobilität auf einem recht hohen Niveau. Während des 2. Lockdowns (ab Dezember 2020) sank das Mobilitätsniveau erneut, wobei ab Frühjahr 2021 wieder eine stetige Zunahme des Mobilitätsniveaus zu beobachten war und dieses im September nahezu wieder die Werte vor der Corona-Pandemie erreichte.

MOBILITÄT

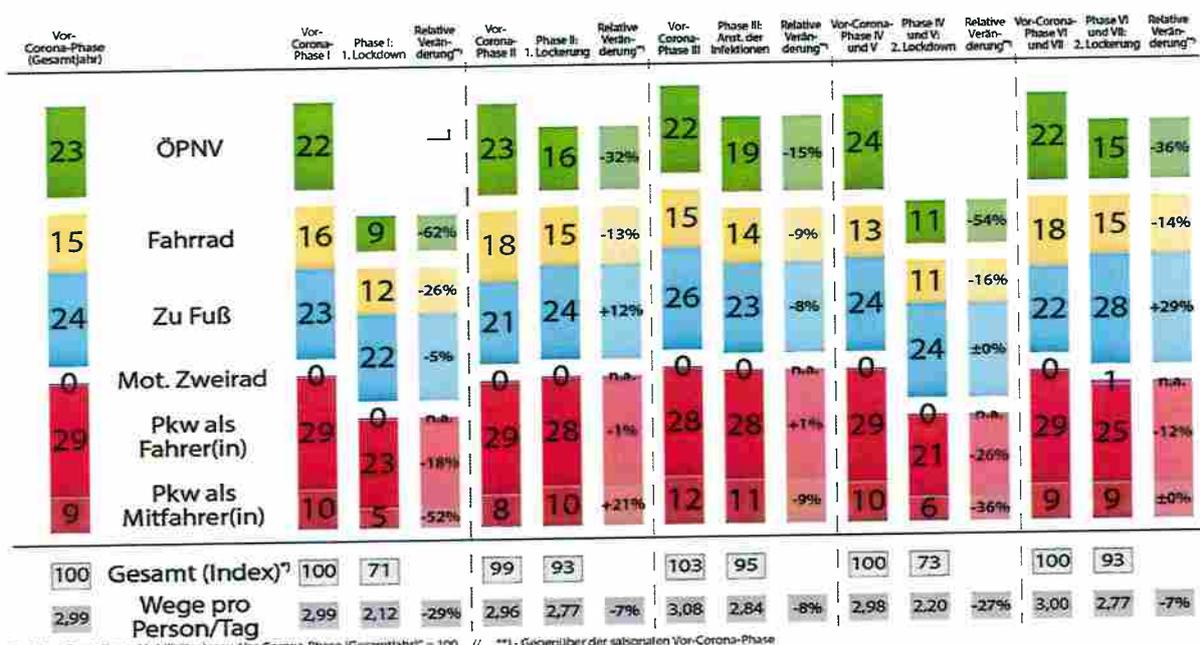
Nürnberg / Nach Monaten



Die gesunkene Mobilität spiegelte sich auch in der Nutzung bei fast allen Verkehrsmitteln wider. Mit Abstand am stärksten betroffen war dabei der ÖPNV, der zeitweise Einbrüche von bis zu 62 % hinnehmen musste, während Pkw- und Fahrradfahrten um maximal 26 % zurück gingen. Durch eine stärkere Fokussierung auf die Alltagsversorgung und das Freizeitverhalten im Nahbereich konnten stattdessen Fußwege einen Anstieg von bis zu 29 % verzeichnen.

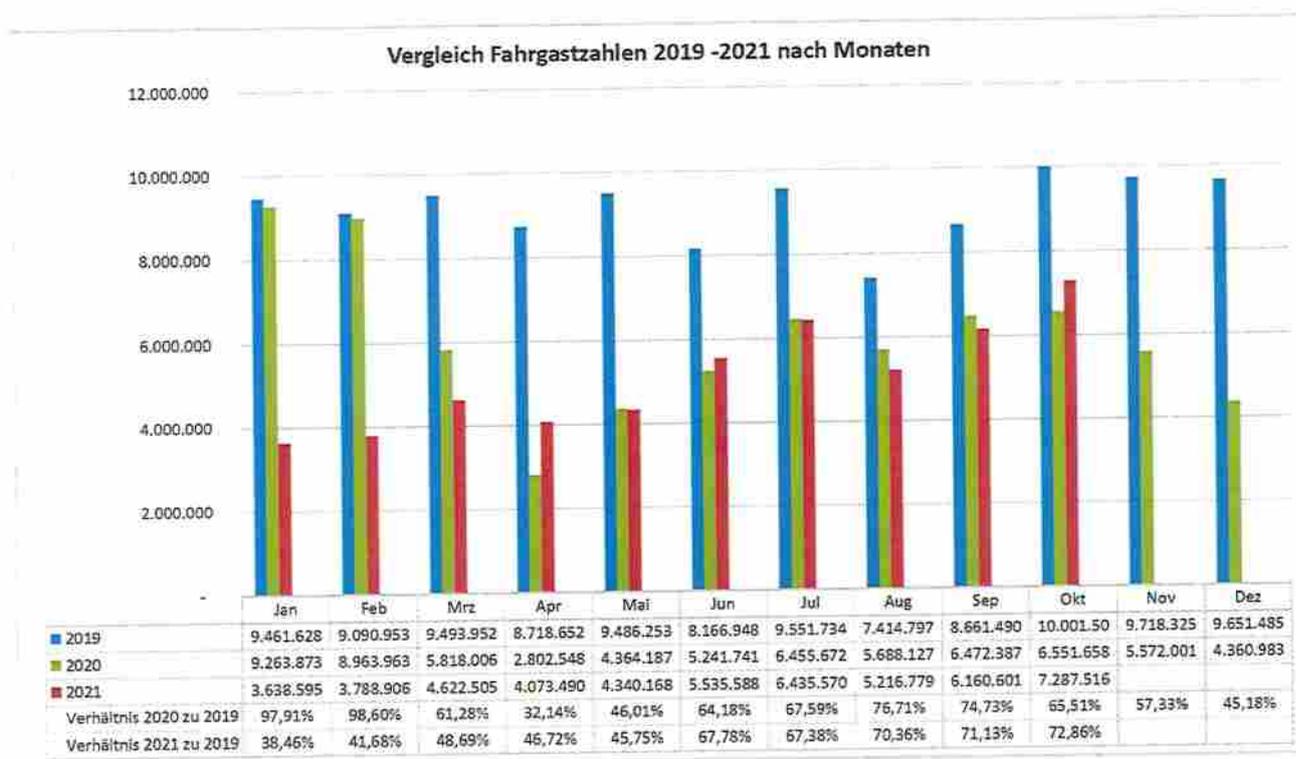
VERKEHRSMITTELWAHL

Nürnberg / Indizierte Ergebnisse und relative Veränderung



Mit Beginn der 2. Lockerung ab Juni 2021 erholte sich jedoch die Mobilität mit dem Fahrrad und dem Pkw deutlich schneller, Fußwege erreichten ein Höchstniveau, während sich die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen wesentlich langsamer entwickelte. Bezogen auf die Vor-Corona-Phasen wurden in der Verkehrsmittelnutzung folgende Marktanteile in den Phasen VI und VII erreicht: ÖPNV 15 % (2019: 22 %), Fahrrad 15 % (2019: 18 %), zu Fuß 28 % (2019: 22 %), Pkw als Fahrer*innen 25 % (2019: 29 %) und Pkw als Mitfahrer*innen 9 % (2019: 9 %).

Die **Nachfrageentwicklung** auf Basis der ÖV-Fahrten ergibt rechnerisch durch Bewertung des Verkaufs mit der Nutzungshäufigkeit aus der VGN-Verkehrserhebung 2020 einen Rückgang von rund 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die tatsächlichen Fahrtenrückgänge liegen allerdings deutlich höher, nachdem die Kund*innen die gekauften Fahrkarten während der Pandemie nicht in dem Umfang nutzen wie vor der Pandemie. Basierend auf den Zählraten der U-Bahn ist davon auszugehen, dass der tatsächliche Fahrtenrückgang in 2020 etwa doppelt so stark ausfiel. Nach erheblichen Fahrgasteinbrüchen im ersten Quartal 2021 stabilisierte sich die Nachfrage seit Mai in etwa auf dem Vorjahresniveau und erreichte im Oktober 2021 ca. 73 % des Vorkrisenniveaus.



Es wird erwartet, dass aufgrund weiterer Öffnungen z.B. von Veranstaltungen, Präsenzunterricht und Präsenzstudium zukünftig wieder Reiseanlässe entstehen, die in der Pandemie nicht gegeben waren. So erwartet die VAG für 2021 eine Erholung der Fahrgastzahlen auf ein Niveau von 75 - 80 % und für das Jahr 2022 von 80 - 85 %. Die tatsächliche Nachfrageentwicklung ist allerdings von der weiteren Pandemieentwicklung und den damit verbundenen politischen Entscheidungen abhängig. Im Jahr 2023 erscheint eine Nachfrageerholung auf 85 - 90 %, in 2024 auf 90 - 95 % möglich.

Im Jahr 2020 verzeichnete die VAG einen Rückgang der **Verkaufserlöse** um rund ein Viertel im Vergleich zum Vorjahr. Voraussichtlich ist auch in 2021 mit Verlusten in dieser Größenordnung zu rechnen. Durch den ÖPNV-Rettungsschirm werden diese zum größten Teil ausgeglichen. Auch für die Folgejahre wird ein entsprechender Rettungsschirm benötigt.

2. Home-Office-Effekt und geplante Tarifmaßnahmen

Aus der Befragung zum Mobilitätsverhalten während der Pandemie im Zeitraum von Juni 2020 bis Mai 2021 hat sich gezeigt, dass bei 12 % der Befragten als Grund für die reduzierte ÖPNV-Nutzung die Verlagerung der beruflichen Tätigkeiten ins Home-Office angegeben wurde. Nach eigenen Untersuchungen macht die vermehrte Nutzung des Home-Office etwa einen Rückgang von drei bis fünf Prozent aller Wege aus. Wesentlich stärker wirkt jedoch die Furcht vor Ansteckungen in den Fahrzeugen (49 %) und an den Haltestellen (47 %). Durch diesen Effekt ist von einem Rückgang der Wege um ca. 10 % auszugehen, die vsl. erst mit der Zeit zurück gewonnen werden können. Dennoch haben sich weiterhin über 85.000 Abo-Kund*innen für die Fortführung ihres Abos ausgesprochen, da sich das Abo trotz Home-Office-Tätigkeit für viele Nutzende weiterhin lohnt. Bereits ab zwei Arbeitstagen pro Woche bleibt das Abo vorteilhaft. Im Hinblick auf zukünftige Maßnahmen zur Kundenbindung und zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wurden nachfolgende tarifliche Maßnahmen angestoßen:

- Pilot E-Tarif 2022: Ein Tarifbaustein, der die sich wandelnden und sich weiter ausdifferenzierenden Mobilitätsmuster fokussiert, ist der Elektronische Tarif (E-Tarif). Auf Basis mehrerer Studien im VGN wurde ein sogenanntes „FahrRabattTarif“-Modell entwickelt. Nach Vorstellung der Nachfrage- und Einnahmenprognosen wurde der Ansatz in den weiteren Abstimmungen im VGN begrüßt und unterstützt. Zwischenzeitlich wurden die Vorarbeiten für die Überführung des Tarifansatzes in eine Pilotierung aufgenommen. Der Start des Piloten ist für das Jahr 2022 vorgesehen. Der Tarifansatz adressiert vor allem Gelegenheitsnutzer*innen, die den ÖPNV seltener nutzen als (bisherige) Abo-Kund*innen.
- 365-Euro-Ticket für alle: Am 17. Juni 2020 wurde im Stadtrat der Stadt Nürnberg beschlossen, dass spätestens am 1. Januar 2023 ein 365-Euro-Jahresticket im Stadtgebiet Nürnberg eingeführt werden soll. Die Verbundgesellschaft wurde daraufhin vom Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg mit der Vergabe einer Machbarkeitsstudie zur Einführung eines „365-Euro-Abos für alle“ beauftragt. Das Lastenheft zur Durchführung der Ausschreibung wurde in einer Arbeitsgruppe mit Teilnehmern der Unternehmens- sowie Aufgabenträgerseite (u. a. der VAG sowie der Stadt Nürnberg) abgestimmt. Ende April 2021 wurde der Auftrag an die Firma civity Management Consultants GmbH & Co. KG vergeben. Der Abschlussbericht wurde vom Gutachter im Oktober 2021 vorgelegt. Nachfolgend werden die Ergebnisse und Vorschläge zum weiteren Vorgehen in die zuständigen Gremien im Verkehrsverbund, Freistaat Bayern und bei den Kommunen eingebracht. Seit 1. Januar 2021 wird zudem den Inhaber*innen des „Nürnberg-Passes“ ein Monatsticket ohne Ausschlusszeit für 15 Euro pro Monat in der Tarifstufe A angeboten.
- 365-Euro-Ticket für Studierende: Der Freistaat Bayern hat bereits bei der Verbundgesellschaft angefragt und um mögliche Umsetzungsmodelle für ein 365-Euro-Angebot für Studierende, einschließlich Berechnung der damit verbundenen und von öffentlicher Hand gegebenenfalls dauerhaft auszugleichenden, rechnerischen Fahrgeldmindereinnahmen gebeten. Aktuell lässt sich noch keine verbindliche Aussage dazu treffen, ob Studierenden künftig, ähnlich den Schüler*innen und Auszubildenden, ein öffentlich entsprechend finanziell unterstütztes Angebot gemacht werden soll. Begleitend wurden Vorgespräche zwischen Verbundgesellschaft, Studentenwerk und den Städten Erlangen und Nürnberg aufgenommen.
- VAG Rad-Freiminuten für Studierende ab SS 2022: Hierzu wurde im Juni 2021 auf den Stadtratsantrag vom 20.05.2020 seitens der VAG ausführlich Stellung genommen. Zu den fünf aufgezeigten Ansätzen erfolgte aus finanziellen und organisatorischen Gründen eine Zustimmung zur der von der VAG empfohlenen Variante, bei der Studierende mit Wohnort Nürnberg ab dem Sommersemester 2022 beim Kauf eines Semester-Zusatztickets 100 Freiminuten pro Monat für das VAG_Rad erhalten, die über die neue App NürnbergMOBIL eingelöst werden können. Die Finanzierung erfolgt über das Marketingbudget der VAG. Sollten sich weitere überregionale oder verbundweite Lösungen mit entsprechender finanzieller Beteiligung ergeben, kann das Modell über Nürnberg hinaus erweitert werden.

- Angebote für Gelegenheitskund*innen/Home-Office-Nutzer*innen: Obwohl das Abo schon ab zwei Arbeitstagen pro Woche die günstigste Alternative darstellt, soll Kund*innen, die abgewandert sind oder den ÖPNV – auch in ihrer Freizeit – weniger nutzen, ein attraktives Angebot unterbreitet werden, für welches sich unter anderem eine Art Home-Office-Ticket anbietet. Beim Erwerb von 20 Einzelfahrtickets per Onlineshop oder App innerhalb von 30 Tagen erhalten die Kund*innen automatisch Gutscheincodes für zwei weitere kostenlose Einzelfahrtscheine. Vorgesehen ist der Start dieser Maßnahmen im Dezember 2021. Darüber hinaus ist über den elektronischen Verkauf eine Bestpreis-Maßnahme ab Frühjahr 2022 in Prüfung. Einzelfahrkarten, die an einem Tag oder Wochenende gekauft werden, können dann automatisch zum Bestpreis auf Basis des Tagestickets abgerechnet werden.
- VDV-Deutschland-Aktion Abo-Uprade: Mit Unterstützung der Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Bahngesellschaften hatte der Verband der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) eine breit angelegte Dankesaktion ins Leben gerufen. VGN-Abo-Kund*innen konnten vom 13.09. bis zum 26.09.2021 bundesweit und ohne weitere Kosten das Bus- und Bahnangebot des Nahverkehrs in vielen teilnehmenden Verkehrsverbänden – also auch im gesamten VGN – nutzen. Dabei handelte es sich um eine Gemeinschaftskampagne, die von Bund, Ländern, kommunalen Spitzenverbänden und den Verkehrsunternehmen unter Federführung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mittels umfangreicher Kommunikation umgesetzt wurde. Diese Maßnahme verlief sehr erfolgreich. Aus dem VGN haben knapp 30.000 Kund*innen (ca. 30 %) teilgenommen; in ganz Deutschland 700.000.

3. Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Nachfragesteigerung

Die erfolgreiche Marketingstrategie der VAG mit ihren drei Säulen (Information, Emotion und Motivation) wurde den Anforderungen aus der Pandemie angepasst und wird konsequent in der Zeit der Einschränkungen sowie der Lockerungen fortgeführt. Mit Beginn der Corona-Krise wurde deshalb eine Vielzahl an Aktivitäten eingeleitet, um über alle Zielgruppen hinweg nicht nur über die Notwendigkeit von Angebotsmaßnahmen sondern auch über das Verhalten bei ÖPNV-Fahrten zu informieren. Über die sich stetig erweiternden Sicherheits- und Hygienemaßnahmen seitens der VAG wurde regelmäßig über alle Kommunikationskanäle hinweg berichtet, um das Sicherheitsempfinden der Fahrgäst*innen sowie Multiplikatoren zu steigern und die Angst vor Ansteckung zu minimieren.

Besonders die Aktivitäten in den sozialen Medien, wie Facebook, Instagram, Twitter und YouTube wurden in dieser Zeit deutlich ausgeweitet, um über diese möglichst große Bevölkerungsteile zu erreichen. Des Weiteren wurde, insbesondere in der direkten Kundenkommunikation über Abo-Newsletter oder Flyer als Haushaltsverteilung, regelmäßig über Studienergebnisse berichtet. Auch in der zukünftigen Kommunikation ist dies weiterhin geplant. Reine Werbe- oder Informationsmaßnahmen mit dem alleinigen Thema Sicherheit werden erfahrungsgemäß kritischer aufgenommen als wenn dieses Thema in Ergänzung zu anderen Themen kommuniziert wird. Die VAG hat sich daher seit Anfang September mit der „After Corona-Kampagne“ mit sympathischen Motiven zum Umwelt- und Klimaschutz sowie dem gemeinsamen Erleben auf emotionale Weise an die Bürger gewandt. Hierzu wurde die in der Anfangszeit der Pandemie entwickelte Sympathie-Kampagne „Gemeinsam packen wir das“ weiter ausgebaut, um so das verlorengegangene Vertrauen zurückzugewinnen und neues Vertrauen zu schaffen. Mit emotionalen Motiven wurde beispielsweise die Notwendigkeit des Fahrbetriebs anhand von Berufsbildern erläutert, die nicht mittels Home-Office erledigt werden können. Hierzu gehören z.B. Tätigkeiten wie das Bestücken von Regalen, die Müllentsorgung sowie die Versorgung von werdenden Müttern.

Diese Kampagne wurde erweitert durch Danksagung an Mitarbeiter*innen und Kund*innen. Besonderes Augenmerk galt der Verpflichtung des Maskentragens im ÖPNV, die durch VAG- und VDV-Motive auf allen Medien präsent waren. Da die Neukundengewinnung in dieser Zeit eine untergeordnete Rolle spielte, wurde verstärkt auf Kundenbindung und Rückgewinnung gesetzt. Dazu haben VGN und VAG zahlreiche Maßnahmen durchgeführt, weitere Maßnahmen sind geplant.

Während der Pandemie wurde Abo-Kund*innen, die in den Lockdown-Phasen eine Kündigung ausgesprochen hatten, ein bzw. zwei Gratismonate bei Fortführung des Vertrages zugestanden. Insgesamt haben 3.600 Abo-Kund*innen dieses Angebot wahrgenommen.

Ehemalige Abo-Kund*innen, die ihr Abo im Zeitraum April 2020 bis Mai 2021 gekündigt hatten, erhielten Mitte Juni ein Angebot zum Wiedereinstieg. Als Anreiz dienten dabei zwei Gratismonate, wenn das Abo zum 01.07.2021 oder 01.08.2021 reaktiviert wurde. Insgesamt konnten mit diesem Angebot 356 Abo-Kund*innen zurückgewonnen werden.

Im Rahmen des Gewinnspiels „ABOgefahren“, deren Teilnahme exklusiv Abo-Kund*innen vorbehalten war, wurden im Juni über 500 hochwertige Preise u. a. E-Bikes, E-Scooter, Gutscheine für Einzelhändler sowie Gratis-JahresAbos verlost. Knapp 5.500 Abo-Kund*innen beteiligten sich an diesem Gewinnspiel. Die Ausschüttung der Gewinne erfolgte Anfang Juli 2021. Des Weiteren wurde Ende Juli seitens des VGN ein weiteres Gewinnspiel als Dank für die anhaltende Abo-Treue durchgeführt. Unter dem Motto „1.000 Dank“ haben 50 Abo-Kund*innen die Chance auf jeweils 1.000 Euro. Der Verlosungszeitraum endete am 16.09.2021.

In der Lockerungsphase 2020 sowie kontinuierlich ab dem Frühjahr 2021 konnte auch der direkte Dialog mit den Bürger*innen wieder aufgenommen und intensiviert werden. Über das Info-Mobil der VAG wurden inzwischen in über 15 Stadtteilen direkte Beratungsgespräche zur ÖPNV- und VAG_Rad-Nutzung angeboten. Darüber hinaus wurde in mehreren Wellen ein schriftlicher Dialog mit über 200.000 Nürnberger*innen aufgenommen und über diesen Kommunikationskanal Leistungen, wie Fahrpläne, persönliche Fahrplan- und Tarifauskünfte, Schnuppertickets u.v.m. angeboten. Zusätzlich bekamen auch alle Neubürger*innen und Umzügler*innen Post von der VAG und wurden zur kostenlosen Erprobung des ÖPNV eingeladen.

Nicht nur tarifliche oder kommunikative Maßnahmen standen seit Beginn der Corona-Pandemie im Fokus der VAG. Eine wichtige weitere Komponente, die den Neu- bzw. Wiedereintritt in den ÖPNV vereinfachen und beschleunigen soll, sind Maßnahmen, die von den Bürger*innen als qualitative Verbesserungen im ÖPNV wahrgenommen werden.

- Aufbau und Einführung der Mobilitätsplattform NürnbergMOBIL: NürnbergMOBIL, die neue App der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, steht in einer ersten Version zum kostenlosen Download in den App-Stores zur Verfügung. Sie ist die erste App in der Region, die verschiedene Mobilitätsangebote zusammenführt und den Fokus auf eine kundenzentrierte Entwicklung legt. Ziele der ersten App-Version waren ein einfacher und schneller Ticketkauf, die Einbindung von VAG_Rad, eine verbesserte Störungsinformation sowie ein modernes und nutzerfreundliches App-Design. In weiteren Ausbaustufen werden weitere Mobilitätsanbieter und zusätzliche Digitale Services integriert. Mehr Infos: <https://nuernbergmobil.de>
- Ausbau VAG_Rad: Im Sommer 2020 wurde das Fahrradverleihsystem VAG_Rad großflächig erweitert. Die Flexzone wurde auf den Ring B4R und damit das zentrale Innenstadtgebiet der Stadt ausgedehnt und weitere zehn VAG_Rad Stationen in den Außenbezirken eröffnet. Um ein ausreichendes Angebot an Fahrrädern zur Verfügung zu stellen, wurden 1.000 weitere VAG_Räder angeschafft. Die Integration von VAG_Rad in der ersten Ausbaustufe von NürnbergMOBIL wurde erfolgreich abgeschlossen und die VAG_Räder sind seit Juni 2021 in NürnbergMOBIL entleihbar. Seit Oktober stehen an 10 Stationen 12 VAG_Lastenräder zur Verfügung. Für 2022 wurde die Beschaffung von weiteren 500 Fahrrädern veranlasst. Diese sind für den Aufbau einer Flexzone in Langwasser sowie weiterer Ausleihstationen entlang wichtiger Verkehrsrouten vorgesehen.
- DFIS-Light: Die Ausstattung von Haltestellen des ÖPNV mit dynamischen Fahrgastinformationanzeigern (DFIS) ist eine bewährte Maßnahme, die Attraktivität zu steigern. Fahrgäst*in-

nen erhalten einfach und schnell aktuelle Informationen zur Fahrplan- und Betriebslage. Insbesondere bei Abweichungen vom Planbetrieb sind sie besser informiert und werden frühzeitig auf Alternativen gelenkt, um ihr Ziel zu erreichen. Ziel des Projektes DFIS-Light ist der weitere Ausbau der Fahrgastinformation auch an weniger stark frequentierten Bushaltestellen in Nürnberg. Die Anzeiger für DFIS-Light werden in die Fahne des bestehenden Haltestellenschildes integriert und verfügen über eine autarke Stromversorgung per Batterie. Durch die erheblich geringeren Anschaffungskosten im Vergleich zu herkömmlichen DFIS-Anzeigern sowie den deutlich verringerten Aufwand bei der Installation vor Ort (z.B. entfällt die Notwendigkeit eines Anschlusses an das Stromnetz), ist damit auch die Ausstattung von weniger stark genutzten Haltestellen unter Kosten-Nutzen Gesichtspunkten möglich. Zusätzlich konnten für dieses Projekt Fördermittel des Bundes in Höhe von 50 % der zuwendungsfähigen Kosten akquiriert werden. Ausgestattet sind die DFIS-Light Anzeiger mit jeweils einem zweizeiligen LCD-Display auf beiden Seiten der Fahne und einer Vorleseeinrichtung für blinde und sehbehinderte Fahrgäst*innen. Insgesamt sollen bis etwa Juni 2022 150 Bushaltestellen im Netz mit DFIS-Light Anzeigern ausgestattet werden.

- WLAN: Mittels Public WLAN kostenlos ins Internet ist inzwischen an 18 U-Bahnhöfen im Nürnberger Stadtgebiet möglich. Bereits im Jahr 2017 startete nur wenige Tage nach BayernWLAN im Nürnberger Nahverkehr zusätzlich auch das VAG-eigene WLAN mobiconnect. So sind neben allen VAG Bussen inzwischen auch die Busse privater Verkehrsunternehmen, die im Nürnberger Netz eingesetzt werden, sowie wichtige Oberflächenhaltestellen mit WLAN versorgt. Auch die neuen U-Bahnfahrzeuge vom Typ G1 sind mit WLAN ausgestattet. Zusätzlich verfügen 14 GT8N-Straßenbahnen und nach Abschluss des Redesigns 26 GT8N-Straßenbahnen über öffentliches WLAN. Ebenso ist für die neuen 26 Avenio-Züge, die ab 2022 sukzessive in Betrieb gehen, Fahrgast-WLAN vorgesehen. Der Erfolg des Projekts WLAN zeigt sich nicht nur am stetigen Ausbau, sondern auch an den Nutzerzahlen: Diese steigen kontinuierlich. Mittlerweile können BayernWLAN und mobiconnect gemeinsam rd. 700.000 Verbindungen pro Monat verzeichnen und die Nutzer*innen sind durchwegs zufrieden. Das zeigt eine Befragung in den Bussen der VAG aus dem Juni 2019, eine aktuelle Umfrage im Juni 2021 untermauert dies. 93 Prozent der befragten Fahrgäst*innen bewerten das Angebot positiv und mehr als drei Viertel wünschen sich einen weiteren Ausbau. Vor allem Schüler*innen, Studierende und junge Erwerbstätige schätzen das WLAN in Fahrzeugen und an Haltestellen und nutzen es regelmäßig.
- Zugzielanzeiger U-Bahn-Linie U1: Im Gegensatz zu den Linien U2 und U3 waren entlang der Strecke der U1 bislang an den meisten Haltestellen noch herkömmliche Fallblattanzeiger im Einsatz, die keine Anzeige von Echtzeit- oder Störungsinformationen ermöglichten. Es wurden daher, mit der Ausnahme der Haltestelle Fürth Hauptbahnhof, die sich derzeit noch in der Umrüstung befindet, sukzessive alle Haltestellen der Linie U1 mit modernen TFT-Displays ausgestattet. So stehen Fahrgäst*innen nun auch über die Anzeiger an den Haltestellen der Linie U1 sowie über die verschiedenen weiteren digitalen Informationskanäle Echtzeit- und Störungsinformationen für die Linie U1 zur Verfügung.
- Anzeige von Umsteigebeziehungen in Echtzeit: Um den Fahrgäst*innen auch unterwegs im Fahrzeug die relevanten Informationen der Reisekette zur Verfügung zu stellen, werden inzwischen für Haltestellen mit Umsteigemöglichkeiten auf den Monitoren in den Fahrzeugen die Umsteigebeziehungen in Echtzeit angezeigt. So können die Fahrgäst*innen bereits vor Ankunft an der Umstiegshaltestelle abschätzen, ob bzw. welchen Umstieg sie zur Weiterfahrt erreichen können. Da die Weiterfahrt nicht in allen Fällen mit VAG-Verkehrsmitteln erfolgt, wurden die Systeme so ertüchtigt, dass auch Umsteigemöglichkeiten zu anderen Verkehrsunternehmen wie z.B. zur S-Bahn oder zum Busverkehr des OVF in Echtzeit angezeigt werden.
- Pilotprojekt zur Auslastungsinformation: Seit Anfang November 2020 führt die VAG in zwei Bussen einen Test durch, um Besetzungsgrade auf Basis verschiedener Datenquellen hochzurechnen. In den Datenpool fließen ein: die Einlogg-Zahlen ins öffentliche WLAN mobi-

connect, die Anzahl der offenen Bluetooth-Geräte, Fahrgastzahlen aus automatisierten Zählsystemen, manuelle Zählungen. Ziel ist, einen validen Faktor zu ermitteln, der den Besetzungsgrad im Fahrzeug angibt: leer, halbvoll und voll. Verläuft dieser Pilot erfolgreich, sollen diese Status den Kunden*innen zukünftig über start.vag.de, die VGN-Fahrplanauskunft und auch über die Mobilitätsplattform angezeigt werden.

4. Takt und Fuhrparkauslastung

Seit Beginn der Pandemie hat die VAG den Fahrzeugeinsatz permanent überprüft und den Anforderungen aus der pandemischen Situation angepasst. Dabei wurden und werden auch weiterhin überwiegend Langzüge bzw. Gelenkbusse eingesetzt, um dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Fahrgäste Rechnung zu tragen. Dies hatte zur Folge, dass auch in Phasen sehr niedriger Nachfrage überwiegend das vollständige Regelangebot angeboten wurde. Zusätzlich können im Rahmen eines Förderprogramms des Freistaats Bayern für Schulverkehre umfangreiche zusätzliche Fahrten mittels angemieteter Busleistungen angeboten werden.

Aus Sicht der VAG kann ein dichteres Taktangebot zu einem höheren subjektiven Komfort- und Sicherheitsgefühl bei den Fahrgäst*innen beitragen. Da Angebotsverdichtungen die angebotenen Platzkapazitäten deutlich erhöhen können, soll das bestehende Angebot in den nächsten Jahren deutlich ausgebaut werden.

Durch eine zunehmende Home-Office-Nutzung hat sich die Nachfragespitze (ohne den klassischen Schülerverkehr) deutlich in die nachmittägliche Neben- und Hauptverkehrszeit verschoben. Daher plant die VAG zusammen mit der Verwaltung der Stadt Nürnberg im Rahmen des ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030 mittelfristig eine deutliche Verdichtung des Angebots über den gesamten Tagesverlauf. Die hinsichtlich ihrer Auslastung in der Spitzenstunde kritischen Querschnitte im ÖPNV-Netz sind der VAG bekannt.

Ein Stufenkonzept zur Umsetzung entsprechender Taktverdichtungen und Angebotsausweitungen sind im ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 enthalten und sollen zeitnah umgesetzt werden. Hierfür wurden bereits seitens der VAG entsprechende Fahrzeugbeschaffungen angestoßen. Beispielsweise sollen beginnend ab 2022 26 zusätzliche neue Straßenbahnfahrzeuge zur Verfügung stehen. Im Busbereich wird kontinuierlich der Anteil der größeren Gelenkbusse an der Fahrzeugflotte erhöht. Bereits im Einsatz befinden sich die neuen U-Bahnzüge vom Typ G1, welche durch die neue Innenraumgestaltung mehr Platz bieten.

Allerdings sind für einige der im ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 genannten Angebotsverdichtungen auch entsprechende Ertüchtigungen der Infrastruktur erforderlich. Die für die Umsetzung notwendigen Planungen und Durchführung der Baumaßnahmen verhindern – neben den Beschaffungszeiträumen für zusätzliche Fahrzeuge und Personal – eine sofortige Umsetzung der geplanten Maßnahmen und machen eine zeitliche Staffelung erforderlich.

Das ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 wurde im AfV im Juli 2021 vom 22. Juli 2021 als Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Nürnberg beschlossen.

Freundliche Grüße

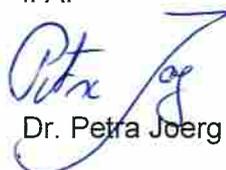
VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



Hermann Klodner

i. A.



Dr. Petra Joerg

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	17.03.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Radwegeplanung Oelser Straße

Anlagen:

Stellungnahme des Naturschutzbeirat vom 01.12.2020

Straßenplan 2.2197.2.4

Straßenplan 2.2197.2.5

Straßenplan 2.2197.2.6

Sachverhalt (kurz):

Eine Radwegeverbindung entlang der Oelser Straße zwischen der Bregenzer Straße und der Liegnitzer Straße wird seit langem von vielen Bürgern gefordert. Derzeit müssen Radfahrende aus Feucht kommend durch die Wohngebiete Altenfurt bzw. Moorenbrunn oder durch das Moorenbrunnfeld fahren. Letzteres ist größtenteils Privatfläche und die vorhandene Wegeverbindung ist baulich in einem desolaten Zustand. Eine direkte und gut ausgebaute Verbindung entlang der Oelser Straße ist nicht vorhanden.

Die Verwaltung musste die Planungen entlang der Oelser Straße aufgrund von schwierigen Grundstücksverhältnissen, verwaltungsinternem Klärungsbedarf, sowie aufwendiger Abstimmungen mit dem Staatlichem Bauamt bezüglich Finanzierungs-, Planungs- und Bauleistungen immer wieder unterbrechen, wodurch sich der Fortschritt dieser Maßnahme verzögert hat.

Mit dem Beschluss zu den Radvorrangrouten, zu der auch die Oelser Straße gehört, könnte die Planung jetzt zum Abschluss gebracht werden. Durch den Bau eines Radweges entlang der Oelser Straße wird eine wichtige Lücke auf der Radvorrangroute 12 von Feucht mit dem Ziel Stadtzentrum geschlossen.

Zukünftig soll ein 3,0 m breiter, asphaltierter gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Oelser Straße entstehen. Die Breite ist ein Kompromiss zwischen den Radverkehrsbelangen und den Belangen des Naturschutzes. Die im SÖR Werkausschuss behandelte beleuchtete Querungsstelle wurde in diese Planung eingearbeitet. Außerdem soll die Fahrgeschwindigkeit auf der Oelser Straße in diesem Bereich auf Tempo 50 reduziert werden. Dies ist ein Vorteil für die Verkehrssicherheit, zudem profitieren die angrenzenden Bewohner von der Lärmreduktion.

Das für die Planung benötigte Grundstück ist nicht im Besitz der Stadt Nürnberg. Für eine Verhandlungsposition ist der Beschluss im Verkehrsausschuss mit dem aktuellen Planungsstand förderlich. Der Ausführungstermin ist u.a. von den Grundstücksgeschäften abhängig.

Die Umsetzung an der Staatsstraße Oelser Straße soll in Sonderbaulast des Staatlichen Bauamts erfolgen. Die Stadt übernimmt die Planung und den Bau und das Staatliche Bauamt finanziert die Maßnahme. Kosten werden im weiteren Planungsverlauf ermittelt. Die Verwaltung schließt eine Vereinbarung mit dem Staatlichen Bauamt.

Der Naturschutzbeirat weist in seiner beiliegenden Stellungnahme daraufhin, dass er sich mehrheitlich gegen den Bau des Radweges ausgesprochen hat. Die Maßnahme wurde jedoch mit dem Umweltreferat/Umweltamt in mehreren Ortsterminen abgestimmt. In der Gesamtabwägung sieht die Verwaltung ein höheres Gewicht für einen -wie geplant- reduzierten Radweg als für einen Ansatz ohne Radweg.

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:

Fuß- und Radverkehr profitieren von dem neuen Weg.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
- VB
- LA
- Ref.III/UwA

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Straßenpläne
2.2197.2.4 vom 12.07.2017 mit letzter Änderung vom 19.05.2021
2.2197.2.5 vom 12.07.2017 mit letzter Änderung vom 19.05.2021
2.2197.2.6 vom 12.07.2017 mit letzter Änderung vom 19.05.2021

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Umsetzung der Planung in Zusammenarbeit mit dem Staatlichem Bauamt weiter voranzutreiben und die nötigen Grundstücksgeschäfte zu tätigen.

**Naturschutzbeirat
143. Sitzung am 01. Dezember 2020**

Anlage zu TOP 3

Fuß-/Radwege Oelser Straße und Liegnitzer Straße

Beschluss

des Naturschutzbeirates der Stadt Nürnberg vom 01. Dezember 2020

- 2 Enthaltungen -

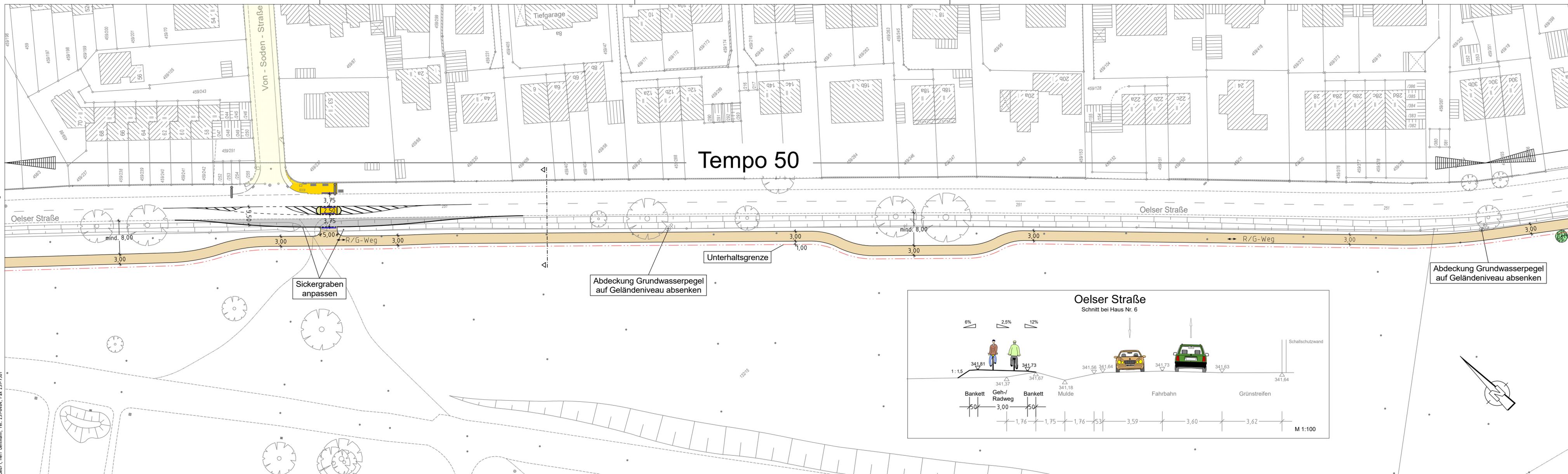
Im Abschnitt südlich der Liegnitzer Straße ist ein gemäß Arten- und Biotopschutzprogramm landesweit bedeutsames Biotop betroffen (Trockenbiotopkomplex Moorenbrunnfeld). Im Abschnitt nördlich der Liegnitzer Straße ist eine Allee aus mächtigen Alteichen mit (aktuell nachgewiesener) erheblicher Bedeutung als Lebensraum für holzbewohnender Käfer (es besteht Verdacht auf Vorkommen des Eremiten) betroffen. Der Konflikt zwischen dem geplanten Fuß-/Radweg und dem Schutzbedürfnis des ökologisch hochwertigen Baumbestandes kann nicht gelöst werden. Gemäß §15 Abs.1 BNatSchG besteht ein Vermeidungsgebot für beide Abschnitte.

Der Beirat sieht darüber hinaus verschiedene Alternativen zur Verbesserung des Radwegesetzes im betroffenen Bereich. Es ist nicht erkennbar, dass Alternativen vor einer Entscheidung des Stadtrates von der Verwaltung ernsthaft geprüft wurden und wie in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 28.06.2018 dargestellt dem Ausschuss zur Entscheidung vorgelegt wurden. Der erforderliche Interessensausgleich zwischen Radwegförderung und Naturschutz ist hier nicht erkennbar.

Der Beirat sieht hier „ökologisches Tafelsilber“ betroffen und lehnt den Bau deshalb ab.

Am 07.12.2020
Im Auftrag

Boser
(Vorsitzende)



Zeichenerklärung:

Planung			
	Hochbord		Fahrbahnfläche
	Hochbord abgesenkt		Gehwegfläche
	vorh. Baum		R/G-Weg Asphalt sandbeige in Anlehnung an RAL 1039
	gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze		Radstreifen/-furt rot eingefärbt
	Einfahrt/Ausfahrt		ÖPNV-Spur
	Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)		Parkstandsfläche
	erf. Abbruch		sonstige Pflasterfl.
	VAG Wartehalle		Grünfläche
	Stützmauer		Überfahrt-Gehweg
	neue Maststandorte		Bündelungssystem gemäß RAST Nbg bzw. SÜK-Regelplan/DIN52984
	Unterhaltsgrenze		

Bestand

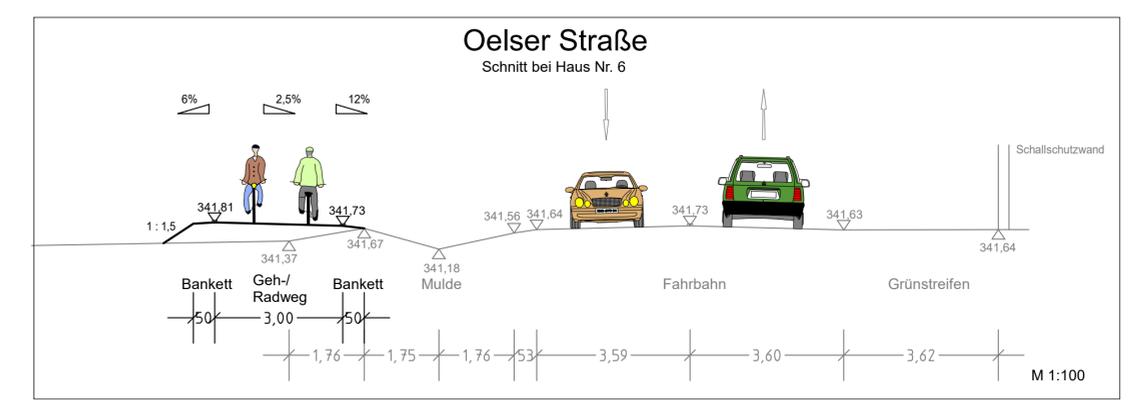
	best. Gebäude		Schaltkasten
	Baum		Liftdrüse
	Wiese		Eingang
	Wald		Einfahrt
	Gartenland		Stegungspfeil
	Umland		Fließrichtung
	Friedhof		Mast
	Zaun		Fahnenmast
	Mauer		Lampe
	Stützmauer		Oberflurhydrant
			Brunnen

Tempo 50

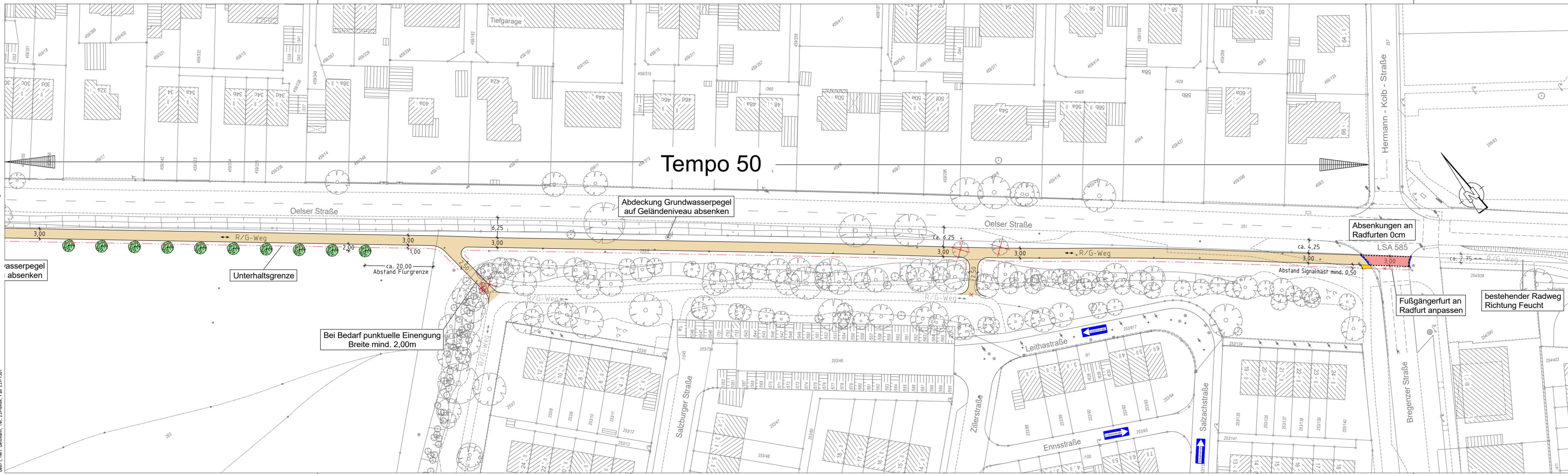
Sickergraben anpassen

Abdeckung Grundwasserpegel auf Geländeneiveau absenken

Abdeckung Grundwasserpegel auf Geländeneiveau absenken



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG	
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 12.07.2017	
BEARBEITUNG	Albig (78290)	gez. Jülich AMTSLEITER	
ÄNDERUNGEN		Lageplan 5	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 2.2197.2.5
4.10.2018	Albig	Ergeb. Ortsbegeh.	Oelser Straße Radweg Von-Soden-Straße - Salzburger Straße
10.12.2018	Albig	R/G Breite	
19.05.21	Br-Fürbach	Schnitt/Tempo 50	
Oelser_Straße_001 Lageplan_5.PLT vom 09.02.22			



Zeichenerklärung:

- Planung**
- Hochbord
 - Hochbord abgesenkt
 - vorh. Baum
 - gepl. Baum
 - Einfahrt/Ausfahrt
 - Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
 - erf. Abbruch
 - VAG Wartehalle
 - Stützmauer
 - neue Maststandorte
 - Unterhaltsgrenze
 - Fahrbahnfläche
 - Gehwegfläche
 - R/G-Weg Asphalt sandbeige in Anlehnung an RAL 1039
 - Radstreifen/-furt rot eingefärbt
 - ÖPNV-Spur
 - Parkstandsfläche
 - sonstige Pflasterfl.
 - Grünfläche
 - Überfahrt-Gehweg
 - Bündelungssystem gemäß RAST Nbg bzw. SÜK-Regelplan/DIN52984
- Bestand**
- best. Gebäude
 - Baum
 - Wiese
 - Wald
 - Gartenland
 - Untland
 - Friedhof
 - Zaun
 - Mauer
 - Stützmauer
 - Schallkasten
 - Leitfahrsäule
 - Eingang
 - Einfahrt
 - Steigungspfeil
 - Fließrichtung
 - Mast
 - Fahnenmast
 - Lampe
 - Oberflurhydrant
 - Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG	
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 12.07.2017	
BEARBEITUNG	Albig (78290)	gez. Jülich AMTSLEITER	
ÄNDERUNGEN		Lageplan 6	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 2.2197.2.6
4.10.2018	Albig	Ergeb. Ortsbegeh.	Oelser Straße Radweg Salzburger Straße - Bregenzer Straße
10.12.2018	Albig	R/G Breite	
19.05.21	Br-Fürbach	Tempo 50	
Oelser_Straße_001 Lageplan_6.PLT vom 09.02.22			

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	17.03.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Straßenplan Ambergerstraße

Anlagen:

Straßenplan 2.1141.2.3

Straßenplan 2.1141.2.4

Sachverhalt (kurz):

Der Verkehrsraum der Ambergerstraße ist stark sanierungsbedürftig.

Als Teil der Radschnellverbindung Nürnberg - Schwabach, die zukünftig vom Plärrer über die Stadtteile Gostenhof und Schweinau bis Röthenbach und daran anschließend entlang der S-Bahn-Strecke weiter bis nach Schwabach geführt werden soll, dient die Ambergerstraße als wichtiges Verbindungselement für einen komfortablen Radverkehrsanschluss des südlichen Schweinauer Gebiets an den Ring in der Nopitschstraße.

Zudem soll zukünftig die Trasse der vom Umweltamt in Auftrag gegebenen Konzeptstudie „Grüner Weg zum Faberwald“ über die Ambergerstraße führen.

Dies wird nun zum Anlass genommen die Straße zu sanieren und den Querschnitt zu erneuern.

In Form einer Fahrradstraße wird der Radverkehr zukünftig von der Nopitschstraße bis zur Georg-Paul-Amberger-Schule durch die Ambergerstraße geführt. Im Zuge dessen werden die Oberflächen erneuert, Bestandsgleise entfernt, Parkstände neu geordnet, neue Grünflächen mit Baumpflanzungen errichtet und im Kreuzungsbereich durch Beschilderung und Rotmarkierung Vorrang für den Radverkehr geschaffen.

Durch die genannten Maßnahmen erhält die Ambergerstraße einen strukturierten und freundlichen Charakter und die Sicherheit für Schulkinder und Radfahrende wird signifikant verbessert. Auch das angrenzende Umfeld zur Ambergerstraße profitiert durch die Neugestaltung.

Die Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer wurden berücksichtigt und in die Planung eingearbeitet. Es wurden zwei Behindertenstellplätze vor der Georg-Paul-Amberger-Schule integriert und der Knoten Nopitschstraße / Ambergerstraße wird behindertengerecht umgebaut.

Westlich der Georg-Paul-Amberger-Schule setzt sich die Führung als eigenständiger Zweirichtungs-Radweg mit begleitendem Gehweg bis zur Turnerheimstraße fort.

Im Bereich der neuen Radwegführung westlich der Schule werden die angrenzenden Grünflächen erweitert wodurch der öffentliche Raum aufgewertet wird. Die Konzepterstellung und Planung für diese Bereiche erfolgt durch SÖR.

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 Schaffung von Radschnellverbindungen fördern den Radverkehr und erweitern zukünftig die Möglichkeiten für den Pendlerverkehr. Ausstattung des LSA-Bereichs mit Blindenausstattung.

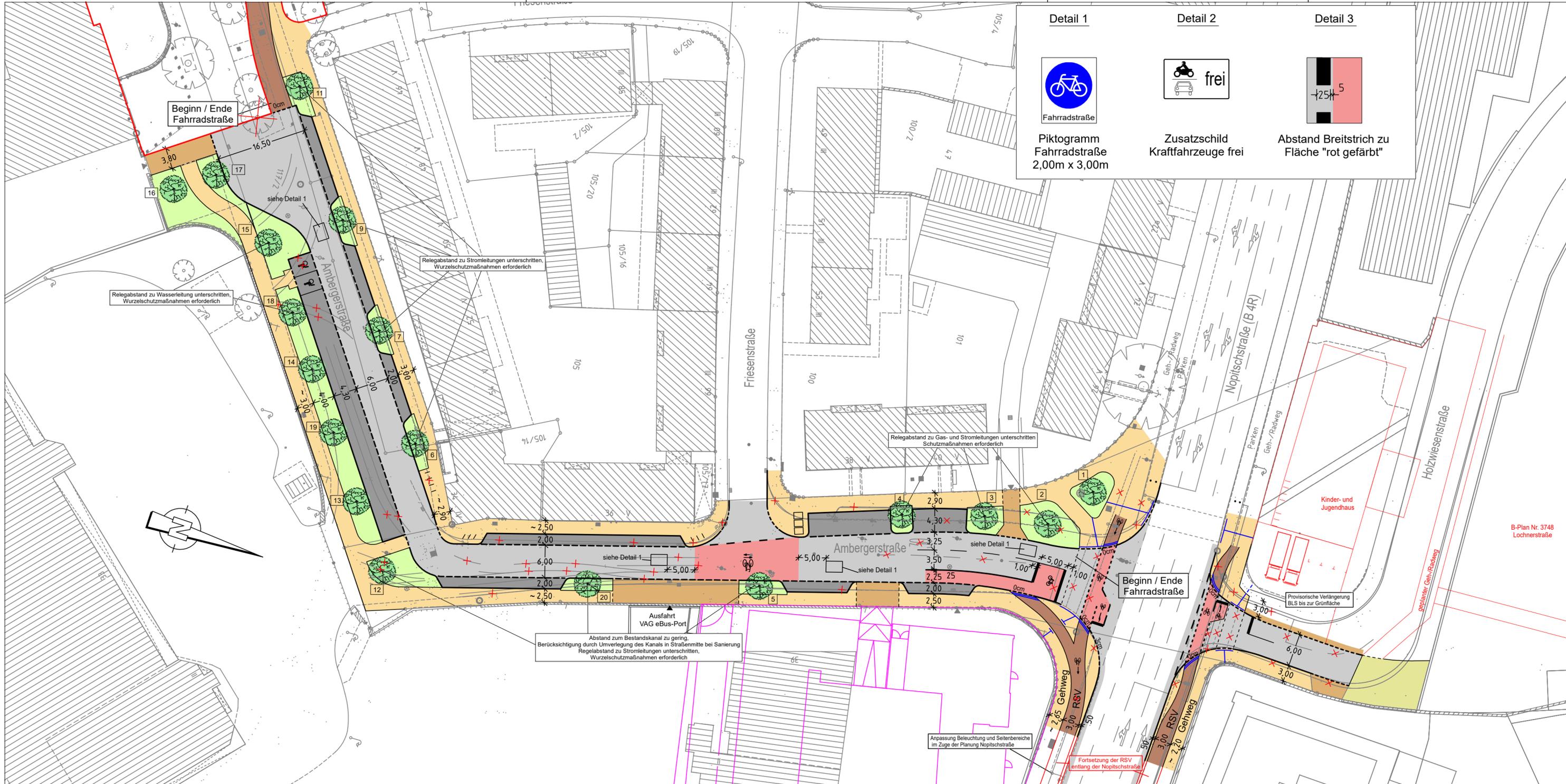
4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Straßenpläne
2.1141.2.3 vom 19.11.2020 mit letzter Änderung vom 24.01.2022
2.1141.2.4 vom 19.11.2020 mit letzter Änderung vom 22.10.2021

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung zu klären und Zuschüsse zu beantragen.



Detail 1
 Fahrradstraße
 Piktogramm Fahrradstraße 2,00m x 3,00m

Detail 2
 frei
 Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei

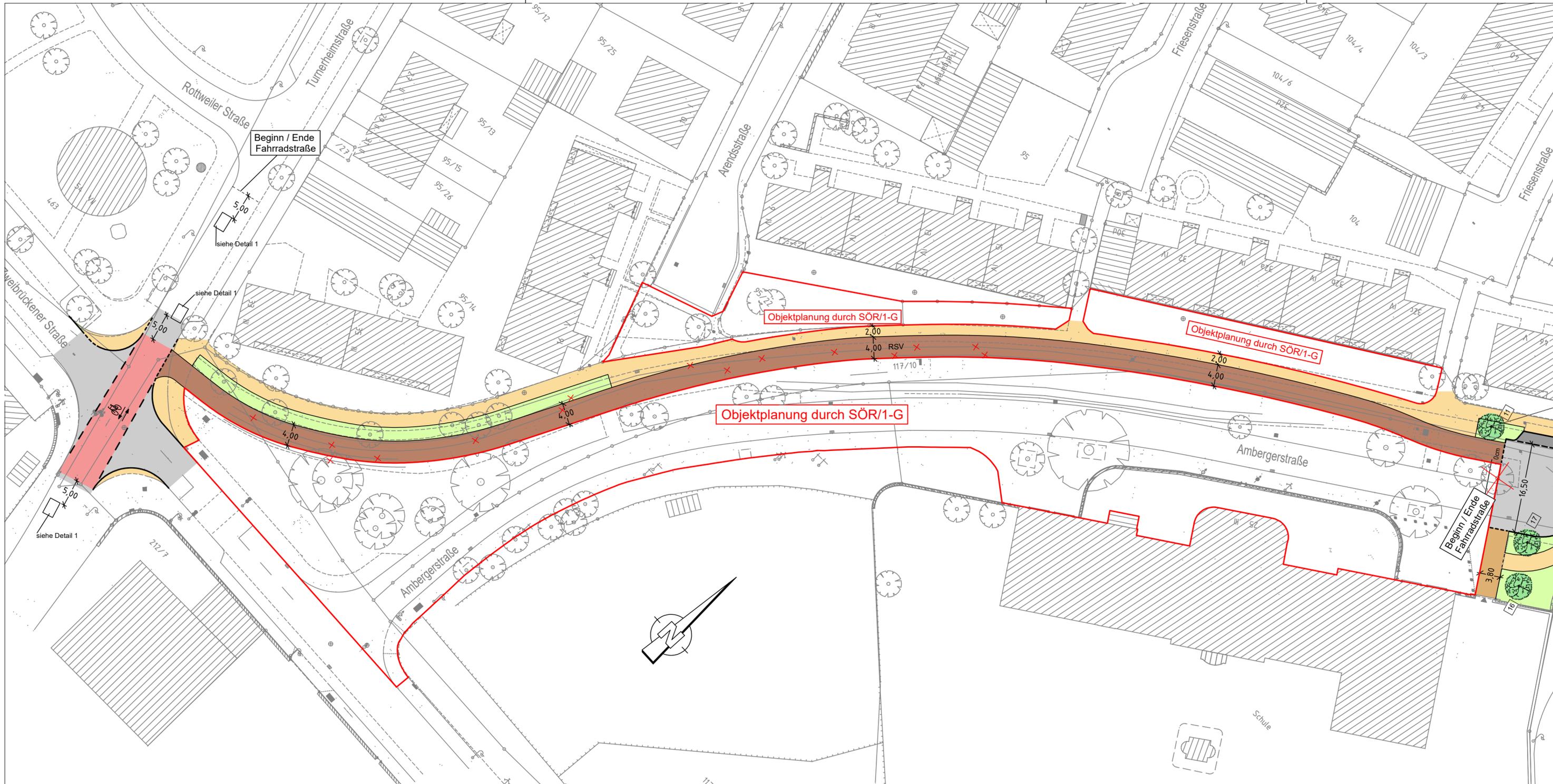
Detail 3
 Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

Zeichenerklärung:

- Planung**
- Hochbord
 - Hochbord abgesenkt
 - vorh. Baum
 - gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
 - Einfahrt/Ausfahrt
 - Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
 - erf. Abbruch
 - VAG Wartehalle
 - Stützmauer
 - neue Maststandorte
 - Fahrbahnfläche
 - Gehwegfläche
 - Bordsteinradweg rot eingefärbt
 - Radstreifen/-furt rot eingefärbt
 - ÖPNV-Spur
 - Parkstandsfläche
 - sonstige Pflasterfl.
 - Grünfläche
 - Überfahrt-Gehweg
 - Straßenumbau nach SÖR
 - Wasserdurchlässiger Belag
 - Fahrradständer
 - Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984
 - Sperrfelder
 - LSA-Maststandort
- Bestand**
- best. Gebäude
 - Baum
 - Wiese
 - Wald
 - Gartenland
 - Unland
 - Friedhof
 - Zaun
 - Mauer
 - Stützmauer
 - best. Grünfläche
 - Schallkasten
 - Litfaßsäule
 - Eingang
 - Einfahrt
 - Steigungspfeil
 - Fließrichtung
 - Mast
 - Fahnenmast
 - Lampe
 - Oberflurhydrant
 - Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
 NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 19.11.2020	
BEARBEITUNG	Pfindel (78301)	gez. Jülich AMTSLEITER	
	Reiser M.		
ÄNDERUNGEN			
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500
22.10.21	Pfindel	Fachinstruktion	2.1141.2.3
10.11.21	Pfindel	Ergänzungen Baumstandorte	Ambergerstraße zw. Georg-Paul-Amberger-Schule und Nopitschstraße
12.01.22	Pfindel	Kreuzungsbereich LSA	
24.01.21	Pfindel	Seitenbereich Ostseite	
Ambergerstraße_001 V500_3.PLT vom 03.02.22			



Zeichenerklärung:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — Hochbord - - - Hochbord abgesenkt ⊙ vorh. Baum ⊙ gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze ⊙ Einfahrt/Ausfahrt ● Beleuchtung (Stahl-/Betonmast) ⊠ erf. Abbruch ⊠ VAG Wartehalle ⊠ Stützmauer ⊠ neue Maststandorte | <ul style="list-style-type: none"> ▭ Fahrbahnfläche ▭ Gehwegfläche ▭ Bordsteinradweg rot eingefärbt ▭ Radstreifen/-furt rot eingefärbt ▭ ÖPNV-Spur ▭ Parkstandsfläche ▭ sonstige Pflasterfl. ▭ Grünfläche ▭ Überfahrt-Gehweg ▭ Straßenumbau nach SÖR ▭ Wasserdurchlässiger Belag ▭ Fahrradständer ▭ Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984 ▭ Sperrfelder ● LSA-Maststandort ▭ Schaltkasten ▭ Liftsäule ▭ Eingang ▭ Einfahrt ▭ Steigungspfeil ▭ Fließrichtung ▭ Mast ▭ Fahnenmast ▭ Lampe ▭ Oberflurhydrant ▭ Brunnen |
|--|--|
-
- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▭ best. Gebäude ⊙ Baum ▭ Wiese ▭ Wald ▭ Gartenland ▭ Unland ▭ Friedhof ▭ Zaun ▭ Mauer ▭ Stützmauer ▭ best. Grünfläche | <ul style="list-style-type: none"> ▭ best. Gebäude ⊙ Baum ▭ Wiese ▭ Wald ▭ Gartenland ▭ Unland ▭ Friedhof ▭ Zaun ▭ Mauer ▭ Stützmauer ▭ best. Grünfläche |
|---|---|

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG		NÜRNBERG	
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 19.11.2020	
BEARBEITUNG	Pfindel (78301)	gez. Jülich AMTSLEITER	
	Reiser M.		
ÄNDERUNGEN		Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500
22.10.21	Pfindel	Fachinstruktion	2.1141.2.4
Ambergerstraße		zw. Turnerheimstraße und Georg-Paul-Amberger-Schule	
zw. Turnerheimstraße und Georg-Paul-Amberger-Schule			
Ambergerstraße _001 V500_4.PLT vom 03.02.22			



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	17.03.2022	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Lückenschluss des Radweges entlang der Regensburger Straße ab Dürrenhofstraße bis Marientunnel
hier: Antrag der CSU- Stadtratsfraktion vom 30.10.2020**

Anlagen:

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.10.2020
Sachverhaltsdarstellung

Bericht:

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt die Reduzierung der Fahrbahnen in der Regensburger Straße zwischen Dürrenhofstraße und Marientunnel zugunsten von Radwegen. Im stadtauswärtigen Zulauf zwischen Dürrenhofstraße und Peterskirche sollen die Fahrstreifen nicht angetastet werden. Die Seitenräume sollen ausgewogen für Parken und Radfahren konzipiert werden.

Die Verwaltung hat den Antrag konzeptionell geprüft, eine Anpassung im Sinne des Antrages ist weitgehend möglich, bedarf aber erheblicher planerischer Vorarbeiten. Die bauliche Umsetzung ist komplex. In der Sachverhaltsdarstellung wird über die Untersuchung 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)

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AFV

OBERBÜRGERMEISTER		
02. NOV. 2020		
/.....Nr.		
1 Zur Kts.	2 Zur z.V.V.	3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Absen- dung vorlegen	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen	

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

30.10.2020

Dr. Gsell

Lückenschluss des Radweges entlang der Regensburger Straße ab Dürrenhofstraße bis Marientunnel

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Verbindungen für Radfahrer aus dem Süden und Südosten sind entlang der Münchener- und Regensburger Straße sehr gut. Der Anschluss an den Bereich Bahnhof und westliche Altstadt hat aber eine unbefriedigende Lücke. Stadteinwärts ist dies der Bereich ab der Abzweigung Dürrenhofstraße bis zum Anschluss an die Radwege in der Köhnstraße bzw. dem Marientunnel und weiter zum inneren Ring. Stadtauswärts fehlt dazu noch der Bereich vom genannten Abzweig bis zum Beginn der Radwege an der Kreuzung Regensburger-/Münchner Straße.

Die Regensburger Straße ist in diesem Bereich zweispurig. Dabei ist die Zuführung jeweils nur einspurig. Sowohl stadteinwärts erfolgt eine Aufspaltung von der Dürrenhofstraße auf eine Spur als auch aus dem Marientunnel ist das Linksabbiegen in die Regensburger Str. nur einspurig zulässig.

Im weiteren Verlauf ist in der Praxis der Verkehr fast ausschließlich auf einer Spur unterwegs, auch weil oft am Rande geparkt wird. Die Zählungen ergaben auch Ergebnisse, die auf einer Spur abgewickelt werden können. Daher ist es vertretbar, wenn der Straßenraum zugunsten des Radverkehrs reduziert wird und die Lücke geschlossen wird. Dies gilt stadtauswärts ab der Einmündung Dürrenhofstraße nicht, weshalb diese Lücke im Bereich der Parkräume und Fußwege geschlossen werden muss, wie dies stadteinwärts bereits der Fall ist.

Diese Einschätzung folgt dem Grundsatz, dass eine Umnutzung von Straßenraum zugunsten des Radverkehrs sinnvoll ist, wo ein Lückenschluss erfolgt und der Verkehrsraum bislang nicht voll ausgelastet ist. Neue Stauschwerpunkte mit entsprechender Luftbelastung sind nicht akzeptabel.

Hervorzuheben ist auch, dass dieser Lückenschluss mit voraussichtlich geringem finanziellen Aufwand möglich sein wird. Eine zeitnahe Aufnahme in das Radwegeprogramm ist daher anzustreben.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

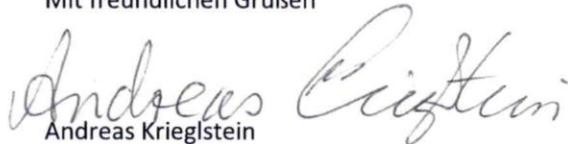
Antrag:

Der Raum der zweispurigen Regensburger Straße wird im Bereich zwischen der Einmündung der Dürrenhofstraße bis zur Kreuzung Scheuerlstraße/Köhnstraße/Marietunnel beidseitig reduziert und für einen Radweg genutzt.

Ab der Dürrenhofstraße wird stadtauswärts bis zum bestehenden Radweg auf der Westseite der Hainstraße eine Lösung auf den Flächen der Parkplätze bzw. eine gemeinsame Nutzung des Gehweges ermöglicht. Auf Einschränkungen bzw. Umbau zu Lasten des fließenden MIV wird in diesem Bereich verzichtet. Ein Rückbau von Parkplätzen wird vermieden, wo eine gemeinsame Nutzung des Gehwegs möglich ist.

Die entsprechenden Straßenpläne zur Umsetzung des Lückenschlusses werden im Verkehrsausschuss zur Abstimmung vorgelegt.

Mit freundlichen Grüßen


Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Lückenschluss des Radweges entlang der Regensburger Straße ab Dürrenhofstraße bis Marientunnel

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.10.2020

Sachverhaltsdarstellung

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt die Reduzierung der Fahrbahnen in der Regensburger Straße zwischen Dürrenhofstraße und Marientunnel zugunsten von Radwegen. Im stadtauswärtigen Zulauf zwischen Dürrenhofstraße und Peterskirche sollen die Fahrstreifen nicht verändert werden. Die Seitenräume sollen ausgewogen für Parken und Radfahren konzipiert werden.

1. Ausgangslage

Die Regensburger Straße zwischen Marientunnel und Dürrenhofstraße ist noch in einem akzeptablen technischen Zustand. Jedoch entspricht die Aufteilung des Straßenraums nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Die Radverkehrsanlagen sind unvollständig bzw. unzureichend und die Begrünung ist mangelhaft.

In stadtauswärtiger Richtung wurde in Höhe eines Neubauvorhabens an der Ecke Köhnstraße unter einer Arkade bereits ein kleiner Radwegabschnitt errichtet, der vor Ort aufzeigt, wie es einmal weiter gehen kann. Neben den Stützen der Arkade besteht noch Raum, die Fahrbahn nach Süden zu verschieben, um auch stadteinwärts einen Radstreifen anlegen zu können.

Die Planung hängt zur Zeit an der noch nicht bekannten Entwicklung auf der Nordseite zum Bahngelände hin und an fehlenden Grundstücken auf der Südseite. Die Verwaltung hat in den letzten Monaten eine Konzeptstudie in Vorbereitung einer Planung erstellt. Die Strecke ist eine Radvorrangroute, sie ist Bestandteil einer derzeit laufenden gutachterlichen Prüfung.

2. Stadtauswärtiger Verkehr

Der Zulauf zur Regensburger Straße aus Richtung Köhnstraße und vom Marientunnel ist zur Zeit zweistreifig. Wenn man die stadteinwärtige Situation am Knoten Dürrenhofstraße / Regensburger Straße mit einem Fahrstreifen in der Regensburger Straße spiegelt, ergibt sich auch stadtauswärts zwischen der Stephanstraße und der Dürrenhofstraße die Notwendigkeit für nur einen Fahrstreifen. Jedoch ist die Straße eine der stärksten Bus-Achsen in Nürnberg mit einer gut funktionierenden LSA-Beschleunigung. Bei der Einschränkung der Kfz-Spuren muss deshalb behutsam vorgegangen werden.

Das erwähnte Konzept sieht vor, zukünftig den linken Fahrstreifen als mögliche Linksabbiegemöglichkeit zu einer Nutzung auf dem heutigen Bahngelände (auf der Nordseite) und weiter östlich als Linksabbiegespur zur Stephanstraße auszuklinken. Der rechte Fahrstreifen führt dann weiter stadtauswärts nach Süden. Durch den Verzicht auf die Zweistreifigkeit mit zusätzlicher Linksabbiegespur zur Stephanstraße kann Raum für den stadtauswärtigen Radweg gewonnen werden.

Im Bereich zwischen Dürrenhofstraße und Peterskirche ist die Situation sehr beengt. Die Fahrstreifen weisen Mindestbreiten auf – es besteht kaum Eingriffsmöglichkeit, auch wegen der hier verkehrenden Buslinie 36. Hier ist noch eine detaillierte Prüfung der Umsetzbarkeit der Standards erforderlich. Vermutlich wird eine dem Mobilitätsbeschluss entsprechende Lösung nur mit erheblicher Reduzierung der Längsparker möglich sein.

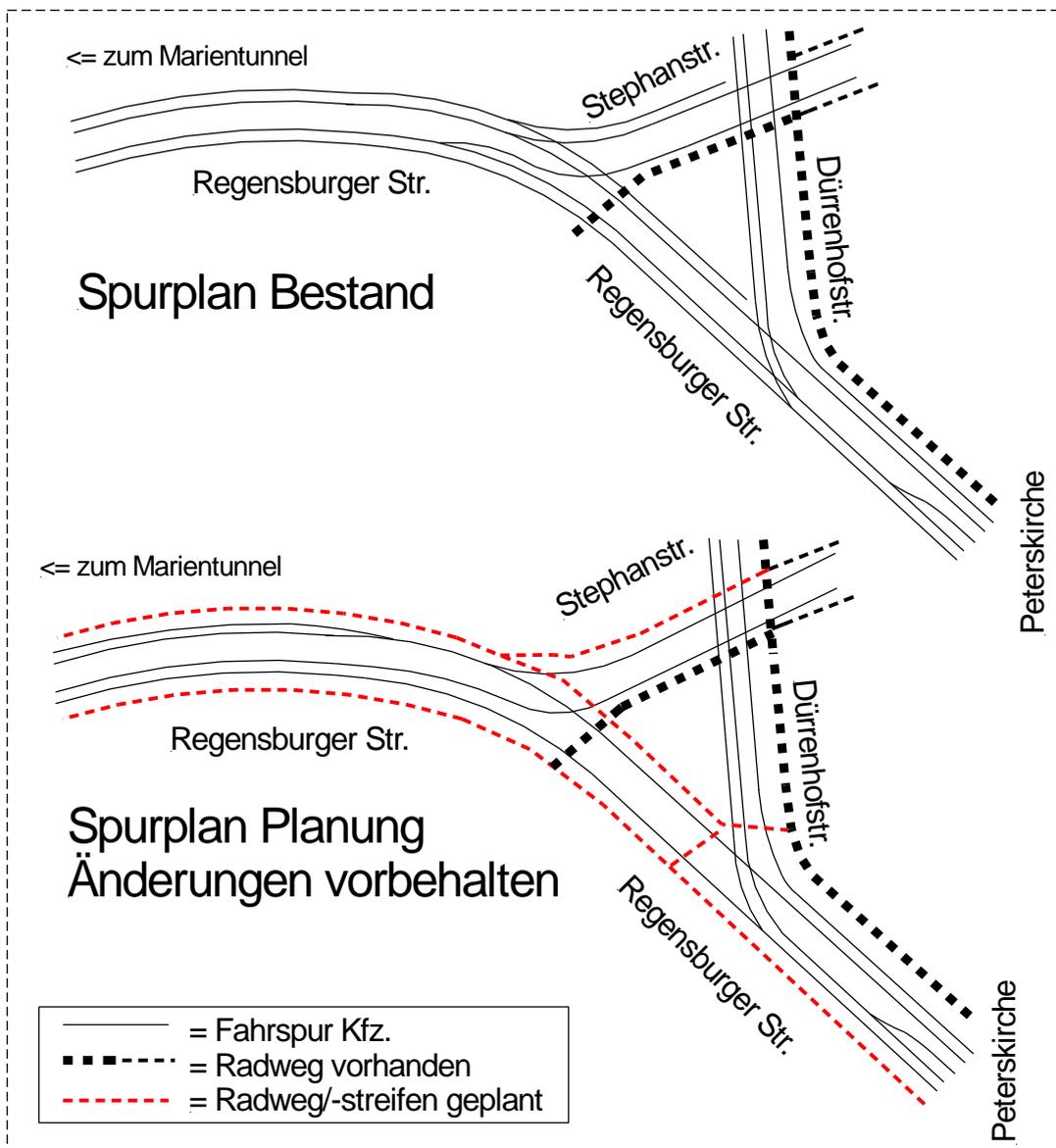
Der in Arbeit befindliche Plan für den Knoten Peterskirche berücksichtigt in jedem Fall die Radverkehrsbelange in der Regensburger Straße und schließt daran an. Auch ein Plan für eine Verbesserung der Radwege an der Hainstraße stadtauswärts ist in Arbeit.

3. Stadteinwärtiger Verkehr

Um Radwege zu realisieren, ist auch hier eine Änderung der Fahrbahnaufteilung erforderlich:

Der Zulauf von Süden zum Knoten Dürrenhofstraße in Richtung Norden ist bereits einstreifig. Somit könnte im weiteren Verlauf – vom Zweirichtungsradweg auf der Ostseite – mit dem bereits beschlossenen Umbau der LSA ein Radstreifen in stadteinwärtiger Richtung ausgeklinkt werden. Diese einstreifige Verkehrsführung würde ein kleines Stück über den Knoten Stephanstraße hinausgeführt und ginge dann in einen zweistreifigen Querschnitt über. In Höhe der Haltestelle Untere Baustraße bestünden dann eine linke Geradeausspur und eine rechte Spur zum Marientunnel wie heute. Die lange Geradeausspur diene vor allem dem Vorbeifahren der Buslinien an einem eventuellen Rückstau auf der rechten Spur.

Durch diese Änderung mit Berücksichtigung des bevorrechtigten Busverkehrs könnten Radwege realisiert werden, die im untenstehenden Spurplan konzeptionell dargestellt sind.



Im Abschnitt zwischen Peterskirche und Dürrenhofstraße besteht ein Zweirichtungsradweg, dessen Verbreiterung noch geprüft wird.

4. Sonstige Randbedingungen

Für die Realisierung des Konzepts wird in einem Teilabschnitt der Südseite Grunderwerb erforderlich. Im Zuge des vor kurzem realisierten Bauvorhabens an der Ecke Köhnstraße wurde die neue Straßenflucht bereits vorgegeben.

Eine Aussage über die geplante Begrünung im Zusammenhang mit der Straßenentwässerung (Prüfung nach Wasserhaushaltsgesetz) kann heute noch nicht getroffen werden. Die Grünplanung hängt u.a. von den noch zu ermittelnden Spartenlagen und der genauen Trassierung ab.

5. Fazit:

Durch die behutsame Zurücknahme des Raumes für den Kraftfahrzeugverkehr kann bei gleichbleibender Verkehrsqualität für die im dichten Takt verkehrenden Buslinien nach Zerzabelshof Platz für Radverkehrsanlagen und ggf. Begrünung gewonnen werden. Im Rahmen der noch ausstehenden Detailplanung können sich am oben beschriebenen aktuellen Konzept der planenden Verwaltung noch Änderungen ergeben.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	17.03.2022	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Sicherheit für Freizeitverkehr im Volkspark Dutzendteich
Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und ödp vom 28.11.2017**

Anlagen:

Gemeinsamer Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und ödp vom 28.11.2017
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

Die SPD Stadtratsfraktion und die ÖDP haben um Prüfung gebeten, inwiefern das "unnötige Verkehrsaufkommen" im Volkspark Dutzendteich, namentlich in den Straßen rund um das Zeppelfeld, die Arena und die dort angesiedelten Sportanlagen reduziert werden kann. Betroffen sind die Hermann-Böhm-Straße, der Kurt-Leucht-Weg und die Otto-Ernst-Schweizer-Straße (Verbindungsstraße zur Großen Straße).

Für den Volkspark Dutzendteich besteht ein kontinuierlich weiterentwickeltes Verkehrskonzept, das an die dort vorliegenden unterschiedlichen Nutzungsansprüche angepasst wurde

Aufgrund des seit 2021 veränderten Verhaltens der Autotuner- und -poserszene sowie der hohen Freizeitnutzungen im Umfeld des Dutzendteichs muss nun erstmals eine Sperre der Hermann-Böhm-Straße außerhalb von Veranstaltungsnutzungen angeordnet werden. Die Maßnahme erfolgt probeweise und ist mit den großen Nutzern im Umfeld (Stadion, Arena) abgestimmt und kompatibel mit dem Verkehrskonzept bei Veranstaltungen. Bewährt sich die Sperrung im Jahr 2022, kann sie auf Dauer eingerichtet werden. Die entsprechenden wegerechtlichen Maßnahmen werden bei Anlass im Werkausschuss SöR zur Beschlussfassung vorgelegt.

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>	€	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		<input type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> 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/SÖR**

BAUREFERAT		
12. DEZ. 2017 Nr. A 102/17		
1 Zur Kts.	2	3 Zur Stellungnahme
Vpl	z.w.V.	4 Antwort zur vorher. schrift vorlegen
		5 Termin:

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

OBERBÜRGERMEISTER		
28. NOV. 2017 /.....Nr.....		
1 Zur Kts.	2	3 Zur Stellungnahme
VI	X	4 Antwort vor Abenden- dung vorlegen
2-BM	z.w.V.	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

per Fax ✓

Nürnberg, 28. November 2017
Ahmed/Schrollinger

Antrags-Nummer:
233 / 2017

Verkehrsberuhigung am Dutzendteich

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Volkspark Dutzendteich ist nicht nur ein traumhaftes Naherholungsgebiet, sondern Nürnbergs größte Parkanlage. Tausende Menschen profitieren von wohnortnahem Grün, Sportanlagen und weiteren Freizeitmöglichkeiten.

Zahlreiche Nutzungen für Sport- und Freizeit führen immer wieder zu regem Autoverkehr durch den Volkspark. Auch der Lieferverkehr, sowie der Verkehr für Auf- und Abbau lassen sich dabei schwer vermeiden.

Es zeigt sich aber auch, dass darüber hinaus Menschen ohne triftigen Grund ein und ausfahren. Etwa, um Spazierwege im Park selbst zu beginnen oder auch zu bestimmten Anlagen zu fahren. Das ist nicht im Sinne der vorwiegenden Nutzung als Naherholungsgebiet.

Vor-Ort-Begehungen mit Anwohnern und Nutzern haben ergeben, dass die bisherigen Maßnahmen (Schilder, etc.) wohl nicht ausreichend sind – denn es fahren viele Unberechtigte mit ihren PKW in das Parkgelände. Um den Naherholungscharakter des Volksparks nicht zu gefährden bzw. ihn zu erhalten, stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Stadtverwaltung prüft, inwiefern das unnötige Verkehrsaufkommen im Volkspark Dutzendteich reduziert werden kann. Insbesondere handelt es sich um den Bereich zwischen der Hermann-Böhm-Straße, Kurt-Leucht-Weg und Otto-Ernst-Schweitzer-Straße. Dabei sollte berücksichtigt werden, inwiefern die Zufahrt für Zugangsberechtigte auch weiterhin gewährleistet werden kann (bspw. Nutzer der Sportanlagen).

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Anja Pröll-Kammerer
Fraktionsvorsitzende
SPD-Stadtratsfraktion

VpL Nr.			
13. DEZ. 2017			
D		E	U
			R



Thomas Schrollinger
Stadtrat
ÖDP

Ausführlicher Sachverhalt:**Sicherheit für Freizeitverkehr im Volkspark Dutzendteich**

hier Antrag der Stadtratsfraktion SPD und der ödp vom 28.11.2017

Im Zusammenhang mit dem Antrag der Stadtratsfraktion der SPD und der ödp vom 28.11.2017 wurde seit 2018 mit den Betreibern des Max-Morlock-Stadions und der Arena Nürnberger Versicherung (Stadion und Arena) mehrfach darüber gesprochen, wie ein besserer Schutz für das Naherholungsgebiet erreicht werden kann. Auch Ortstermine haben stattgefunden. Mit dem Ausbruch der Pandemie haben sich die Rahmenbedingungen verändert, so dass der zeitliche Druck für Veränderungen, bedingt durch den reduzierten Veranstaltungsverkehr, nicht mehr gegeben war.

Gerade für die Verbindung zwischen Beuthener Straße und Kurt-Schmidtpeter-Weg bzw. Kurt-Leucht-Weg im Verlauf der Hermann-Böhm-Straße unterliegt vielfältigen Anforderungen im Veranstaltungs- und Freizeitverkehr. Sie dient als Zufahrt zu den Veranstaltungsstätten Stadion und Arena, den Jedermannsportplätzen, dem Zeppelfeld und den Parkplätzen im Rahmen des Parkraumkonzepts Messe – Stadion – Arena. Gleichzeitig wird sie rege vom Fuß- und Radverkehr genutzt, ebenfalls als Sport- und Spielfläche. Bei Veranstaltungen in Stadion und Arena dient sie zusätzlich noch als Parkplatz im Rahmen der jeweiligen Parkraumbewirtschaftung und gleichzeitig als An- und Abfluss für den Fußverkehr der Veranstaltungsbesucherinnen und –besucher. Beim Norisringrennen ist sie – ebenso wie bei Rock im Park – Teil der Veranstaltungsfläche und wird als Abstellfläche oder Zufahrt genutzt. Fahrschulen nutzen die Flächen zeitweise als Übungsfläche für Fahr- und Rangierschulungen.

In letzter Zeit hat sich an der Beuthener Straße mit Auswirkungen auf die Hermann-Böhm-Straße zunehmend die Autotuner- und –poser-Szene etabliert. Deren Treffen haben – oft auch aufgrund pandemiebedingter Ausfälle anderweitiger Freizeitangebote wie Diskotheken, Clubs, Festivals – starken Zuwachs bekommen und zu Störungen der Anwohnerschaft des benachbarten Wohngebiets sowie des Freizeitverkehrs geführt.

Aufgrund der vielfältigen Anforderungen war es in der Vergangenheit schwierig, Verkehrsbeschränkungen dauerhaft zu etablieren und wirkungsvoll durchzusetzen. Dauerhaft bestehende Verkehrsbeschränkungen sowie temporär erweiterte Sperrungen wurden mangels nachhaltig wirksamer Verankerung im Bewusstsein und damit kaum durchführbarer Kontrollen ignoriert (z. B. die Sperre beim Strandkorb-Open-Air in 2021).

Aufgrund dieser Situation wurde im Herbst 2021 mit den Beteiligten und der Polizei abgesprochen, ab 2022 die Hermann-Böhm-Straße jeweils an der Beuthener Straße und nördlich des Kurt-Schmidtpeter-Weges mittels fest installierter Pfosten und mit Schranken Durchfahrtsmöglichkeiten zu unterbinden. Die Maßnahmen erfolgen auf Probe. Positive Auswirkung der Sperre ist die Verkehrsfreiheit des abgesperrten Bereichs, wenn keine Veranstaltungen stattfinden, und die Unterbrechung des Durchgangsverkehrs zwischen Beuthener Straße und Großer Straße über die Otto-Ernst-Schweizer-Straße und den Kurt-Leucht-Weg. Die Auswirkungen auf das weitere Verkehrs- und Veranstaltungsgeschehen werden beobachtet und werden bei einer Entscheidung über den Bestand der Sperre berücksichtigt.

Die abgesprochene probeweise Sperrung bietet die Möglichkeit, die Fläche weiterhin dann zu öffnen, wenn v.a. veranstaltungsbedingt eine Nutzung als Zufahrt oder Parkplatz notwendig ist. Sie verhindert die Nutzung als Parkplatz und Fahrstraße jedoch dann, wenn keine Veranstaltung bzw. Auf- und Abbauaktivitäten stattfinden. Die Öffnung der Schranken erfolgt im Rahmen veranstaltungsbedingter Verkehrskonzepte auf Anordnung durch SöR und bedingt einen Ordnereinsatz, z. B. im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung.

Die Maßnahme soll rechtzeitig vor den Kar- bzw. Osterfeiertagen 2022 umgesetzt werden. Erfahrungsgemäß ist der Karfreitag in der Autotuner- und –poserszene als „Car-Freitag“ der Auftakt für deren Aktivitäten nach dem Winter und mit stark besuchten Treffen verbunden. Die

rechtzeitige Installation der Sperrmaßnahmen soll die negativen Auswirkungen auf die anderen Freizeitnutzungen im Dutzendteichumfeld eingrenzen.

Nachdem sich die Sperre der Hermann-Böhm-Straße auch auf die parallel laufende Karl-Steigelmann-Straße mit einer Verkehrszunahme auswirken könnte, insbesondere durch Konzentration des Verkehrs zum Eislauf- und Eishockeytrainingsbetriebs der Arena, wird die Entwicklung hier beobachtet und die Auswirkung zeitnah mit den Betroffenen erörtert.

Für den Fahrschulbetrieb stehen – je nach Verfügbarkeit – die Flächen „Boxengasse“ an der Beuthener Straße oder die Hermann-Böhm-Straße zwischen Kurt-Schmidtpeter-Weg und Kurt-Leucht-Weg zur Verfügung.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	17.03.2022	öffentlich	Bericht

Betreff:

Fußgängerüberweg Pilotystraße

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.02.2021

Anlagen:

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.02.2021

Bericht:

Die Verwaltung wurde von der CSU-Stadtratsfraktion gebeten, die Möglichkeit einer weiteren Querung der Pirckheimerstraße auf Höhe der Pilotystraße für Zufußgehende zu prüfen und diese in die vorhandene Signalisierung zu integrieren.

An der Kreuzung Pilotystraße/Pirckheimerstraße sind bei Abbiegevorgängen nach rechts - von Ost nach Nord - zu beobachten bzw. festzustellen, dass eine hohe Geschwindigkeit aufgrund des flachen Abbiegewinkels gefahren wird und eine späte Sicht auf die parallel geführten Zufußgehenden durch die weit abgesetzte Furt entsteht.

Beides führt dazu, dass Kfz den parallel Zufußgehenden keinen Vorrang einräumen. Das sonst übliche gemeinsame Grün von Kfz und parallelen Zufußgehenden ist daher aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Um Passanten trotzdem über die nördliche Pilotystraße führen zu können, erhalten diese sowie die rechtsabbiegenden Kfz getrennt Grün. Diese Signalisierungsform löst eine zusätzliche Ampelphase aus, die bereits heute zu langen Wartezeiten und einer verringerten Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden führt.

Das Einrichten einer weiteren Fußgängerfurt von der Dreiecksinsel über die östliche Pirckheimerstraße hieße, dass Linksabbieger von Nord nach Ost, wegen des ebenso flachen Abbiegewinkels und sehr wenig vorfahrtberechtigten Gegenverkehr mit hoher Geschwindigkeit auf parallele Zufußgehende treffen und deren Vorrang missachten würden. Auch hier müssten aus Sicherheitsgründen getrennte Grünzeiten für Zufußgehende und Linksabbieger geschaltet werden. Folglich löst auch diese Situation eine zusätzliche Ampelphase aus, die wiederum zu unverhältnismäßig hohen Wartezeiten und zu stark reduzierter Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer führt. Daher wurde bereits in der Vergangenheit bei der Planung auf die vierte Fußgängerfurt an der Kreuzung verzichtet.

Im Ergebnis führen die längeren Wartezeiten für Zufußgehende zu mehr Rotlichtverstößen oder Überquerungen außerhalb der Signalanlage und einer gegenüber heute unverhältnismäßig verringerten Leistungsfähigkeit.

Die Verwaltung bewertet die Eingriffsschwere in der Verkehrsabwicklung als unverhältnismäßig gegenüber dem Nutzen. Zudem befindet sich ein fußverkehrsfreundlicher, lichtsignalgeregelter Übergang in ca. 140 m Entfernung auf Höhe Krelingstraße. Dieser führt direkt zum nördlich gelegenen U-Bahnhof Kaulbachplatz und stellt somit kaum einen Umweg für die Zufußgehenden dar.

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)
-
-
-

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

AfV

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

MR.

OBERBÜRGERMEISTER		
24. FEB. 2021		
<u>VI</u>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 X z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorliegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

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

22.02.2021

Müller

Fußgängerüberweg Pilotystraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

immer wieder erreichen uns Meldungen von besorgten Bürgern, die viele unsignalisierte Querungen der Pirckheimerstraße auf Höhe der Pilotystraße von Fußgängern melden. Besonders Schüler aus den nahegelegenen Schule queren hier die Straße, um zum nördlich gelegenen U-Bahnhof Kaulbachplatz zu gelangen. An der Fußgängerinsel zwischen Pirckheimerstraße und Pilotystraße ist bereits eine Ampel vorhanden. An dieser Stelle könnte eventuell auch ein Fußgängerüberweg geschaffen werden, der in die bisherige Signalisierung integriert wird.

Daher stellt die CSU-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung prüft die Möglichkeit, eine weitere Querung der Pirckheimerstraße auf Höhe der Pilotystraße für Fußgänger zu schaffen und diese in die vorhandene Signalisierung zu integrieren.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	17.03.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Mühlhofer Hauptstraße, Erschließung

Anlagen:
Straßenplan 2.2377.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Erschließung von sechs Doppelhaushälften, die von einem Investor im Rahmen eines Bauantrages im Jahr 2004 errichtet wurden, erfolgt von der Mühlhofer Hauptstraße. Diese, bisher noch nicht endgültig hergestellte Fläche wurde zwischenzeitlich als Ortsstraße gewidmet.

Es ist beabsichtigt, durch den ordnungsgemäßen Ausbau die vorhandenen ungeordneten Verhältnisse zu bereinigen. Für die Überprüfung der Abrechenbarkeit nach Erschließungsbeitragsrecht wird noch ein Gutachten erstellt. Dazu wird der Beschluss des Verkehrsausschusses benötigt.

Die Planung wurde im Rahmen der Verkehrsbesprechung abgestimmt. Die Zustimmung des Staatlichen Bauamtes als Baulastträger der anliegenden Bundesstraße B2 liegt vor.

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>	52.000 €	<u>Folgekosten</u>	800 € pro Jahr
		<input checked="" type="checkbox"/> dauerhaft	<input type="checkbox"/> 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:
 Finanzierung aus Erschließungsmitteln, Erschließung nach BauGB
 vorbehaltlich der Begutachtung

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

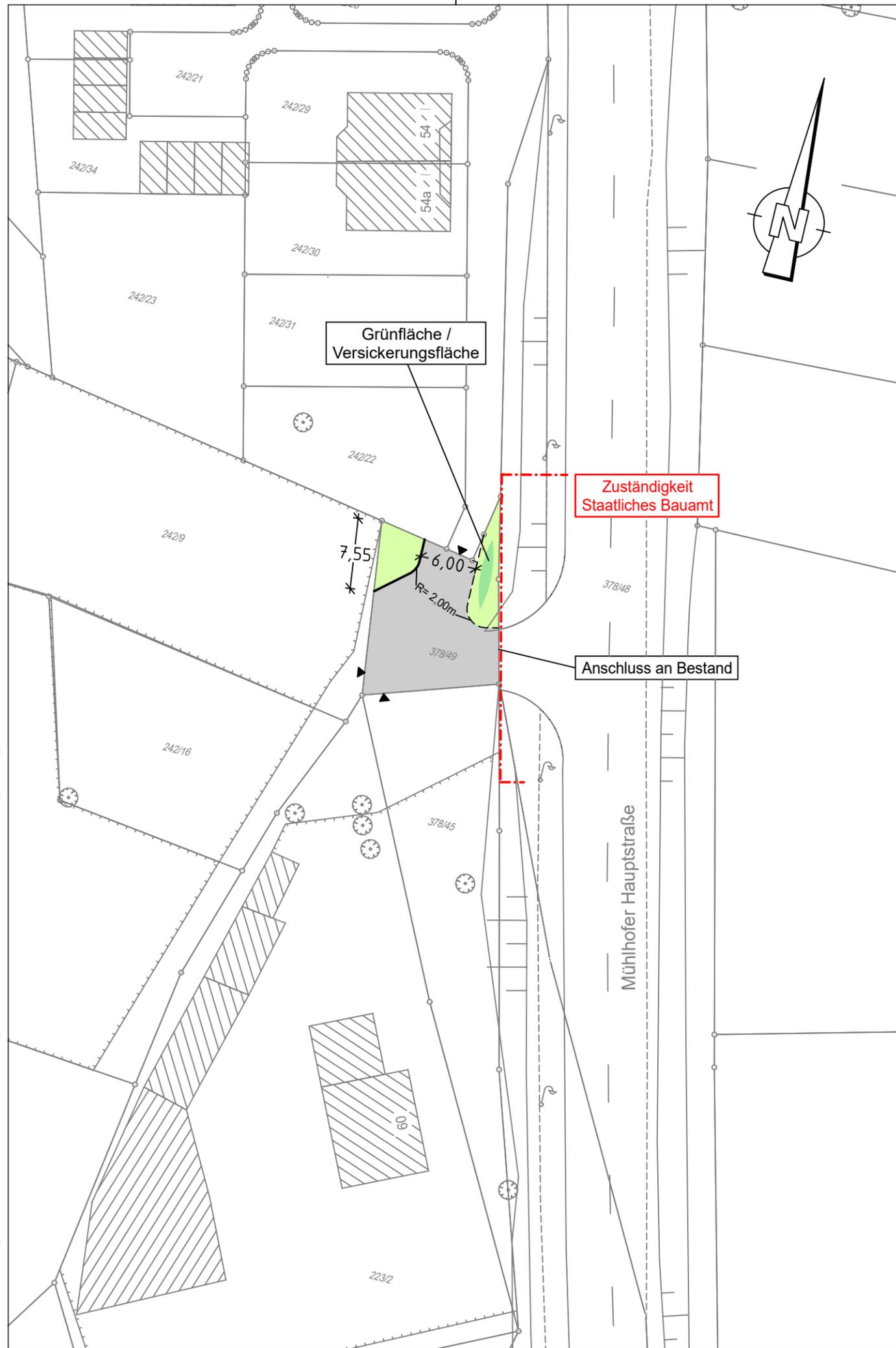
Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Mühlhofer Hauptstraße Plan Nr. 2.2377.2.1 vom 14.06.2021 mit letzter Änderung vom 15.09.2021.



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- - - Hochbord abgesenkt
- ⊙ vorh. Baum
- ⊙ gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- ▼ Einfahrt/Ausfahrt
- ○ Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- ⊠ erf. Abbruch
- ⊠ VAG Wartehalle
- ▬ Stützmauer
- ⋮ neue Maststandorte
- ▭ Fahrbahnfläche
- ▭ Grünfläche / Versickerungsfläche
- ▭ Grünfläche

Bestand

- ▨ best. Gebäude
- ⊙ Baum
- ⋯ Wiese
- ⋈ Wald
- ⋈ Gartenland
- ⋈ Unland
- ⋈ Friedhof
- ⋈ Zaun
- ⋈ Mauer
- ⋈ Stützmauer
- ⊠ Schaltkasten
- ⊠ Litfaßsäule
- ⊠ Eingang
- ⊠ Einfahrt
- ⊠ Steigungspfeil
- ⊠ Fließrichtung
- ⊠ Mast
- ⊠ Fahnenmast
- ⊠ Lampe
- ⊠ Oberflurhydrant
- ⊠ Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 14.06.2021	
BEARBEITUNG		Erfurth (4937)	gez. Jülich AMTSLEITER	
		Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2377.2.1
15.09.21	Br-Fürbach	Instruktionsergeb.	Mühlhofer Hauptstraße Erschließung	

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	17.03.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

VAG_Rad: Probeweise Einführung in Erlangen / Zweckvereinbarung

Anlagen:

Zweckvereinbarung mit der Stadt Erlangen

Sachverhalt (kurz):

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Straße der Zukunft“ ist vorgesehen, an drei Mobilitätsstandorten in Erlangen das Fahrradverleihsystem VAG-Rad probeweise einzuführen. Die als Anlage beigefügte Zweckvereinbarung zwischen der Stadt Erlangen und der Stadt Nürnberg soll dazu abgeschlossen werden. Dazu ist ein Beschluss des Stadtrates erforderlich.

Gegenstand der Zweckvereinbarung ist - in Anlehnung und Ergänzung zu der bestehenden Zweckvereinbarung betreffend die grenzüberschreitenden ÖPNV-Linien zwischen den Gebietskörperschaften aus dem Jahre 2017 - die Erweiterung des Aufgaben- und Zuständigkeitsgebiets der Stadt Nürnberg um die Aufgabe, das im Stadtgebiet Nürnberg bestehende Fahrradverleihsystem VAGRad probeweise vom 01.03.2022 bis zum 30.09.2022 im Rahmen des Forschungsprojektes „Straße der Zukunft“ auf das Stadtgebiet Erlangen auszudehnen.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Zweckvereinbarung allein auf die probeweise Durchführung eines Fahrradverleihsystems bezieht. Sollten in der Zukunft weitere Aufgabenübertragungen im gegenseitigen Interesse erforderlich werden, so wird dies insbesondere unter Berücksichtigung der Kosten/Ausgleichsleistungen in entsprechendem Umfang und Detaillierungsgrad geregelt werden.

Für die Ausweitung des Fahrradverleihsystems einschließlich der Bestückung der drei Mobilitätsstationen Siemens Campus, Mozartstraße, Hauptbahnhof mit 60 Leihfahrrädern gestattet die Stadt Erlangen der Stadt Nürnberg, ihre öffentlichen Verkehrsflächen bzw. -räume im erforderlichen Umfang in Anspruch zu nehmen.

Parallel zum Probetrieb in Erlangen wird derzeit unter Federführung von Ref.VI zusammen mit der VAG an einer gemeinsamen Entwicklung eines Fahrradverleihsystems in der Städteachse ab 2024 gearbeitet.

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)
 BgA
 VAG

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die als Anlage beigefügte Zweckvereinbarung über die probeweise Durchführung eines Fahrradverleihsystems im Rahmen des Forschungsprojektes „Straße der Zukunft“ in Erlangen zwischen der Stadt Nürnberg und der Stadt Erlangen.

**Die Stadt Nürnberg,
vertreten durch
Herrn Oberbürgermeister Marcus König,**

und

**die Stadt Erlangen,
vertreten durch
Herrn Oberbürgermeister Dr. Florian Janik,**

– gemeinsam „Gebietskörperschaften“ genannt –

schließen gemäß Art. 7 Abs. 2 Satz 1 KommZG
folgende

Zweckvereinbarung

**über die probeweise Durchführung eines Fahrradverleihsystems im Rahmen
des Forschungsprojektes „Straße der Zukunft“ in Erlangen**

Präambel

Das Fraunhofer-Institut für Grenzflächen- und Bioverfahrenstechnik IGB betreibt zusammen mit der Stadt Erlangen unter Förderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (– nachfolgend „BMBF“ genannt –) das Forschungs- bzw. Pilotprojekt „Straße der Zukunft“. Im Rahmen des Forschungsprojektes ist vorgesehen, an drei Mobilitätsstandorten verschiedene Sharing-Angebote – insbesondere auch ein Fahrradverleihsystem mit drei Fahrradverleihstationen und insgesamt 60 Fahrräder – in Erlangen zu erproben. Zur Umsetzung dieses Forschungsprojektes soll u.a. das bestehende Fahrradverleihsystem der VAG („VAG_Rad“) vom 01.03.2022 bis zum 30.09.2022 auf das Stadtgebiet Erlangen ausgedehnt werden.

Vor diesem Hintergrund schließen die Gebietskörperschaften die folgende Zweckvereinbarung:

§ 1
Gegenstand der Vereinbarung

Gegenstand der vorliegenden Zweckvereinbarung ist – in Anlehnung und Ergänzung zu der bestehenden Zweckvereinbarung betreffend die grenzüberschreitenden ÖPNV-Linien zwischen den Gebietskörperschaften aus dem Jahre 2017 – die Erweiterung des Aufgaben- und Zuständigkeitsgebiets der Stadt Nürnberg um die Aufgabe, das im Stadtgebiet Nürnberg bestehende Fahrradverleihsystem probeweise vom 01.03.2022 bis zum 30.09.2022 auf das Stadtgebiet Erlangen auszudehnen.

§ 2

Aufgabenübertragung

- (1) Die Stadt Erlangen überträgt die hoheitliche Aufgabe, das derzeit im Stadtgebiet Nürnberg bestehende Fahrradverleihsystem im Rahmen des Projekts „Straße der Zukunft“ für den Zeitraum vom 01.03.2022 bis zum 30.09.2022 auf das Stadtgebiet der Stadt Erlangen zu erweitern, mit befreiender Wirkung auf die Stadt Nürnberg, die sich zur Übernahme dieser Aufgabe verpflichtet (sog. delegierende Aufgabenübertragung). Die Aufgabenübertragung besteht aus der Ausweitung des im Stadtgebiet Nürnberg bestehenden Systems einschließlich der Bestückung von drei Fahrradverleihstationen an den drei Mobilitätsstandorten Hauptbahnhof Erlangen, Mozartstraße und Siemens Campus (Modul 1) mit insgesamt bis zu 60 Fahrrädern.
- (2) Die übrigen Zuständigkeiten und Aufgabenbereiche der Stadt Erlangen bleiben von dieser Aufgabenübertragung unberührt.

§ 3

Kostenersatz

- (1) Für die Erfüllung der übertragenen Aufgabe erhält die Stadt Nürnberg einen angemessenen Kostenersatz, der die Personal- und Sachkosten im Zusammenhang mit dieser Aufgabenübertragung deckt.
- (2) Der Kostenersatz ist der Höhe nach auf den nach den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Wirtschaftsführung berechneten Aufwand begrenzt. Die Gebietskörperschaften gehen bei Abschluss dieser Zweckvereinbarung einvernehmlich davon aus, dass mit der Wahrnehmung der Aufgabe nach § 2 Abs. 1 in Verbindung mit § 1 bei der Stadt Nürnberg ein zusätzlicher Aufwand von 37.380 Euro für die VAG_Räder und Stationen sowie 81,87 Euro je Stunde zusätzlicher Aufwand bei der Stadt Nürnberg bzw. der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft als umsetzende Stelle für die Stadt Nürnberg anfällt, der von der Stadt Erlangen zu ersetzen ist.
- (3) Der Kostenersatz für die Übernahme dieser Aufgabe wird rückwirkend gewährt. Die Stadt Nürnberg wird dafür sorgen, dass der Stadt Erlangen spätestens bis zum 31.12.2022 eine prüffähige Abrechnung vorliegt. Die Stadt Erlangen hat das Recht, die der Abrechnung zu Grunde liegenden Unterlagen einzusehen. Der Kostenersatz ist mit Erhalt der Abrechnung zur Zahlung fällig.

§ 4

Nutzung von Infrastruktur

Für die Ausweitung des Fahrradverleihsystems einschließlich der Bestückung der drei Fahrradverleihstationen gestattet die Stadt Erlangen der Stadt Nürnberg, ihre öffentlichen Verkehrsflächen bzw. -räume im erforderlichen Umfang in Anspruch zu nehmen. Die Stadt Erlangen wird der Stadt Nürnberg insoweit – sofern erforderlich – eine Sondernutzungserlaubnis erteilen und diese Flächen der Stadt Nürnberg unentgeltlich für die Bestückung der Fahrradverleihstationen sowie für den Betrieb des Fahrradverleihsystems zur Verfügung stellen. Die

Stadt Erlangen verzichtet diesbezüglich auf die Erhebung von Sondernutzungsgebühren gemäß § 4 der Sondernutzungsgebührenordnung der Stadt Erlangen. Sofern eine Befreiung von den Sondernutzungsgebühren nicht möglich sein sollte, werden die anfallenden Kosten von der Stadt Erlangen gemäß § 3 Abs. 1 zusätzlich getragen.

§ 5

Streitigkeiten und Schlichtung

Soweit aus dieser Vereinbarung Streitigkeiten zwischen den Gebietskörperschaften entstehen, ist vor Beschreitung des Rechtsweges zunächst die Regierung von Mittelfranken als Rechtsaufsichtsbehörde zur Schlichtung anzurufen.

§ 6

Haftung

Für Fehler und/oder im Falle von Rechtsstreitigkeiten betreffend des Betriebs des Fahrradverleihsystems haftet die Stadt Nürnberg allein.

§ 7

Dauer der Zweckvereinbarung, Kündigung

- (1) Diese Vereinbarung ist befristet und endet - ohne dass es hierfür einer Kündigung bedarf - zum 30.09.2022
- (2) Das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.
- (3) Bei Rechtsstreitigkeiten mit Dritten ist die Stadt Nürnberg berechtigt, diese Vereinbarung fristlos zu kündigen.

§ 8

Schlussbestimmungen

- (1) Sollte eine der Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam oder nichtig sein oder werden oder sollte diese Vereinbarung eine Regelungslücke enthalten, so wird hierdurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Anstelle der unwirksamen bzw. nichtigen Bestimmung bzw. anstelle der Regelungslücke soll eine rechtswirksame Ersatzbestimmung treten, die dem wirtschaftlichen Zweck der unwirksamen bzw. nichtigen Bestimmung bzw. dieser Vereinbarung als Ganzes und der Interessenverteilung in dieser Vereinbarung entsprechen.
- (2) Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform gemäß § 126 BGB. Das Schriftformerfordernis ist nicht aufhebbar.
- (3) Ausschließlicher Gerichtsstand ist, soweit gesetzlich zulässig, Nürnberg.
- (4) Nebenabreden bestehen nicht.

§ 9
Inkrafttreten

- (1) Die Zweckvereinbarung wird gemäß Art. 12 Abs. 1 KommZG der Regierung von Mittelfranken angezeigt.
- (2) Von dieser Vereinbarung werden drei Ausfertigungen erstellt. Jede Gebietskörperschaft sowie die Regierung von Mittelfranken erhalten nach Unterzeichnung der Vereinbarung jeweils eine Ausfertigung dieser Vereinbarung samt Anlagen sowie Ausfertigungen sämtlicher Nachträge, Fortschreibungen usw. sobald diese unterzeichnet wurden.

Nürnberg, den _____

Erlangen, den _____

Herr Marcus König
Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg

Herr Dr. Florian Janik
Oberbürgermeister
der Stadt Erlangen



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	17.03.2022	öffentlich	Bericht

Betreff:

Einführung einer Einbahnstraßenregelung in der Wurfbeinstraße zur Verkehrsunfallvermeidung

Bericht:

Aufgrund der Verkehrsunfallsituation hat die Verkehrsbehörde im Verkehrsplanungsamt - nach einer einvernehmlichen Behandlung in der Unfallkommission - angeordnet, die Wurfbeinstraße zur Einbahnstraße zu beschildern. Diese Einbahnstraße führt von der Ostendstraße in Richtung Kiefhaberstraße bzw. Würfelstraße.

Die Unfallkommission ist eine Arbeitsgruppe, die unter Federführung der Verkehrsbehörde im Verkehrsplanungsamt, der Polizei (Polizeipräsidium Mittelfranken und Verkehrspolizeiinspektion Nürnberg) und des Servicebetrieb öffentlicher Raum gemeinsam das Unfallgeschehen im Stadtgebiet analysiert. Sie erarbeitet fachlich fundierte Maßnahmen, um Ursachen für Unfallhäufungen zu beseitigen.

Grund für die Einführung der Einbahnstraße ist, dass sich an der Einmündung der Wurfbeinstraße in die Ostendstraße eine Unfallhäufungsstelle mit insgesamt 32 Verkehrsunfällen seit 2009 ergeben hatte. Mit 19 Unfällen geschahen die vorwiegende Anzahl beim Einbiegen von der Wurfbeinstraße in die Ostendstraße. Zudem ist die Wurfbeinstraße mit einer Breite von teils unter 4 Meter zu schmal für den Begegnungsfall von Kraftfahrzeugen.

Einbahnstraßen werden nur Zeit selten neu beschildert, da sie den Kraftfahrzeugverkehr dazu verleiten, ohne auf Gegenverkehr achten zu müssen schneller zu fahren. Bei der Wurfbeinstraße musste jedoch gehandelt werden; eine Beschleunigung des Kfz-Verkehrs ist angesichts der engen Fahrbahn hier nicht zu befürchten. Verkehrssicherheit und die Vermeidung von Unfällen haben oberste Priorität in der Verkehrsplanung.

Für die Bewohnerinnen und Bewohner des Gebietes entstehen durch die neue Einbahnstraßenregelung keine wesentlichen Nachteile. Durch die westlich und östlich parallel zur Wurfbeinstraße verlaufende Marthastraße bzw. Speckhartstraße, die beide über eine mit Ampel gesicherte Einmündung zur Ostendstraße verfügen, lassen sich alle Ziele im Wohngebiet nördlich der Ostendstraße ohne große Umwege erreichen.

Der Radverkehr darf die Wurfbeinstraße entgegen der Einbahnrichtung befahren. Für den Kraftfahrzeugverkehr ist die Wurfbeinstraße dann in Fahrtrichtung Ostendstraße ab der Kiefhaberstraße gesperrt.

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)
-
-
-

