# Sitzungsunterlagen

## Sitzung des Verkehrsausschusses

22.09.2022

# Inhaltsverzeichnis


Sitzungsdokumente

Tagesordnung -öffentlich- 3

Vorlagendokumente

TOP Ö 5 Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"

Sitzungsvorlage Vpl/046/2022 6

Antrag Weniger Unfälle mit Tempo 30 Grüne Vpl/046/2022 10

Die Guten Antrag 14.04.2022 Tempo 30 für mehr Lebensqualität Vpl/046/2022 12

Entscheidungsvorlage Vpl/046/2022 14

Positionspapier Staedteinitiative Lebenswerte Städte durch stadtverträglichen Verkehr Vpl/046/2022 16

Antrag_SPD Vpl/046/2022 20

TOP Ö 6 Ausweitung Parkraumbewirtschaftung

Sitzungsvorlage Vpl/048/2022 21

Entscheidungsvorlage Vpl/048/2022 25

Karte mit Straßenzüge mit Parkscheinregelung Vpl/048/2022 29

Bewohnerparken Entwicklung durch Nachrüstung Vpl/048/2022 30

TOP Ö 7 Roteinfärbung von Radwegen

Sitzungsvorlage Vpl/044/2022 31

TOP Ö 8 Mehr Verkehrssicherheit: Aufstockung des Personals für den ZV-KVÜ

Sitzungsvorlage Vpl/047/2022 35

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.04.2021 Vpl/047/2022 39

Entscheidungsvorlage Vpl/047/2022 41

Vorschlag der Ausweitung Zuständigkeit ZV_KVÜ Vpl/047/2022 43

# TAGESORDNUNG

**Sitzung**
Sitzung des Verkehrsausschusses

**Sitzungszeit**
Donnerstag, 22.09.2022, 09:00 Uhr

**Sitzungsort**
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

# TAGESORDNUNG

**Öffentliche Sitzung**

| | | |
|---|---|---|
| **1.** | **Benennung der neuentstehenden Straßen im Modul I in Lichtenreuth (Bereich des Bebauungsplans 4635 westlich der Brunecker Straße) nach Persönlichkeiten des lokalen und regionalen Widerstands gegen das NS-Regime**<br><br>**Antrag der CSU-Stadtratsfraktion, SPD-Stadtratsfraktion, sowie der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 28.02.2019; Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 20.02.2020; Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 07.07.2020**<br><br>**(Beilagen werden nachgereicht)**<br><br>Fraas, Michael, Dr. | Beschluss Geo/006/2022 |
| **2.** | **Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV in Nürnberg (Beilagen werden nachgereicht)**<br><br>Ulrich, Daniel | Beschluss Vpl/055/2022 |
| **3.** | **Straßenbahnverlängerung Minervastraße hier: 2 Anträge von der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.05.2022 (Beilagen werden nachgereicht)**<br><br>Ulrich, Daniel | Beschluss Vpl/054/2022 |
| **4.** | **Erschließung des neuen Stadtteils Lichtenreuth mit der Straßenbahn (Beilagen werden nachgereicht)**<br><br>Ulrich, Daniel | Beschluss Vpl/056/2022 |

**5.** **Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"**
**hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 04.05.2022**

Beschluss
Vpl/046/2022

Ulrich, Daniel

**6.** **Ausweitung Parkraumbewirtschaftung**

Beschluss
Vpl/048/2022

Ulrich, Daniel

**7.** **Roteinfärbung von Radwegen**

Beschluss
Vpl/044/2022

Ulrich, Daniel

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

Beschluss
Vpl/047/2022

Ulrich, Daniel

**9.** **Straßenplanung Neubleiche mit Schanzenstraße bis zur Stephanstraße**
**(Beilagen werden nachgereicht)**

Beschluss
Vpl/053/2022

Ulrich, Daniel

**10.** **Umgehung Ortsteil Poppenreuth in Fürth**
**hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.04.2022**
**Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 12.04.2022**
**(Beilagen werden nachgereicht)**

Bericht
Vpl/049/2022

Ulrich, Daniel

**11.** **Radverkehrsanlagen in der Zollhausstraße zwischen Münchener Straße und Breslauer Straße**
**Südseite Fahrtrichtung Langwasser**
**(Beilagen werden nachgereicht)**

Beschluss
Vpl/051/2022

Ulrich, Daniel

**12.** **Sicher abbiegen am Steinbühler Tunnel**
**hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 02.06.2022**
**(Beilagen werden nachgereicht)**

Beschluss
Vpl/052/2022

Ulrich, Daniel

**13.** **Kilianstraße Ecke Georg-Buchner-Straße, Verbesserung Querung Kilianstraße**
**(Beilagen werden nachgereicht)**

Beschluss
Vpl/050/2022

Ulrich, Daniel

**14.** **Straßenplanung Hintere Cramergasse und Burgerstraße**
**(Beilagen werden nachgereicht)**

Beschluss
Vpl/058/2022

Ulrich, Daniel

**15.** **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07.07.2022, öffentlicher Teil**

Beschlussvorlage
Vpl/046/2022

| Beratung | Datum | Behandlung | Ziel |
|---|---|---|---|
| **Verkehrsausschuss** | 22.09.2022 | öffentlich | Beschluss |

**Betreff:**

**Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"**
**hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 04.05.2022**

**Anlagen:**
Antrag Weniger Unfälle mit Tempo 30 Grüne
Die Guten Antrag 14.04.2022 Tempo 30 für mehr Lebensqualität
Entscheidungsvorlage
Positionspapier Staedteinitiative Lebenswerte Städte durch stadtverträglichen Verkehr
Antrag_SPD

**Sachverhalt (kurz):**

Immer mehr Städte und Gemeinden sprechen sich für die teilweise Zulassung von Tempo 30 innerorts auch auf Hauptverkehrsstraßen aus, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Lärm- und Schadstoffbelastung zu reduzieren und den öffentlichen Raum neu zu beleben.

Auch in Nürnberg verunglücken immer wieder Personen an Hauptverkehrsstraßen, dem mit geringeren Geschwindigkeiten entgegengewirkt werden könnte. Im Rahmen der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten - eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr" soll der Forderung der Kommunen nach mehr Selbstbestimmung in Bezug auf die Anordnung von Tempo 30 insbesondere gegenüber dem Bundesgesetzgeber mehr Gewicht verliehen werden.

In Nürnberg ist Verkehrssicherheit das oberste Ziel. Dies wurde zuletzt mit dem Mobilitätsbeschluss im Januar 2021 vom Stadtrat bestätigt. Die bisherige Rechtslage ermöglicht es nicht, an neuralgischen Stellen im Hauptverkehrsstraßennetz eine Geschwinigkeits-begrenzung von unter 50 km/h, in der Regel Tempo 30, anzuordnen. Daher schlägt die Verwaltung vor, dass auch Nürnberg der Initiative beitritt.

**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:

Schwächere Verkehrsteilnehmende und mobilitätseingeschränkte Personen sind besonders auf geringe Geschwindigkeiten des Fahrzeugverkehrs angewiesen.

**4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:**

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

☐

☐

☐

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss bekennt sich zu den Zielen der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" entsprechend dem beigefügten Positionspapier und beschließt, dass die Stadt Nürnberg dieser Initative beitritt. Die Verwaltung wird beauftragt, die nötigen Schritte zu unternehmen.

Ö 5

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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)

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
04. MAI 2022
/.....Nr. .....

| | | |
|---|---|---|
| VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme |
| | 2 X z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen |
| | | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen |

Nürnberg, 04.05.2022

## Weniger Unfälle mit Tempo 30

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit dem Mobilitätsbeschluss von Januar 2021 hat sich Nürnberg insbesondere dem Ziel „Vision Zero" verpflichtet: Alle Maßnahmen sollen sich daran orientieren, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null zu reduzieren.
Eine wichtige Maßnahme, um dieses Ziel zu erreichen, ist es die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten an vielen weiteren Stellen in Nürnberg zu reduzieren. Ideal wäre es, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einzuführen, von der dann in begründeten Fällen sowohl nach oben als auch nach unten abgewichen werden kann. Dabei muss sowohl darauf geachtet werden, dass der ÖPNV nicht ausgebremst wird, als auch, dass die Bündelungswirkung von Haupt-Verkehrsachsen erhalten bleibt und es nicht zur Verkehrsverlagerung auf Nebenstraßen in Wohngebiete kommt.

Leider gibt es hier nach wie vor rechtliche Hürden für die Umsetzung. Deshalb hat sich Mitte 2021 eine Städte-Initiative des Städtetags gebildet, die den Bund auffordert, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen. Auch wird ein begleitendes Modellvorhaben angeregt, welches Auswirkungen und Einzelaspekte einer solchen Neuregelung vertieft untersuchen soll. Diese Initiative von ursprünglich sieben Städten, darunter Augsburg, Leipzig und Ulm, wird mittlerweile von über 130 Kommunen – wie z. B. Fürth – unterstützt.

Mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit lassen sich die Ziele der Verkehrswende, eine erhöhte Lebensqualität und Verkehrssicherheit um ein vielfaches schneller und leichter erreichen.

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

- Die Stadt Nürnberg unterstützt die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr" (www.lebenswerte-staedte.de).

- Die Stadt Nürnberg fordert über die entsprechenden Gremien und auch direkt beim Bundesverkehrsministerium eine entsprechende Neuregelung der StVO ein.

Mit freundlichen Grüßen

Mike Bock
Stadtrat

Marc Schüller
stellv. Fraktionsvorsitzender

Ö 5

AN/105/2022

DIE GUTEN

StRin Alexandra Thiele, Fünferplatz 2, 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Herrn Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

VPL Nr. 18. MAI 2022

OBERBÜRGERMEISTER
09. MAI 2022
/.....Nr. .....
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

StRin Alexandra Thiele
Wählergemeinschaft Die Guten e.V.
www.die-guten.de
alexandra.thiele@die-guten.de

BAUREFERAT
12 MAI 2022
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 z. w. V. | 4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
5 Termin:

Nürnberg, 14.04.2022

A49/22

**Antrag: Tempo 30 für mehr Lebensqualität**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

laut Umweltbundesamt verbessert eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf städtischen Hauptverkehrsstraßen nicht nur die Luftqualität, sie erhöht auch die Verkehrssicherheit und kann sich positiv auf den Verkehrsfluss auswirken.

Gleichzeitig steigt die Aufenthaltsqualität in den Bereichen mit Tempo 30-Regelung und die Zufriedenheit der Anwohner*innen wächst.

Eine Temporeduzierung ist schließlich auch die schnellste und effektivste Lösung, um Lärmbelästigung einzudämmen. Darüber hinaus wird der Geldbeutel durch weniger Spritverbrauch geschont, was gerade jetzt wichtiger denn je ist.

Auch die WHO fordert, dass innerorts flächendeckend eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h eingeführt wird, um den Abgasausstoß zu verringern und alle Verkehrsteilnehmer*innen besser vor schweren Unfällen sowie anderen negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs zu schützen.

Im Sommer des letzten Jahres hat der „Deutsche Städtetag“ im Rahmen der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ dafür plädiert, den Kommunen durch eine Gesetzesänderung auf Bundesebene bei der Einführung von Tempo 30-Zonen mehr Spielraum zu gewähren.
Allerdings unterstützt der Städtetag nur solche Modellversuche mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, in denen Hauptstraßen, also Verkehrsadern und Einfallsstraßen, nicht miteinbezogen sind. Städte im europäischen Ausland – allen voran ist Paris zu nennen – sind hier wesentlich weiter.

Nürnberg ist der Initiative, an der über 80 Städte und Gemeinden beteiligt sind und mit der ein Anfang gemacht ist, um Tempo 30-Zonen rasch auszuweiten, bislang nicht beigetreten.

Es ist höchste Zeit, dies zu ändern.
Städte brauchen dringend einen rechtlichen Rahmen, um Tempo 30 als verkehrlich, ökologisch, sozial und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll halten – auch für Hauptstraßen.

12

StRin Alexandra Thiele, Fünferplatz 2, 90403 Nürnberg
An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Herrn Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

StRin Alexandra Thiele
Wählergemeinschaft Die Guten e.V.
www.die-guten.de
alexandra.thiele@die-guten.de

**Aus diesem Grund stellen DIE GUTEN folgenden Antrag:**

- Die Stadt Nürnberg schließt sich der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" an.
- Gleichzeitig setzt sich die Stadt dafür ein, dass auch für Hauptstraßen Tempo 30 eingeführt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

**Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“**

**Entscheidungsvorlage**

Anlass

Da es die bisherige Gesetzesgrundlage in vielen Fällen nicht ermöglicht, auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 anzuordnen, hat sich die Stadt Nürnberg bereits 2019 mit einem Schreiben an den damaligen Bundesverkehrsminister gewandt. Im Vorfeld hatten sich tragische Verkehrsunfälle an Hauptverkehrsstraßen gehäuft, bei denen Kinder schwerverletzt oder sogar getötet wurden. In dem genannten Schreiben bat die Stadt Nürnberg um mehr verkehrsrechtliche Kompetenzen für die Kommunen, Strecken mit Geschwindigkeiten unter Tempo 50 auch in Bereichen anordnen zu können, an denen weder eine konkrete erhebliche Gefahrenlage im Sinne der damaligen Rechtsprechung nachweisbar ist noch eine schützenswerte Einrichtung liegt. Beispiele für Hauptverkehrsstraßen mit entsprechendem Unfallgeschehen, in denen es bislang nicht möglich ist, Tempo 30 anzuordnen, sind der Kirchenweg, die Brettergartenstraße oder die Schweinauer Hauptstraße.

Sowohl die Wählergruppe Die Guten e.V. (14.04.2022) als auch die Stadtratsfraktionen von Bündnis 90/Die Grünen (04.05.2022) und der SPD (01.08.2022) stellten Anträge, damit sich die Stadt Nürnberg der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ anschließt, die sich für mehr Regelungsfreiheit der Kommunen auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, insbesondere die Zulassung von Tempo 30 ohne weitere Einschränkungen, ausspricht.

Die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“

Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h senkt das Risiko schwerer Unfälle im Straßenverkehr erheblich. Zudem wird durch geringere gefahrene Geschwindigkeiten die Lärm- und Schadstoffbelastung für die Bevölkerung reduziert und die Luftqualität in der Stadt erhöht. Ein Aspekt, der aktuell im Zusammenhang mit kritischen $NO_x$-Werten an manchen Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen von Bedeutung ist. Gleichzeitig erfolgt mit der Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und der damit verbundenen Lärm- und Abgasreduktion eine städtebauliche Aufwertung und Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Anwohnenden der Straßen und Besucherinnen und Besucher der Gastronomie.

Die Leistungsfähigkeit für den Verkehr wird durch Tempo 30 nicht eingeschränkt, die Aufenthaltsqualität dagegen spürbar erhöht. Und auf die Länge des Straßennetzes bezogen ist Tempo 30 in den allermeisten Städten ohnehin schon längst die Regel und nicht mehr die Ausnahme. Dies heißt auch: Tempo 30 ist eine Maßnahme für die Städte und Gemeinden und die Menschen, die dort wohnen - es ist keine Maßnahme, die sich gegen den Autoverkehr richtet.

Inklusive der sieben erstunterzeichnenden Städte (Freiburg im Breisgau, Leipzig, Aachen, Augsburg, Hannover, Münster, Ulm) haben sich inzwischen insgesamt mehr als 245 Städte und Gemeinden (Stand August 2022) der Initiative angeschlossen und sich zu der im Positionspapier enthaltenen Erklärung bekannt. Aus der unmittelbaren Umgebung sind bereits unter anderem Altdorf, Cadolzburg, Erlangen, Fürth, Roßtal und Stein formelle Unterstützer der Initiative.

Der Deutsche Städtetag hält die Vorschläge für eine gute Grundlage, die in Modellversuchen erprobt werden sollte. Der kommunale Spitzenverband plädiert dafür, **Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit außerhalb von Hauptstraßen** auszuprobieren.

Tempo 30 in Nürnberg

In den Wohngebieten Nürnbergs wurden schrittweise überall Tempo 30-Regelungen eingeführt. An Hauptverkehrsstraßen sind Tempo 30-Strecken bisher jedoch nur in wenigen,

begründeten Einzelfällen zulässig, bspw. für Lärmschutz oder zeitlich begrenzt beim Vorliegen von verkehrsgefährdenden Straßenschäden. Nürnberg war 2011 Vorreiter für die Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO), mit der die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen im unmittelbaren Umfeld von Schulen und Kitas ab 2016 ermöglicht wurde. Dies wurde überall dort, wo möglich, umgesetzt. Daher ist das Potential für weitere Tempo 30-Regelungen in Nürnberg nahezu ausgeschöpft.

Weiteres Vorgehen / Beschluss

Für die eigenständige Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten auf allen Straßenzügen (einschließlich Hauptverkehrsstraßen) muss der Bundesgesetzgeber tätig werden, um dies den Kommunen zu ermöglichen.

In Nürnberg ist Verkehrssicherheit oberstes Ziel. Zur Erreichung dieser „Vision Zero“ und der weiteren Ziele des Mobilitätsbeschlusses ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, auch auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen, sinnvoll. Daher ist es aus Sicht der Verwaltung folgerichtig, dass sich Nürnberg zu den Zielen der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ bekennt und der Städteinitiative beitritt.

# LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN – EINE NEUE KOMMUNALE INITIATIVE FÜR STADTVERTRÄGLICHEREN VERKEHR

Die Städte und Gemeinden in Deutschland stehen beim Thema Mobilität und Verkehr vor großen Herausforderungen. Eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität ist Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der Städte.

**Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Aushängeschild, das Gesicht der Städte. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität.**

Diesen Anspruch mit den Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Teilhabeerfordernissen von Menschen und Wirtschaft zu vereinbaren, ist eine zentrale Aufgabe.

Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr auch auf den Hauptverkehrsstraßen. Dort produziert der Autoverkehr in den Städten seine höchste Verkehrsleistung. Dort verursacht er aber auch die meisten negativen Auswirkungen – von den Lärm- und Schadstoffbelastungen für die dort lebenden Menschen über die Unfallgefahren bis zum Flächenverbrauch. Seit langem wissen wir, dass im Hinblick darauf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erhebliche positive Auswirkungen haben würde:

- **Die Straßen werden wesentlich sicherer**, gerade für die besonders Gefährdeten, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs bzw. mobilitätseingeschränkt sind.
- **Die Straßen werden leiser** – und das Leben für die Menschen, die an diesen Straßen wohnen, deutlich angenehmer und gesünder.
- Bei Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses **kann auch die Luft in den Straßen sauberer werden**, was allen zu Gute kommt, die hier unterwegs sind.
- **Die Straßen gewinnen ihre Funktion als multifunktionale Orte zurück**, die mehr sind als Verbindungen von A nach B.
- Und schließlich: **die Straßen werden wieder lesbarer**, Regeln einfacher und nachvollziehbarer (kein Flickenteppich mehr), das Miteinander wird gestärkt, der Schilderwald gelichtet.

Die Leistungsfähigkeit für den Verkehr wird durch Tempo 30 nicht eingeschränkt, die Aufenthaltsqualität dagegen spürbar erhöht. Und auf die Länge des Straßennetzes bezogen ist Tempo 30 in den allermeisten Städten ohnehin schon längst die Regel und nicht mehr die Ausnahme. Dies heißt auch: Tempo 30 ist eine Maßnahme für die Städte und Gemeinden und die Menschen, die dort wohnen - es ist keine Maßnahme, die sich gegen den Autoverkehr richtet.

Deshalb muss das Straßenverkehrsrecht zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerorts (30 km/h als Regel, andere Geschwindigkeiten je nach örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen als Ausnahme) neu regeln. Die Kommunen haben immer noch nicht die Möglichkeit zu entscheiden, wann und wo Geschwindigkeiten flexibel und ortsbezogen angeordnet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss endlich überall über die zuständigen Straßenverkehrsbehörden so angeordnet werden können, wie es unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen ist. Dies nutzt den Städten, erweitert ihre Gestaltungsfreiheit und öffnet ihre Entwicklung in Richtung mehr Lebendigkeit, Lebensqualität und Nachhaltigkeit.

**Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten - auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.**

Diese Forderung ist alles andere als radikal – sie ist anderswo in Europa längst umgesetzt und bewegt sich auch in Deutschland in einem Umfeld von aktuellen politischen Positionierungen, die die Dringlichkeit dieser Anpassung des Rechtsrahmens unterstreichen:

- Der **Deutsche Bundestag** hat am 17.01.2020 in seiner mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen angenommenen **Entschließung „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“** einen eindeutigen Auftrag an den Bund formuliert, den Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, von der innerörtlichen Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h nach eigenem Ermessen auch auf Hauptverkehrsstraßen abzuweichen, wenn es den stadtpolitischen Zielen dient. So wird in der Entschließung u. a. gefordert, *„es Kommunen durch eine Veränderung der gesetzlichen Vorgaben zu erleichtern, innerorts die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h für ganze Straßen unabhängig von besonderen Gefahrensituationen anzuordnen“.*
- Die **Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK)** hat am 16.04.2021 zum Tagesordnungspunkt **„Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“** den Bund einstimmig aufgefordert, die in einer Ad-Hoc-AG der VMK erarbeiteten Vorschläge *„im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens, insbesondere von StVO, der VwV-StVO und Straßenverkehrsgesetz, in Abstimmung mit den Ländern ggf. zu berücksichtigen“*. Zu diesen Vorschlägen gehört u. a. eine Ergänzung des § 39 StVO (*„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist auch auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zu rechnen“*) und ein Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.

- Das **Bundeskabinett** hat seiner Sitzung am 23.04.2021 einen neuen **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)** beschlossen, u. a. mit der Feststellung, dass es bedeutsam ist, *"in Mischverkehren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren"*. Damit liefert der Bund eine weitere Begründung, Tempo 30 auch im Hauptverkehrsstraßennetz anzuordnen.
- Das am 29.04.2021 *veröffentlichte* **Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz des Bundes** formuliert zudem einen klaren Handlungsauftrag an den Bund: Er muss so rasch wie möglich alle zur Verfügung stehenden rechtlichen Maßnahmen ergreifen, um auch die Mobilitäts- und Verkehrswende voranzutreiben. Auch wenn niedrigere innerörtliche Höchstgeschwindigkeiten nur in geringem Umfang direkten Einfluss auf die $CO_2$-Emissionen haben: Sie sind ein zentrales Element einer Stadtverkehrspolitik, die die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken und damit auch die klimaschädlichen Auswirkungen des Autoverkehrs verringern will.

Bei der Forderung, die Handlungsspielräume der Städte bei der Anordnung von Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz der Städte zu vergrößern, geht es nicht um eine undifferenzierte und pauschale Maßnahme. Die Änderung des Rechtsrahmens soll deshalb durch ein vom Bund gefördertes und zentral evaluiertes **Modellvorhaben** in mehreren Städten begleitet werden. Das Modellvorhaben ermöglicht, verschiedene Aspekte vertieft zu untersuchen, die genauerer Betrachtung bedürfen. Das hilft, bei der Anwendung des neuen Rechtsrahmens etwaige negative Begleiteffekte der Neuregelung minimieren zu können bzw. ggf. rechtlich nachzusteuern. Das Modellvorhaben kann u. a. folgende Themen umfassen:

- Der **straßengebundene ÖPNV** darf durch niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz nicht signifikant benachteiligt werden. Es soll untersucht werden, in welchem Umfang solche Nachteile auftreten (z. B. Reisezeit, Auswirkungen auf betriebliche Kosten) und mit welchen Maßnahmen sie kompensiert werden können.
- Auf vielen Hauptverkehrsstraßen kann aus Platzgründen nicht oder nur mit erheblichem zeitlichem Vorlauf eine ausreichend dimensionierte separate **Radverkehrsinfrastruktur** geschaffen werden. Die Anordnung von Tempo 30 kann hier (auch als Zwischenlösung) bei Mischverkehr bzw. nicht ausreichenden Infrastrukturangeboten (z. B. Schutzstreifen) die Sicherheit erhöhen. Dazu fehlt es aber bislang an belastbaren Untersuchungen.
- Tempo 30 im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz soll nicht zu **Verdrängungseffekten** mit einer erhöhten Belastung untergeordneter Straßen führen. Besondere Bedeutung hat deshalb ein störungsarmer Verkehrsfluss. Es können ggf. aber auch ergänzende regulierende Maßnahmen im Nebennetz sinnvoll sein (z. B. Höchstgeschwindigkeiten < 30 km/h, Umgestaltung von Quartiersstraßen nach dem Vorbild von „Superblocks" und anderes).

# ERKLÄRUNG

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister:inen und Stadtbaurät:innen der unterzeichnenden Städte erklären daher:

1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.
3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u. a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.

6. Juli 2021

**Erstunterzeichnende**

| | |
|---|---|
| Prof. Dr. Martin Haag | Stadt Freiburg im Breisgau, Bürgermeister |
| Thomas Dienberg | Stadt Leipzig, Bürgermeister und Beigeordneter |
| Frauke Burgdorff | Stadt Aachen, Stadtbaurätin und Beigeordnete |
| Gerd Merkle | Stadt Augsburg, Baureferent |
| Thomas Vielhaber | Landeshauptstadt Hannover, Stadtbaurat |
| Robin Denstorff | Stadt Münster, Stadtbaurat und Beigeordneter |
| Tim von Winning | Stadt Ulm, Bürgermeister |

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 5

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 29. Juli 2022
Antragsteller: Dr. Ahmed, Yilmaz

**Tempo 30 flexibler anordnen – Nürnberg soll Initiative Lebenswerter Städten und Gemeinden beitreten**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit Juli 2021 setzt sich die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ um die Städte Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm gegenüber dem Bund dafür ein, dass Kommunen einfacher und selbstbestimmt Tempo 30 anordnen können. Bisher sind die Hürden der Anordnung unverhältnismäßig hoch, weshalb z.T. kritische Straßensituationen nicht bereinigt werde können oder aber nicht sinnvolle und unnötige Sprünge in der Tempoanordnung entstehen.

Das Bündnis setzt sich dafür ein, dass diese ärgerliche Situation ein Ende hat und Kommunen zielgerichtet, flexibel und ortsbezogen Tempo 30 anordnen können (was nicht eine Änderung der Richtgeschwindigkeit umfasst!). Aktuell gehören knapp 200 Städte dieser Initiative an, u.a. auch unsere Nachbarstädte Erlangen und Fürth.

Auch Nürnberg kennt diese Auswüchse der aktuellen Auflagen für Tempo 30 nur allzu schmerzlich. Prominentestes Beispiel ist die Fürther Straße im Bereich zwischen *Plärrer und Maximilianstraße*. Vor einigen Jahren erlangte dieser Straßenabschnitt traurige Berühmtheit als es innerhalb weniger Wochen zu dramatischen Unfällen mit Fußgängern kam – ein Kind verstarb sogar. Dennoch kann diese Gefahrenstelle nicht durch die Stadt Nürnberg – trotz des expliziten Willens der Verwaltung – entschärft werden. Der damalige Oberbürgermeister Maly wandte sich seinerzeit in Abstimmung mit dem Verkehrsausschuss des Stadtrats an den damaligen Verkehrsminister Scheuer – vergebens. Bis heute stehen die starren Regelungen dem entgegen.

Aus diesem Grund stellt die SPD-Stadtratsfraktion folgenden

**Antrag**:

1. Der Stadtrat möge den Beitritt der Stadt Nürnberg in die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beschließen.
2. Die Verwaltung stellt dem Rat eine Liste zur Verfügung, die aufzeigt, an welchen Stellen die Anordnung von Tempo 30 dringend notwendig wäre, aber bisher nicht möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

Yasemin Yilmaz
Stadträtin

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Beschlussvorlage
Vpl/048/2022

| Beratung | Datum | Behandlung | Ziel |
|---|---|---|---|
| **Verkehrsausschuss** | 22.09.2022 | öffentlich | Beschluss |

**Betreff:**

**Ausweitung Parkraumbewirtschaftung**

**Anlagen:**
Entscheidungsvorlage
Karte mit Straßenzüge mit Parkscheinregelung
Bewohnerparken Entwicklung durch Nachrüstung

**Sachverhalt (kurz):**

Der Verkehrsausschuss hat am 07.04.2022 die Verwaltung beauftragt, das vorgestellte Konzept zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung umzusetzen und über konkrete Maßnahmen zu berichten.

In den an die Altstadt angrenzenden Gebieten ist die Nachrüstung von Bewohnerparkplätzen, um die angestrebte Quote von einem Stellplatz zu 1,6 ausgegebenen Ausweisen zu erreichen, fast abgeschlossen. Gleichzeitig können mit der Verdichtung von Bewohnerstellplätzen Verdrängungseffekte von der Altstadt, in der die Umstellung der Parkraumbewirtschaftung bereits abgeschlossen ist, in die angrenzenden Gebiete verhindert werden. Im nächsten Schritt werden die restlichen Bewohnerparkgebiete detaillierter betrachtet und bei Bedarf ebenfalls zusätzliche Bewohnerstellplätze angeordnet. Zusätzlich sollen in allen Bewohnerparkgebieten im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten kostenpflichtige Kurzzeitparkplätze dort eingerichtet werden, wo aufgrund der Nutzungsvielfalt ein entsprechender Bedarf besteht.

In den vier Bewohnerparkgebieten südlich der Bahnlinie in der Südstadt findet die Bewohnerparkregelung bisher von Montag bis Freitag von 14 bis 20 Uhr Anwendung. Dies führt verstärkt zur Verlagerung von Parkern aus der Altstadt in diese Gebiete, weil hier bis 14 Uhr das Auto noch kostenlos und ohne Bewohnerparkausweis abgestellt werden kann. Im Zuge der Nachrüstungen in den einzelnen Gebieten soll die Regelungszeit in diesen vier Gebieten an die Regelungszeit der angrenzenden Gebiete angepasst werden und zukünftig auch werktags von 9 Uhr bis 20 Uhr gelten.

**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)

☐

☐

☐

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Umsetzung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung entsprechend der in der Entscheidungsvorlage dargestellen Schritte und rechtlichen Möglichkeiten.

In den vier Bewohnerparkgebieten in der Südstadt südlich der Bahnlinie (GI, H, I, St) soll die Regelungszeit an die der angrenzenden Gebiete angepasst und auf den Zeitraum werktags 9 Uhr bis 20 Uhr erweitert werden. Die Verwaltung wird beauftragt, die nötigen Schritte zur Umsetzung zu unternehmen.

**Ausweitung Parkraummanagement**

Entscheidungsvorlage

Anlass

In der Altstadt wurde die Umstellung der Parkraumbewirtschaftung im Februar 2022 abgeschlossen. Im Zuge dessen hat der Verkehrsausschuss am 07.04.2022 die Verwaltung beauftragt, das vorgestellte Konzept der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung für die an die Altstadt angrenzenden Bewohnerparkgebiete umzusetzen und über die konkreten Maßnahmen zu berichten.

Bewohnerparken

I. Aktueller Stand der Nachrüstung

Tagsüber können laut Straßenverkehrsordnung (StVO) maximal 50% der Stellplätze ausschließlich für Bewohner reserviert werden. Im Zuge der Nachrüstung sollen deshalb je nach Anzahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise zunächst höchstens 40% der öffentlichen Parkplätze im Gebiet als Bewohnerparkplätze ausgewiesen werden. Somit bleibt für weitere Nachbesserungen oder für andere Maßnahmen die Möglichkeit bestehen, zusätzliche Bewohnerstellplätze auszuweisen. Ein Beispiel für weitere Maßnahmen ist die Förderung des Fußverkehrs. Laut Mobilitätsbeschluss soll das Gehwegparken überprüft werden und bei mangelnden Restbreiten entfallen. Durch zusätzliche Bewohnerparkplätze könnten entfallende Stellplätze zum Teil kompensiert werden.

Für Bewohnerparkgebiete wird eine Quote von einem Bewohnerparkplatz zu 1,6 Bewohnerparkausweisen empfohlen. Diese Quote wird bislang in den meisten Gebieten überschritten. Deshalb soll auch in den Bewohnerparkgebieten außerhalb der Altstadt ebenfalls die empfohlene Quote von einem Stellplatz zu 1,6 ausgegebenen Ausweisen erreicht werden. Um Verdrängungseffekte aus der Altstadt, in der die Umstellung der Parkraumbewirtschaftung bereits abgeschlossen ist, in die benachbarten Gebiete zu verhindern, wurde mit der zusätzlichen Ausweisung von Bewohnerstellplätzen zunächst in den Bewohnerparkgebieten, die direkt an die Altstadt angrenzen, begonnen. In allen an die nördliche Altstadt angrenzenden Gebieten ist die Nachrüstung bereits abgeschlossen. Die Gebiete, die an die südliche Altstadt anschließen, befinden sich gerade in der Umsetzung der neu angeordneten Bewohnerstellplätze. Für alle weiteren Bewohnerparkgebiete erfolgt derzeit in Ortsterminen die Festlegung der konkreten Stellplätze, die zusätzlich für die Bewohner reserviert werden sollen. Die Nachrüstungen verteilen sich über die komplette Fläche der Bewohnerparkgebiete, wobei die Anzahl der Bewohnerstellplätze in den näher an der Altstadt gelegenen Straßenzügen höher ist, um die bereits beschriebenen Verdrängungseffekte aus der Altstadt minimieren zu können. Nach Abschluss der Nachrüstungen liegen alle Bewohnerparkgebiete außerhalb der Altstadt im Durchschnitt bei einer Quote von 1,59 (siehe Tabelle im Anhang) und in der Summe werden circa 2.400 Parkplätze als Bewohnerparkplätze nachgerüstet. In diesen Bewohnerparkgebieten sind dann insgesamt 25,6% der Stellplätze als Bewohnerparkplätze beschildert.

In fast allen Bewohnerparkgebieten außerhalb der Altstadt gilt die Regelungszeit entweder Montag bis Freitag oder werktags von 9 Uhr bis 20 Uhr. In den vier Bewohnerparkgebieten südlich der Bahnlinie in der Südstadt (Gl, H, I, St) findet die Bewohnerparkregelung bisher von Montag bis Freitag von 14 bis 20 Uhr Anwendung. Dies führt verstärkt zur Verlagerung von Parkern aus der Altstadt in diese Gebiete, weil hier bis 14 Uhr das Auto noch kostenlos und ohne Bewohnerparkausweis abgestellt werden kann. Im Zuge der Nachrüstungen in

den einzelnen Gebieten soll die Regelungszeit in diesen vier Gebieten an die Regelungszeit der angrenzenden Gebiete angepasst werden und zukünftig auch werktags von 9 Uhr bis 20 Uhr gelten.

II. Neue Bewohnerparkgebiete St. Leonhard und Schweinau

Die nächsten Gebiete in Nürnberg, die bezüglich einer Bewohnerparkregelung untersucht werden, sind St. Leonhard und Schweinau innerhalb des Bundesstraßenrings, da diese Gebiete über dichte Blockrandbebauung sowie eine Vielzahl von unterschiedlichen Nutzungen neben dem Wohnen verfügen. Die Voruntersuchungen werden an einem normalen Werktag außerhalb der Ferien durchgeführt, um feststellen zu können, wie hoch der Fremdparkeranteil in dem jeweiligen Gebiet ist. Diese Überprüfung konnte pandemie- und ferienbedingt bisher noch nicht durchgeführt werden, sie ist aber für den Herbst 2022 geplant. Wenn diese Untersuchung eine grundsätzliche Zulässigkeit für eine Bewohnerparkregelung ergibt, muss die Einführung vom Verkehrsausschuss des Stadtrates beschlossen werden. Bei der Einführung der Bewohnerparkregelung werden zunächst 10% bis maximal 20% der Parkplätze als Bewohnerparkplätze ausgewiesen. Je nach Nachfrage nach Bewohnerparkausweisen werden dann Zug um Zug weitere Parkplätze nachgerüstet.

Kostenpflichtiges Kurzzeitparken (Parkscheinautomaten)

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO). § 45 Abs. 1b StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, die notwendigen Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen zu treffen. Die VwV-StVO empfiehlt für die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung die Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibe, Parkuhr, Parkscheinautomat). Nicht reservierte Parkflächen sollen möglichst gleichmäßig und unter besonderer Berücksichtigung ansässiger Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen mit Liefer- und Publikumsverkehr sowie des Publikumsverkehrs von freiberuflich Tätigen in dem Bereich verteilt sein.

Unter diesen Rahmenbedingungen erfolgt dann – unter Berücksichtigung der Parkplätze für Schwerbehinderte, der Ladeplätze für E-Fahrzeuge und der Parkplätze für Carsharing - der Einsatz von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen dort, wo sich besondere Umstände zeigen, die eine Parkregelung zwingend erforderlich machen, um in Gebieten oder Straßenzügen für die nicht privilegierten Gruppen die Chancen zu erhöhen, einen Parkplatz zu finden. So machen Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in Straßenzügen mit der genannten Mischnutzung Sinn, ebenfalls in Straßenzügen, in denen sich Verdrängungseffekte zeigen.

Bei der Einführung oder Ausweitung von Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung ist grundsätzlich gefordert, die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit zu wahren. Wenn zum Beispiel keine öffentlich zugänglichen Parkhäuser zur Verfügung stehen und deshalb nicht wie in der Altstadt auf solche ausgewichen werden kann, kann es nicht mehr als angemessen betrachtet werden, den Parkraum zu hundert Prozent zu bewirtschaften. Es muss dann noch ein angemessener „Restbestand“ an ungeregelten Parkmöglichkeiten verbleiben, um das straßenrechtlich manifestierte Prinzip des kostenfreien Gemeingebrauchs nicht gänzlich auszuhöhlen (Art. 14 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 BayStrWG). Die Bewirtschaftung schwach genutzter Stellplätze in Wohnstraßen, die keinen Parkdruck aus der Umgebung oder durch Nicht-Wohnnutzung aufnehmen, wäre unverhältnismäßig und sollte erst in dem Fall in Erwägung gezogen werden, wenn sich Verdrängungseffekte zeigen oder konkret zu erwarten sind.

Für die Bewohnerparkgebiete außerhalb der Altstadt wurde geprüft, in welchen Straßenzügen grundsätzlich kostenpflichtiges Kurzzeitparken mit Parkscheinautomaten nach der oben erläuterten Rechtslage in Frage kommt. Im Übersichtsplan in Anlage sind diese Straßenzüge gekennzeichnet. Dabei sollen und können nicht die kompletten Straßenzüge bewirtschaftet werden, sondern es muss jeweils vor Ort geprüft werden, wie viele und welche Parkplätze zukünftig mit einem Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden können. In den unmittelbar am Bundesstraßenring gelegenen Bewohnerparkgebieten ist ein eher geringes Potenzial für kostenpflichtige Kurzzeitparkplätze gegeben. Aktuell bestehen im Nürnberger Stadtgebiet 234 Parkscheinautomaten und durch eine Ausweitung der kostenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung ist zukünftig mit einer Zahl von ca. 320 Parkscheinautomaten zu rechnen. Dies entspricht einer Zunahme um rd. 36%, allerdings kann nicht automatisch von derselben Zunahme an kostenpflichtigen Stellplätzen ausgegangen werden.

Ausblick

I. Bewohnerparken

a. Rechtliche Situation

Für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen gab bislang die bundeseinheitliche Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) einen allgemeinen Gebührenrahmen von 10,20 Euro bis 30,70 Euro pro Jahr vor. Dieser Gebührenrahmen deckt derzeit im Wesentlichen nur den Verwaltungsaufwand der Behörde für dessen Ausstellung ab.

Der neu eingeführte § 6a Abs. 5a Straßenverkehrsgesetz (StVG) ermächtigt nun die Landesregierungen, Gebührenordnungen für die Festsetzung der Gebühren für Bewohnerparkausweise zu erlassen (§ 6a Abs. 5a Satz 2 StVG). Im Rahmen einer solchen Gebührenordnung besteht sodann die Möglichkeit, über die Abdeckung des oben genannten Verwaltungsaufwands hinaus auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlichen Wert oder den sonstigen Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen zu berücksichtigen (§ 6a Abs. 5a Satz 3 StVG). Gemäß § 6a Abs. 5a Satz 5 StVG kann diese Ermächtigung durch Rechtsverordnung auch weiterübertragen werden.

Erforderlich ist eine Verordnung der Staatsregierung. Derzeit arbeitet der Freistaat Bayern an dem Entwurf einer solchen Verordnung. Nach derzeitigem Stand kommt insbesondere auch eine Weiterübertragung der Ermächtigung auf die einzelnen Kommunen in Betracht, sodass diesen die Möglichkeit eingeräumt wird, unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Verhältnisse die Gebührenhöhe selbst festzusetzen und dabei gegebenenfalls auch den wirtschaftlichen Wert des Parkraums bei der Gebührenhöhe angemessen zu berücksichtigen.

b. Mögliche Erhöhung

Bisher kostet ein Bewohnerparkausweis in Nürnberg 30 Euro. Damit ist die Obergrenze bereits erreicht. Sobald die entsprechende Verordnung des Freistaats Bayern vorliegt, wird die Verwaltung dem Stadtrat den Vorschlag für eine Erhöhung der Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen zum Beschluss vorlegen. Zwei mögliche Varianten sind aus Sicht der Verwaltung denkbar, nämlich zum einen, die Bewohnerparkausweisgebühr auf 10 Euro im Monat, also auf 120 Euro im Jahr zu erhöhen oder auf 1 Euro pro Tag, also auf 365 Euro im Jahr. Damit würde die Gebühr für Bewohnerparken dem Wert des begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Raums und den vielfältigen Nutzungsansprüchen angepasst. Rechnerisch läge die „Quadratmetermiete“ für den öffentlichen Raum großzügig gerechnet damit zwischen einem und drei Euro pro Monat, zugestanden die nicht völlig freie Verfügbarkeit von Anwohnerstellplätzen.

Durch eine Erhöhung der Bewohnerparkausweisgebühr könnten Mehreinnahmen generiert werden. Zugleich ist aber, bedingt durch die Preiserhöhung und die niedrigen Verwarngelder von nur 10 Euro beim unzulässigen Parken auf Bewohnerparkplätzen, mit einem Rückgang der Anzahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise zu rechnen. Trotz dieses Rückgangs wären mögliche Mehreinnahmen von ca. 1,5 Mio. Euro bei einer Gebühr von 120 Euro pro Bewohnerparkausweis zu erwarten. Bei 365 Euro Gebühr lägen die Mehreinnahmen wegen der benannten Effekte in der Dimension von 3,5 bis 4,6 Mio. Euro.

## II. Kostenpflichtiges Kurzzeitparken

### a. Rechtliche Situation

Der § 6a Abs. 6 und 7 der StVG ermächtigt die Gemeinden, für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen Gebühren zu erheben. Für die Festsetzung der Gebühren sind die Landesregierungen ermächtigt. Die Höchstsätze für Parkgebühren in Bayern gibt der § 10 der Bayerischen Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehr (ZustVVerk) vor. Je angefangener halber Stunde dürfen höchstens 0,50 Euro bzw. in Gebieten mit besonderem Parkdruck höchstens 1,30 Euro erhoben werden.

Etliche Kommunen in Bayern haben bereits mehrfach gegenüber der Landesregierung angeregt, die Regelungen in der ZustVVerk zu ändern, so dass es den Kommunen zukünftig möglich ist, die Parkgebühren zu erhöhen und an die allgemeine Preisentwicklung anzupassen.

### b. Mögliche Erhöhung

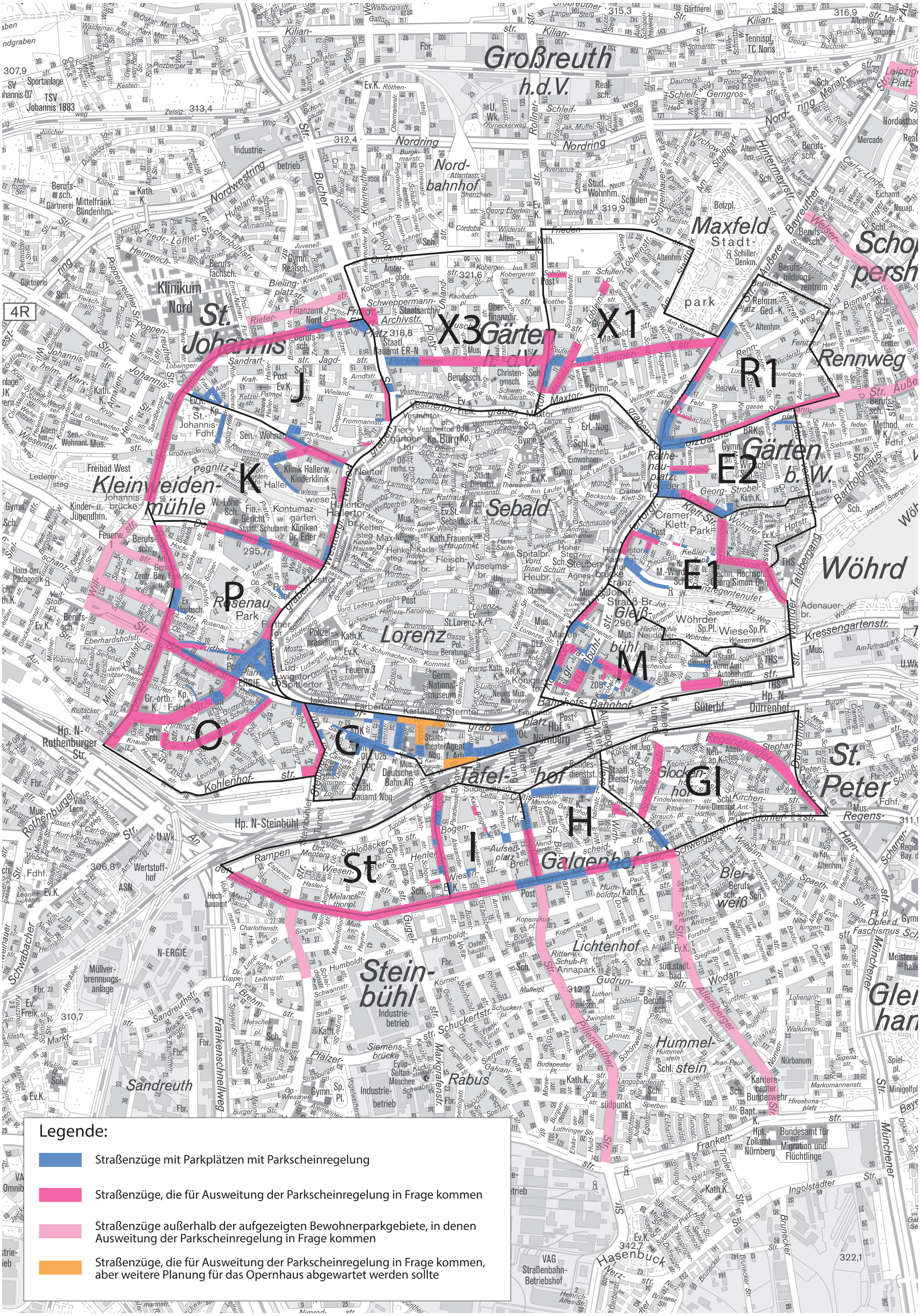
In der Nürnberger Altstadt werden die laut ZustVVerk zulässigen Parkgebühren von 2,60 Euro pro Stunde fast vollständig ausgeschöpft. Seit der Anhebung zum 01.01.2016 liegen die Parkgebühren für eine Stunde bei 2,50 Euro. Außerhalb des Altstadtrings werden 2,00 Euro pro Stunde fällig. Wenn die Obergrenze der Parkgebühren fallen sollte oder hochgesetzt wird, sollten die Gebühren für das Parken auf Kurzzeitparkplätzen im Nürnberger Stadtgebiet angehoben werden. Innerhalb der Altstadt kämen 4,00 Euro pro Stunde und außerhalb der Altstadt 2,50 Euro pro Stunde in Frage. Wie auch bei den Bewohnerparkausweisen halten die Gebühren für das Kurzzeitparken nicht mit der allgemeinen Preisentwicklung Schritt.

Durch eine Erhöhung der Parkgebühren könnten im Nürnberger Stadtgebiet Mehreinnahmen erzielt werden. Mit der Erhöhung der Parkgebühren von 2,50 Euro auf 4,00 Euro pro Stunde werden die Einnahmen pro Automat in der Altstadt nicht linear steigen, da sich manche diese Parkgebühren nicht leisten wollen werden und auf andere Verkehrsmittel umsteigen oder auf Parkhäuser ausweichen, schon heute deutlich billiger sind als das Parken im öffentlichen Raum.
In der Summe kann davon ausgegangen werden, dass die Einnahmen durch Kurzzeitparkplätze im Fall der dargestellten Erhöhung um fast ein Drittel steigen würden. Vor Corona im Jahr 2019 konnten durch die Kurzzeitparkplätze an Parkscheinautomaten Einnahmen von ca. 4,25 Mio. Euro eingenommen werden. Durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und die Ausweisung zusätzlicher kostenpflichtiger Kurzzeitstellplätze ist mit Einnahmen von ca. 5,38 Mio. Euro zu rechnen. Eine zusätzliche Erhöhung der Parkgebühren auf 4,00 Euro bzw. 2,50 Euro würde diese Einnahmen auf ca. 7,11 Mio. Euro steigern.

# STRASSENZÜGE MIT PARKSCHEINREGELUNG



## BESTAND UND AUSWEITUNG




Legende:

- Straßenzüge mit Parkplätzen mit Parkscheinregelung
- Straßenzüge, die für Ausweitung der Parkscheinregelung in Frage kommen
- Straßenzüge außerhalb der aufgezeigten Bewohnerparkgebiete, in denen Ausweitung der Parkscheinregelung in Frage kommen
- Straßenzüge, die für Ausweitung der Parkscheinregelung in Frage kommen, aber weitere Planung für das Opernhaus abgewartet werden sollte

V\Vpl1\Register\Generalplanung_Verkehr\Bewohnerparken\Prioritätenliste
Stz_2205_Straßenzüge mit Parkscheinregelung .ai
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Vpl/M 05/ 2022

| Gebiet | Name | Parkplätze im öffentlichen Raum | davon Bewohnerstell-plätze | Bewohnerstell-plätze in % | Summe ausgegebener Ausweise | Quote | Anzahl der Nachrüstungen | Anzahl Bewohnerstell-pätze mit Nachrüstung | Bewohnerstell-plätze mit Nachrüstung in % | Quote mit Nachrüstung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **K** | Kleidenweidenmühle | 404 | 125 | 30,9% | 285 | 2,28 | 37 | 162 | 40,1% | 1,76 |
| **J** | Johannis | 1.487 | 422 | 28,4% | 1.092 | 2,59 | 144 | 566 | 38,1% | 1,93 |
| **X3** | Gärten h.d.V. Süd | 2.195 | 551 | 25,1% | 1.046 | 1,90 | 112 | 663 | 30,2% | 1,58 |
| **X1** | Maxfeld Süd | 2.050 | 434 | 21,2% | 1.115 | 2,57 | 225 | 659 | 32,1% | 1,69 |
| **R1** | Rennweg West | 1.342 | 285 | 21,2% | 634 | 2,22 | 105 | 390 | 29,1% | 1,63 |
| **E2** | Gärten b. Wöhrd | 772 | 163 | 21,1% | 410 | 2,52 | 80 | 243 | 31,5% | 1,69 |
| **E1** | Wörhd | 1.204 | 266 | 22,1% | 528 | 1,98 | 50 | 316 | 26,2% | 1,67 |
| **M** | Gleißbühl | 624 | 120 | 19,2% | 210 | 1,75 | 15 | 135 | 21,6% | 1,56 |
| **G** | Sandstraße | 622 | 108 | 17,4% | 171 | 1,58 | 13 | 121 | 19,5% | 1,41 |
| **O** | Gostenhof Ost | 1.171 | 263 | 22,5% | 604 | 2,30 | 114 | 377 | 32,2% | 1,60 |
| **P** | Rosenau | 989 | 330 | 33,4% | 751 | 2,28 | 76 | 406 | 41,1% | 1,85 |
| **St** | Steinbühl-Nord | 1.416 | 209 | 14,8% | 386 | 1,85 | 35 | 244 | 17,2% | 1,58 |
| **I** | Südstadt | 610 | 147 | 24,1% | 337 | 2,29 | 60 | 207 | 33,9% | 1,63 |
| **H** | Südstadt | 917 | 230 | 25,1% | 396 | 1,72 | 25 | 255 | 27,8% | 1,55 |
| **Gl** | Glockenhof | 1.328 | 158 | 11,9% | 328 | 2,08 | 55 | 213 | 16,0% | 1,54 |
| **W1** | Gostenhof-West | 2.158 | 295 | 13,7% | 569 | 1,93 | 60 | 355 | 16,5% | 1,60 |
| **P1** | Bärenschanze | 1.017 | 157 | 15,4% | 268 | 1,71 | 20 | 177 | 17,4% | 1,51 |
| **P2** | Eberhardshof-Nord | 1.433 | 217 | 15,1% | 431 | 1,99 | 60 | 277 | 19,3% | 1,56 |
| **Q3** | Wiesenthalstraße | 1.893 | 397 | 21,0% | 903 | 2,27 | 170 | 567 | 30,0% | 1,59 |
| **Q2** | Poppenreuther Straße West | 925 | 271 | 29,3% | 508 | 1,87 | 50 | 321 | 34,7% | 1,58 |
| **Q1** | Popppenreuther Straße Ost | 1.789 | 384 | 21,5% | 619 | 1,61 | 15 | 399 | 22,3% | 1,55 |
| **X4** | Garten h.d.V. Nord | 1.522 | 226 | 14,8% | 329 | 1,46 | 0 | 226 | 14,8% | 1,46 |
| **X2** | Maxfeld Nord | 1.527 | 238 | 15,6% | 314 | 1,32 | 0 | 238 | 15,6% | 1,32 |
| **R2** | Rennweg Ost | 1.438 | 263 | 18,3% | 582 | 2,21 | 120 | 383 | 26,6% | 1,52 |
| **E3** | Gärten b. Wöhrd | 1.234 | 283 | 22,9% | 598 | 2,11 | 100 | 383 | 31,0% | 1,56 |
| **L1** | Ostendstraße/NV | 462 | 105 | 22,7% | 231 | 2,20 | 45 | 150 | 32,5% | 1,54 |
| **L2** | Ostendstraße/NV | 243 | 50 | 20,6% | 52 | 1,04 | 0 | 50 | 20,6% | 1,04 |
| **S1** | Steinbühl-West | 1.723 | 305 | 17,7% | 584 | 1,91 | 75 | 380 | 22,1% | 1,54 |
| **S2** | Steinbühl-Ost | 1.189 | 234 | 19,7% | 564 | 2,41 | 130 | 364 | 30,6% | 1,55 |
| **S3** | Lichtenhof | 1.559 | 358 | 23,0% | 832 | 2,32 | 160 | 518 | 33,2% | 1,61 |
| **S4** | Bleiweiß | 2.270 | 450 | 19,8% | 824 | 1,83 | 70 | 520 | 22,9% | 1,58 |
| **S5** | Gibitzenhof | 1.307 | 185 | 14,2% | 315 | 1,70 | 15 | 200 | 15,3% | 1,58 |
| **S6** | Rabus | 2.544 | 416 | 16,4% | 790 | 1,90 | 90 | 506 | 19,9% | 1,56 |
| **S7** | Hummelstein | 873 | 150 | 17,2% | 263 | 1,75 | 20 | 170 | 19,5% | 1,55 |
| **F1** | St. Peter | 1.209 | 261 | 21,6% | 433 | 1,66 | 25 | 286 | 23,7% | 1,51 |
| **F2** | Gleißhammer | 660 | 128 | 19,4% | 223 | 1,74 | 15 | 143 | 21,7% | 1,56 |
| **F** | Fliegersiedlung | 413 | 168 | 40,7% | 188 | 1,12 | 0 | 168 | 40,7% | 1,12 |
| **S** | Seumestraße | 167 | 91 | 54,5% | 109 | 1,20 | 0 | 91 | 54,5% | 1,20 |
| **N** | Neuselsbrunn | 248 | 159 | 64,1% | 255 | 1,60 | 15 | 174 | 70,2% | 1,47 |
| | **Gesamt** | **46.934** | **9.602** | **20,5%** | **19.077** | **1,99** | **2.401** | **12.003** | **25,6%** | **1,59** |

Aktueller Umsetzungsstand: in der Bearbeitung, sukzessive Umsetzung in den nächsten Monaten

Beschlussvorlage
Vpl/044/2022

| Beratung | Datum | Behandlung | Ziel |
|---|---|---|---|
| **Verkehrsausschuss** | 22.09.2022 | öffentlich | Beschluss |

**Betreff:**
**Roteinfärbung von Radwegen**

**Sachverhalt (kurz):**

Seit AfV-Beschluss vom 06.10.2016 werden Radfahrstreifen, eigenständige Radwege, getrennte Rad- und Gehwege, sogenannte aufgeweitete Aufstellstreifen oder auch Fahrstreifenmarkierungen entgegen der Fahrtrichtung von Einbahnstraßen bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen rot eingefärbt. Durch farblich rot hervorgehobene Radverkehrsanlagen werden diese deutlich besser wahrgenommen, was zu einer deutlich verbesserten Netzwahrnehmung und auch zu einer erhöhten Aufmerksamkeit und dadurch zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden beitragen kann. Insgesamt wird gleichzeitig die Sicherheit im Verkehr erhöht und das Verkehrsklima kann verbessert werden.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass bei eigenständigen Radwegen, die entweder baulich getrennt sind oder ein geringes Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr bergen, auf Roteinfärbung aus Kostengründen verzichtet werden könnte. So wurde beispielsweise im Vorfeld der Sanierung der Bayernstraße Abschnitte definiert, in denen eine Roteinfärbung unverhältnismäßig scheint.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung vor, den Beschluss zur Roteinfärbung zu modifizieren, damit zukünftig im Einzelfall nach eingehender Prüfung auf eine Roteinfärbung verzichtet werden kann, wenn die Radwegeführung auch ohne Färbung eindeutig und klar erkennbar oder isoliert ist. Der Netzdarstellungsgedanke, bei dem Nürnberg bundesweit führend handelt, soll erhalten bleiben. Im Runden Tisch Radverkehr wurde die Thematik bereits diskutiert. Mit dem Beschlussvorschlag besteht Einverständnis.

**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)

☐ **StK**

☒ **SÖR**

☐

**Beschlussvorschlag:**

Radwege, seien es Radfahrstreifen, eigenständige Radwege, getrennte Rad- und Gehwege, sogenannte aufgeweitete Aufstellstreifen oder auch Fahrstreifenmarkierungen entgegen der Fahrtrichtung von Einbahnstraßen, sind bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen rot einzufärben. Bei eigenständigen Radwegen oder getrennten Rad- und Gehwegen, die entweder baulich getrennt sind oder kein Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr zu erwarten ist, kann nach eingehender Prüfung auf eine Roteinfärbung verzichtet werden, wenn die Erkennbarkeit des zusammenhängenden Netzes auch anderweitig ausreichend gesichert ist. Kostenaspekte sollen in die Entscheidung einfließen.

Beschlussvorlage
Vpl/047/2022

| Beratung | Datum | Behandlung | Ziel |
|---|---|---|---|
| **Verkehrsausschuss** | 22.09.2022 | 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 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
Entscheidungsvorlage
Vorschlag der Ausweitung Zuständigkeit 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.

Die Vorlage wurde bereits am 17.03.2022 im Verkehrsausschuss eingebracht und vertagt.

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| **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:
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.

Ö 8

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

04. MAI 2021
D E U B

OBERBÜRGERMEISTER
28. 04. 2021
Nr. .....
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 Zwk. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

BAUP RAT
29 APR 2021
Termin:
Regie: 3.3M, Rg. I/II
mit ZV-KVÜ

**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**

# 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.

Laut Mobilitätsbeschluss 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 Zufußgehende ist die Freihaltung von Gehwegen von 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 wurde eine Fußverkehrsstrategie zur Stärkung der 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.

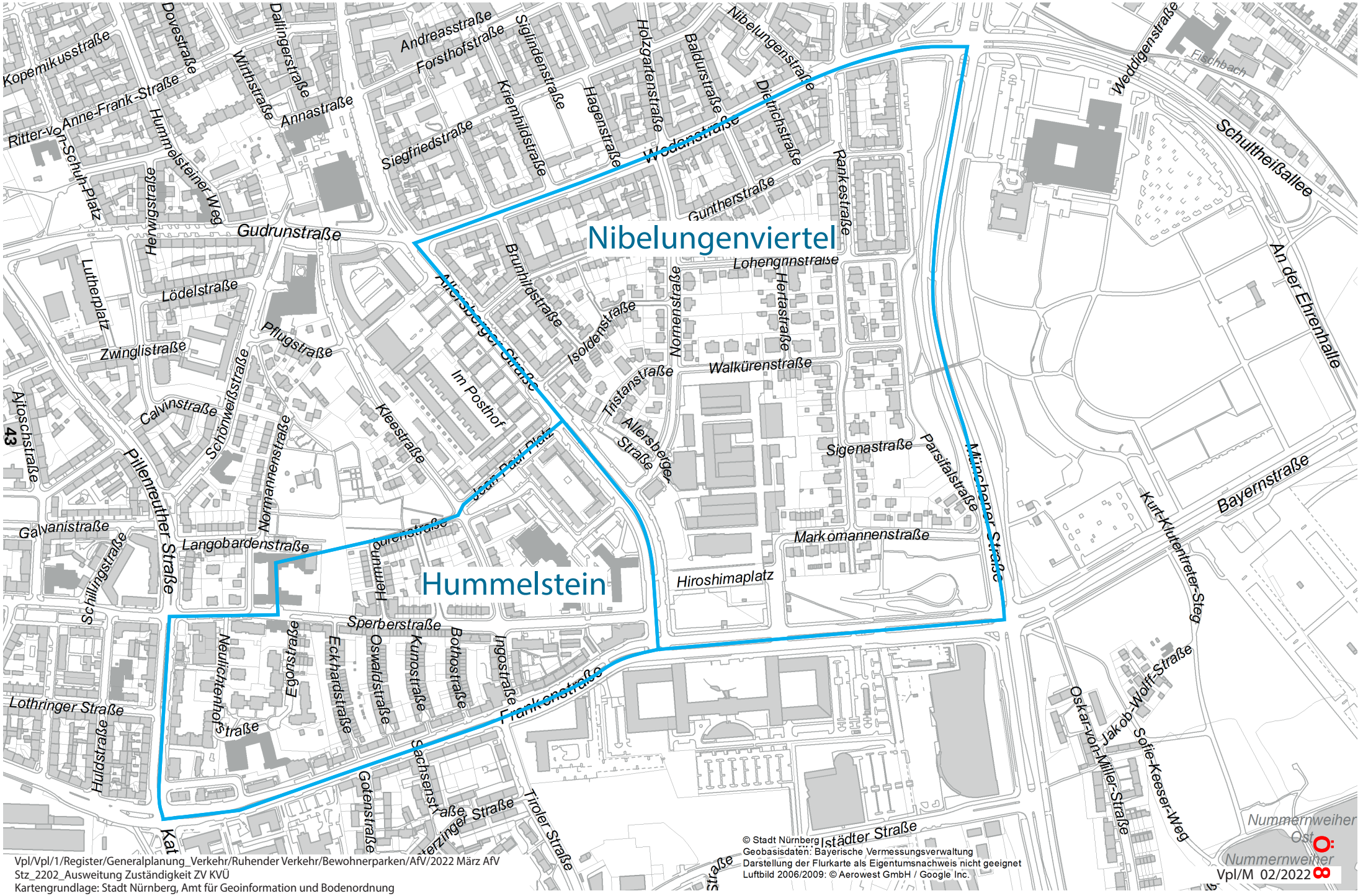
Die Verwaltung schlägt außerdem vor, die Zuständigkeit des ZV-KVÜ um zwei Bereiche zu erweitern. Im Nibelungenviertel (zwischen Wodanstraße, Münchener Straße, Frankenstraße und Allersberger Straße) herrscht ein hoher Parkdruck, die Straßenzüge sind eng. Von dort gehen regelmäßig Beschwerden über ordnungswidrige 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 nach den Sommerferien 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 Kontrolleure beim ZV-KVÜ zu schaffen.

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




© Stadt Nürnberg
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet
Luftbild 2006/2009: © Aerowest GmbH / Google Inc.

Vpl/Vpl/1/Register/Generalplanung_Verkehr/Ruhender Verkehr/Bewohnerparken/AfV/2022 März AfV
Stz_2202_Ausweitung Zuständigkeit ZV KVÜ
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Vpl/M 02/2022