

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
25.05.2023

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Tagesordnung -öffentlich-	3
Vorlagendokumente	
TOP Ö 1 Umgang mit Personalengpässen bei der VAG	
Sitzungsvorlage Vpl/019/2023	5
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 13.01.2023 Vpl/019/2023	9
Original VAG Schreiben Vpl/019/2023	11
TOP Ö 3 Gehwegsanierung und Umplanung der Schleiermacherstraße (Südseite - 1. Bauabschnitt)	
Sitzungsvorlage Vpl/017/2023	19
Straßenplan Schleiermacherstraße Nr. 2.2440.2 01.03.23 Vpl/017/2023	23
TOP Ö 4 Radverkehrsanlagen in der Kieslingstraße und Asphaltierung Geh-/ Radweg Am Nordostbahnhof als Parallelführung zur Kieslingstraße	
Sitzungsvorlage Vpl/018/2023	24
Entscheidungsvorlage Vpl/018/2023	28
Straßenplan Am Nordostbahnhof Nr. 2.2230.2.1 Vpl/018/2023	30
Straßenplan Kieslingstraße Nr. 2.2237.2.1a Vpl/018/2023	31
Straßenplan Kieslingstraße Nr. 2.2237.2.1b Vpl/018/2023	32
Straßenplan Kieslingstraße Nr. 2.2237.2.1c Vpl/018/2023	33
TOP Ö 5 Maximilianstraße im Bereich Adam-Klein-Straße - Verbesserungen für den Radverkehr	
Sitzungsvorlage Vpl/015/2023	34
Straßenplan Nr. 2.2425.2.1 Vpl/015/2023	38
TOP Ö 6 Parkplatzangebot für PKW im öffentlichen Raum der Altstadt	
Berichtvorlage Vpl/020/2023	39
Antrag der FDP vom 27.03.2023 Vpl/020/2023	42
TOP Ö 7 Masterplan effiziente Verkehrsführung: Mehr Grün, mehr Radwege plus mehr Platz für fließenden Autoverkehr	
Berichtvorlage Vpl/022/2023	43
Antrag der FDP vom 20.02.2023 Vpl/022/2023	47
TOP Ö 7.1 Änderung der Zweckvereinbarung mit der Stadt Schwabach	
Sitzungsvorlage Vpl/027/2023	49
Nachtrag zur Zweckvereinbarung Vpl/027/2023	53

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 25.05.2023, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- | | |
|--|---------------------------|
| 1. Umgang mit Personalengpässen bei der VAG
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 13.01.2023

Ulrich, Daniel | Beschluss
Vpl/019/2023 |
| 2. Finkenbrunn - Radvorrangroute 15 - Umweltspur

Ulrich, Daniel | <u>Abgesetzt!</u> |
| 3. Gehwegsanierung und Umplanung der Schleiermacherstraße (Südseite - 1. Bauabschnitt)

Ulrich, Daniel | Beschluss
Vpl/017/2023 |
| 4. Radverkehrsanlagen in der Kieslingstraße und Asphaltierung Geh-/ Radweg Am Nordostbahnhof als Parallelführung zur Kieslingstraße

Ulrich, Daniel | Beschluss
Vpl/018/2023 |
| 5. Maximilianstraße im Bereich Adam-Klein-Straße - Verbesserungen für den Radverkehr

Ulrich, Daniel | Beschluss
Vpl/015/2023 |
| 6. Parkplatzangebot für PKW im öffentlichen Raum der Altstadt
hier: Antrag der FDP vom 27.03.2023 - mündlicher Bericht

Ulrich, Daniel | Bericht
Vpl/020/2023 |

7. **Masterplan effiziente Verkehrsführung: Mehr Grün, mehr Radwege plus mehr Platz für fließenden Autoverkehr**
hier: Antrag der FDP vom 20.02.2023 - mündlicher Bericht

Bericht
Vpl/022/2023

Ulrich, Daniel

8. **Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 20.04.2023, öffentlicher Teil**

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	25.05.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Umgang mit Personalengpässen bei der VAG

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 13.01.2023

Anlagen:

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 13.01.2023

Original VAG Schreiben

Sachverhalt (kurz):

Mit Antrag vom 13.01.2023 bat die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen die Verwaltung und die VAG um einen Bericht über die Personalsituation beim VAG-Fahrpersonal. Es wird um einen Bericht über den aktuellen Stand der Situation, über die Auswirkungen auf die geplanten Angebotsausweitungen und über die von der VAG geplanten Anstrengungen zur Verbesserung der Personalsituation gebeten.

Im Schreiben vom 26.04.2023 erläutert die VAG, dass die Personalsituation im Bereich des Fahrpersonals, insbesondere für die Busse, derzeit angespannt ist, sodass eine zuverlässige Bedienung des zu erbringenden Fahrangebots durch die VAG nicht immer gewährleistet werden kann. In der Vergangenheit wurden deshalb bereits mehrfach temporäre Taktausdünnungen vorgenommen, um flächendeckend ein zuverlässiges Angebot anbieten zu können.

Die VAG unternimmt vielfältige Anstrengungen zur Verbesserung der Personalsituation. Da die Gewinnung und Einarbeitung von neuem Personal Zeit braucht, ist mit einer Entspannung der Situation nicht sofort zu rechnen.

Deshalb sieht die VAG vor, einen geänderten **Fahrplan für die Sommerferien 2023 mit einem reduzierten Fahrtenangebot** auszuarbeiten. Dieser Fahrplan soll dazu dienen, die Mitarbeitenden im Fahrdienst, welche durch Überstunden, durch die Mehrarbeit am Deutschen Evangelischen Kirchentag und durch Dienst an freien Tagen, stark gefordert werden, in den Sommerferien zu entlasten. Die VAG geht davon aus, dass mit der Entlastung des Personals und dem Abbau von Überstunden während der Sommerferien der reguläre Fahrplan nach den Ferien langfristig stabil gefahren werden kann. Seitens der VAG wird um eine Zustimmung des Verkehrsausschusses für den abgeänderten Sommerferienfahrplan für die Sommerferien 2023 gebeten, da die vorgeschlagenen Taktausdünnungen eine Abweichung vom Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zwischen der Stadt Nürnberg und der VAG darstellen.

Auf das Schreiben der VAG vom 26.04.2023 im Anhang 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

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)

- ☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☐ Nein
☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Bereitstellung eines stabilen 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**
☒ **BgA**
☒ **Ref. I/Ref.II**

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss stimmt dem Vorhaben der VAG zu, einen Sommerferienfahrplan in den Sommerferien 2023 gemäß der im Schreiben der VAG vom 26.04.2023 erläuterten Prämissen zu erstellen und umzusetzen.

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

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
 Marcus König
 Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
13. JAN. 2023		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
IX	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absen- dung vorlegen
VAG	X	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
 90403 Nürnberg

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

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

Nürnberg, 13. Januar 2023

Trotz Personalengpässen: Zuverlässig mit Bus und Bahn durch Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

auch die VAG spürt den aktuellen Fachkräftemangel, der sich aufgrund hoher Krankenstände im Herbst und Winter nochmal zusätzlich verschärft hat. In diesem Zusammenhang gab es im Herbst für viele Wochen einen ausgedünnten Sonderfahrplan – einen weiteren wird es ab 16. Januar bis voraussichtlich Mai 2023 geben. Mit Einführung des 49-Euro-Deutschlandtickets werden sich die nun entstehenden Kapazitätsprobleme weiter verschärfen und dessen Erfolg durch Angebotsreduktionen gefährdet. Des Weiteren scheinen die für 2023 versprochenen Angebotsausweitungen in weite Ferne zu rücken.

Die VAG ist sehr bemüht, das Problem zu bekämpfen und dessen Auswirkungen möglichst gering zu halten. Dennoch müssen Fahrgäste – insbesondere in den Außenbezirken und in den Abendstunden – bei Fahrtausfällen immer wieder ohne Informationen lange Zeit auf den nächsten Bus warten oder stranden sogar, wenn der letzte Bus ersatzlos entfällt. Das bedeutet vor allem für kranke oder mobilitätseingeschränkte Menschen eine immense Einschränkung ihrer Mobilität.

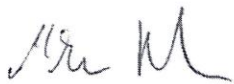
Für eine gelingende Verkehrswende, die Erreichung der damit verbundenen Ziele der Klimaneutralität und die Steigerung der Lebensqualität in Nürnberg sind jedoch ein zuverlässiger Fahrplan und eine gute Kommunikation die Grundvoraussetzung. Um einen zukunftsfähigen ÖPNV zu schaffen, unterstützen wir daher die VAG in ihrem Bestreben, eine flexiblere und robustere Infrastruktur sowie attraktivere Arbeitsbedingungen zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund stellen wir zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

- Verwaltung und VAG

- berichten über mögliche Gründe für Kündigungen, freie Stellen und über unternommene und geplante Anstrengungen, dem entgegenzuwirken und zeigen den hierdurch gegebenenfalls entstehenden finanziellen Mehrbedarf auf. Dabei wird auch die Schaffung innovativer Beschäftigungsmodelle wie die Möglichkeit einer studentischen Nebentätigkeit als Bus- oder Straßenbahnfahrer*in nach dem Vorbild Kölns geprüft.
- berichten über bisherige Maßnahmen im Umgang mit Personalmangel in Bezug auf Kommunikation von kurzfristigen Ausfällen, Entschädigung für geschädigte Fahrgäste, Erarbeitung und Bewertung von Ersatzkonzepten und Erarbeitung von Maßnahmen zum künftigen Umgang, beispielsweise im Hinblick auf die Beschaffung und Zulassung kuppelfähiger Straßenbahnen und Schaffung entsprechend langer Bahnsteige.
- prüfen, ob und inwiefern Beschleunigungsmaßnahmen zu einer Reduktion des Fahrzeug- und Personalaufwands führen können und nennen konkrete kurz- und mittelfristige Maßnahmen, die solche Einsparungen ermöglichen.
- berichten über die Auswirkungen des Personalmangels auf angekündigte Angebotsausweitungen, insbesondere auf die Straßenbahnlinien 10 und 11.

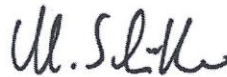
Mit freundlichen Grüßen



Mike Bock
Stadtrat



Alexander Kahl
Stadtrat



Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender



VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Herrn Frank Jülich
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg



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

Michael Weiss
Leiter Verkehrsplanung
PL-VP
Telefon: 4670
Telefax:
michael.weiss@vag.de

Nürnberg, 26. April 2023

**Stellungnahme der VAG zum Antrag:
„Trotz Personalengpässen: Zuverlässig mit Bus und Bahn durch Nürnberg“
Bündnis 90/DIE GRÜNEN Stadtratsfraktion Nürnberg**

Sehr geehrter Herr Jülich,

nachfolgend die Stellungnahme der VAG zu den Punkten des Stadtratsantrages „Trotz Personalengpässen: Zuverlässig mit Bus und Bahn durch Nürnberg“ von der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 13.01.2023.

Der grundlegende Fachkräftemangel macht sich auch und besonders in der ÖPNV-Branche bemerkbar. Derzeit muss nach einer entsprechenden VDV-Umfrage jedes zweite Verkehrsunternehmen in Deutschland den Fahrbetrieb zumindest zeitweilig einschränken. Durch die frühzeitige Vorbereitung auf die Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses der Stadt Nürnberg und die damit bereits Anfang 2022 begonnene Aufstockung des Fahrpersonals konnte die VAG bis August 2022 die bereits deutlich steigenden Krankenstände kompensieren. Ab den Sommerferien spitzte sich die Situation allerdings so zu, dass hier ein alleiniges internes Gegensteuern mit dem Einsatz von Service-, Verwaltungs- und Führungskräften mit Fahrberechtigung nicht mehr ausreichend war.

Diese Situation aus Fachkräftemangel sowie anhaltend deutlich erhöhten Krankheitsquoten besteht aktuell auch weiterhin. Derzeit bemüht sich die VAG mit einem Bündel aus kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen um eine Verbesserung der Situation. Dies bezieht sich sowohl auf die Gewinnung und Bindung von Fachkräften für und an das Unternehmen wie auch die Verbesserung der Rahmenbedingungen insbesondere für das Fahrpersonal, um den hohen Krankenständen entgegenzuwirken.

Diese Bedingungen wirken leider seit August vergangenen Jahres auf die Fahrplangestellung bei der VAG, weshalb es bedauerlicherweise auch bis nach den Osterferien 2023 zu Fahrplaneinschränkungen gekommen ist. Durch die geplanten Einschränkungen im Busfahrplan konnten die Auswirkungen für die Kunden jedoch planbar und vertretbar gehalten werden.

Die VAG konkurriert bei der Beschaffung von Fachkräften im Fahrbetrieb aufgrund der Arbeitsbedingungen und des Lohnniveaus grundsätzlich mit einer Vielzahl an Branchen. Insbesondere

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Christian Vogel, Bürgermeister
Vorstand: Tim Dahlmann-Resing (Sprecher), Magdalena Weigel

Sitz der Gesellschaft: Nürnberg
Eingetragen beim Amtsgericht Nürnberg unter HRB 1072
Steuernummer 241/117/70111
Umsatzsteuer ID-Nr. DE 811186556

Sparkasse Nürnberg IBAN DE89 7605 0101 0001 0115 00,
BIC SSKNDE33XXX

der demografische Wandel wie auch die starke Inflation und die nachlassende Bindung junger Menschen an einen Arbeitgeber führen dazu, dass es aktuell zu einer sehr hohen Fluktuation bei den Mitarbeitenden kommt.

Beantwortung der Fragen aus dem Antrag

Zu Frage 1:

Um dem grundlegenden Fachkräftemangel bei dem Fahrpersonal der VAG nachhaltig entgegenzutreten, wurden folgende Ursachen ermittelt und entsprechende Maßnahmen ergriffen.

Häufigste Kündigungsgründe sind aktuell:

- Rückkehr zum erlernten Beruf aufgrund finanzieller Attraktivität oder auch aufgrund der Schichtunverträglichkeit
- Räumliche Veränderung
- Nicht zufriedenstellende Urlaubssituation in den Sommerferien
- Hohe Ansprüche an das Fahrpersonal Bus in Bezug auf Linienkenntnisse (ca. 70 Linien)
- Abbruch der Ausbildung aufgrund der Überforderung

Maßnahmen der VAG:

- a) Zur kurzfristigen Überbrückung des erhöhten Krankenstandes im aktiven Fahrdienst:
 - Einsatz von mehrfach qualifiziertem Fahrpersonal
 - Einsatz von Servicekräften mit Fahrberechtigung
 - Einsatz von Verwaltungs- und Führungskräften mit Fahrberechtigung
 - Einsatz von Mitarbeitenden am freien Tag, sofern die Ruhezeiten eingehalten werden
- b) Anpassung der Anforderung an das Fahrpersonal und Unterstützung bei deren Tätigkeit:
 - Aufteilung der Bussparte in zwei Verkehrsgebiete (Nürnberg Nord und Nürnberg Süd) zum Fahrplanwechsel 2023
 - Neues On-Boarding-Konzept, um den Einstieg in den Schichtdienst und den sehr umfangreichen Fahrdienst zu erleichtern
 - Optimierung der Ausbildungszeiten und Ausbildungsmethoden

- Erhöhung des Dispositionspersonals und Einführung einer zusätzlichen Arbeitskraft im Betriebshof zur Unterstützung des Fahrpersonals bei Fragen, Erstellen von Unfallmeldungen usw.
- c) Erschließung neuer Bewerber*innengruppen und Bindung durch adaptierte Arbeitszeitmodelle:
- Erhöhung der Teilzeitangebote seit dem 01.01.2023
 - Erweiterung der Werktagsgruppe Bus von 16 auf 24 AK zum 8. Mai 2023 (die Gruppe fährt nur geteilte Dienste und hat dafür Wochenende und Feiertage frei, dadurch kommt es zu einer Entlastung der Hauptsparte bei den geteilten Diensten)
 - Rekrutierung von Aushilfsfahrer*innen, Rentner*innen und Student*innen (in Planung)
- d) Personalmarketing- und Employer-Branding-Maßnahmen zur Gewinnung neuer Mitarbeitenden für den Fahrdienst:
- Werbekampagne für Fahrer*innen seit Herbst 2022 unter dem Thema „Fürs Klima“: Online- und Social Media Advertising, Werbung an und in Fahrzeugen (FahrgastTV, MobiConnect), Außenwerbung (Infoscreen, nach Deutschland-Ticket-Kampagne voraussichtlich ab Mai Plakatwerbung an Haltestellen)
 - Einsatz innovativer Recruiting-Instrumente, z. B. Everbay (Anbieter, der über Social Media Werbung zielgruppengenaue ausspielt und Interessierten die Möglichkeit eröffnet, sich ohne klassische Bewerbungsunterlagen zu bewerben)
 - JobDating Events im öffentlichen Raum und im Rahmen von Öffentlichkeitsveranstaltungen der VAG sowie von VAG-Präsenzen bei Publikumsmessen: Niederschwelliges Angebot ohne vorherige Bewerbung, dadurch auch Ansprache von passiven Kandidat*innen, Umsetzung: 20-Minuten-Gespräche mit Mitarbeitenden aus dem Personalbereich und dem Fahrdienst mit und ohne Terminvereinbarung, die als Info- oder Vorstellungsgespräch genutzt werden können
- Beispiele:
- Juli 2022: 50 Jahre U-Bahn
 - Sept. 2022: JobDating in der Bewerbungs-Tram am Hauptbahnhof Nürnberg (19.-22.09. – Europäische Mobilitätswoche)
 - Nov. 2022: Vorstellung Avenio-Bahn
 - Q2 2023: JobDating im Bewerbungs-Bus (geplant)
 - Juli 2023: 100 Jahre Bus
 - Schaltung von Anzeigen auf Online-Jobbörsen
 - Content Marketing in VAG eigenen Online und Social Media: Erarbeiten von Mehrwertinhalten für die anzusprechenden Zielgruppen (auch Beschreibungen des

Arbeitsalltags im Sinne von realistic job preview) und Veröffentlichung über Podcast "Busfunk", VAG Social Media Kanäle: Instagram, Facebook, Youtube, VAG Blog blog.vag.de, VAG Website

- Veröffentlichung von Artikeln über das Arbeiten im Fahrdienst in VAG eigenen Kundenpublikationen bzw. NN-Sonderpublikationen
- Intensive Pressearbeit über das Arbeiten im Fahrdienst
- Launch einer neuen VAG Karriere Website mit speziellem Bereich für Fahrpersonal, die zielgruppengenaue Inhalte präsentiert (leicht verständliche Sprache, Emotionalisierung durch Bild- und Videoinhalte)

e) Adaption des Bewerbungs- und Auswahlverfahrens:

- Abbau von Hemmschwellen im Bewerbungsprozess: Verzicht auf Bewerbungsschreiben (bereits realisiert), Kurzbewerbung über Flyer
- Überarbeitung des Auswahlverfahrens (in Vorbereitung): Neues modular aufgebautes Auswahlverfahren soll sowohl eine Personalmarketingwirkung haben als auch als erstes Kennenlern- und Auswahlinstrument für den Fahrdienst dienen, um idealerweise im Anschluss mit nur noch einem weiteren Termin zum Vertragsabschluss zu kommen.

f) Weitere personalwirtschaftliche Maßnahmen:

- Etablierung eines VAG eigenen Recruiting-Teams mit Spezialist*innen-Funktion für die Beschaffung von Fahrpersonal
- Task-Force Recruiting 2.0 in enger Kooperation mit dem VAG-Betriebsrat (seit Januar 2023)
- Ausweitung der Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (m/w/d) auf 22 Ausbildungsplätzen, verbunden mit intensivem Azubi-Marketing
- Attraktive Gestaltung des Arbeitsumfeldes und der Arbeitsbedingungen:
 - Zukunftssicherheit in einem kommunalen Unternehmen
 - Aktiver Beitrag zur Mobilitätswende
 - Weiterbildungsprogramm und individuelle Entwicklungsmöglichkeiten
 - 13. Monatsgehalt, zusätzliche Altersvorsorge und 30 Urlaubstage
 - Angebot des Deutschlandtickets für Mitarbeitende der VAG für 9 € statt 49 € im Monat
 - Benefits wie familienfreundliche Angebote und Kinderbetreuung, Betriebsrestaurants, Freifahrt auf allen VAG-Linien und Fahrpreisvergünstigungen für Familienangehörige, Gesundheits- und Sportprogramme

- Klima der Toleranz und Offenheit sowie eine wertschätzende und faire Arbeitsumgebung (manifestiert durch den Beitritt zur Charta der Vielfalt und den Start einer Diversity Management Offensive seit 2022 inklusive Führungskräfteentwicklung)

Zu Frage 2:

Um die Auswirkungen durch die aktuell außergewöhnlich hohen Krankenstände für den Betrieb und für die Kund*innen möglichst verträglich und planbar zu gestalten, wurden entsprechend in ihrem Leistungsumfang reduzierte Fahrpläne erstellt und über die einschlägigen Kommunikationswege (Internet, Apps, Fahrplanaushang, etc.) kommuniziert. Die Problematik der Fahrpersonalverfügbarkeit betrifft bei der VAG bisher und aktuell vor allem den Busbereich.

Bei der Erstellung der Ersatzkonzepte wurden nicht nur die klassischen Wege wie Vermietung von Busleistung an private Verkehrsunternehmen und Taktausdünnung beschritten, sondern auch das lokale Taxigewerbe als innovative Kooperationsformen einbezogen, um die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten.

Zum Vorschlag, künftig mit kupplungsfähigen Straßenbahnen längere Zugverbände bei geringerem Takt zu bilden, ist anzumerken, dass bewusst eine Attraktivitätssteigerung im Straßenbahnnetz durch eine Verdichtung des Angebots entschieden wurde. Dadurch sollen neben einer grundsätzlichen Verdichtung des Angebots auch neue Direktverbindungen angeboten werden. Diese Zielsetzungen sind durch eine Kupplung der Fahrzeuge nicht mehr umsetzbar. Die Anpassung des Systems Straßenbahn an die Anforderung mit gekuppelten Fahrzeugen die gleiche Platzkapazität bei einem geringeren Takt anzubieten, erfordert neben einem entsprechenden Fuhrpark darüber hinaus auch einen entsprechenden Infrastrukturausbau. Dies ist weder kurz- noch mittelfristig umsetzbar.

Die derzeit in Beschaffung befindlichen ca. 37m langen Straßenbahnfahrzeuge des Typs Ave-nio sind zwar kupplungsfähig, allerdings kann das Straßennetz in Nürnberg keine knapp 75 m langen Züge aufnehmen. Hierfür wäre nicht nur eine Ertüchtigung der gesamten Straßenbahninfrastruktur (insbesondere Haltestellen, Kreuzungsbereiche etc.) mit einer entsprechenden neuen Aufteilung des Straßenraums zugunsten der Straßenbahn erforderlich, sondern auch Anpassungen bei den LSA-Steuerungen hinsichtlich längerer Grünphasen und Räumzeiten für die Straßenbahn. Dies würde ein grundsätzliches neues Verkehrsgefüge in den Straßenzügen mit Straßenbahnnetz und ggf. auch in deren Umfeld nach sich ziehen. Die Umsetzung einer solchen Strategie würde aufgrund des Umfangs und der erforderlichen Vorlaufzeiten Jahrzehnte in Anspruch nehmen und sämtliche aktuell vorhandene Planungs-, Bau- und Finanzierungskapazitäten überfordern, da auch in diesem Bereich akuter Fachkräftemangel herrscht.

Zu Frage 3:

Bereits die im Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“ beschlossenen Maßnahmen, deren Ziel es maßgeblich ist, den bestehenden Linienverkehr pünktlicher zu machen, können mit den vorhandenen Ressourcen nicht zeitnah umgesetzt werden.

Grundsätzlich können durch Beschleunigungsmaßnahmen ggf. einzelne Fahrzeuge in einem Umlauf eingespart werden. Dies hat aber mit Blick auf den gesamten Fahrpersonalbedarf der VAG nur einen sehr marginalen Effekt.

Kurz- und mittelfristig steht bei der Beschleunigung der Kundennutzen durch ein zuverlässigeres und pünktlicheres Verkehrssystem im Vordergrund. Bei den angestrebten Taktverdichtungen kann hier ein übermäßiger Verlust an Reisezeit durch die Vermeidung von Verlustzeiten an LSA sowie die Verringerung von gegenseitigen Behinderungen bei begrenzter Infrastruktur vermieden werden. Auch kann eine übermäßige Steigerung des Fahrpersonaleinsatzes bei Angebotsausweitungen vermieden werden. Eine gezielte Personaleinsparung im Bestandsnetz ist durch Beschleunigungsmaßnahmen allerdings nur sehr vereinzelt möglich.

Zu Frage 4:

Sollten sich die Fehlzeiten nicht weiter erhöhen, ist die Einführung der Linien 10 und 11 nicht gefährdet. Seit Mitte 2022 wird für den Straßenbahnbetrieb so viel Personal beschafft, wie dies im Rahmen der vorhandenen Schulungskapazitäten möglich ist. Allerdings kommt es auch im Bereich Straßenbahn immer wieder zu unvorhersehbaren Kündigungen. In Kombination mit den aktuellen Krankenständen birgt dieser Umstand ein gewisses Risiko. Die Situation beim Fahrpersonal im Straßenbahn- und U-Bahnbereich ist allerdings derzeit nicht so angespannt wie im Bereich Bus.

Ausblick auf den weiteren Jahresverlauf mit angestrebten Maßnahmen in den Sommerferien

Bezugnehmend auf die Abstimmung im Jour Fixe Ref. VI/SÖR/VAG vom 27.03.2023 möchte die VAG die Gelegenheit nutzen, bereits perspektivisch durch ergänzende Maßnahmen in den Sommerferien die Situation für das Fahrpersonal grundsätzlich zu entspannen. Nur so kann die VAG den Kundinnen und Kunden ein verlässliches und planbares Angebot für das gesamte Jahr 2023 anbieten und unkontrollierte Fahrtausfälle vermeiden.

Trotz der zur Verfügung stehenden Ausbildungskapazitäten und einer Vielzahl an Akquisitionsmaßnahmen, ist es deutlich schwieriger geworden genügend Mitarbeiter für den Fahrdienst zu finden. Die zusätzlich ergriffenen Maßnahmen wirken kurzfristig noch nicht ausreichend, so dass sich die VAG auf absehbare Zeit auf Engpässe beim Fahrpersonal einstellen muss. In Folge der parallel hohen Krankenstände wird das verbleibende Fahrpersonal derzeit überproportional häufiger eingesetzt, um unbesetzte Dienste abzudecken. Fahrdienstmitarbeitenden wird beispielsweise kaum Stundenabbau gewährt oder sie werden an ihren freien Tagen für ausstehende Fahrdienste angefragt. Dies hat neben dem Aufbau von zusätzlichen Überstunden auch eine grundsätzliche Überlastung des vorhandenen Personals zur Folge.

Hinzu kommt, dass durch die anstehenden Herausforderungen im Rahmen der Bewältigung der Besuchendenströme während des Deutschen Evangelischen Kirchentags (DEKT) vom 07.06. bis 11.06. kaum Urlaube in den Pfingstferien gewährt werden können. Durch diese außergewöhnliche Situation baut sich zu den Sommerferien hin ein übermäßig hoher Erholungs- und Urlaubsbedarf bei den Mitarbeitenden des Fahrdienstes auf.

Neben diesen aktuell sehr speziellen Rahmenbedingungen, ist auch grundsätzlich in den letzten Jahren ein sukzessiver Anstieg des Urlaubsbedarfes der Belegschaft in den Sommerferien zu verzeichnen. Hierfür sind folgende Gründe zu nennen:

- Verjüngung der Belegschaft (mehr Mitarbeitende mit schulpflichtigen Kindern)
- Schließung von Schulen, Kindergärten und Kitas in den Sommerferien für die Kinderbetreuung
- Zusätzliche Urlaubstage (tarifliche Wahlfreiheit), die vorrangig in den Sommerferien in Anspruch genommen werden
- Anstieg der Mitarbeitenden mit Migrationshintergrund, die in den Sommerferien in die Heimat fahren wollen
- Höhere Urlaubsangebote bei den Partnern der Mitarbeitenden, z. B. Betriebsferien bzw. Bindung an externe Betriebsferien
- Vermehrte Freiwünsche der Mitarbeitenden, die bereits Großeltern sind (Freizeitbeschäftigung mit Enkelkindern)
- Urlaubsforderung der Azubis nach Abschluss der Ausbildung (das letzte Ausbildungsjahr ist mit Bestehen der Abschlussprüfung im Juli beendet)

Weiterhin zeigt sich in den letzten Jahren auch ein Anstieg des Krankenstandes in den Sommermonaten aufgrund der längeren und heißeren Hitzeperioden. Im Sommer 2022 wurde daraufhin mit einer Ausdünnung des Ferienfahrplanes reagiert, um die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten.

Mit einer Reduzierung von ca. 15 Fahrdiensten (im Vergleich zum Normalfahrplan ohne Schule) im Bereich Bus kann der Sommerferienfahrplan 2023 nach derzeitigem Kenntnisstand stabil gefahren werden und bietet Kund*innen ein verlässliches Angebot. Im Innenstadtbereich (insbesondere Linie 36) sollen keinerlei Einschränkungen erfolgen, da hier aufgrund des Tourismus ein ausreichendes Fahrtenangebot sichergestellt werden sollte. Eine Reduzierung des Fahrtenangebots soll auf den Ringbuslinien 35 und 65 sowie der Linie 61 erfolgen (Taktausdünnung auf den genannten Linien Montag bis Freitag HVZ + NVZ von einem 10-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt). Dies entspricht in etwa einer Leistungsreduktion von etwa 2,5% bezogen auf die gesamten Nutzwagenkilometer der VAG an einem Werktag ohne Schule. Bei einer Angebotsausdünnung auf der Linie 61 ist das Einvernehmen mit der ebenfalls betroffenen Stadt Schwabach herzustellen.

Mit einer vorausschauenden frühzeitigen Planung und Kommunikation kann hier sicher ein vertretbares Maß gefunden werden.

Die Ankündigung einer solchen Maßnahme allein führt bereits zu einer Entlastung und Entspannung bei den Mitarbeitenden, die bisher in den Zeiten der Personalengpässe sehr häufig an ihren freien Tagen Dienst leisteten. Außerdem bietet dies die Möglichkeit, einen Ausgleich für die zusätzlichen Einschränkungen und Belastungen durch die Anforderungen des DEKT zu ermöglichen.

Durch diese Maßnahme wird darüber hinaus ein Puffer geschaffen, um für die deutlich nachfragestärkeren Herbst- und Winterperiode vorzubauen und hier Engpässe beim Fahrpersonal proaktiv zu minimieren.

Fazit

Die VAG bemüht sich derzeit verstärkt um eine Rekrutierung von Fachkräften, um die Anforderungen für die Verkehrswende stemmen zu können. Bis diese Maßnahmen allerdings greifen, wird es noch einige Zeit dauern. Zur Entspannung der aktuellen Situation schlägt die VAG – neben den laufenden Rekrutierungsmaßnahmen – vor, durch eine leichte Reduzierung des Fahrplanangebots in den Sommerferien für eine gezielte Entlastung des Fahrpersonals zu sorgen. Hierdurch kann die Wertschätzung der Stadt und des Unternehmens für die engagierten Mitarbeiter und deren Leistung zum Ausdruck gebracht werden.

Daher bittet die VAG den Verkehrsausschuss des Rats der Stadt Nürnberg um Zustimmung, für die Sommerferien 2023 einen speziellen Sommerferienfahrplan entsprechend den genannten Prämissen erstellen und umsetzen zu dürfen.

Für weitere Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



John Borchers

i. A.



Michael Weiss

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	25.05.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Gehwegsanierung und Umplanung der Schleiermacherstraße (Südseite - 1. Bauabschnitt)

Anlagen:

Straßenplan Schleiermacherstraße Nr. 2.2440.2 01.03.23

Sachverhalt (kurz):

Die Gehwege in der Schleiermacherstraße befinden sich in einem stark sanierungsbedürftigen Zustand. Im Bestand wird an beiden Seiten halbseitig auf dem Gehweg geparkt. Dem Fußverkehr stehen dadurch teilweise nur 1 m Gehwegbreite zur Verfügung. Die Schleiermacherstraße hat für den Fußverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion zur Rechenberganlage.

Durch die vorgelegte Maßnahme wird die Situation für Anwohnende und Nutzende verbessert.

Da der Sanierungsbedarf des südlichen Gehwegs höher und die finanzielle Situation der Stadt Nürnberg angespannt ist, soll zunächst nur der erste Bauabschnitt beschlossen und realisiert werden. Der zweite Bauabschnitt kann separat beschlossen und bei finanzieller Deckung zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden.

Die Gesamtkosten des ersten Bauabschnitts liegen bei ca. 507.000 Euro. Davon fallen ca. 425.000 Euro als Baukosten inkl. Straßenbegleitgrün und 82.000 Euro für den Umbau der Straßenbeleuchtung an. Durch bereits erfolgte Spartenmaßnahmen der N-Ergie, Telekom und Vodafone kann der städtische Anteil auf ca. 80-85 % der Gesamtkosten reduziert werden, da die Spartenträger einen Teil der Finanzierung zu tragen haben.

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>	507.000 €	<u>Folgekosten</u>	1.826 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	507.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Die Maßnahme muss aus dem KAG-Topf finanziert werden
(Dringender Handlungsbedarf).

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:

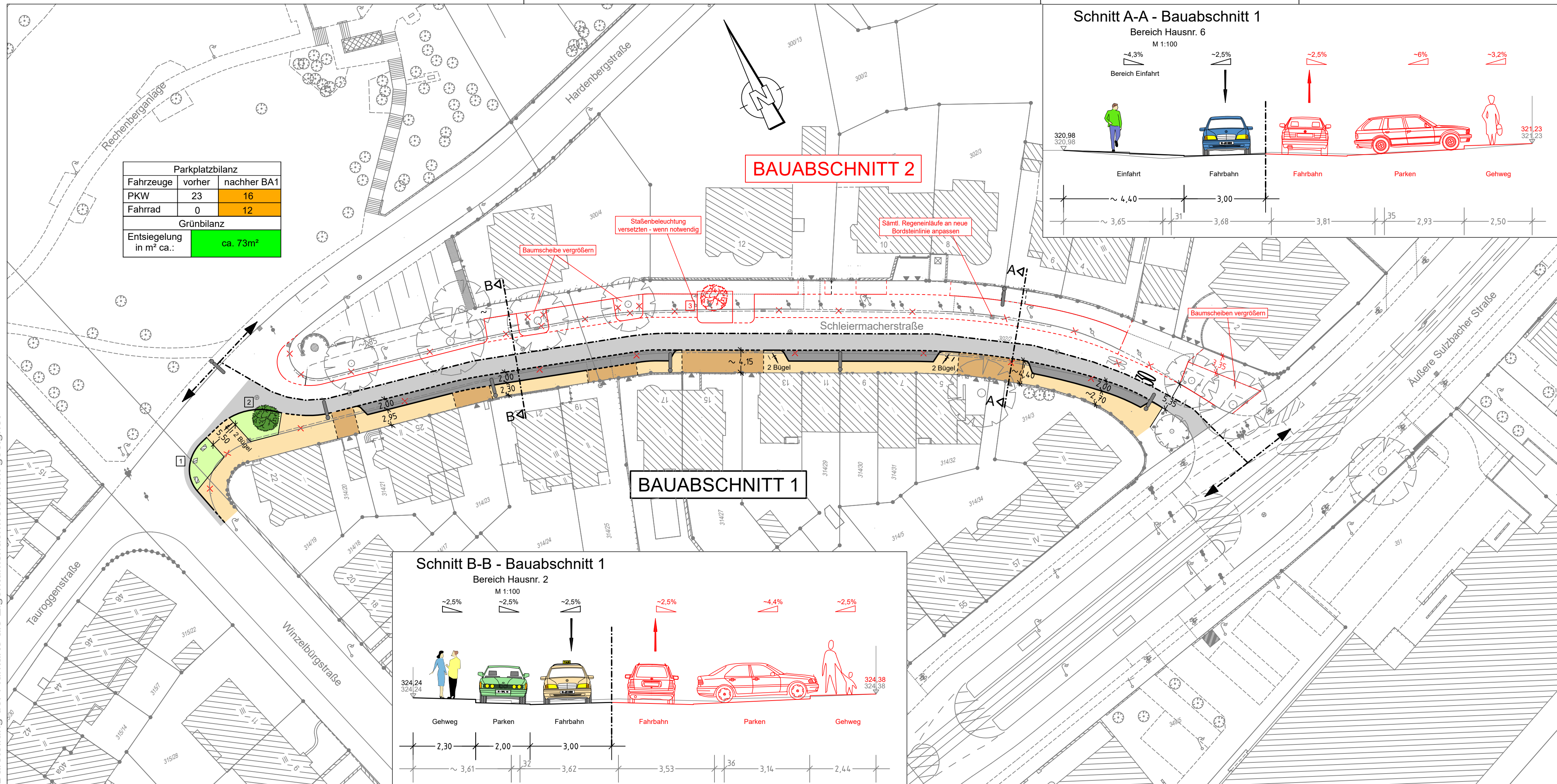
Bessere Erschließung der Rechenberganlage für Zufußgehende mit erhöhtem Platzbedarf (z.B. Rollstühle, Kinderwagen).

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

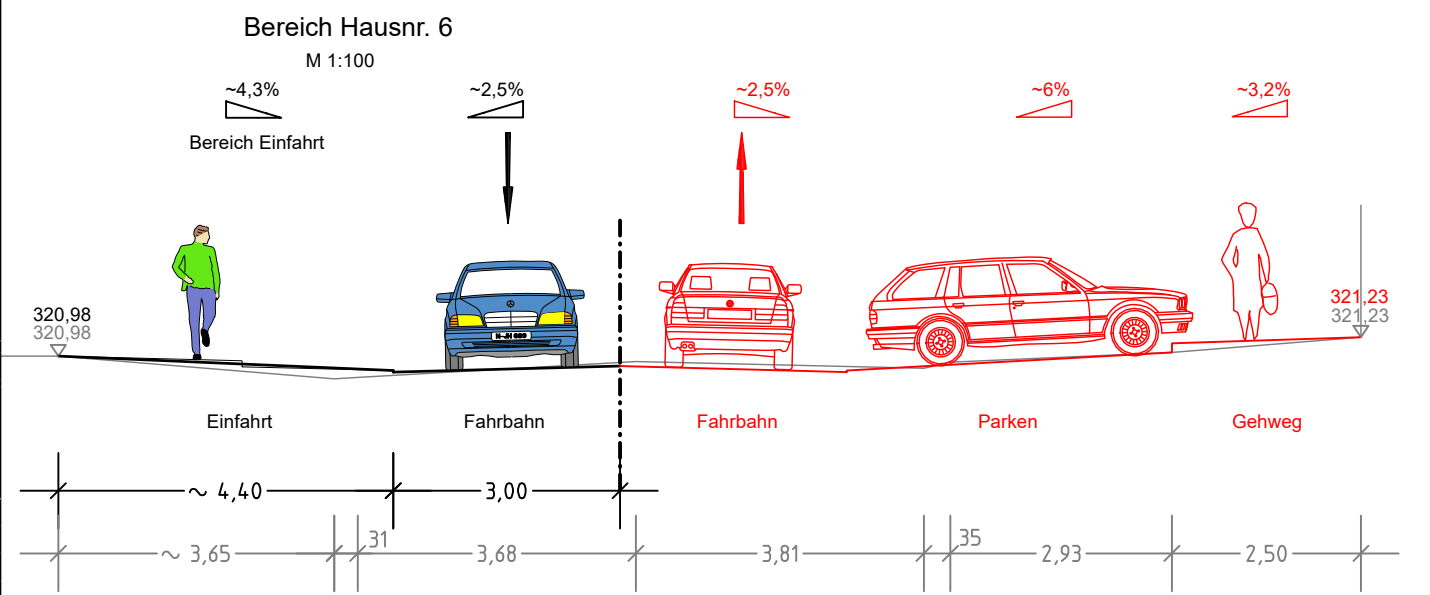
- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☒ **SÖR**
☐
☐

Beschlussvorschlag:

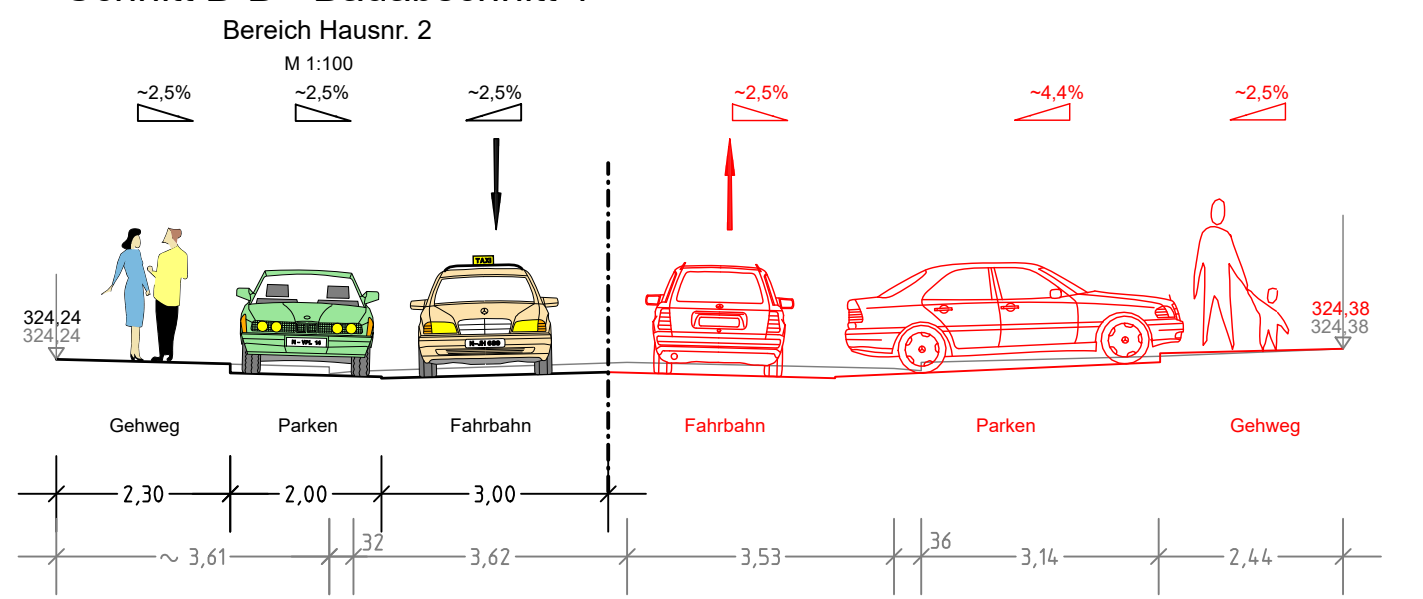
Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Schleiermacherstraße gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2440.2.2 vom 28.06.2022 mit letzter Änderung vom 01.03.2023.



Schnitt A-A - Bauabschnitt 1



Schnitt B-B - Bauabschnitt 1



Zeichenerklärung:

- Planung
- Hochbord
 - Hochbord abgesenkt
 - vorh. Baum
 - gepl. Baum
 - Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
 - erf. Abbruch
 - VAG Wartehalle
 - Stützmauer
 - neue Maststandorte
- Bestandsaufnahme
- Katasterpunkt
 - Grenzstein
 - Vermessungspunkt
 - Schieber
 - Unterflurhydrant
 - Oberflurhydrant
 - Pegel
 - Bohrloch
 - Kabelschacht
 - Telefonzelle
 - Uhr
 - Schallkasten
 - Fahrkartenautomat
 - Briefkasten
 - Automat
 - Kabelstein
 - Mast
 - Fahnenmast
 - Lampe
 - Gassäule
 - Schild, Wegweiser
 - LiTraßsäule
 - Brunnen
 - Ampel
 - Lichtschacht
 - Haltestelle
 - Schildkrote, Leuchtpfeil
 - Gully
 - Kanalschacht
 - ACO - Rinne
 - Fahrbahnfläche
 - Gehwegfläche
 - Parkstandsfläche
 - Grünfläche
 - Überfahrt-Gehweg
 - Radständer

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 28.06.2022	
BEARBEITUNG		Biallas (23771)	gez. Jülich AMTSLEITER	
		Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2440.2.2
27.09.22	Br-Fürbach	Instruktionserg.	Schleiermacherstraße Plan für Sanierung Bauabschnitt 1	
01.03.23	Br-Fürbach	Park-/Grünbilanz		
Schleiermacherstraße_001 V500_1BA1.PLT vom 05.05.23				

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	25.05.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Radverkehrsanlagen in der Kieslingstraße und Asphaltierung Geh-/ Radweg Am Nordostbahnhof als Parallelführung zur Kieslingstraße

Anlagen:

Entscheidungsvorlage
Straßenplan Am Nordostbahnhof Nr. 2.2230.2.1
Straßenplan Kieslingstraße Nr. 2.2237.2.1a
Straßenplan Kieslingstraße Nr. 2.2237.2.1b
Straßenplan Kieslingstraße Nr. 2.2237.2.1c

Sachverhalt (kurz):

Anlass der Straßenplanung für die Kieslingstraße ist die Verbesserung der Radinfrastruktur zwischen dem Leipziger Platz und der Schafhofstraße. Mit der Markierung von Schutz- und Radstreifen sowie der Asphaltierung des vorhandenen Weges "Am Nordostbahnhof" soll ein durchgängiges Angebot für Radfahrende zwischen dem Leipziger Platz bis zur Eichendorffstraße geschaffen werden.

Die Kosten der Teil-Maßnahme "Am Nordostbahnhof" betragen etwa 295.000 Euro. Die Gesamtkosten für den Teil Kieslingstraße liegen bei ca. 4.360.000 Euro.

Somit betragen die Gesamtkosten für die Maßnahme Radweg am Nordostbahnhof und Kieslingstraße 4.655.000 Euro. Aufgrund der Höhe der Kosten ist die Maßnahme als Einzelansatz im MIP zu veranschlagen. Für die Maßnahme können ergebnisoffen bei der Regierung von Mittelfranken Zuwendungen nach BayGVFG beantragt werden. Die Folgekosten summieren sich auf ca. 50.700 Euro pro Jahr.

In der Entscheidungsvorlage werden Planung und Kostenaufteilung detailliert beschrieben.

Die Maßnahme soll ab 2025 umgesetzt werden. Da die Bearbeitung der Zuschussanträge und die erforderlichen Vorbereitungen für die Umsetzung der Maßnahme einige Zeit in Anspruch nehmen, wird die Maßnahme schon heute zum Beschluss 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

Gesamtkosten

4.655.000 €

Folgekosten

50.700 € pro Jahr

☒ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

4.655.000 €

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: Lichtsignalanlage Schafhofstr/Kieslingstr. aus dem LSA-Ansatz, Kieslingstraße/Oedenberger Str. aus dem MIP-Ansatz (Sanierung und Radetat) und Am Nordostbahnhof aus dem Radetat

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:

Durch die Asphaltierung des Weges "Am Nordostbahnhof" und den Einbau einer Fußgängerschutzinsel in der Kieslingstraße verbessert sich die Situation für mobilitätseingeschränkte Personen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau der Straße "Am Nordostbahnhof" gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2230.2.1 vom 15.02.2022 mit letzter Änderung vom 28.07.2022 und den Ausbau der Kieslingstraße gemäß der Vpl-Pläne

Nr. 2.2237.2.1a vom 04.11.2020 mit letzter Änderung vom 15.02.2021,
Nr. 2.2237.2.1b vom 04.11.2020 mit letzter Änderung vom 15.02.2021 und
Nr. 2.2237.2.1c vom 04.11.2020 mit letzter Änderung vom 28.03.2023.

Radverkehrsanlagen in der Kieslingstraße und Asphaltierung Geh-/ Radweg Am Nordostbahnhof als Parallelführung zur Kieslingstraße

Entscheidungsvorlage

Ausgangssituation

Anlass der Straßenplanung in der Kieslingstraße ist die Verbesserung der Radinfrastruktur. Für Radfahrende in der Kieslingstraße zwischen dem Leipziger Platz und der Schafhofstraße gibt es aktuell kein zufriedenstellendes Angebot. Darüber hinaus besteht abschnittsweise ein Sanierungsbedarf des Fahrbahnbelags.

Planung

Zwischen dem Leipziger Platz und der Dresdener Straße kann an der Südseite für die stadtauswärtige Richtung ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m zzgl. eines Sicherheitstrennstreifens zum vorhandenen Längsparkstreifen von 0,50 m markiert werden. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist dieser nur in einer Richtung umsetzbar. Der Schutzstreifen kann von Linienbussen im Begegnungsfall mit größeren Fahrzeugen überfahren werden. Die stadtauswärtige Richtung wird der stadteinwärtigen gegenüber bei der Schutzstreifen-Einrichtung bevorzugt, da das Gefahrenpotential für Radfahrende hier höher eingestuft wird. Die Gründe dafür liegen beim einmündenden Verkehr aus den zahlreichen Nebenstraßen der südlichen Wohngebiete sowie bei der Tür-Öffnungszone der bestehenden Längsparkplätze.

Im Zuge der Planung muss die Fahrbahnmittelmarkierung nach Norden hin angepasst werden. Das derzeit gestattete Parken auf der Nordseite im Bereich Dresdener Straße bis Saalfelder Straße (halbseitig auf der Fahrbahn und auf der Grünfläche) muss aufgrund des nun geringeren Platzangebotes entfallen. Zwischen Saalfelder Straße und Leipziger Platz soll das Parken im Zuge der Umsetzung komplett auf dem Seitenstreifen beschildert werden. Die Anzahl der Parkplätze auf der Nordseite der Kieslingstraße reduzieren sich im Abschnitt zwischen Leipziger Platz und Dresdener Straße von ca. 82 auf ca. 52 und östlich der Dresdener Straße von ca. 50 auf ca. 33. Somit entfallen am nördlichen Fahrbahnrand 47 von 132 Parkplätzen. Die Längsparkstreifen auf der Südseite bleiben auf gesamter Länge in ihrem Bestand erhalten.

Damit Radfahrende im Zulauf zur Lichtsignalanlage am Leipziger Platz an den wartenden Fahrzeugen vorbei fahren können, wird in Höhe der Fußgängerschutzinsel ein ca. 40 m langer Radstreifen markiert. Dafür muss die Insel versetzt und der Randstein geringfügig angepasst werden.

Um für unsichere Radfahrende eine attraktive Alternative zum Fahren auf der Fahrbahn der Kieslingstraße insbesondere in die stadteinwärtige Richtung bieten zu können, soll die bestehende nicht asphaltierte Lücke des Weges "Am Nordostbahnhof" durch die Kleingartensiedlung ertüchtigt werden. Dieser Weg wird bereits als Parallelroute zur Kieslingstraße von zahlreichen Radfahrenden genutzt. Eine Asphaltierung und eine durchgehende Beleuchtung verbessern die Verkehrssicherheit für Radfahrende auch bei schlechtem Wetter deutlich.

Im Abschnitt zwischen der Dresdener Straße und der Schafhofstraße sollen beidseitig der Fahrbahn Radstreifen markiert werden. Dadurch entsteht in Fahrtrichtung vom Nordostbahnhof bis zur Stadenstraße eine durchgängige Radinfrastruktur. Für die Eichendorffstraße zwischen Stadenstraße und Schafhofstraße wird für die stadteinwärtige Richtung seitens der Verwaltung aktuell die Anlage eines Radstreifens geprüft.

Entlang der Dresdener Straße ist der neu gebaute Gehweg für Radfahrende frei gegeben. Mit dem Einbau einer Schutzinsel in der Kieslingstraße können diese die Straße sicher queren. Damit besteht für Radfahrende vom Thumenberger Weg bis zur Klingenhofstraße (Radvorrangroute) ein lückenloses Angebot.

Der Einmündungsbereich an der Oedenberger Straße soll in seinem Umfang reduziert werden. Durch die Entsiegelung entstehen im Seitenraum ausreichend große Flächen, um fünf Bäume pflanzen zu können.

Nördlich der Kieslingstraße werden zwischen der Dresdener Straße und der Schafhofstraße Bäume gepflanzt und Grünflächen angelegt. Das Oberflächenwasser der nördlichen Fahrbahn wird in diese Flächen eingeleitet und kann dort versickern. Im Bereich der Zufahrten zu den Kleingärten werden Parkflächen für ca. 33 Fahrzeuge ausgewiesen. Aktuell kommt es seitens der Kleingartennutzer immer wieder zu Beschwerden, dass abgestellte Lastkraftwagen die Sicht beim Ausfahren aus den Parkflächen auf die Kieslingstraße behindern. Mit Steinquadern werden die Flächen geordnet und das Abstellen größerer Fahrzeuge zukünftig verhindert.

Durch die Verbreiterung der Verkehrsflächen für die Anlage der Radstreifen müssen ca. 439 m² Fläche neu versiegelt werden. Mit der Neuordnung der Parkplätze entstehen Bereiche für ca. 18 Baumpflanzungen.

Kosten

Die Kosten der Maßnahme "Am Nordostbahnhof" betragen etwa 295.000 Euro mit ca. 2.700 Euro jährlichen Folgekosten. Die Maßnahme soll aus dem Radwege-Etat finanziert werden.

Die Gesamtkosten für die Kieslingstraße liegen bei ca. 4.360.000 Euro. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Für die abschnittsweise erforderliche Deckensanierung zwischen Leipziger Platz und der Dresdener Straße, den Neubau der Fußgängerschutzinsel und die Sanierung der Gehwege und Längsparkbuchten zwischen Dresdener Straße und Oedenberger Straße fallen ca. 490.000 Euro an. Die Sanierung der Lichtsignalanlage (LSA) an der Schafhofstraße kostet ca. 258.000 Euro und der Neubau der Kieslingstraße zwischen Dresdener Straße und Schafhofstraße inkl. dem Umbau der Einmündung Oedenberger Straße inkl. Markierung und Beschilderung sowie die Anlage der Grünflächen kosten ca. 3.612.000 Euro. Die Sanierungen sollen aus dem Sanierungsetat, die Erneuerung der LSA aus dem LSA-Ansatz und der Ausbau der Kieslingstraße/ Oedenberger Straße, sowie die Markierung der Schutzstreifen zwischen dem Leipziger Platz und der Dresdener Straße aus dem Etat für Radwege finanziert werden.

Somit betragen die Gesamtkosten für die Maßnahme Radweg am Nordostbahnhof und Kieslingstraße 4.655.000 Euro. Aufgrund der Höhe der Kosten ist die Maßnahme als Einzelansatz im MIP zu veranschlagen. Für die Maßnahme können bei der Regierung von Mittelfranken ergebnisoffen Zuwendungen nach BayGVFG beantragt werden. Die Folgekosten erhöhen sich um ca. 50.700 Euro pro Jahr.

Die Maßnahme soll ab 2025 umgesetzt werden. Der konkrete Zeitpunkt hängt von den personellen Kapazitäten und der Finanzierung ab. Da die Bearbeitung der Zuschussanträge und die erforderlichen Vorbereitungen für die Umsetzung der Maßnahme einige Zeit in Anspruch nehmen, wird die Maßnahme schon heute zum Beschluss vorgelegt.



Zeichenerklärung:
Planung

- Grünfläche
- Geh-/Radweg asphaltiert
- Leistenstein

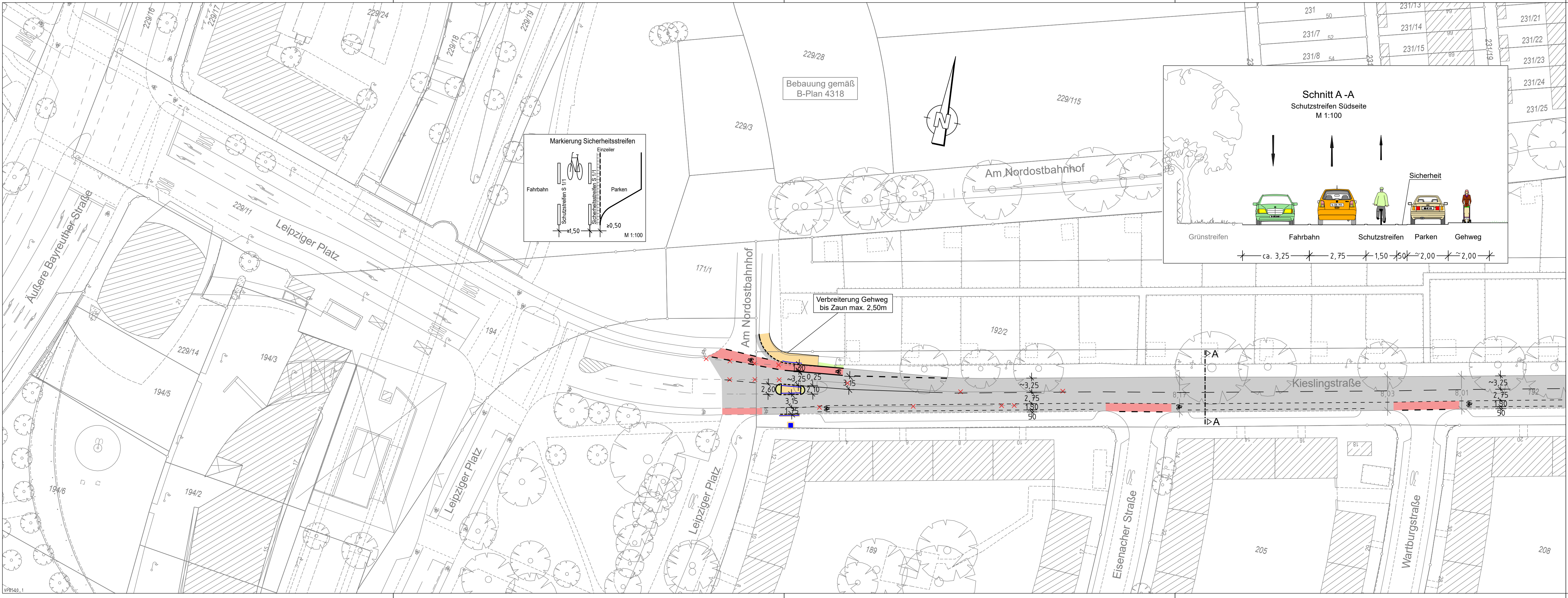
Bestand

- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Bahnlinie
- Schallkasten
- Litfaßsäule
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungsprofil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 15.02.2022	
BEARBEITUNG		Stock (23771)	gez. Jülich AMTSLEITER	
		Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2230.2.1
28.07.22	Br-Fürbach	Instruktionserg.	Am Nordostbahnhof Befestigung/Asphaltierung Radweg zum Lückenschluss der Parallelführung zur Kieslingstraße	
Nordostbahnhof_002 V500_1.PLT vom 02.08.22				



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord

Hochbord abgesenkt

vorh. Baum

gepl. Baum

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
- Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Sicherheit

Bestand

- best. Gebäude

Baum

Wiese

Wald

Gartenland

Unland

Friedhof

Zaun

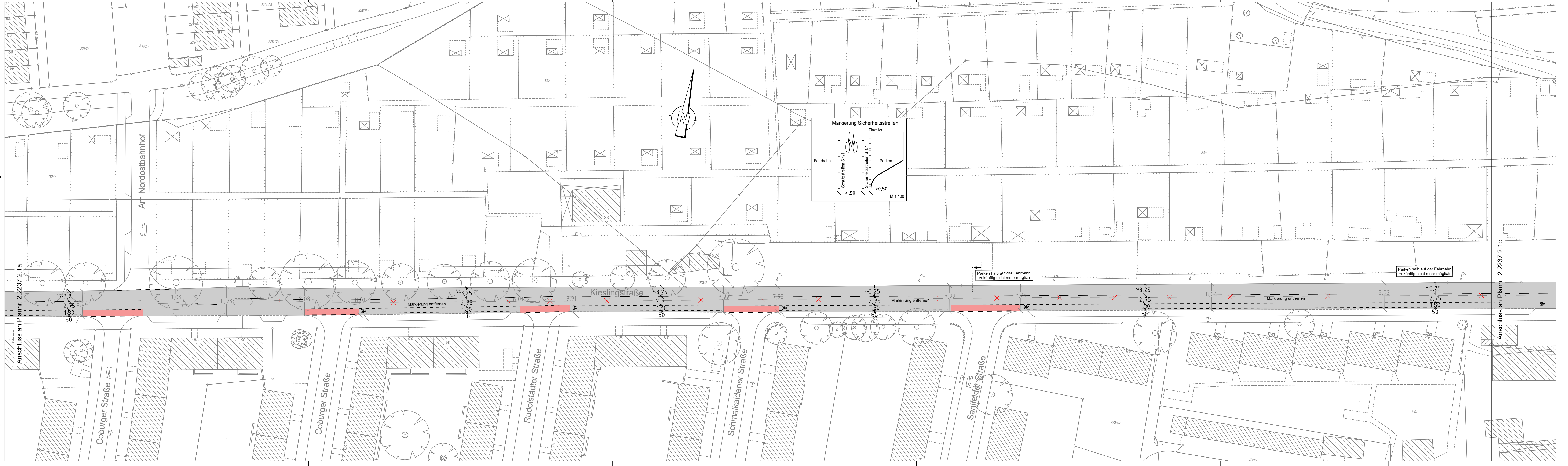
Mauer

Stützmauer
- Schallkasten
- Litfaßsäule
- Eingang
- Enlart
- Steigungsgefi
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 04.11.2020	
BEARBEITUNG		Krause (4931) Dufek (4933)	gez. Jülich AMTSLEITER	
		Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN			Lageplan 1	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2237.2.1a
15.02.21	Br-Fürbach	Instruktionserg.		
Kieslingstraße004_VPL500_1.PLT vom 22.09.22			Kieslingstraße Schutzstreifen zwischen Hausnr. 10 und Hausnr. 20	



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furl rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg

Bestand

- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schaltkasten
- Luftstützsaule
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungspfeil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG

ABTEILUNGSLEITUNG

gez. Wunder

BEARBEITUNG

Krause (4931)
Dufek (4933)
Bräuning-Fürbach

ÄNDERUNGEN

DATUM

BEARBEITUNG

OBJEKT

NÜRNBERG, AM 04.11.2020

gez. Jülich
AMTSLEITER

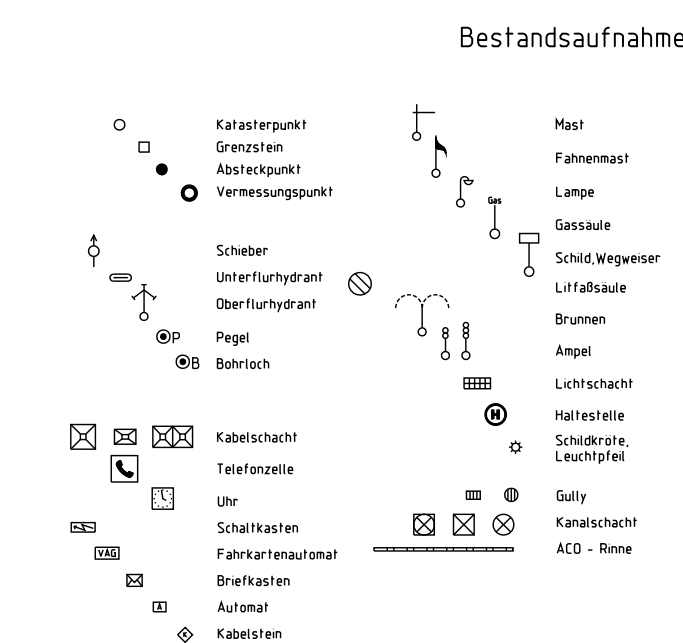
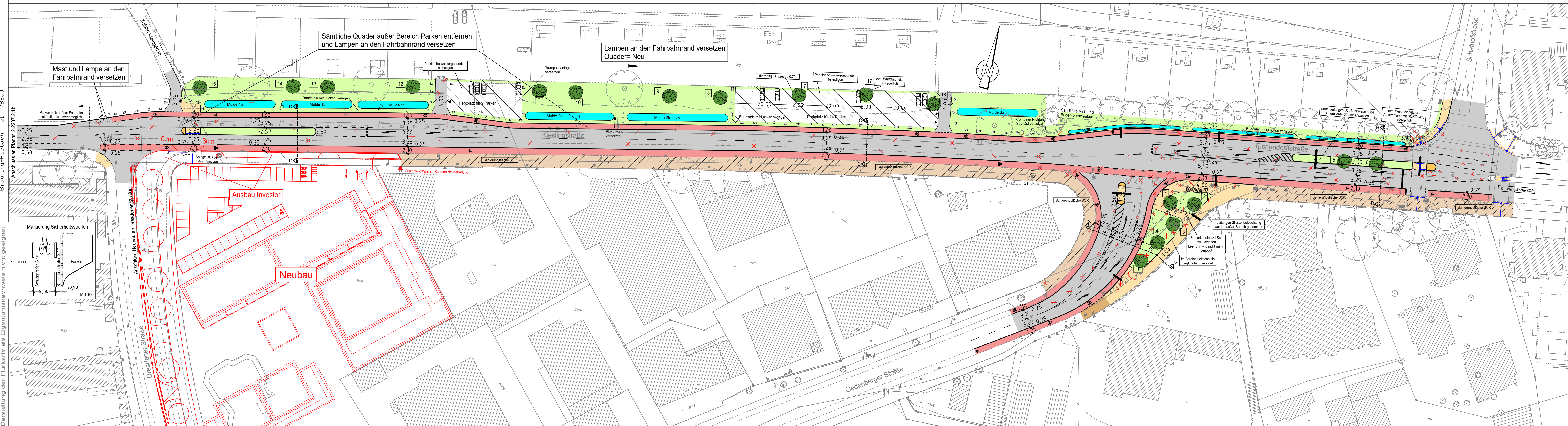
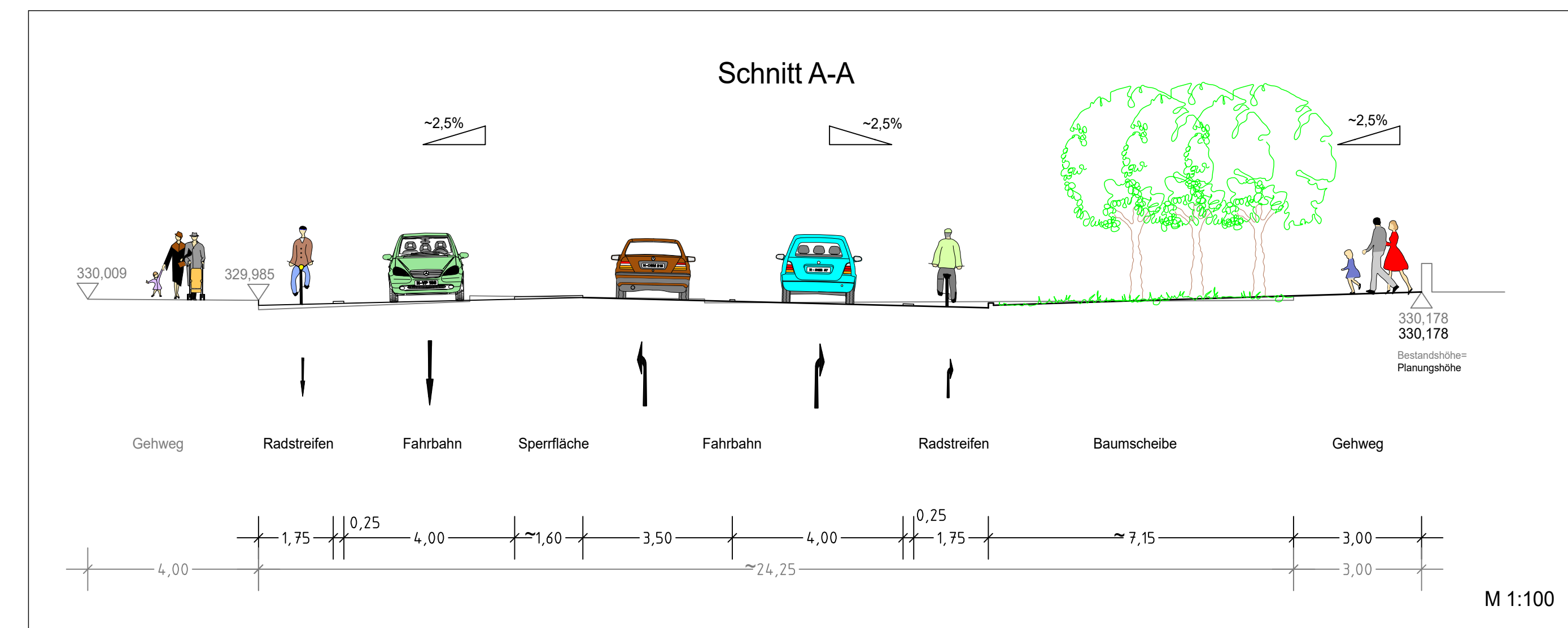
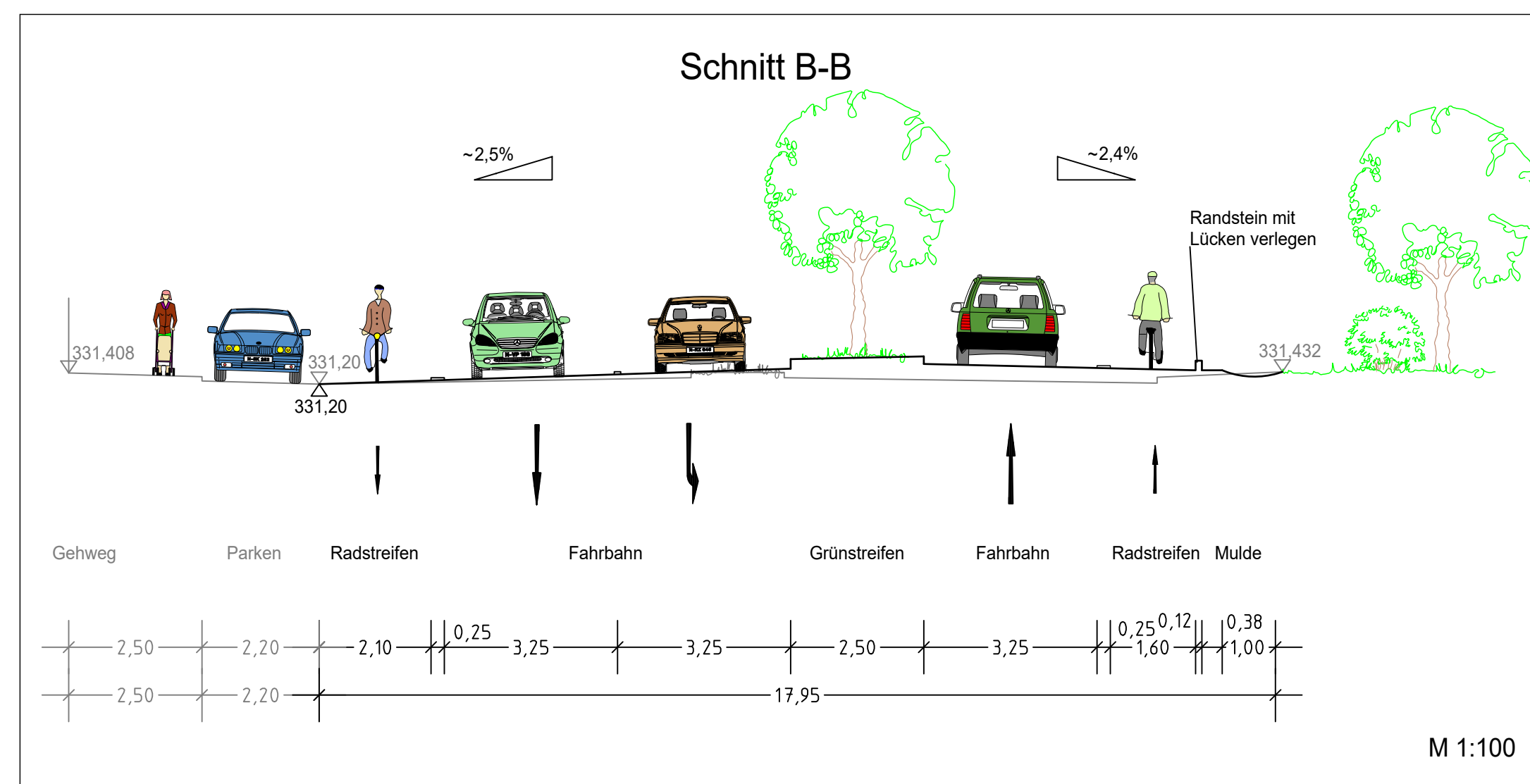
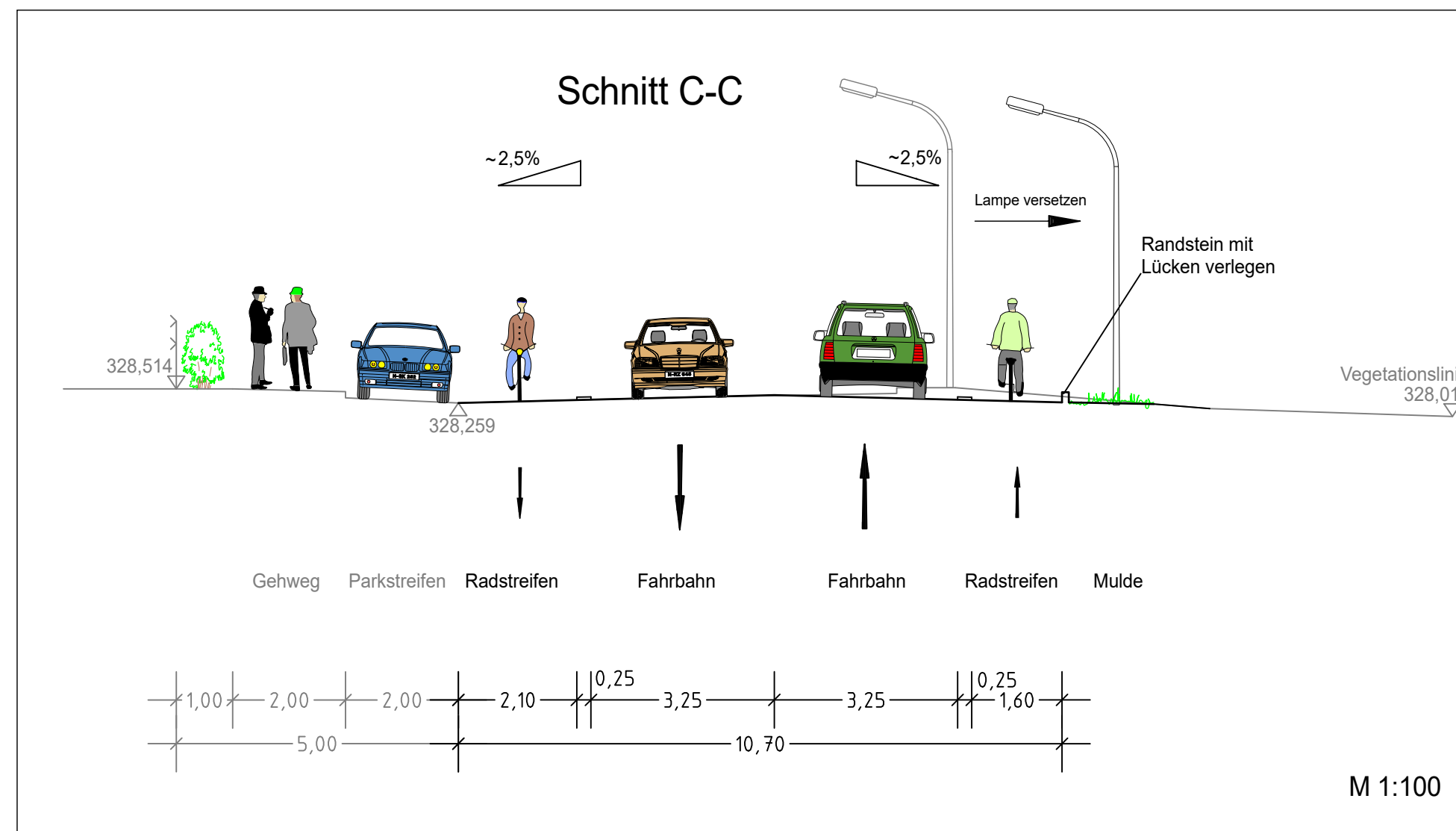
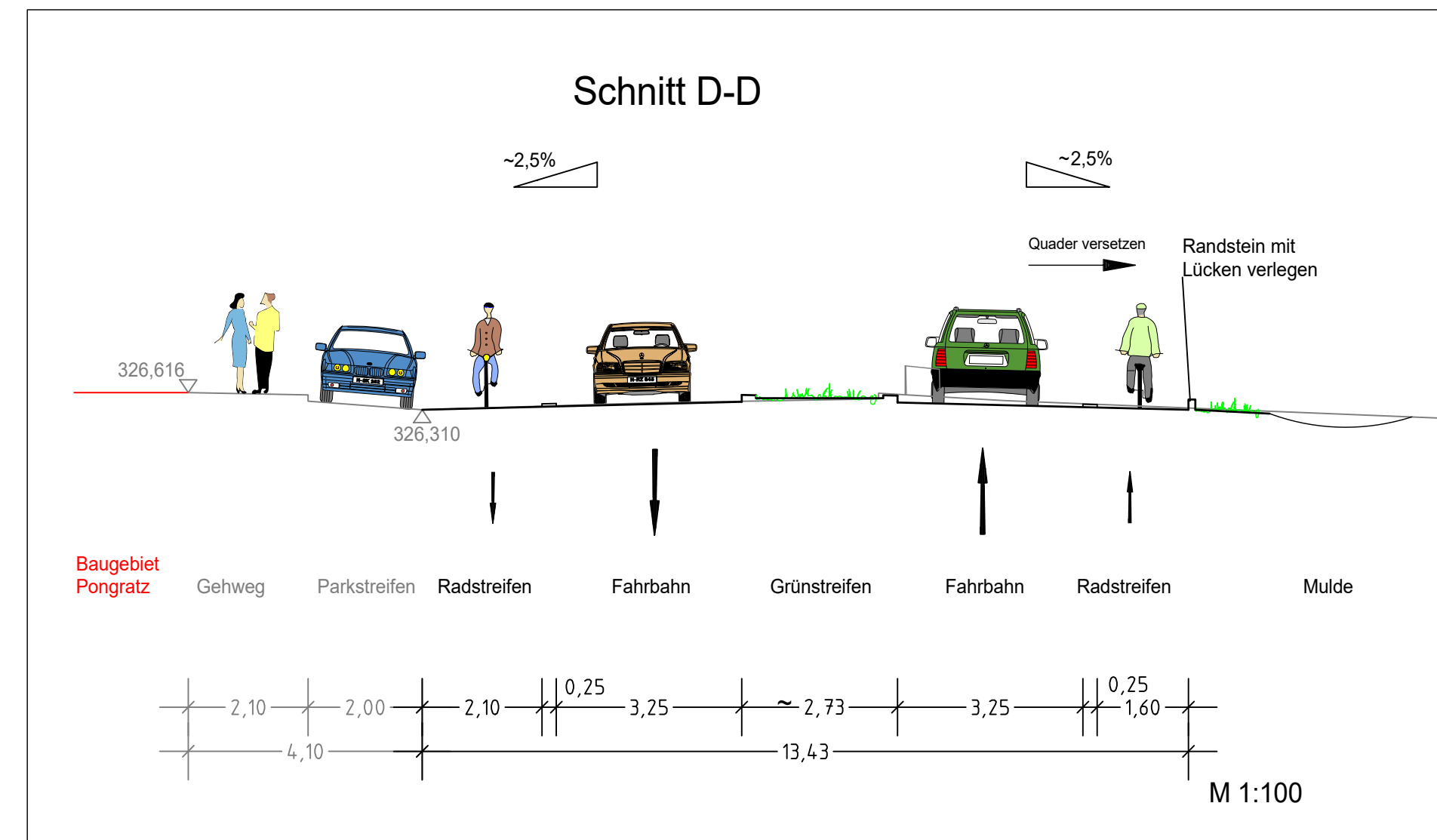
Lageplan

M = 1 : 500

2.2237.2.1b

Kieslingstraße
Schutzstreifen
zwischen Hausnr. 22 und Hausnr. 50

Kieslingstraße004_V500_3_lang_PLT vom 22.09.22



VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG			 NÜRNBERG	
ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder		NÜRNBERG, AM 04.11.2020
BEARBEITUNG		Dufek (4933)		gez. Jülich AMTSLEITER
		Bräuning-Fürbach		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 2.2237.2.1c	
11.02.21	Br-Fürbach	Instruktionserg.	Kieslingstraße Radstreifen bzw. Schutzstreifen sowie Umbau der Einmündungen Dresdener Straße und Oedenberger Straße	
08.03.21	Br-Fürbach	BSL/SL/SA		
08.04.21	Br-Fürbach	Grünflächen ergänz.		
22.04.21	Br-Fürbach	Instruktionserg.		
07.09.22	Br-Fürbach	Randsteinlinie/Mulde		
Kieslingstr_Eichendorffstr_V500_1_PLT vom 22.09.22				

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	25.05.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Maximilianstraße im Bereich Adam-Klein-Straße - Verbesserungen für den Radverkehr

Anlagen:

Straßenplan Nr. 2.2425.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Fahrbahndecke der Maximilianstraße muss saniert werden. Begleitend zu dieser Maßnahme soll die Verkehrsinfrastruktur den aktuellen Erfordernissen angepasst werden. Die Rechtsabbiegespur in die Adam-Klein-Straße wird in Hinblick auf die Sackgassensituation in der Adam-Klein-Straße in stadteinwärtiger Richtung nicht mehr benötigt, da die Kfz-Menge deutlich zurückgegangen ist.

Der Radverkehr kann durch diesen Umstand von einer breiteren Infrastruktur und einer geradlinigeren Führung profitieren. Auch das indirekte Linksabbiegen in beide Richtungen der Adam-Klein-Straße wird durch neue Radaufstelltaschen mit eigener Signalisierung deutlich erleichtert.

Auch für den Fußverkehr verbessert sich die Situation, die Lichtsignalanlage kann mit einem Blindenleitsystem ausgestattet werden, eine Querungsstrecke verkürzt sich und der von der Jansenbrücke kommende Gehweg wird verbreitert.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen 680.000 Euro. Davon sind 300.000 Euro Straßenbaukosten, 380.000 Euro entfallen auf die Sanierung und Anpassung der Lichtsignalanlage. Aufgrund der bisher nicht installierten ÖPNV-Beschleunigung an der LSA, kann mit einer Zuwendung gem. Bay. GVFG zur LSA-Sanierung gerechnet werden. Eine Teilfinanzierung der Maßnahme aus dem Radwegetopf ist vorgesehen.

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>	680.000 €	<u>Folgekosten</u>	1.500 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	680.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Die Maßnahme muss aus dem KAG-Topf finanziert werden.
(Dringender Handlungsbedarf) - Teilfinanzierung aus Radwegetopf
vorgesehen - Zudem kann mit Zuschüssen für die LSA wg. ÖPNV-
Beschleunigung.

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:

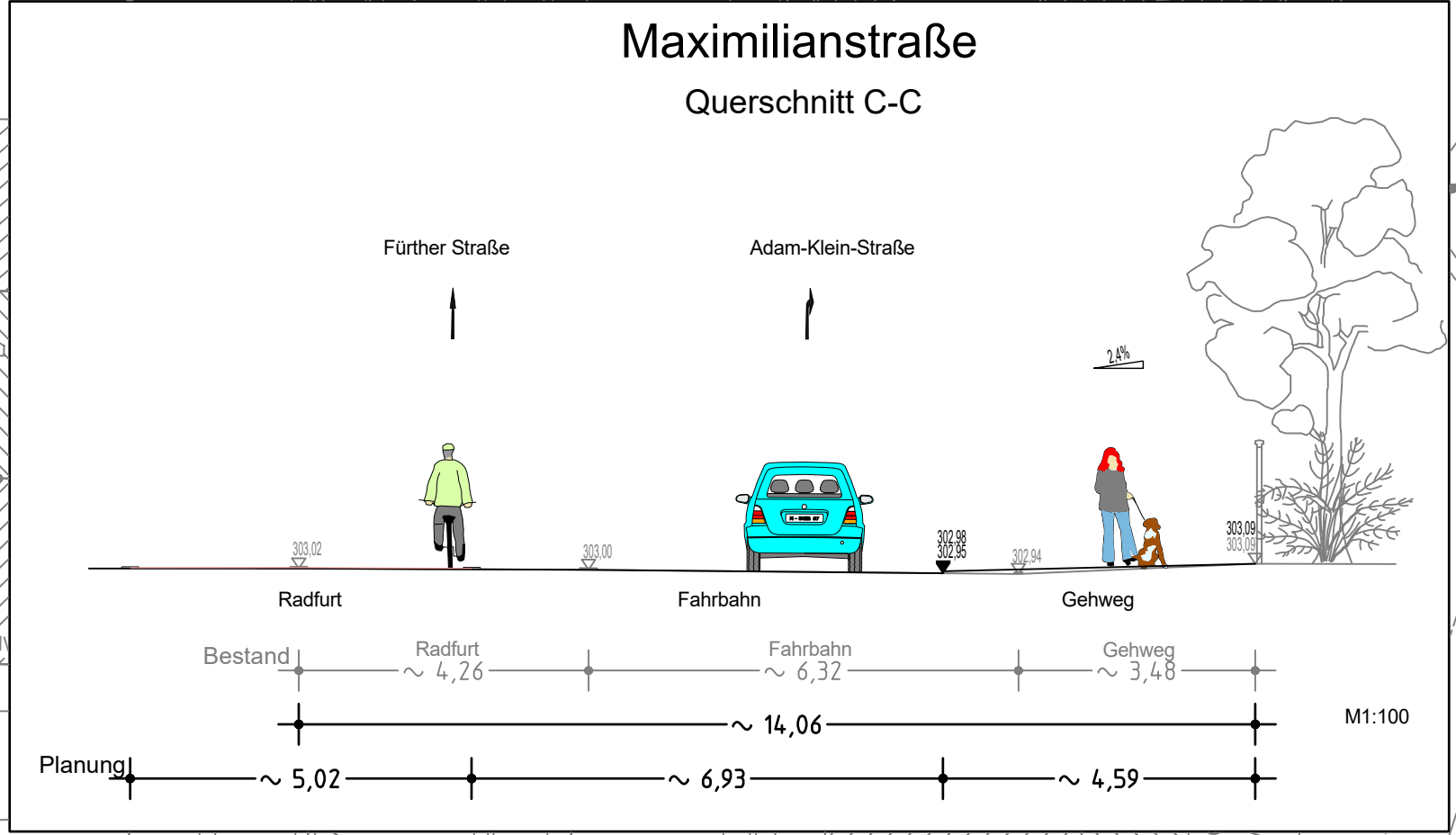
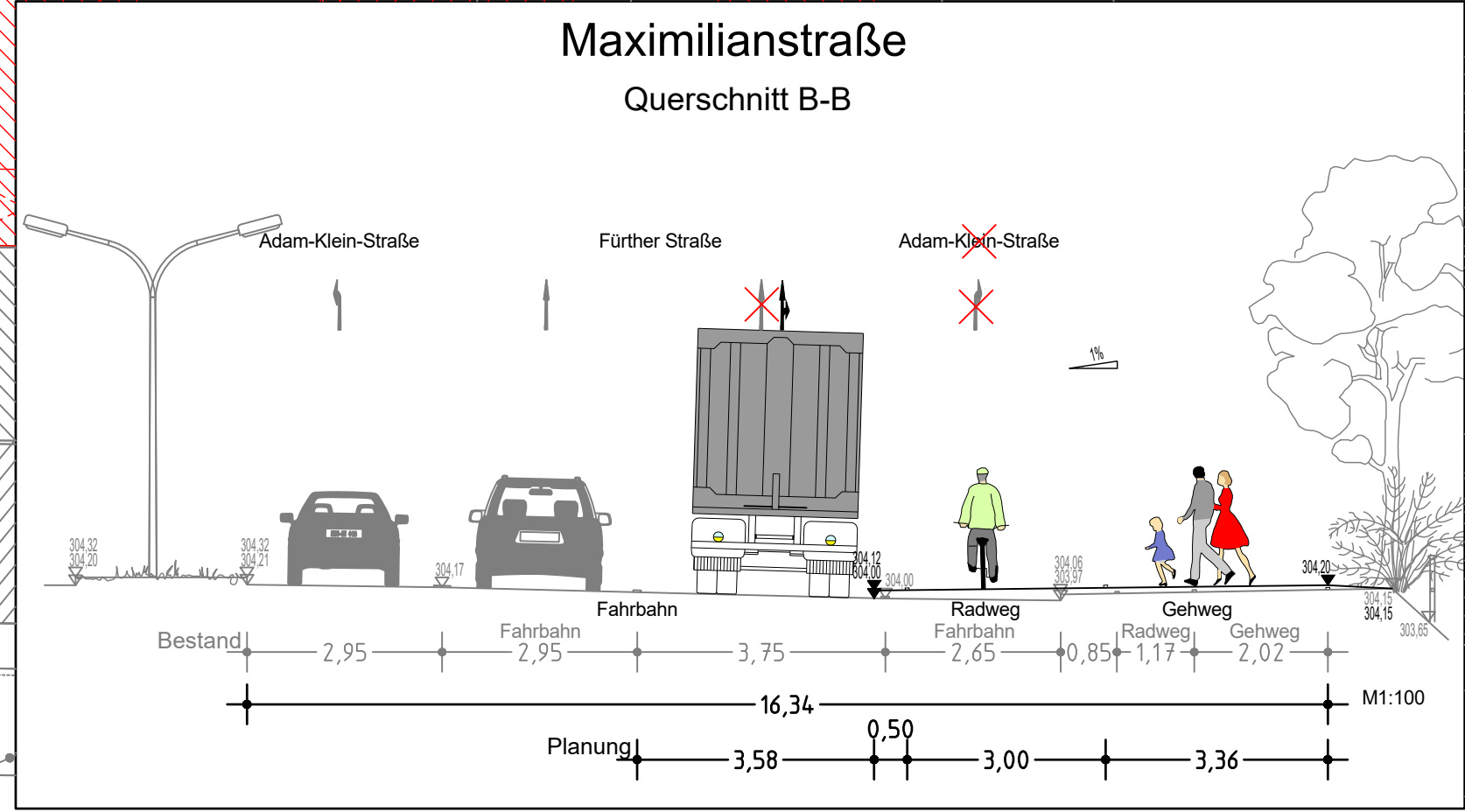
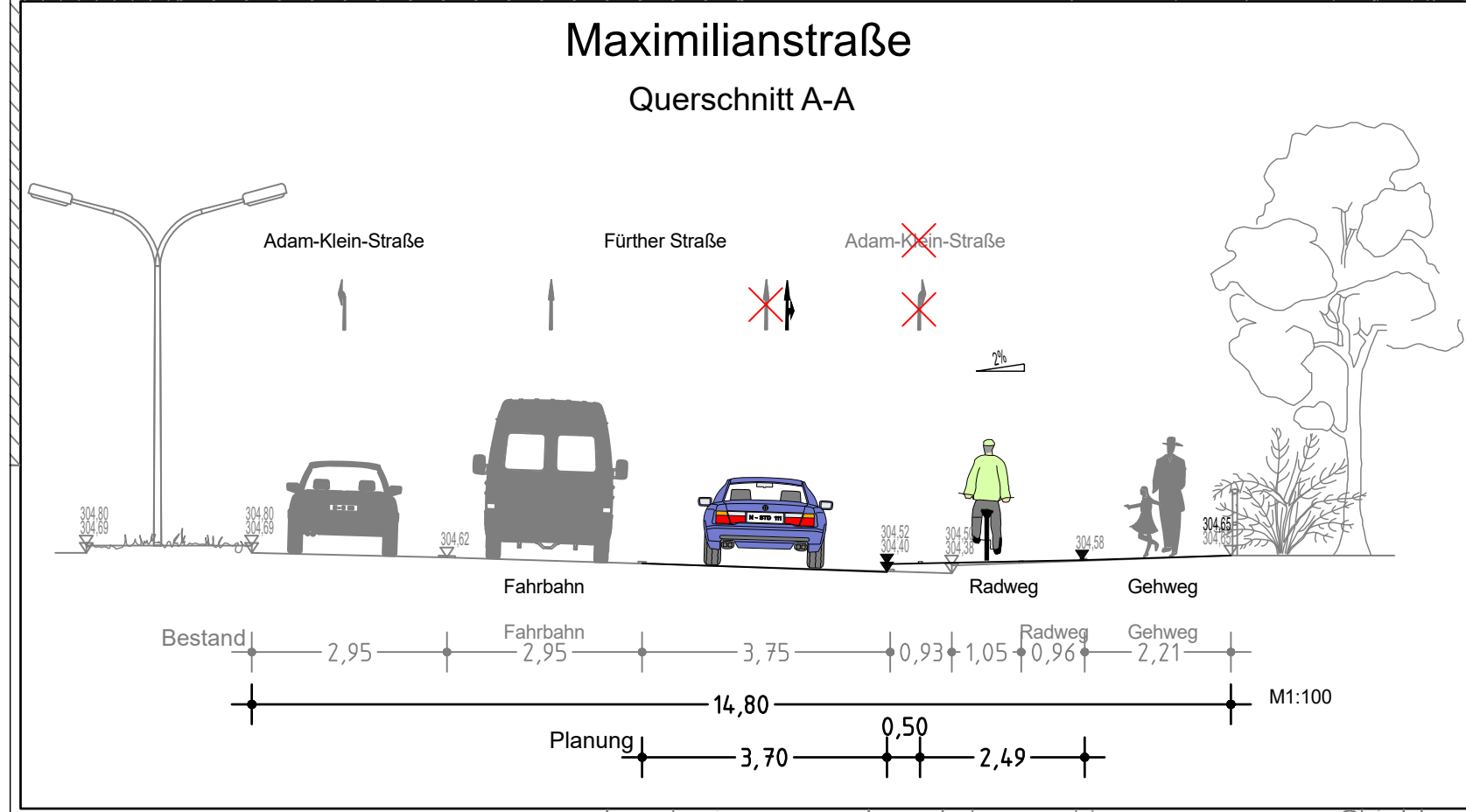
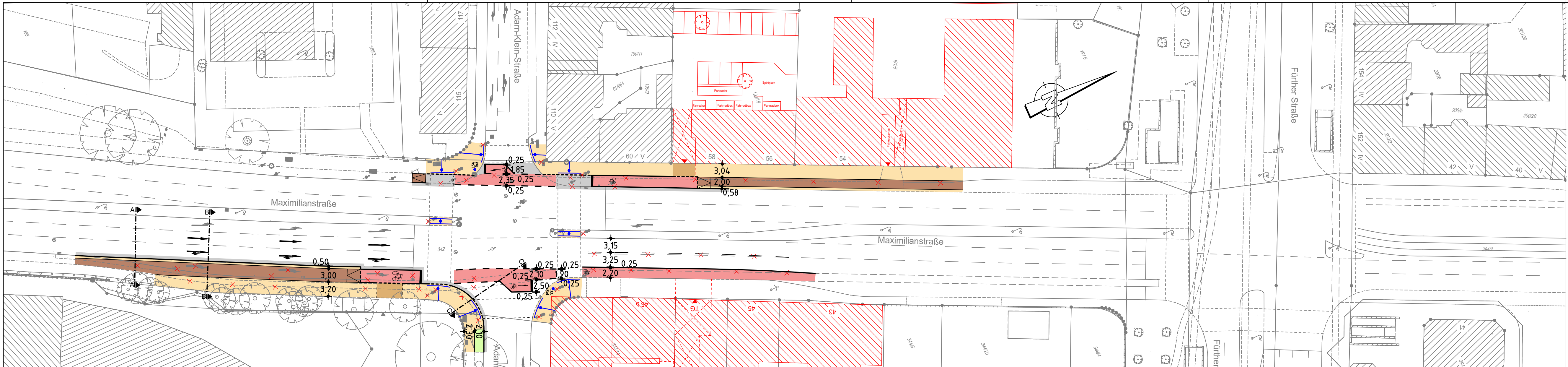
Bessere Querung für sehbehinderte Menschen durch Einrichtung eines Blindenleitsystems im Kreuzungsbereich. Mehr Platz für Rad- und Fußverkehr.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Maximilianstraße gemäß Vpl-Plan Nr. 2.2426.2.1 vom 04.05.2022 mit letzter Änderung vom 25.11.2022.



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furl rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SÖR
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestand

- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schallkasten
- Litfaßsäule
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungspfeil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG

gez. Wunder

NÜRNBERG, AM 04.05.2022

BEARBEITUNG

Stock(23771)

gez. Jülich

AMTSLEITER

Wenzel

ÄNDERUNGEN

Lageplan

DATUM

BEARBEITUNG

M = 1 : 500

2.2426.2.1

05.09.22

Wenzel

B-Pläne

25.11.22

Wenzel

Instruktionserg.

Maximilianstraße

Ecke Adam -Klein-Straße

Maximilianstraße_005 V500_1.PLT vom 25.11.22

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	25.05.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Parkplatzangebot für PKW im öffentlichen Raum der Altstadt
hier: Antrag der FDP vom 27.03.2023 - mündlicher Bericht**

Anlagen:

Parkplatzangebot für PKW im öffentlichen Raum der Altstadt

Bericht:

Mit Antrag vom 27.03.2023 beantragt die FDP einen Bericht über das Parkplatzangebot in der Nürnberger Altstadt.

In der Sitzung wird mündlich berichtet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☒ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt,
ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

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

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

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☒ Nein
☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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



Ümit Sormaz · Rathausplatz 2 · 90403 Nürnberg

Herrn
Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Freie
Demokraten
FDP

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
27. MRZ. 2023		
/.....Nr.		
1	Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2	X z.w.V.	4 Antwort vor Aussendung vorlegen
		5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Antrag: Parkplatzangebot für PKW im öffentlichen Raum der Altstadt

Zeichen: ÜS-PM

Ümit Sormaz
Mitglied des Stadtrates
der Stadt Nürnberg

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

Freie Demokraten FDP
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

T: 0911 1325250
M: 0177 2502513

In seinem "Mobilitätsbeschluss für Nürnberg" hat der Stadtrat sich zu einer Stärkung des Fußverkehrs bekannt. Gleichzeitig hat er festgestellt, dass viele Menschen in ihrem Alltag weiterhin auf Kfz angewiesen sein werden. Dabei ist besonders an solche Menschen zu denken, die aufgrund von Krankheiten (die vorübergehend sein können), nicht in der Lage sind, sich zu Fuß, per Rad oder mit dem ÖPNV ausreichend fortzubewegen. Daneben sind Berufsgruppen wie Ärzte, Physiotherapeuten oder Pflegedienste zu nennen, die ebenfalls abhängig davon sind, dass sie bestimmte Orte mit dem Kfz erreichen können. Durch die Ausweitung der Fußgängerzonen und die Reduzierung des Stellplatzangebots für Kfz an anderen Orten der Altstadt (bspw. Adlerstrasse) werden aber die Möglichkeiten für diese Gruppen, bestimmte Orte in der Innenstadt zielgenau mit dem Kfz zu erreichen, stark eingeschränkt.

Vor diesem Hintergrund stelle ich folgenden Antrag:

- Die Stadt gibt Auskunft über die Entwicklung des Kfz-Parkplatzangebots für den Bereich öffentlicher Raum der Altstadt (Wie viele Kfz-Stellplätze sind weggefallen? Wofür werden die Flächen nun genutzt? usw.)
- Sie legt ferner dar, wie für die oben genannten Gruppen (Alte, Kranke, Behinderte sowie bestimmte Berufsgruppen) ein flächendeckender Zugang per Kfz zum Innenstadtbereich gewährleistet werden kann und präsentiert Lösungsvorschläge.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	25.05.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

Masterplan effiziente Verkehrsführung: Mehr Grün, mehr Radwege plus mehr Platz für fließenden Autoverkehr

hier: Antrag der FDP vom 20.02.2023 - mündlicher Bericht

Anlagen:

Masterplan effiziente Verkehrsführung: Mehr Grün, mehr Radwege plus mehr Platz für fließenden Autoverkehr

Bericht:

Mit Antrag vom 20.02.2023 beantragt die FDP einen Bericht zum Ziel einer getrennten Verkehrsführung.

Die Trennung von Mobilitätsarten mag auf den ersten Blick sinnvoll erscheinen, doch bei näherer Betrachtung ergeben sich zahlreiche Nachteile.

Ein erster Aspekt, der gegen eine getrennte Verkehrsführung spricht, ist die eingeschränkte Flexibilität. Wenn jeder Verkehrsträger seine eigene Route hat, dann wird die Planung von Verkehrskreuzungen und -abzweigungen unnötig kompliziert. Dadurch können sich Verkehrsprobleme, wie lange Wartezeiten und Staus, verstärken. Zudem scheint das Konzept der getrennten Verkehrsführung nicht alle Verkehrsteilnehmer einbeziehen zu können, etwa Menschen mit Behinderungen oder ältere Menschen, die bestimmte Strecken nicht gut bewältigen können. Eine barrierefreie Mobilität in der Stadt wird dadurch erschwert.

Ein weiterer Nachteil der getrennten Verkehrsführung ist die fragwürdige Sicherheit. Der Verkehr, insbesondere in Städten, ist ein komplexes System. Wenn Fußgänger, Radfahrer und Autos auf unterschiedlichen Wegen unterwegs sind, entstehen viele Stellen, an denen sich Unfälle ereignen können. Durch die Trennung der Verkehrsströme verlieren alle Verkehrsteilnehmer die Gelegenheit, aufeinander zu achten und Rücksicht zu nehmen. Das Ergebnis ist eine Kultur des Alleingangs, die letztlich zu mehr Unfällen und Verletzungen führen kann.

Schließlich ist die getrennte Verkehrsführung auch aus ökologischer Sicht problematisch. Wenn jeder Verkehrsträger seine eigene Strecke hat, führt dies zu längeren Wegen und damit zu erhöhtem Energieverbrauch und höheren Emissionen. Gerade in Zeiten des Klimawandels ist dies ein kritischer Punkt. Eine effektive Verkehrswende muss die verschiedenen Verkehrsträger miteinander verbinden, nicht trennen.

Insgesamt zeigt sich, dass die getrennte Verkehrsführung nach Auto, Rad und Fußgänger in großen Städten keine gute Lösung darstellt. Obwohl sie auf den ersten Blick logisch erscheinen mag, führt sie tatsächlich zu weniger Flexibilität, Sicherheit und Nachhaltigkeit in der Stadt. Die Mobilität der Zukunft muss anders aussehen: Sie muss integrativ, menschenzentriert und ökologisch nachhaltig sein. Nürnberg hat sich entsprechend dem Ziel der „funktionsgemischten europäischen Stadt der kurzen Wege“ verschrieben, die in den Leipzig-Chartas I und II niedergelegt ist.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☒ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)

- ☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

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

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

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

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☒ Nein
☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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



Freie
Demokraten
FDP

Presseinformation

Ümit Sormaz · Rathausplatz 2 · 90403 Nürnberg

Herrn
Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Handwritten: FIV

OBERBÜRGERMEISTER	
20. FEB. 2023	
/.....Nr.	
1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2 Zur Z.W.V.	4 Antwort vor Abwesen- dung vorlegen
5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen	

Handwritten: VI, SBM, X

Antrag: Masterplan effiziente Verkehrsführung: Mehr Grün, mehr Radwege plus mehr Platz für fließenden Autoverkehr

Besonders in Nürnbergs Südstadt sind viele Seitenstraßen so eng, dass zwei Autos nicht mehr aneinander gefahrlos vorbeikommen. Hier könnte man eine intelligente Lösung finden, um wenigstens für Radfahrer den Weg erträglich zu gestalten und gleichzeitig den Autoverkehr woanders zu beschleunigen, bzw. zu entzerren. Radwege in Nebenstraßen könnten verbunden und für Autofahrer ganz gesperrt werden. Dafür fließt der Autoverkehr auf den Hauptstraßen ungehindert vom Mischverkehr.

Aus diesem Grund stelle ich folgenden Antrag:

1. in Zusammenarbeit mit der SÖR sollten genaue Vermessungen stattfinden, um einen flüssigen, einspurigen Autoverkehr, etwa in der Humboldtstraße, zu gewährleisten. Ziel soll ein Fahrrad- und Straßennetz sein, dass ohne gegenseitige Gefährdung allen Verkehrsteilnehmern eine möglichst zügige Verbindung erlaubt.
2. Vorschläge sollen nach einer zweimonatigen Begehung durch die SÖR eingereicht und im Stadtrat zeitnah diskutiert werden. Leitlinie soll sein: Hauptstraßen in und aus der Innenstadt den Autofahrern, vernetzte Nebenstraßen den Radlern.

Zeichen: US-PM

Ümit Sormaz
Mitglied des Stadtrates
der Stadt Nürnberg

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

Freie Demokraten FDP
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

T: 0911 1325250
M: 0177 2502513



Freie
Demokraten
FDP

Presseinformation

Zeichen: ÜS-PM

Ümit Sormaz
Mitglied des Stadtrates
der Stadt Nürnberg

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

Freie Demokraten FDP
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

T: 0911 1325250
M: 0177 7502513

3. Für die einseitig genutzten Straßen sollen Begrünungsprogramme mit Bäumen und Büschen geplant werden. Motto: Alle zehn Meter ein neuer Baum/Busch.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	25.05.2023	nicht öffentlich	Beschluss

Betreff:

**Änderung der Zweckvereinbarung mit der Stadt Schwabach
- Tischvorlage -**

Anlagen:

Nachtrag zur Zweckvereinbarung

Sachverhalt (kurz):

Der Stadtrat hat im Ferienausschuss am 01.04.2020 dem Verkehrsplanungsamt den Planungsauftrag zum Buskonzept Süd erteilt. Am 20.01.2022 wurde die Umsetzung der darin enthaltenen Buslinie 83 beschlossen. Die Linie 83 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 eingeführt.

Da die Linie 83 Haltestellen im Gebiet der Stadt Schwabach bedient, ist zusätzlich noch eine Änderung der Zweckvereinbarung zwischen der Stadt Schwabach und der Stadt Nürnberg erforderlich.

Für die Änderung wird auf die Anlage 2 zur 1. Nachtragsvereinbarung zur Zweckvereinbarung verwiesen. Die Änderung betrifft § 2 Abs.1 den dritten Absatz (bzw. zweiter Spiegelstrich).

Die Oberbürgermeister der Städte Schwabach und Nürnberg haben den vorliegenden Nachtrag zur Zweckvereinbarung am 27. und 28. Oktober 2022 unterschrieben.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

☒ Nein (→ weiter bei 2.)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

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

☐ Ja☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:☒ Nein (→ weiter bei 3.)☐ Ja☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt**2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt** (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)☐ Ja☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:☐ Nein☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Sicherstellung einer barrierefrei verfügbaren Bedienung mit dem ÖPNV betrifft Kinder, Jugendliche, ältere sowie sensorisch und körperlich eingeschränkte Bevölkerungsgruppen besonders.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐☐☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt die Änderung der Zweckvereinbarung zwischen der Stadt Schwabach und der Stadt Nürnberg durch die Einführung der Buslinie 83 zur Kenntnis und beschließt die Änderung formal.

**1. Nachtrag
zur Zweckvereinbarung zwischen
der Stadt Nürnberg und der Stadt Schwabach über die Sicherstel-
lung des öffentlichen Nahverkehrs im Bereich zwischen den Stadt-
teilen Mühlhof und Katzwang der Stadt Nürnberg und der Stadt
Schwabach vom 27./29. März 2018.**

Zur Zweckvereinbarung vom 27./29. März 2018 schließen

die Stadt Nürnberg,
vertreten durch den Oberbürgermeister Marcus König,

und

die Stadt Schwabach,
vertreten durch den Oberbürgermeister Peter Reiß

folgende Nachtragsvereinbarung.

Mit der Zweckvereinbarung vom 27./29. März 2018 hat die Stadt Schwabach die Stadt Nürn-
berg mit der Durchführung der in beigefügter Anlage 1 genannten Aufgaben beauftragt. Die
Anzahl der Linien hat sich von 2 Linien auf 3 Linien erhöht, die Linienführung der jeweiligen
Buslinien sowie auch die Standorte der Haltstellen mussten geändert und dem aktuellen Be-
darf angepasst werden. Aus diesem Grund sollen Seiten 1 und 2 (Anlage 1) dieser Zweck-
vereinbarung, gegen die in der Anlage 2 genannten Seiten 1 und 2 ausgetauscht werden.

Die übrigen Bestimmungen dieser Zweckvereinbarung bleiben von diesen Änderungen un-
berührt und weiterhin unverändert bestehen.

Nürnberg, den 27. Okt. 2022



Marcus König

Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg

Schwabach, den 28.10.2022



Peter Reiß

Oberbürgermeister der Stadt Schwabach

Zweckvereinbarung

Die Stadt Nürnberg,

vertreten durch den Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly,

und die Stadt Schwabach,

vertreten durch den Oberbürgermeister Matthias Thürauf,

schließen gemäß Art. 7 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KommZG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Juni 1994 (GVBl. S. 555; 1995 S. 98, BayRS 2020-6-1-I), das zuletzt durch Art. 9a Abs. 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 458) geändert worden ist, folgende

Zweckvereinbarung über die Sicherstellung des öffentlichen Nahverkehrs im Bereich zwischen den Stadtteilen Mühlhof und Katzwang der Stadt Nürnberg und der Stadt Schwabach

§ 1 – Gegenstand der Vereinbarung

Nach § 8 Abs. 3 PBefG i. V. m. Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG sind die Landkreise und kreisfreien Gemeinden als Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf ihrem Gebiet für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Aufgrund rechtlicher Anforderungen im Personenbeförderungsrecht (Verordnung (EU) Nr. 1370/2007) ist es erforderlich, die bisherigen Kooperationsmodelle für grenzüberschreitende ÖPNV-Linien mit den angrenzenden Aufgabenträgern neu zu ordnen. Hierzu schließen die Beteiligten diese Zweckvereinbarung. Die Parteien gehen dabei von einem einheitlichen Vertragsbeginn des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach der Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 mit dem jeweiligen internen Betreiber zum 03.12.2019 aus.

§ 2 – Aufgabenübertragung

(1) Die Stadt Schwabach überträgt die Aufgabe der Organisation und Sicherstellung des ÖPNV auf den nachfolgend näher bezeichneten Verbindungen mit befreiender Wirkung mit Ausnahme der Nahverkehrsplanung vollständig auf die Stadt Nürnberg die sich zur Übernahme dieser Aufgabe verpflichtet. Die Aufgabenübertragung bezieht sich im Einzelnen auf folgende Verbindungen:

- Verbindung von Nürnberg Röthenbach nach Schwabach Bahnhof bzw. Busbahnhof Süd, derzeit Omnibuslinie Nr. 61 mit den Haltestellen Nürnberg Röthenbach – Ellingstr. – Jägerstr. – Schußleitenweg – Castellstr. – Eibach Mitte – Mühlhofstr. – Königshofer Weg – Einsteinring – Koppenhof – Reichelsdorfer Hauptstr. – Furtenbachstr. – Reichelsdorf Süd – Mühlhof – Holzheim Schleife – Holzheim – Wolkersdorf Nord – Schleife – Mitte – Wolkersdorfer Berg – Nasbach – Schwabach Ansbacher Str. – Nürnberger Str. – Neutorstr. – Ludwigstr. – Wallenrodstr. – Bahnhof – Parkbad – Stadtpark – Hindenburgstr. – Schillerplatz – Nördlinger Str. – Busbahnhof Süd ent-

sprechend der Liniengenehmigung nach Personenbeförderungsgesetz vom 10.08.2011.

- Verbindung von Nürnberg Koppenhof nach Schwabach Schillerplatz, derzeit Omnibuslinie Nr. N61 mit den Haltestellen Nürnberg Koppenhof – Altmühlweg – Reichelsdorf Bahnhof – Reichelsdorfer Hauptstr. – Furtenbachstr. – Reichelsdorf Süd – Mühlhof – Holzheim – Wolkersdorf Nord – Mitte – Wolkersdorfer Berg – Nasbach – Schwabach Ansbacher Str. – Nürnberger Str. – Neutorstr. – Ludwigstr. – Wallenrodstr. – Baywa Bahnhof – Bahnhof – Parkbad – Stadtpark – Friedrich-Ebert-Str. – Schützenstr. – Gutenbergstr. – Wasserwerk – Schillerplatz entsprechend der Liniengenehmigung nach Personenbeförderungsgesetz vom 12.01.2015
- (2) Zur Aufgabenerfüllung bedient sich die Stadt Nürnberg eines von ihr beauftragten Verkehrsunternehmens. Die Stadt Nürnberg wird das Verkehrsunternehmen hinsichtlich der in Abs. 1 näher bezeichneten Verbindungen hierfür im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 betrauen.
- (3) Die Bedienung der Verbindung/en erfolgt auf Grundlage der jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne der beteiligten Aufgabenträger und nach Maßgabe dieser Zweckvereinbarung. Die Beteiligten verpflichten sich, ihre Nahverkehrspläne diesbezüglich so abzustimmen, dass eine reibungslose Erfüllung der übertragenen Aufgabe ermöglicht wird. Grundlage der Verkehrsbedienung bildet ein vor Vereinbarungsbeginn einvernehmlich festgelegtes Bedienungskonzept mit konkreten Fahrplänen. Änderungen dieses Bedienungskonzeptes und der Fahrpläne erfolgen nur bei Einvernehmen der beiden Aufgabenträger. Wird eine Änderung beschlossen, ist die Stadt Nürnberg verpflichtet, diese Änderungen im Rahmen des ÖDLA mit dem Verkehrsunternehmen umzusetzen.
- (4) Bei der Bedienung sind insbesondere die im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) gemeinsam festgelegten Qualitätsstandards zu beachten.
- (5) Für die oben genannte Verbindung/en gilt der jeweils gültige Gemeinschaftstarif des VGN.

§ 3 – Ausgleichsleistung gegenüber dem Verkehrsunternehmen und Kostenersatz

- (1) Für die Erfüllung der übertragenen Aufgabe werden die dem übernehmenden Aufgabenträger entstehenden Kosten ersetzt. Die Stadt Schwabach ersetzt daher der Stadt Nürnberg die durch die Erfüllung der übertragenen Aufgabe entstehenden Kosten.
- (2) Kosten in diesem Sinne sind alle Kosten, die dem übernehmenden Aufgabenträger durch die Beauftragung eines Verkehrsunternehmens zur Aufgabenerfüllung nach § 2 Abs. 2 auf Grundlage des ÖDLA entstehen. Für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus dem ÖDLA erhält das Verkehrsunternehmen eine Ausgleichsleistung. Die Ausgleichsleistungen der Stadt Nürnberg an das Verkehrsunternehmen werden nach den Regeln des Anhangs der EU-Verordnung 1370/2007 anhand zuvor in objektiver und transparenter Weise aufgestellter Ausgleichsparameter berechnet

Zweckvereinbarung

Die Stadt Nürnberg,

vertreten durch den Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly, und die Stadt Schwabach,

vertreten durch den Oberbürgermeister Matthias Thürauf,

schließen gemäß Art. 7 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KommZG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Juni 1994 (GVBl. S. 555; 1995 S. 98, BayRS 2020-6-1-1), das zuletzt durch Art. 9a Abs. 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 458) geändert worden ist, folgende

Zweckvereinbarung über die Sicherstellung des öffentlichen Nahverkehrs im Bereich zwischen den Stadtteilen Mühlhof und Katzwang der Stadt Nürnberg und der Stadt Schwabach

§ 1 - Gegenstand der Vereinbarung

Nach § 8 Abs. 3 PBefG i. V. m. Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG sind die Landkreise und kreisfreien Gemeinden als Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf ihrem Gebiet für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Aufgrund rechtlicher Anforderungen im Personenbeförderungsrecht (Verordnung (EU) Nr. 1370/2007) ist es erforderlich, die bisherigen Kooperationsmodelle für grenzüberschreitende ÖPNV-Linien mit den angrenzenden Aufgabenträgern neu zu ordnen. Hierzu schließen die Beteiligten diese Zweckvereinbarung. Die Parteien gehen dabei von einem einheitlichen Vertragsbeginn des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach der Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 mit dem jeweiligen internen Betreiber zum 03.12.2019 aus.

§ 2 - Aufgabenübertragung

- (1) Die Stadt Schwabach überträgt die Aufgabe der Organisation und Sicherstellung des ÖPNV auf den nachfolgend näher bezeichneten Verbindungen mit befreiender Wirkung mit Ausnahme der Nahverkehrsplanung vollständig auf die Stadt Nürnberg die sich zur Übernahme dieser Aufgabe verpflichtet. Die Aufgabenübertragung bezieht sich im Einzelnen auf folgende Verbindungen:
- Verbindung von Nürnberg Röthenbach nach Schwabach Bahnhof bzw. Busbahnhof Süd, derzeit Omnibuslinie Nr. 61 mit den Haltestellen Nürnberg Röthenbach - Ellingstr. - Jägerstr. - Schußleitenweg - Castellstr. - Eibach Mitte - Mühlfeldstr. - Königshofer Weg - Einsteinring - Koppenhof - Reichelsdorfer Hauptstr. - Furtenbach- Str. - Reichelsdorf Süd - Mühlhof - Holzheim Schleife - Holzheim - Wolkersdorf Nord - Schleife - Mitte - Wolkersdorfer Berg - Nasbach - Schwabach Ansbacher Str. – Nürnberger Str. - Neutorstr. - Ludwigstr. - Wallenrodstr. - Bahnhof - Parkbad - Stadtpark - Hindenburgstr. - Schillerplatz - Nördlinger Str. - Busbahnhof Süd entsprechend der Liniengenehmigung nach Personenbeförderungsgesetz.
 - Verbindung von Nürnberg Koppenhof Wende über Nürnberg Reichelsdorf, Nürnberg Krottenbach, Schwabach Dietersdorf und Schwabach Wolkersdorf nach Nürnberg Katzwang Süd Wende, Omnibuslinie Nr. 83, mit den Haltestellen Koppenhof Wende – Koppenhof – Altmühlweg – Eichstätter Platz – Waldstromerstr. – Reichelsdorf Bahnhof –

Solnhofener Str. – Furtenbachstr. – Reichelsdorf Süd – Mühlhof – Drathzieherstr. – Krottenbach Mitte – Krottenbacher Str. – Dietersdorf Rosa-Mihalka-Platz – Dietersdorf Hehroldsbach – Wolkersdorf Schule – Wasserschloss – Abzweig Baimbach – Wolkersdorf Hallerstr. – Dietersdorfer Str. – Wolkersdorf Mitte – Hopfenstr. – Volckamerstr. – Katzwang Bahnhof – Katzwang Sportplatz – Katzwang Mitte – Hugo-Wolf-Str. – Strawinskystr. – Katzwang Süd Wende entsprechend der Liniengenehmigung nach Personenbeförderungsgesetz.

- Verbindung von Nürnberg Koppenhof nach Schwabach Schillerplatz, derzeit Omnibuslinie Nr. N61 mit den Haltestellen Nürnberg Koppenhof – Altmühlweg – Reichelsdorf Bahnhof – Reichelsdorfer Hauptstr. – Furtenbachstr. – Reichelsdorf Süd – Mühlhof – Holzheim – Wolkersdorf Nord – Mitte – Wolkersdorfer Berg – Nasbach – Schwabach Ansbacher Str. – Nürnberger Str. – Neutorstr. – Ludwigstr. – Wallenrodstr. – Bahnhof – Parkbad – Stadtpark – Friedrich-Ebert-Str. – Schützenstr. – Gutenbergstr. – Wasserwerk – Schillerplatz entsprechend der Liniengenehmigung nach Personenbeförderungsgesetz.
- (2) Zur Aufgabenerfüllung bedient sich die Stadt Nürnberg eines von ihr beauftragten Verkehrsunternehmens. Die Stadt Nürnberg wird das Verkehrsunternehmen hinsichtlich der in Abs. 1 näher bezeichneten Verbindungen hierfür im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne der EU- Verordnung 1370/2007 betrauen.
 - (3) Die Bedienung der Verbindung/an erfolgt auf Grundlage der jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne der beteiligten Aufgabenträger und nach Maßgabe dieser Zweckvereinbarung. Die Beteiligten verpflichten sich, ihre Nahverkehrspläne diesbezüglich so abzustimmen, dass eine reibungslose Erfüllung der übertragenen Aufgabe ermöglicht wird. Grundlage der Verkehrsbedienung bildet ein vor Vereinbarungsbeginn einvernehmlich festgelegtes Bedienungskonzept mit konkreten Fahrplänen. Änderungen dieses Bedienungskonzeptes und der Fahrpläne erfolgen nur bei Einvernehmen der beiden Aufgabenträger. Wird eine Änderung beschlossen, ist die Stadt Nürnberg verpflichtet, diese Änderungen im Rahmen des ÖDLA mit dem Verkehrsunternehmen umzusetzen.
 - (4) Bei der Bedienung sind insbesondere die im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) gemeinsam festgelegten Qualitätsstandards zu beachten.
 - (5) Für die oben genannte Verbindung/en gilt der jeweils gültige Gemeinschaftstarif des VGN.

§ 3 - Ausgleichsleistung gegenüber dem Verkehrsunternehmen und Kostenersatz

- (1) Für die Erfüllung der übertragenen Aufgabe werden, die dem übernehmenden Aufgabenträger entstehenden Kosten ersetzt. Die Stadt Schwabach ersetzt daher der Stadt Nürnberg die durch die Erfüllung der übertragenen Aufgabe entstehenden Kosten.
- (2) Kosten in diesem Sinne sind alle Kosten, die dem übernehmenden Aufgabenträger durch die Beauftragung eines Verkehrsunternehmens zur Aufgabenerfüllung nach § 2 Abs. 2 auf Grundlage des ÖDLA entstehen. Für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus dem ÖDLA erhält das Verkehrsunternehmen eine Ausgleichsleistung. Die Ausgleichsleistungen der Stadt Nürnberg an das Verkehrsunternehmen werden nach den Regeln des Anhangs der EU-Verordnung 1370/2007 anhand zuvor in objektiver und transparenter Weise aufgestellter Ausgleichsparameter berechnet.