

Anlage 1 Maßnahmenpaket

Maßnahmen zur Reduzierung der NO₂-Belastung in Nürnberg:

Der Verkehrsausschuss des Nürnberger Stadtrats hat mit dem Mobilitätsbeschluss vom Januar 2021 und mit dem ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 vom Juli 2021 auch auf Basis des „Masterplanes nachhaltige Mobilität“ Konzepte beschlossen, die eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der mit ihnen verbundenen Emissionen enthalten. Gleichzeitig wird der Radverkehrsetat im städtischen Haushalt sukzessive auf 10 Mio. Euro jährlich ab 2023 erhöht. Mit dem gestiegenen Etat konnten im Jahr 2021 im Bereich Radverkehr folgende Baumaßnahmen umgesetzt werden:

- Pillenreuther Straße zw. Wölckernstraße und Frankenstraße (Roteinfärbung und Verbreiterung Radstreifen zulasten Fahrbahn für den Kfz-Verkehr)
- Bierweg zw. Tannenbergerstraße und Hausnr. 13
- Zeltnerstraße zw. Frauentorgraben und Sandstraße (Radstreifen zulasten Fahrspur Kfz-Verkehr)
- Bennostraße
- Fuggerstraße
- Humboldtstraße (Fahrradstraße)
- Sperberstraße (Fahrradstraße)
- Rennweg (Verlängerung Fahrradstraße)

Zusätzlich wurde Radverkehrsinfrastruktur unabhängig vom Radwegeetat gebaut. Hier sind zu nennen:

- Bahnhofsplatz im Abschnitt des Postneubaus
- Bahnhofsstraße im Bereich Allersberger Tunnel
- Bayernstraße
- Wegeverbindung von der Karl-Schönleben-Straße nach Langwasser Nord über Bertolt-Brecht-Schule
- Südanbindung Lichtenreuth
- Langgasswiesenweg Röthenbach Ost
- Äußere Bayreuther Straße – Carl-Schurz-Straße
- Wegeverbindung Claire-Goll-Straße/Forchheimer Straße

Maßnahmen mit konkreter Verkehrswirksamkeit, die schnellstmöglich - jedenfalls bis Ende 2023 - umgesetzt werden:

Radverkehr

Umsetzung eines Teils der vom AfV am 14.10.2021 beschlossenen 2. Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes bis Ende 2023 mit insgesamt 13 weiteren Straßenzügen. Aus der zweiten Ausbaustufe ist die Humboldtstraße bereits realisiert. Bis Ende 2023 sollen außerdem

- die Schloßstraße,
- die Leibnizstraße,

- der Straßenzug Ambergerstraße, Turnerheimstraße, Daimlerstraße,
- die Veillodterstraße,
- der Straßenzug Schleifweg, Gerngrosstraße, Senefelderstraße,
- der Straßenzug Kleestraße, Schönweißstraße,
- die Felsenstraße und
- der erste Abschnitt der Radschnellverbindung Nürnberg-Erlangen, die zwischen Maxtor und Kleinreuther Weg als Fahrradstraße mit einer signalisierten Querung der Pirckheimerstraße an der Friedrichstraße ausgestaltet wird,

umgesetzt werden.

Sollte der Kfz-Verkehr nach wie vor dominieren und sich daraus Konflikte mit dem Radverkehr ergeben, so wird eine Reduktion des Kfz-Verkehrs durch Durchfahrtsperren (modale Filter) oder andere geeignete Maßnahmen sichergestellt. Damit wird die Erreichbarkeit aller Grundstücke mit dem Kfz sichergestellt, der Kfz-Durchgangsverkehr jedoch konsequent aus den Fahrradstraßen rausgehalten.

Ausreichende Fahrbahnbreiten, die notwendigen Abstände für den Radverkehr sowohl zum fließenden wie auch zum ruhenden Verkehr ermöglichen, werden sichergestellt. Dabei hat der fließende (Rad-)Verkehr Vorrang vor dem ruhenden Verkehr.

Es werden zusätzlich zu den bereits rd. 150 Einbahnstraßen weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Dazu werden 80 zusätzliche Straßenabschnitte geprüft. Kriterien sind die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, ausreichende Breite, ggf. Ausweichstellen, Sichtverhältnisse. An den Zufahrten werden Ein- und Ausleitungen für den Radverkehr markiert.

Bis Ende 2023 wird in zwei weiteren Gebieten das Projekt „Radständer für die Stadtteile“ durchgeführt, bei dem rd. 300 neue und sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, an stark frequentierten Orten auch überdacht und für alle Fahrradtypen. Zusätzlich werden zahlreiche Einzelstandorte geprüft und ausgeführt, so dass bis Ende 2023 insgesamt 1.000 neue Radabstellmöglichkeiten entstehen. Zwischen Beschluss zum Mobilitätsbeschluss und diesem Papier wurden bereits rd. 700 Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum realisiert. Dort werden hauptsächlich Kfz-Stellplätze für Radständerstandorte genutzt. Fahrradabstellplätze im halböffentlichen Raum (Schulen, Kitas, Kultureinrichtungen) wurden seit Beschluss noch nicht gezählt. Im Jahr 2022 wird jedoch das Monitoring der Maßnahmen zum Mobilitätsbeschluss gestartet, dann wird auch die Zahlenbasis sicherer.

Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur in 2022:

Wenn Infrastruktur neu geschaffen wird, wird das bei der Ausbauplanung als Längenangabe berücksichtigt, bei Angaben zur bestehenden Infrastruktur dagegen nicht.

- Schnieglinger Straße (Bienweg bis Brettergartenstraße) – abgeschlossen
- Julius-Loßmann-Straße (Rotmarkierung mit Verbreiterung bestehender Radstreifen auf ca. 1.100 m) – abgeschlossen
- Sandreuthstraße (Neuanlage Radstreifen auf ca. 450 m)

- Radweg MD-Kanal westl. Wiedersbacher Straße (ca. 800 m) - 1. Bauabschnitt abgeschlossen, 2. Bauabschnitt folgt im Herbst
- Hornungstraße (knapp 100 m)
- Radweg an der Goldbachstraße (ca. 570 m)

Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur in 2023:

- Fürther Straße zw. Fuchsstraße und Adolf-Braun-Straße (ca. 100 m Lückenschluss)
- Gebersdorfer Straße (Radstreifen zw. Rangastraße und Felsenstraße, ca. 530 m)
- Ziegelsteinstraße (Radstreifen zw. Äußerer Bayreuther Straße und Fritz-Munkert-Platz, ca. 750 m)
- Oppelner Straße (ca. 210 m)
- Laufamholzstraße (Radstreifen zw. Waldstraße und Ostendstraße, ca. 150 m)
- Kieslingstraße (Radstreifen, 1.000 m)
- Rehlingerstraße (Geh-/Radweg bis S-Bahnhof Reichelsdorf, ca. 550 m)
- Äußere Cramer-Klett-Straße (Radstreifen, ca. 300 m)
- Zollhausstraße (Südseite, zwischen Münchener Straße und Breslauer Straße, ca. 850 m)

Juli 2023 Baubeginn des Radstreifens in der Bayreuther Straße im Zusammenhang mit der Sanierung und Wiederinbetriebnahme der Straßenbahnstrecke bis zum Berliner Platz.

Die Maßnahmen weisen keine Dopplung mit zuvor genannten Konzepten Fahrradstraßen oder Einbahnstraßen auf. Die Untersuchung zu den Radvorrangrouten (RVR) wurde im Juni 2022 abgeschlossen. Im Verkehrsausschuss am 07.07.2022 wurde der Auftrag zur Erarbeitung der detaillierten Straßen- und Markierungspläne für die betreffenden Straßenzüge erteilt.

Fußverkehr

Durchführung einer Stadtteilbegehung in einem ersten Stadtteil und Umsetzung verschiedener Maßnahmen, wie z.B. Sicherung Einmündungsbereiche durch Pfosten, Verlegung Gehwegparken auf die Fahrbahn und damit Entfall von Stellplätzen in einzelnen Straßen, Eingriffe ins Verkehrssystem zur Verkehrsberuhigung. Die Auswahl steht noch nicht fest. Die Entscheidung trifft der Stadtrat auf Vorschlag der Verwaltung in Kooperation mit einem Bürgerverein. Erster Stadtteil im Frühjahr 2023.

Einrichtung neuer Fußgängerbereiche: Königstraße, Theatergasse, Färberstraße/ Brunnengasse und Burgstraße im Juni 2022. Die Bergstraße wurde unterbrochen und wird am 07.06.22 als Verkehrsberuhigter Bereich wieder geöffnet. Die Burgstraße wird zum FG-Bereich. Die Königstraße wird Fußgängerbereich.

Für die Unterbrechung der Leopoldstraße liegt eine Planung vor, die die Integration eines Abschnitts der Straße in den angrenzenden Park vorsieht. Der Beschluss für die Planung soll in 2022 eingeholt werden und die Umsetzung schnellstmöglich folgen. Diese Planung bedeutet eine Veränderung der Verkehrsführung durch die Unterbrechung der Straße in Höhe des Parks.

In Straßen mit nennenswerten Fußgängerströmen soll das Parken neu geordnet werden, wenn durch historisch (heute: falsch) angeordnetes Gehwegparken nicht

ausreichend Breite für die Fußgängerinnen und Fußgänger verbleibt. Konkretes Ziel der vom Stadtrat im Juli 2022 beschlossenen Fußverkehrsstrategie ist es, halbseitiges oder vollständiges Gehwegparken regelmäßig nur dort zuzulassen, wo mindestens 1,50 m nutzbare Restgehwegbreite verbleibt. In Abschnitten mit weniger als 2,50 m Breite soll das Parken unter Würdigung lokaler Besonderheiten auf die Straße verlagert werden. In der Heroldstraße sind in 2021 angeordnete Stellplätze auf dem Gehweg entfallen, um 3,00 m breite Gehwege zu erhalten. Eine Planung für die Wilderstraße wurde im Mai 2022 beschlossen und kann im Oktober 2022 umgesetzt werden. Auch hier wird das angeordnete halbseitige Gehwegparken aufgehoben, wodurch insgesamt 40 von 70 Stellplätzen entfallen und je nach Abschnitt Gehwegbreiten zwischen 1,50 m und 3,00 m erreicht werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, im Rahmen der geplanten Stadtteilbegehungen Abschnitte mit angeordnetem Gehwegparken zu überprüfen und ggf. zu beseitigen.

ÖPNV

Inbetriebnahme der Verstärkerlinien 10 (Am Wegfeld - Plärrer - Landgrabenstraße – Dutzendteich) und 11 (Gibitzenhof - Landgrabenstraße - Hauptbahnhof - Mögeldorf) mit einer zusätzlichen Haltestelle am Melanchthonplatz. Mit den neuen Linien entstehen zusätzliche umsteigefreie Direktverbindungen, die zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führen. Der Straßenplan geht vor der Sommerpause in die stadinterne Abstimmung. Es handelt sich um einen für Nürnberg neuen Haltestellentyp, der insbesondere mit der VAG im Hinblick auf die Zulassung nach BO Strab sorgfältig geplant werden muss. Nach Fertigstellung kann die Haltestelle Heynstraße aufgelassen und mittelfristig die Gleistrassierung dort optimiert werden. Die Haltestelle dient zur Anbindung des umgebenden Gebiets an die neue Linie Gibitzenhof – Hauptbahnhof und zur Entlastung der nur geringfügig verbreiterbaren Haltestelle Landgrabenstraße an der Kreuzung Gibitzenhofstraße.

In der Südstadtachse steht zudem die Haltestelle Aufseßplatz zur Erhöhung der Kapazität zur Umplanung an. Dies soll im Zuge des Kaufhausneubaus geplant und nach Möglichkeit zeitnah umgesetzt werden. Außerdem wird die Haltestelle Christuskirche verbreitert und im Zulauf sind Abmarkierungen des Gleisbereichs in Prüfung. Der Plan wurde bereits im Verkehrsausschuss beschlossen und soll im Rahmen von LSA-Sanierungen umgesetzt werden.

Hier (U-Bahn) geht es nicht um Verstärkerlinien und zusätzliche Verbindungen, sondern um Kapazitätserweiterungen durch größere Gefäße (= zusätzliche Langzugbildung auf U₃ durch „Freischaufeln“ der dazu benötigten Fahrzeuge mittels Einsatz in Beschaffung befindlicher konventioneller G1-Fahrzeuge auf der U₂, d. h. Nutzung der weiterhin gegebenen Mischbetriebsfähigkeit AGT/konventionell dieser Linie). Eine Umsetzung ist in 2023 möglich, abhängig u. a. von Fahrzeugauslieferung/-inbetriebnahme und notwendiger Fahrerschulung u. U. bereits Ende 2022.

Zusätzliche Linien (Linien 10 und 11) wird es ab voraussichtlich Mitte 2023 bei der Straßenbahn geben. Damit verdoppelt sich auf großen Teilen des Straßenbahnnetzes das Angebot ganztägig (in der Überlagerung 5'-Takte statt 10'-Takte tagsüber an Werktagen, 10'-Takte statt 20'-Takte täglich im Spätverkehr sowie an Sonn-/Feiertagen; das entspricht an Werktagen z. B. über 450 zusätzlichen Linienfahrten). Auslieferung und Inbetriebnahmeprozess der hierfür erforderlichen zusätzlichen

Fahrzeuge haben bereits begonnen.

Barrierefreier Umbau von Straßenbahn- und Bushaltesteigen (ca. 10 bis 15 bis Ende 2023). Für die Zulassung des neuen Fahrzeugtyps „Avenio“ musste das Verkehrsplanungsamt zusammen mit der VAG ein Konzept mit Zeitplanung erarbeiten. Dieses Konzept liegt vor. Danach werden in den Jahren 2023 bis 2030 alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Prioritäten und der Aufwand der Realisierung fließen in den Zeitplan ein. Die Technische Aufsichtsbehörde der Regierung von Mittelfranken hat das Konzept für gut befunden.

Bauarbeiten für die Reaktivierung der ca. 1 km langen Straßenbahnstrecke zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz. Damit werden eine neue Direktverbindung und eine Verstärkerlinie auf der stark nachgefragten Achse zwischen Hauptbahnhof und Rathenauplatz ermöglicht sowie Wendefahrten am ausgelasteten Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof vermieden. Ein Zeitplan hängt davon ab, ob ein aufwändiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss. Ohne Plafe könnte die Maßnahme ab Juni 2023 realisiert werden, mit Plafe vermutlich ein Jahr später.

Kapazitätserweiterungen bei den U-Bahnlinien durch den Einsatz von G1-Fahrzeugen in der Hauptverkehrszeit auf der U-Bahnlinie 2. Dadurch können auch auf der Linie U3 weitere Langzüge gebildet und zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb. Die VAG hat hierzu den E-Bus-Port in Schweinau gebaut, in dem die E-Busse geladen, gewartet und repariert werden. Bis 2023 werden 40 % der Busse elektrisch fahren. Die Berechnungen stammen aus dem „Masterplan für die Gestaltung einer nachhaltigen und emissionsfreien Mobilität“. Erkenntnis: der Einsatz auf Strecken mit hoher Luftschadstoffbelastung ist sinnvoll. Auf der Linie 36, die vom Plärrer durch die Altstadt und über die Dürrenhofstraße zum Dutzendteich fährt, sind bereits E-Busse im Einsatz.

Kfz-Verkehr

Weiterer Ausbau der Mobilpunkte, an denen verschiedene stadtverträgliche und umweltfreundliche Verkehrsarten verknüpft werden. Die acht Mobilpunkte der Ausbaustufe 1 befinden sich alle an Haltestellen des ÖPNV und bieten Carsharing und Fahrradverleihmöglichkeiten an. Um das Netz an Mobilpunkten zu verdichten, liegen bereits einzelne Mobilitätsstationen der 39 Standorte der Ausbaustufe 2 in den Wohnquartieren ohne unmittelbaren Zugang zu einer Haltestelle. Die 3. Ausbaustufe mit ca. 30 zusätzlichen Standorten wird im zweiten Quartal vorbereitet, so dass die geplante Onlinebeteiligung im Herbst 2022 durchgeführt werden kann und die neuen Mobilpunkte in 2023 eingerichtet werden können.

Weiterer Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur. Da der Bedarf an Ladeinfrastruktur nicht allein im öffentlichen Raum gedeckt werden kann, wird ein Netz an Schnellademöglichkeiten an Tankstellen und großen Parkplätzen gefördert. Derzeit gibt es 86 Ladesäulen mit je zwei Ladepunkten im öffentlichen Raum, weitere 16 sind in der derzeitigen Ausbaustufe noch vorgesehen. Die N-ERGIE hat Zuschussanträge für den Aufbau weiterer Ladesäulen bis Ende 2023 gestellt.

Da die Verfügbarkeit von Stellplätzen und die Kosten für Parken wesentliche Kriterien der Verkehrsmittelwahl darstellen, kommt dem Instrument des

Parkraummanagements und der Parkraumbewirtschaftung eine große Bedeutung zu. Folgende Maßnahmen sind bereits geplant und werden zeitnah umgesetzt:

Nach bereits erfolgtem Abschluss der Umstellung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt, bei der alle bislang kostenfreien Stellplätze aufgegeben und in die Gebührenpflicht einbezogen wurden, werden zusätzliche Bewohnerparkplätze in den an die altstadtangrenzenden Bewohnerparkgebieten ausgewiesen. Es sollen Verdrängungseffekte des Parksuchverkehrs von Pendlern und gebietsfremden Dauerparkern von der Altstadt in die benachbarten Quartiere vermieden werden. Mit der Anpassung der Parkregelungen für die ersten Gebiete wurde bereits begonnen. Bis Ende 2023 kann die Anpassung in den Bewohnerparkgebieten abgeschlossen sein.

Gleichzeitig wird derzeit geprüft, ob und in welchem Ausmaß die Parkraumbewirtschaftung auf die altstadtangrenzenden Gebiete und auf weitere geeignete Bereiche im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten ausgeweitet werden kann. Bis Ende 2023 wird die Umstellung im Großteil der an die Altstadt angrenzenden Quartiere abgeschlossen sein. Das Konzept zur verstärkten Parkraumbewirtschaftung in den Bewohnerparkgebieten wurde im April 2022 vom AfV beschlossen. Bis Ende 2023 kann die Detailprüfung und Umsetzung in den Bewohnerparkgebieten zwischen Altstadt und Ringstraße erfolgen. Darüber hinaus kommen noch Bereiche der Weststadt zur Prüfung in Frage.

Das letzte Gebiet innerhalb des Rings, das noch keine Bewohnerparkregelung hat, aber grundsätzlich in Frage kommt (St. Leonhard, Schweinau), wird derzeit auf Erfüllung der Kriterien untersucht. Der Vorschlag wird im Herbst dem AfV zum Beschluss vorgelegt werden. Umsetzung erfolgt dann im Frühjahr 2023. Im Anschluss wird noch Eberhardshof geprüft und ggf. in 2024 umgesetzt. Darüber hinaus gibt es keine Gebiete mehr, die die Kriterien der StVO für Bewohnerparken erfüllen könnten.

Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum für die Aufstellung von Radabstellbügeln, Straßenbegleitgrün und mehr Fläche für Zufußgehende auch im Zuge der Einrichtung von neuen kostenpflichtigen Quartiersparkhäusern. In innerstädtischen Bestandsgebieten werden derzeit Flächen geprüft. Die Realisierung hängt an Flächenverfügbarkeit und Finanzierung.

Maßnahmen bislang ohne Beschluss, die bis Ende 2023 umsetzbar sind und eine spürbare Wirkung alleine oder als Bündel erwarten lassen:

ÖPNV

Taktverdichtungen auf weiteren U-Bahn-, Straßenbahn- und wichtigen Buslinien. Bis 2023 sind weitere Taktverdichtung ohne neues Wagenmaterial ausschließlich in NVZ und SVZ möglich. Diese werden bereits konkret diskutiert (U1 in NVZ, Busnetz in realisierbaren Teilschritten nach Prioritäten gestaffelt in NVZ und SVZ), sind hinsichtlich einer Umsetzung allerdings abhängig von einer sichergestellten Finanzierung sowie der Gewinnung des benötigten Fahrpersonals. So werden bis Dezember 2023 die Straßenbahnlinien 10 und 11 als Verstärkerlinien und damit als Taktverdichtung in Betrieb gehen und bei den Buslinien soll das Angebot der Buslinie

20 (in der SVZ dann bis 21:30 Uhr), der Buslinie 82 mit der neuen Buslinie 83 und der Buslinie 44, die verlängert und zukünftig mit der Linie 56 verknüpft wird, ausgeweitet werden. Weitere Taktverdichtungen in der HVZ sind im angesprochenen Zeitraum weitgehend nicht möglich, da hierfür (neben Personal) nicht vorhandene zusätzliche Fahrzeuge benötigt würden und teilweise auch ein aufwändiger Ausbau der ortsfesten Infrastruktur (mit zum Teil Planfeststellungsrelevanz = nicht zeitnah umsetzbar) erforderlich wäre.

Kfz-Verkehr

Ergänzend zu den oben genannten Maßnahmen beim Parkraummanagement sind folgende vorgesehen:

- Sobald der Freistaat Bayern die Höchstgrenze für Parkgebühren anhebt oder aufhebt, werden die Parkgebühren in Nürnberg erhöht, Ziel etwa 4 €/h in der Kernstadt, billiger außerhalb.
- Die Verwaltungsgebühr für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen soll sobald möglich nach Größenklassen von Fahrzeugen differenziert und die realen Kosten abbildend angehoben werden.
- Die Kontrolldichte in der Stadt wird mit der Ausweitung des Bewohnerparkens spürbar erhöht, der Stellenansatz KVÜ wird zum 01.01.2023 um 10 Stellen ausgeweitet.

Einzelmaßnahmen

Das gemeinsam akzeptierte Modell des Büros Lohmeyer zeigt einzig am Frauentorgraben noch Werte über $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf. Sollte sich diese Überschreitung nicht durch methodische Fehler erklären lassen, wird vereinbart, auf der Strecke vom Plärrer bis zum Bahnhofsplatz rechtzeitig geeignete Maßnahmen anzuordnen, die die NO_x -Belastung so vermindern, dass der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid in Höhe von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2023 und den Folgejahren nach der gutachterlichen Prognose des Büros Lohmeyer eingehalten werden kann. Hierbei sind Schritte wie Tempo 30, Verkehrsmengenreduktion oder andere nichttechnische Ansätze zu prüfen. Eine technische Lösung mit Filtern, biologischen Luftreinigern oder ähnlichen Vorgehensweisen wird ausgeschlossen. Die Stadt Nürnberg informiert die Deutsche Umwelthilfe unverzüglich, sobald der Stadt Nürnberg etwaige Erkenntnisse zu methodischen Fehlern der bisherigen Prognose vorliegen. Sofern sich die Prognose nicht durch methodische Fehler erklären lässt, informiert die Stadt Nürnberg die Deutsche Umwelthilfe bis zum 1. Dezember 2022 über die gewählten Maßnahmen und die Bewertung dieser Maßnahmen durch das Büro Lohmeyer. Sofern eine Tempo 30-Anordnung erfolgt, ist keine vorherige gutachterliche Bewertung erforderlich.