Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
23.03.2023

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente
Tagesordnung -öffentlich- 3
Vorlagendokumente
TOP Ö 1 Benennung Weißenseestraße in Irma-Walther-Straße
Sitzungsvorlage Geo/002/2023 5
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.09.2021 Geo/002/2023 8
Entscheidungsvorlage Geo/002/2023 9
Kartenausschnitt Geo/002/2023 10
Straßenbenennungsstatistik Geo/002/2023 11
TOP Ö 2 Ergebnisse der Verkehrszählung 2022
Bericht Vpl/005/2023 12
Ausführlicher Sachverhalt - Ergebnisse der Verkehrszählung 2022 Vpl/005/2023 16
TOP Ö 3 Reporting zum Mobilitätsbeschluss für Nürnberg
Bericht Vpl/010/2023 32
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/010/2023 36
Beschilderte Radrouten Vpl/010/2023 58
Umsetzungs- und Planungsstand Fahrradstraße 2023 Vpl/010/2023 59
Umsetzungs- und Planungsstand Radschnellverbindungen 2023 Vpl/010/2023 60
Umsetzungs- und Planungsstand Radvorrangrouten 2023 Vpl/010/2023 61
TOP Ö 4 Auswirkungen der Personalkosteneinsparungen im Verkehrsplanungsamt
Bericht Vpl/008/2023 62
Ausführlicher Sachverhalt Vpl/008/2023 66
TOP Ö 5 Änderungsplanung Neue Rothenburger Straße
Sitzungsvorlage Vpl/009/2023 68
Entscheidungsvorlage Vpl/009/2023 72
Straßenplan Rothenburger Straße 2.2076.2.8 Vpl/009/2023 74
Straßenplan Rothenburger Straße 2.2076.2.9 Vpl/009/2023 75
Straßenplan Rothenburger Straße 2.2076.2.10 Vpl/009/2023 76
TOP Ö 6 Urlaubsparker Ziegelstein
Bericht Vpl/007/2023 77
Ausführlicher Sachverhalt Urlaubsparker Ziegelstein Vpl/007/2023 81

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 23.03.2023, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Benennung der von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. nach der Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky; Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.09.2021** Fraas, Michael, Dr.	Beschluss Geo/002/2023
2.	**Ergebnisse der Verkehrszählung 2022** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/005/2023
3.	**Reporting zum Mobilitätsbeschluss für Nürnberg** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/010/2023
4.	**Auswirkungen der Personalkosteneinsparungen im Verkehrsplanungsamt** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/008/2023
5.	**Änderungsplanung Neue Rothenburger Straße** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/009/2023
6.	**Urlaubsparker Ziegelstein** Ulrich, Daniel	Bericht Vpl/007/2023
7.	**Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 16.02.2023, öffentlicher Teil**	

Beschlussvorlage
Geo/002/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.03.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Benennung der von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. nach der Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky;
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.09.2021

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 17.09.2021
Entscheidungsvorlage
Kartenausschnitt
Straßenbenennungsstatistik

Sachverhalt (kurz):

Es wird vorgeschlagen, die von der "Weißenseestraße" nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführende Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. als "Irma-Walther-Straße" zu benennen.

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:

Seit dem Jahr 2018 wird angestrebt, mehr Straßen nach Frauen zu benennen. Von den im Zeitraum 01/2018 - 02/2023 beschlossenen 48 Straßenbenennungen erfolgten 37 nach Personen, davon 21 nach Frauen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **Av**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, wie in den Beilagen dargestellt, die Benennung der von der "Weißenseestraße" nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführenden Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. als "Irma-Walther-Straße".

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

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
20. SEP. 2021
/.....Nr. .....
VII | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2.BM VI IV | 2 X zuw.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 17. September 2021
Antragsteller: Brehm / Dr. Ahmed

Straßenbenennung nach Irma Walther (1920 – 2005)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Irma Walther wurde 1920 in Nürnberg geboren und war als Turnerin beim heute ältesten bayerischen Sportverein, dem Turn- und Sportverein 1846 Nürnberg („TSV 1846"), aktiv. Sie gewann als Turnerin in den Fünfzigerjahren 13 deutsche Meisterschaften und fuhr als deutsche Olympiateilnehmerin 1952 nach Helsinki. Im Jahr 2005 verstarb Walther in ihrer Geburtsstadt Nürnberg.

Um die erfolgreiche Karriere der Nürnberger Sportlerin zu würdigen, sollte aus Sicht der SPD-Fraktion ein Teilstück der Nürnberger Weißenseestraße, angrenzend an das Vereinsgelände des TSV 1846, nach Irma Walther benannt werden. Das diesjährige 175. Jubiläum des Vereins legt zudem eine zeitnahe Umsetzung bereits 2021 nahe.

Vor diesem Hintergrund stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss den folgenden

Antrag:

Die Verwaltung prüft die Zweiteilung der Weißenseestraße und benennt das Straßenteilstück an der Waldsportanlage des TSV 1846 nach der Nürnberger Sportlerin Irma Walther.

Mit freundlichen Grüßen

T. Brehm

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Entscheidungsvorlage

Irma Barbara Walther Dumbsky (geb. Dumbsky) wurde am 14. September 1920 in Nürnberg geboren. Die begeisterte Turnerin gehörte zunächst dem „Turnverein Tafelhof-Nürnberg“ an und wechselte 1936 zum Turn- und Sportverein 1846 Nürnberg e. V. in Erlenstegen.

Bereits 1940 gewann Irma Walther Dumbsky ihre 1. Deutsche Meisterschaft. Die 2. Deutsche Meisterschaft folgte 1941 beim Achtkampf in Ulm und 1942 die 3. Deutsche Meisterschaft beim Siebenkampf in Mannheim. Am 6. September 1942 verteidigte sie bei den Deutschen Turn- und Spielmeisterschaften in ihrer Heimatstadt Nürnberg ihren Titel im Achtkampf (4. Deutsche Meisterschaft), trat allerdings für München an, wo sie zu dieser Zeit lebte. 1943 gewann Irma Walther Dumbsky die 5. Deutsche Meisterschaft in Augsburg und 1944 die 6. Deutsche Meisterschaft in Reichenbach. Nach dem Zweiten Weltkrieg half sie beim Wiederaufbau des Vereinslebens mit. 1949 errang Irma Walther Dumbsky die 7., 8. und 9. Deutsche Meisterschaft im Geräte-Fünfkampf, Gymnastik-Dreikampf und im gemischten Achtkampf in Lüneburg. 1950 konnte sie in Tübingen im Neunkampf die 10. Deutsche Meisterschaft verbuchen. Im Jahr 1951 sicherte sich Irma Walther Dumbsky die 11. Deutsche Meisterschaft in Ludwigsburg. 1952 entsandte der TSV 1846 sie als Kunstturnerin zur Olympiade nach Helsinki. Im Mannschaftsmehrkampf belegte sie mit ihren Teamkolleginnen den fünften Platz, in der Gruppengymnastik schaffte es die Mannschaft auf den vierten Platz. Irma Walther Dumbsky trat außerdem im Einzelmehrkampf an, wo sie unter 134 Teilnehmerinnen den 24. Platz erreichte, ebenso bei den Übungen am Stufenbarren. Am Schwebebalken belegte sie Platz 28, beim Pferdesprung kam sie auf Rang 38 und im Bodenturnen stand sie an 47. Stelle. Als beste Deutsche sicherte sie sich die 12. Deutsche Meisterschaft und fuhr 1953 mit der deutschen Riege nach Japan. Irma Walther Dumbsky gehörte zur gesamtdeutschen Mannschaft, die 1954 in Rom erstmals nach dem Zweiten Weltkrieg wieder an der Turn-Weltmeisterschaft teilnehmen konnte. 1955 wurde Irma Walther Dumbsky in Bochum ein letztes Mal Deutsche Meisterin.

1956 beendete Irma Walther Dumbsky ihre aktive Karriere, engagierte sich aber weiterhin als Turnlehrerin, Bundeskunstturnwartin des Deutschen Turnerbunds und Kampfrichterin bei den Olympischen Spielen in Mexiko 1968. Sie wurde mit dem Silbernen Lorbeerblatt und der Walter-Kolb-Plakette des Deutschen Turner-Bundes ausgezeichnet. Die Walter-Kolb-Plakette mit silberner Ehrennadel und Goldkranz wird an Personen verliehen, die sich ehrenamtlich engagieren und sich dabei um die Förderung des Deutschen Turnens außergewöhnliche Verdienste erworben haben. Irma Walther Dumbsky verstarb am 31. Mai 2005 in Nürnberg und wurde auf dem Südfriedhof bestattet.

Es wird vorgeschlagen, die von der Weißenseestraße nach Osten bis zu einem Parkplatz weiterführende Zufahrt zum Vereinsgelände des Turn- und Sportverein 1846 e.V. als

Irma-Walther-Straße
(nach Turnerin und Olympiateilnehmerin Irma Walther Dumbsky, 1920-2005)

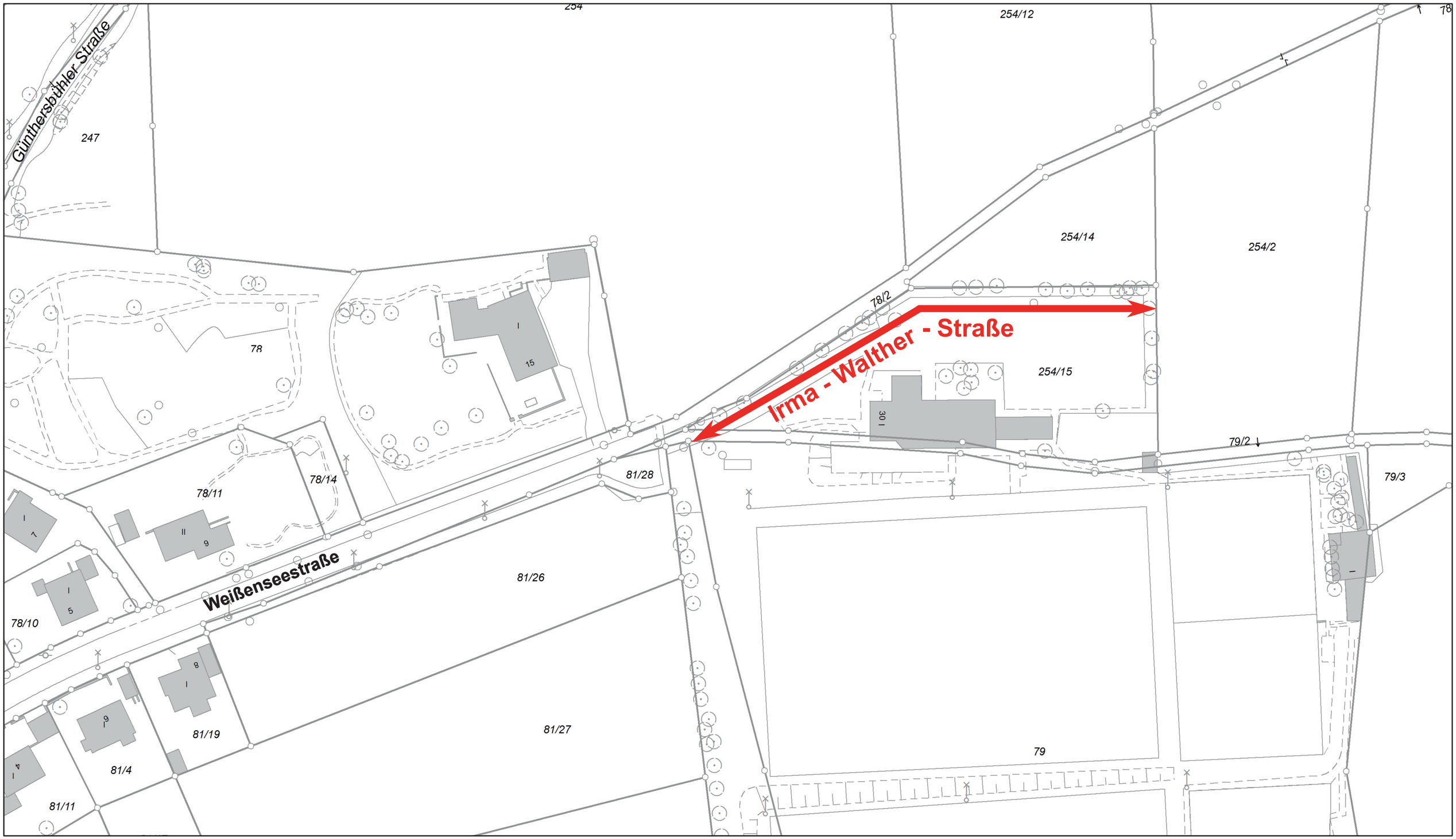
zu benennen.

Hinweis zur Benennung von mehr Straßen nach Frauen:

In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.11.2018 haben Stadtverwaltung und Stadtratsmitglieder einmütig bekundet, dass mehr Straßen nach Frauen benannt werden müssen. Dies wurde auch in dem vom Stadtrat verabschiedeten Gleichstellungsaktionsplan festgelegt.

Von den im Zeitraum 01/2018 - 02/2023 beschlossenen 48 Straßenbenennungen erfolgten 37 nach Personen, davon 21 nach Frauen.

Beilage: .....



© Stadt Nürnberg
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Nutzung ist ausschließlich zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben zulässig

Straßenbenennungsstatistik

Datum	Erläuterung	Starßenname	Männlich	Weiblich	N/A	Anträge aus dem Stadtrat	Vorschlag aus der Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, etc.	Vorschlag aus der Stadtverwaltung
26.01.2018	Umbenennung eines Teilstücks der Mendelstraße nach Dr. Heinz Sebiger	Dr.-Heinz-Sebiger-Straße	1				Datev	
	Benennung der Grünfläche Koberger-/Uhland-/Grolandstraße in Margarete-Tanner-Park	Margarethe-Tanner-Park		1		Bündnis90/Die Grünen		
24.01.2019	Benennung einer neuen Stichstraße im Bebauungsplan Nr. 4506 östlich der Dorfäckerstraße	Hintere Dorfäckerstraße			1			Geo
	Umbenennung eines Teilstücks der Katzwanger Hauptstraße in Helmut-Bloß-Straße	Helmut-Bloß-Straße	1			CSU		
	Benennung der Verbindungsstraße vom Frankenschnellweg zur Schlachthofstraße unter Einbeziehung des südöstlichen Teils der Schlachthofstraße in "Am Leonhardspark"	Am Leonhardspark			1			Geo
21.02.2019	Benennung von 5 Stichstraßen im Bebauungsplan Nr. 4346 "Kornburg Nord", nördlich der Straße "Am Bruckweg"	Elise-Hopf-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
		Babette-Müller-Straße		1			Vorschlag aus der Bürgerschaft	
		Käte-Reichert-Straße		1			Vorschlagsliste Frau Bennewitz	
	Benennung nach Henriette Schmidt-Burkhardt (Hinweis: Wegen der Länge des Namens wurde der Vorname bei der offiziellen Benennung weggelassen)	Schmidt-Burkhardt-Straße		1		CSU		
		Harry-Klinger-Straße	1			SPD		
28.03.2019	Benennung des Platzes südlich der Straße "Frauentormauer", zwischen "Sterntor" und "Vorderer Sterngasse" nach Magnus Hirschfeld	Magnus-Hirschfeld-Platz	1			Bündnis90/Die Grünen		
27.06.2019	Benennung von zwei Straßen im Bebauungsplan Nr. 4335 "Kohlenhof", südlich der Kohlenhofstraße	Emmy-Noether-Straße		1				Geo
		Sophie-Germain-Straße		1				Geo
	Straßenbenennung Augustinerhof	Augustinerhof			1			Geo
19.09.2019	Benennung der neu zu errichtenden Brücken Hafenstraße über die Südwesttangente und Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal zwischen Finkenbrunn und Hafenstraße nach Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter	Dr.-Andreas-Urschlechter-Brücke	1				Vorschlag aus der Bürgerschaft	
12.12.2019	Benennung der im Bebauungsplan Nr. 4614 südwestlich der Gerhart-Hauptmann-Straße gelegenen Erschließungsstraße nach dem Ehepaar Hansfried und Marianne Defet	Defetstraße			1		Frau Renate Blank MdB	
	Benennung des im Tafel-Areal nördlich der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße verlaufenden Weges nach Gertrud Krüger	Gertrud-Krüger-Weg		1				Geo
22.04.2020	Benennung von drei Wegen und einem Platz im Bereich Siedlungen Süd (Falkenheim)	Ziegelweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Falkenheimweg			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Am Schießplatzwäldchen			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
		Siedlerfestplatz			1		Bürgerverein "Siedlungen Süd"	
	Benennung des Durchgangs von der Königstraße zum Klarissenplatz als "Richard-Lindner-Gasse"	Richard-Lindner-Gasse	1			CSU		
	Benennung der Freifläche im Innenbereich des "Tafelhofpalais" (Nähe Bahnhofsplatz / Bahnhofstraße) als Dr.-Helmut-Kohl-Platz nach dem langjährigen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	Dr.-Helmut-Kohl-Platz	1			CSU		
28.05.2020	Benennung der neu gestalteten Grünanlage zwischen der südlich liegenden Wandererstraße und der nordwestlich liegenden Adam-Klein-Straße sowie der östlich liegenden Augsburger Straße als "Quelle-Park"	Quelle-Park			1			Geo
24.09.2020	Benennung von zwei neuen Straßen südlich der Herta-Künzel-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4553 "Langwasser-Bad" nach den Schwimmerinnen und DLRG-Mitgliedern Eva Mötsch und Maria Haas	Eva-Mötsch-Straße		1				Geo
		Maria-Haas-Straße		1				Geo
29.10.2020	Benennung der von der Dietersdorfer Straße abzweigenden Zufahrt zum Hochbehälter Krottenbach mit "Im Weingarten"	Im Weingarten			1			Geo
17.12.2020	Umbenennung des südöstlichen Teilbereichs des Kornmarkts zwischen Germanischem Nationalmuseum und Klaragasse in "Dr.-Peter-Schönlein-Platz" nach Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein	Dr.-Peter-Schönlein-Platz	1					Herr OBM Dr. Maly
03.03.2021	Benennung der Brücke an der Beuthener Straße über die Hans-Kalb-Straße in "Pedro-Rodríguez-Brücke" nach dem mexikanischen Rennfahrer Pedro Rodríguez	Pedro-Rodríguez-Brücke	1			CSU		
23.06.2021	Benennung der von der Straße "Am Tillypark" abzweigenden, bis zum südlichen Wendehammer der "Tillystraße" verlaufenden Erschließungsstraße zur neuen Sport- und Multifunktionshalle im südöstlichen Bereich des Tillyparks als "Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße" nach der erfolgreichen Sportlerin und Sportmedizinerin Dr. Ingeborg Bausenwein.	Dr.-Ingeborg-Bausenwein-Straße		1				
21.07.2021	Benennung des Platzes an der „Liegnitzer Straße“ in Höhe der „Schreiberhauer Straße“ nach dem ersten Mordopfer der rechtsextremen Terrorgruppe NSU Enver Şimşek	Enver-Şimşek-Platz	1			CSU		
14.10.2021	Benennung des Weges nördlich des neuen Bratwurstmuseums vom "Trödelmarkt" bis zum "Henkersteg" als "Bratwurstgasse"	Bratwurstgasse			1	CSU		
27.10.2021	Benennung der neuen von der Münchener Straße nach Westen abzweigenden Erschließungsstraße im südlichen Bereich der neuen Technischen Universität Nürnberg (B-Plan 4656) nach Astrophysikerin und Maschinenbauerin Dr. Luise Herzberg	Dr.-Luise-Herzberg-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.04.2022	Benennung der Grünanlage an der Ecke Lorschstraße-Bestelmeyerstraße-Velburger-Straße nach dem Nürnberger NSU-Opfer İsmail Yaşar	İsmail-Yaşar-Platz	1					
12.05.2022	Benennung der neuentstehenden von der Rotfuchsstraße Richtung Süden abzweigenden Straße westlich der Erich-Ollenhauer-Straße nach der Kinderbuchautorin Ellis Kaut	Ellis-Kaut-Straße		1		CSU		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Alois-Jung-Straße, Oskar-Pflaumer-Straße, Ludwig-Göhring-Straße und Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Berta Backof	Berta-Backof-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Friedrich-von-Praun-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Ludwig Göhring	Ludwig-Göhring-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Nerzstraße Richtung Südosten bis zur Brunecker Straße führenden Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Lorenz Hagen	Lorenz-Hagen-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Oskar-Pflaumer-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Alois Jung	Alois-Jung-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße östlich der Alois-Jung-Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Oskar Pflaumer	Oskar-Pflaumer-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Berta-Backof-Straße Richtung Süden bis zur Lorenz-Hagen-Straße führenden Straße westlich der Brunecker Straße nach NS-Widerständler/-Opfer Friedrich von Praun	Friedrich-von-Praun-Straße	1			CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden vom westlichen Ende der Gertrud-Steinl-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, südlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Kunigunde Schumann	Kunigunde-Schumann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Germaine Geiß	Germaine-Geiß-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße südlich der Nemeskeistraße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Marie Haag	Marie-Haag-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der von der Ludwig-Göhring-Straße Richtung Brunecker Straße verlaufenden Straße nördlich der Marie-Haag-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Paula und Johanna Nemeskei	Nemeskeistraße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße westlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Anna Schwarm	Anna-Schwarm-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Gertrud-Steinl-Straße Richtung Kunigunde-Schumann-Straße verlaufenden Straße östlich der Germaine-Geiß-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Emma Ullmann	Emma-Ullmann-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
27.10.2022	Benennung der neuentstehenden von der Lorenz-Hagen-Straße bis zur Brunecker Straße verlaufenden Straße, nördlich der Anna-Schwarm-Straße, Germaine-Geiß-Straße und Emma-Ullmann-Straße nach NS-Widerständlerin/-Opfer Gertrud Steinl	Gertrud-Steinl-Straße		1		CSU, SPD, Bündnis90/Die Grünen		
Benennungen:			**16**	**21**	**11**		**Gesamt:**	**48**

Berichtsvorlage
Vpl/005/2023

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.03.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

Ergebnisse der Verkehrszählung 2022

Anlagen:

Ausführlicher Sachverhalt - Ergebnisse der Verkehrszählung 2022

Bericht:

Mobilität im Schatten der Pandemie

Nach zweijähriger Pause fand am 19. und 20. Juli 2022 wieder die große manuelle Verkehrszählung im Nürnberger Stadtgebiet statt. Während der beiden Zähltage erfassten rund 210 Schülerinnen und Schüler an 77 Zählstellen den Verkehr im Zeitraum von 06:00 bis 22:00 Uhr. Dabei wurde nach Verkehrsarten, Richtungen und teils nach Abbiegebeziehungen unterschieden.

Wie bei jeder jährlichen manuellen Verkehrszählung wurden die Querschnitte am Außenkordon (stadtgrenzüberschreitende Verkehre) sowie an den Pegnitzbrücken (Referenzgröße für Binnenverkehr) erfasst. Der räumliche Schwerpunkt der Zählung lag auf dem Hafengebiet. Zudem wurden die Verkehrsmengen an weiteren Zählstellen mit Bedeutung für die Luftreinhaltung oder für aktuelle verkehrliche oder städtebauliche Projekte erhoben.

extremer Ausschlag aller Verkere nach unten

Es wurden an den meisten Zählstellen deutlich weniger Fahrzeuge erfasst als in den vorhergegangenen Zählungen bis einschließlich 2019: so wurden am Außenkordon 466.975 Kfz/16h gezählt, was einem Minus von 16% im Vergleich zu 2019 entspricht, an den Pegnitzbrücken 149.170 Kfz/16h und somit 24% weniger als 2019. Dies ist zu Teilen auf zahlreiche externe Einflüsse zurückzuführen, veränderte Arbeitsgewohnheiten nach der Pandemie können einen Aspekt darstellen. Zudem gab es an den Zähltagen einen Corona-bedingt sehr hohen Krankenstand, die Temperaturen waren mit bis zu 39 Grad außergewöhnlich hoch. Offenbar hatte auch das 9-Euro-Ticket weniger Wirkung als zuerst erhofft. Das zeigen parallel erhobene Fahrgastzahlen. Grundsätzlich ist der Rückgang aber beachtlich, es gilt, die zu Grunde liegenden Effekte zu erkennen und zu verstetigen.

gewerbliche Verkehre auf Regelniveau

Während im Hafenumfeld ebenfalls deutliche Verkehrsrückgänge verzeichnet wurden, bewegte sich das Aufkommen an den Zu- und Abfahrten ins Hafengebiet auf dem Niveau der letzten Vergleichszählung aus dem Jahr 2017. Inwiefern die vorliegenden Ergebnisse Validität für eine längerfristige Verwendung besitzen und Aussagen über die Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet zulassen, lässt sich noch nicht eindeutig beurteilen.

Der ausführliche Bericht über die Ergebnisse der Zählung ist dieser Vorlage als Anhang beigefügt. Dieser wird als Heft in der Reihe "Neues aus dem Baumeisterhaus" erscheinen.

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)

☐

☐

☐

Inhaltsverzeichnis

1. Verkehrszählung 2022 1
2. Einschränkungen im Verkehrsnetz 2
3. Signifikante Besonderheiten im Juli 2022 mit Einfluss auf die Zählergebnisse 3
4. Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon 4
5. Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken 6
6. Besondere Zählquerschnitte 6
7. Zusammensetzung des Verkehrs 8
8. Kraftfahrzeugbestand 9
9. Entwicklung des Schwerlastverkehrs 10
10. Entwicklung des Radverkehrs 10
11. Entwicklung des Straßenverkehrs im und rund um den Hafen 12
11.1. Verkehrsaufkommen an den Zu- und Abfahrten zum Hafengebiet 12
11.2. Entwicklung des Güteraufkommens im Hafen 13
11.3. Verkehrsverteilung im Hafenumfeld 14
13. Luftreinhaltung 15
14. Fazit 16

1. Verkehrszählung 2022 – im Schatten der Pandemie

Seit 1967 wurde jedes Jahr im Juli der Verkehr an zahlreichen Zählstellen im gesamten Nürnberger Stadtgebiet erfasst. Aufgrund der Corona-Pandemie, der daraus resultierenden Veränderungen im Verkehrsverhalten und -aufkommen sowie der phasenweisen Schulschließungen, des Wechsel- und Distanzunterrichts in 2020 und 2021 fiel die Zählung während dieser beiden Jahre aus. Umso höher war 2022 der Bedarf an aktuellen Daten als Grundlage für verkehrliche und städtebauliche Planungen.

Am Dienstag, den 19. Juli und Mittwoch, den 20. Juli 2022 erfassten rund 210 Schülerinnen und Schüler aus 10. Klassen der Nürnberger Gymnasien an 77 Zählstellen den Verkehr. Zu diesen Zählstellen gehören standardmäßig die Ein- und Ausfallstraßen direkt an der Stadtgrenze (der sogenannte Außenkordon) und die Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr. Hinzu kommen zahlreiche weitere Querschnitte und Straßenkreuzungen im Stadtgebiet, 2022 insbesondere im Nürnberger Hafen. Ohne das Engagement der Jugendlichen und die Unterstützung durch die beteiligten Gymnasien wäre die Durchführung nicht machbar gewesen, denen daher ein besonderer Dank gilt.

Die Zählung wird seit 1967 immer am Dienstag und Mittwoch in der vorletzten Schulwoche vor den Sommerferien durchgeführt, um eine kontinuierliche Beobachtung der Zeitreihe über die Jahre gewährleisten zu können. 2022 herrschte an beiden Tagen große Hitze und Trockenheit mit Temperaturen bis zu 39°C. Auf die Zählung nahmen darüber hinaus weitere äußere Umstände Einfluss, worauf im Verlauf dieses Berichts noch genauer eingegangen wird.

An den Zählstellen wurde die Verkehrsmenge über den in vier Intervalle je vier Stunden aufgeteilten Zeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr getrennt nach Fahrtrichtungen und Fahrzeugarten erfasst. In der Regel wurde nach Fahrrad, Kraftrad, Pkw, Lkw, Lastzug und Bus unterschieden, an bestimmten Zählstellen wurden auch Fußgängerinnen und Fußgänger oder Taxis gesondert gezählt.

Vor der Zählung erhielten die teilnehmenden Schülerinnen und Schüler eine ausführliche Einweisung, in der sie zum Ablauf der Zählung und der Unterscheidung der Fahrzeugarten geschult wurden. Die Mitarbeitenden des Verkehrsplanungsamts wiesen zudem auf die zu beachtenden Besonderheiten an den einzelnen Zählstellen hin. Aufgrund der überdurchschnittlich vielen krankheitsbedingten Ausfälle und kurzfristigen Absagen mussten deutlich mehr Jugendliche als sonst kurzfristig auf andere Zählstellen umverteilt werden. Während der beiden Zähltage wurden die Schülerinnen und Schüler regelmäßig an den Zählstellen aufgesucht und betreut, um die Sicherheit und das Wohlbefinden trotz der heißen Temperaturen zu sichern und gleichzeitig die Qualität der erfassten Daten zu gewährleisten.

Den räumlichen Schwerpunkt bildete 2022 der Nürnberger Hafen, da aufgrund der anstehenden Sanierung der Hafenbrücken in den nächsten Jahren keine repräsentativen Zählungen im Umfeld durchgeführt werden können. Zuletzt wurden die Querschnitte am Hafen 2017 schwerpunktmäßig erfasst. Weiterhin wurden einige Hauptverkehrsstraßen mit Relevanz für die Luftreinhaltung in den Zählstellenkatalog aufgenommen. Die sonstigen Zählstellen wurden ausgewählt, da dort konkrete Planungsmaßnahmen vorgesehen sind, oder um den allgemeinen Datenbestand zu aktualisieren.

Der vorliegende Bericht fasst die wichtigsten Ergebnisse sowie Besonderheiten der Verkehrszählung 2022 zusammen. Im Verkehrsplanungsamt können die detaillierten Daten zu den einzelnen Zählstellen eingesehen werden.

2. Einschränkungen im Verkehrsnetz

Folgende größere Baustellen hatten zum Zeitpunkt der Zählung Einfluss auf das Verkehrsgeschehen an den Zählstellen und in deren weiterem Umfeld:

- Wegen einer Hochbaumaßnahme am Nordwestring war das Rechtsabbiegen aus Nordosten kommend in die Schnieglinger Straße nicht über eine eigene Spur, sondern nur aus der Geradeausspur möglich.

- Die Kilianstraße konnte zwischen der Äußeren Bucher Straße und dem Kleinreuther Weg nur in Richtung Osten befahren werden, die Umleitung Richtung Westen führte über den Nordring. Gleichzeitig war die Linksabbiegebeziehung vom Nordring in den Kleinreuther Weg gesperrt.

- Aufgrund der Sanierung der Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke war diese nur einspurig befahrbar.

- In der Regensburger Straße war aufgrund von Baumaßnahmen im Bereich des August-Meier-Heims teils nur eine Fahrspur pro Richtung verfügbar.

- Im Hafen war aufgrund einer Deckensanierung die Linzer Straße am ersten Zähltag nicht und am zweiten Zähltag erst wieder im Laufe des Tages befahrbar, so dass sie vollständig aus dem diesjährigen Zählstellenkatalog gestrichen wurde. Die Zu- und Abfahrt erfolgte während der Sperrung über die Preßburger Straße.

- An der Südwesttangente war die Rampe am Kreuz Nürnberg-Hafen Richtung Katzwang/Reichelsdorf bis auf Weiteres gesperrt, die Umleitung führte über die Ausfahrt Hafen Ost und die Hafenstraße.

- In der Von-der-Tann-Straße nördlich der Rothenburger Straße waren der rechte Fahrstreifen in Richtung Süden sowie der Geh- und Radweg komplett gesperrt. Die Umleitung für Fuß- und Radverkehr führte über die Dottenheimer Straße, den Westpark und die Steinmetzstraße.

- Durch die umfangreichen Umbauarbeiten auf dem Quelleareal musste die Fürther Straße (stadteinwärtige Fahrspur) zwischen Leiblstraße und Adam-Klein-Straße gesperrt werden. Der Kfz-Verkehr wurde auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Fürther Straße mit jeweils einem Fahrstreifen je Richtung geführt. Der Fuß- und Radverkehr wurde über die Wandererstraße umgeleitet. Auf Höhe des U-Bahnhofs Muggenhof wurden durch dessen Sanierung Eingriffe in die Kreuzung Sigmundstraße/Adolf-Braun-Straße erforderlich.

- In der Bahnhofstraße stand aufgrund von Kanalsanierungsarbeiten nur eine Fahrspur je Richtung zur Verfügung.

- Die sanierungsbedingte Vollsperrung des Marientunnels erforderte Umwegefahrten zwischen Südstadt und Marienvorstadt. Die Kreuzung Scheurlstraße/Köhnstraße/Regensburger Straße war in allen Richtungen gesperrt.

- Die Stephanstraße zwischen Regensburger Straße und Dürrenhofstraße war aufgrund einer Hochbaumaßnahme nur einspurig Richtung Osten befahrbar.

3. Signifikante Besonderheiten im Juli 2022 mit Einfluss auf die Zählergebnisse

Auch wenn im Juli 2022 alle für das Straßenverkehrsaufkommen relevanten pandemiebedingten Einschränkungen aufgehoben waren, hatte die Corona-Pandemie dennoch deutlichen Einfluss auf die Zählung. Während der Vorbereitungsphase der Zählung stieg die 7-Tage-Inzidenz an. Ausgerechnet am Dienstag, den 19. Juli war in Nürnberg die absolute Spitze der Sommerwelle 2022 mit einer 7-Tage-Inzidenz von über 1.000 bestätigten Covid-19-Fällen pro 100.000 Einwohnenden erreicht. Von einer zusätzlich hohen Dunkelziffer ist auszugehen. Auch bei den eingeplanten Schülerinnen und Schülern waren überdurchschnittlich viele krankheitsbedingte Ausfälle zu verzeichnen, sodass kurzfristig einige Zählstellen mit geringerer Priorität aufgelöst und die Jugendlichen anderswo eingesetzt werden mussten. Alle wichtigen Zählstellen konnten aber besetzt werden. Die hohen Inzidenzen hatten auch zur Folge, dass entsprechend weniger Wege zurückgelegt wurden, da sich Erkrankte zuhause isolieren mussten und einige Kontaktpersonen vermutlich ihre Aktivitäten einschränkten. Weiterhin hat sich seit 2020 die Inanspruchnahme von Homeoffice oder anderweitigen Regelungen zum mobilen Arbeiten bei vielen Arbeitgebenden auch ohne gesetzliche Pflicht etabliert und verstetigt. Wie hoch dieser Anteil zum Zeitpunkt der Zählung war, kann nicht beziffert werden, jedoch ist davon auszugehen, dass mehr Arbeitswege an den beiden Tagen unterlassen wurden als in den Vergleichsjahren bis einschließlich 2019. Gleichzeitig hatte die Sorge vor einem erhöhten Infektionsrisiko sicherlich nach wie vor Auswirkungen auf die Wahl des individuellen Verkehrsmittels sowie grundsätzlich auf das Freizeitverhalten.

Die beiden Zähltage fielen 2022 auf eine der heißesten Perioden des Jahres. Es wurden entsprechende Hitzewarnungen des Deutschen Wetterdiensts ausgesprochen. Die Aufsichtspersonen achteten daher besonders auf das Wohl der Schülerinnen und Schüler unter dieser nicht beeinflussbaren Rahmenbedingung. Aufgrund der extremen Hitze und den Warnungen vor dem Aufenthalt im Freien lässt sich vermuten, dass weniger Wege unternommen wurden als bei milderen Temperaturen, insbesondere von Älteren und Schwächeren. Besonders stark traf dieser Effekt den Rad- und Fußverkehr, da dafür größere körperliche Anstrengungen im Freien erforderlich sind als im häufig klimatisierten Pkw.

Im Juli 2022 nahmen zudem zwei Maßnahmen des Entlastungspakets der Bundesregierung bezüglich der hohen Energiepreise Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Einerseits wurde der Kraftstoffpreis staatlich subventioniert, andererseits galt das 9 Euro-Ticket bundesweit im öffentlichen Nahverkehr. Die Kraftstoffpreise blieben trotz „Tankrabatt“ immer noch deutlich über den Werten

der Vorjahre. Auch wenn der Benzinpreis an den beiden Zähltagen leicht unter dem Durchschnittswert des Monats Juli lag, hat dies nur wenig Einfluss auf die Verkehrsmenge. Es wird bei schwankenden Kraftstoffpreisen eher der Zeitpunkt des Tankens bewusst gewählt als der der zu unternehmenden Wege, die sich oft zeitlich nicht um mehrere Tage verschieben lassen. Die ersten Auswertungen des 9 Euro-Tickets bestätigen, dass von den zusätzlich mit dem ÖPNV unternommenen Wegen vor allem nachmittags und abends viele dem Freizeitverkehr zuzurechnen sind. An den wichtigsten U-Bahnhöfen wurden während der Zählung zwar noch nicht wieder die Fahrgastzahlen wie vor der Corona-Pandemie erreicht, allerdings eine deutliche Steigerung im Vergleich zu den Werten in derselben Kalenderwoche 2021. Bei Betrachtung der Fahrgastzahlen im Verlauf des Monats Juli 2022 ist auffällig, dass insbesondere während der beiden Zähltage 19.07. sowie 20.07. rund 5%-10% weniger Fahrgäste die U-Bahn nutzten als an den Vergleichstagen eine Woche davor bzw. danach. Dies lässt auf ein grundsätzliches, verkehrsmittelübergreifend geringeres Verkehrsaufkommen an den beiden Zähltagen schließen. Ein Zusammenhang zwischen der Kfz-Verkehrsmenge an den Zähltagen und dem 9 Euro-Ticket kann nicht nachgewiesen werden. Aufgrund einer Steigerung der Fahrgastzahlen am Wochenende, die auf das 9 Euro-Ticket zurückgeführt werden kann, ist die Gesamtsumme der ÖPNV-Fahrgäste im Juli 2022 sogar geringfügig höher als im Juli 2019. Die Verkehrsmengen am Wochenende werden im Rahmen der manuellen Verkehrszählung nicht erfasst.

All diese Entwicklungen führen tendenziell zu einem – im Vergleich zu den Verkehrszählungen bis einschließlich 2019 – geringeren Verkehrsaufkommen der erfassten Verkehrsarten, insbesondere im Personenverkehr. Auf die Entwicklung im Schwerlastverkehr wird in den Kapiteln 9 und 11 dieses Berichts gesondert eingegangen. Um die Ergebnisse der diesjährigen Verkehrszählung mit Werten, die nicht durch das 9 Euro-Ticket beeinflusst wurden, vergleichen zu können, hat das Verkehrsplanungsamt vorab im April und Mai 2022 verstärkt automatische Zählungen an einigen Querschnitten der großen Verkehrszählung im Juli 2022, vorrangig am Außenkordon und auf den Pegnitzbrücken, durchgeführt. Auf diese Ergebnisse wird in den jeweiligen Unterkapiteln zum Außenkordon bzw. den Pegnitzbrücken eingegangen.

4. Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon

Die regelmäßige Erfassung der Kfz-Verkehrsmenge an allen wichtigen stadtgrenzüberschreitenden Straßenquerschnitten dient dazu, die Ein- und Ausfahrten in das bzw. aus dem Stadtgebiet auswerten und als Datenreihe seit 1967 fortschreiben zu können. Zu Teilen ist in diesen Werten auch Durchgangsverkehr ohne Ziel oder Quelle in Nürnberg enthalten, der sich ohne aufwändige Kennzeichenerfassung nicht unterscheiden lässt. Dies trifft insbesondere auf die Hauptverkehrsstraßen und in besonderer Weise auf die Südwesttangente und den Frankenschnellweg zu.

Bei den Ergebnissen der Zählung im Juli 2022 ist auffällig, dass an zahlreichen Querschnitten des Außenkordons eine deutlich geringere Verkehrsmenge erfasst wurde als in den Jahren bis einschließlich 2019. Insgesamt wurden in den 16 Stunden der Zählung 466.975 Kfz an den Zählstellen des Außenkordons erfasst und somit rund 16% weniger Fahrzeuge als noch 2019. Besonders deutlich fiel der Rückgang in der Regensburger Straße westl. der AS Fischbach (2019: 27.008 Kfz/16h, 2022: 17.162 Kfz/16h, -36%), Am Zollhaus (2019: 11.534 Kfz/16h, 2022: 6.842 Kfz/16h, -41%), der Schnieglinger Straße östl. Herderstraße (2019: 1.078 Kfz/16h, 2022: 491 Kfz/16h, -54%) sowie der Virnsberger Straße (2019: 8.596 Kfz/16h, 2022: 4.272 Kfz/16h, -50%) aus.

Gleichzeitig wurden an anderen Zählstellen des Außenkordons Verkehrsmengen in derselben Höhe wie in den Vergleichsjahren erfasst. Dazu gehören insbesondere die Oelser Straße (2022: 7.861 Kfz/16h) und die Südwesttangente an der Stadtgrenze zu Fürth (2022: 55.330 Kfz/16h), bei denen zwar 2019 etwas höhere 16 Stunden-Werte erhoben wurden, sich die neuen Ergebnisse in Anbetracht der Zählungen bis einschließlich 2018 jedoch immer noch auf einem ähnlichen Niveau befinden. An der Südwesttangente/A73 Höhe Zollhaus wurden mit 71.451 Kfz/16h

vergleichbar wenige Fahrzeuge wie 2019 gezählt, allerdings war der damalige Wert durch Einschränkungen im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus bedingt und lässt daher keine Rückschlüsse auf die mittelfristige Entwicklung des Verkehrsaufkommens zu. Während an der Rothenburger Straße, östl. Gebersdorfer Straße, der konstante, leichte Rückgang der Gesamtverkehrsmenge seit 2016 durch das Zählergebnis von 2022 bestätigt wurde (27.198 Kfz/16h), wurde an der Gebersdorfer Straße südlich der Rothenburger Straße und somit am selben Knoten 2022 ein deutlicher Rückgang erfasst (8.225 Kfz/16h). Die Zählresultate an beiden Querschnitten wurden jedoch in den Vorjahren immer wieder durch Bauarbeiten, beispielsweise an der Schlosskreuzung Stein oder der Charles-de-Gaulle-Brücke, beeinflusst. Die Ergebnisse an den Zählstellen des Außenkordons zeigen also kein einheitliches Bild.

Im Vergleich mit den im April/Mai 2022 durchgeführten automatischen Zählungen zeigt sich, dass an der Mehrheit der Querschnitte im Juli 2022 weniger Kfz in 16 Stunden erfasst wurden als noch im Frühjahr. Dies spricht dafür, dass das Pandemiegeschehen, eventuell das 9 Euro-Ticket sowie die Hitze im Juli 2022 Einfluss auf die Verkehrsmenge hatten. Besonders deutlich fiel dies unter den Außenkordonszählstellen in der Rennmühlstraße (Mai: 12.158 Kfz/16h, Juli: 9.742 Kfz/16h, -20%), in der Marktäckerstraße (Mai: 5.703 Kfz/16h, Juli: 4.644 Kfz/16h, -19%) sowie in der Höfleser Hauptstraße (April: 4.559 Kfz/16h, Juli: 3.682 Kfz/16h, -19%) auf.

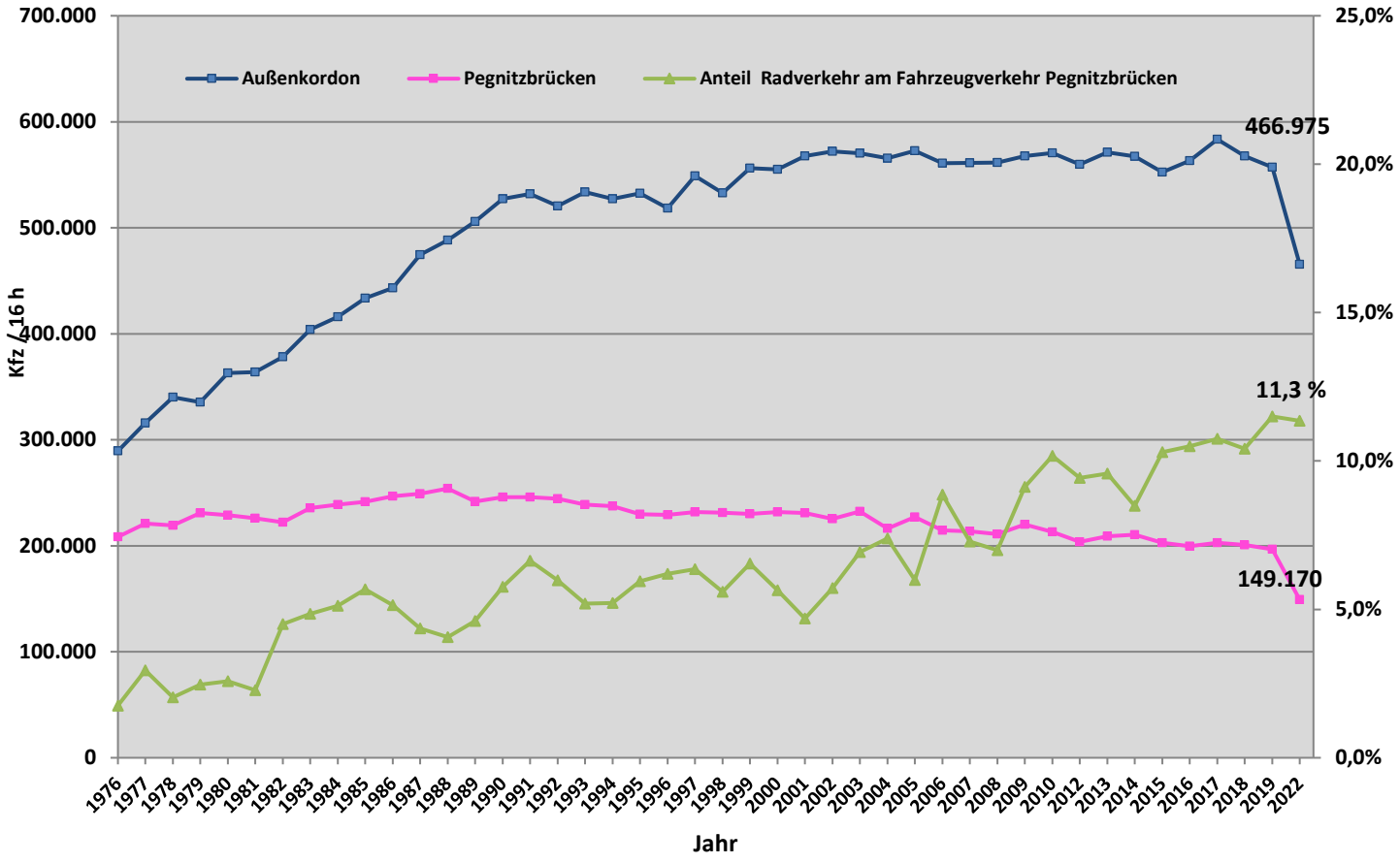


Abbildung 1: Entwicklung des Verkehrs

5. Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken

Bei der Verkehrszählung im Juli dient die Erfassung der Verkehrsmengen auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr jedes Jahr dazu, eine Vergleichsgröße für den Nürnberger Binnenverkehr zu erhalten und dessen Entwicklung fortlaufend beobachten zu können. Natürlich nutzen nicht alle Fahrten des Binnenverkehrs die Pegnitzbrücken. Dennoch haben sich diese als repräsentative Vergleichsgröße für das innerstädtische Verkehrsaufkommen etabliert.

Auf den Pegnitzbrücken ist bereits seit einigen Jahren ein konstanter Rückgang des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Zunahme des Radverkehrs zu verzeichnen. Die Ergebnisse 2022 liegen – analog zur Entwicklung im gesamten Stadtgebiet – klar unter den Werten aus den Vorjahren. So wurden 2022 mit insgesamt 149.170 Kfz/16h deutlich weniger Fahrzeuge erfasst als in den Jahren zuvor, in denen zuletzt je um die 200.000 Kfz/16h gezählt wurden (-24%). Somit fiel der Rückgang im Binnenverkehr stärker aus als am Außenkordon (-16%). An den meisten Querschnitten der Pegnitzbrücken fallen starke Rückgänge der Gesamtmenge auf. Besonders deutlich wird dies an der Wahlerstraße (2019: 14.935 Kfz/16h, 2022: 7.218 Kfz/16h, -52%) und der Spitalbrücke (2019: 968 Kfz/16h, 2022: 528 Kfz/16h, -45%). Der Rückgang im Vergleich zu den Werten 2019 an der Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke (2019: 31.274 Kfz/16h, 2022: 20.466 Kfz/16h, -35%) ist zum Teil auch durch die Sanierungsbaustelle bedingt, der an der Maxbrücke (2019: 1.998 Kfz/16h, 2022: 300 Kfz/16h, - 85%) durch die 2020 umgesetzte Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr mit einzelnen Ausnahmen für Taxis und Touristenbusse. An der Johannisbrücke wurde wiederum mit 10.010 Kfz/16h annähernd der Vergleichswert aus dem Jahr 2019 (11.191 Kfz/16h, -11%) gezählt. Eine Verkehrszunahme war an keiner Pegnitzbrücke zu verzeichnen.

Vergleicht man diese Ergebnisse mit den automatischen Zählungen vor Einführung des 9 Euro-Tickets aus den Monaten April/Mai 2022, zeigt sich an einigen Pegnitzbrücken ein deutlicher Unterschied zu den Werten vom Juli 2022. Besonders auffällig war dieser Rückgang im Sommer auf der Spitalbrücke (548 Kfz/16h zu 1.076 Kfz/16h im Mai, -49%), der Maxbrücke (300 Kfz/16h statt 528 Kfz/16h im Mai, -43%), in der Wahlerstraße (7.218 Kfz/16h zu 10.089 Kfz/16h im Mai, -28%) sowie auf der Ludwig-Erhard-Brücke (7.277 Kfz/16h zu 9.755 Kfz/16h im Mai, -25%). Dies bestätigt den Einfluss der oben beschriebenen äußeren Rahmenbedingungen an den Zähltagen im Juli auch auf das innerstädtische Verkehrsaufkommen.

6. Besondere Zählquerschnitte

Der Zählstellenkatalog des Jahres 2022 ermöglichte aufgrund der erforderlichen Zählungen des Hafengebiets sowie von Hauptverkehrsstraßen für die Luftreinhaltung die Erfassung von nur wenigen weiteren Zählstellen, auch wenn der Bedarf aufgrund der zwei ausgefallenen Zähljahre sehr hoch war. Insbesondere die schwerpunktmäßige Erfassung von Rad- und Fußverkehr konnte leider nicht wie geplant durchgeführt werden und soll daher bei zukünftigen Zählungen besondere Beachtung finden.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg vom Januar 2021. Fahrradstraßen besitzen insbesondere im innerstädtischen Bereich große Bedeutung für die Herstellung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten. Somit wurde im Rahmen der Zählung 2022 vereinzelt das Verkehrsaufkommen in Straßenzügen, die in der ersten Stufe des Fahrradstraßenkonzepts zu Fahrradstraßen wurden, erhoben. Hierzu gehören die Sandrartstraße und die Humboldtstraße. In der Humboldtstraße wurden westlich der Ammanstraße in 16 Stunden 1.188 Kfz und 1.653 Räder (2018, allerdings am Querschnitt westlich des Hummelsteiner Wegs: 1.261 Kfz und 1.571 Räder) erfasst, in der Sandrartstraße 1.026 Kfz und 919 Räder (2018: 1.404 Kfz und 632 Räder). Dies zeigt, dass beide Fahrradstraßen sehr gut angenommen werden und ähnlich viele oder sogar mehr Fahrradfahrende diese nutzen wie Kfz. Weitere Vergleichszählungen in bestehenden oder geplanten Fahrradstraßen werden von der Verwaltung fortlaufend automatisch per Radargerät durchgeführt. Der Knoten Pillenreuther

Straße/Gudrunstraße wurde ebenfalls aufgrund der Bedeutung für den Radverkehr manuell gezählt. In der Pillenreuther Straße wurden 2021 auf beiden Seiten zwischen Humboldtstraße und Frankenstraße breite Radstreifen rot markiert, die es Radfahrenden zwischen Altstadt, Südstadt, Hasenbuck, Gartenstadt und weiteren südlichen Stadtteilen komfortabel ermöglichen, diese wichtige Verbindungsachse zu nutzen. So konnte in der Pillenreuther Straße trotz des stadtweiten Verkehrsrückgangs die absolute Anzahl an Rädern aus dem Jahr 2015 deutlich übertroffen werden. Nördlich der Gudrunstraße wurden 2022 1.103 Räder/16h (2015: 869 Räder/16h), südlich davon 1.005 Räder/16h (2015: 743 Räder/16h) gezählt.

Im Frühjahr 2020 wurde der Weinmarkt in der Altstadt zur Fußgängerzone. Um die Entwicklung bei den Verkehrsträgern Kfz, Rad- und Fußverkehr beurteilen und die Maßnahme evaluieren zu können, wurden die Ströme an der Kreuzung Weinmarkt/Winklerstraße gezählt. Westlich der Winklerstraße und somit in der neuen Fußgängerzone wurden während der 16 Stunden nur noch 185 Kfz im Vergleich zu 1.552 Kfz im Jahr 2018 erfasst. Da der Lieferverkehr die Fußgängerzone von 5-20 Uhr legal befahren darf, sind die meisten der gezählten Kfz diesem zuzuordnen. Auch in der Winklerstraße südlich des Weinmarkts (1.305 Kfz/16h statt 1.902 Kfz/16h 2018, -31%) und insbesondere östlich des Weinmarkts hin zum Sebalder Platz ist ein deutlicher Verkehrsrückgang zu verzeichnen (1.214 Kfz/16h statt noch 2.634 Kfz/16h im Jahr 2018, -54%). Es wurden 2022 weniger Fahrräder erfasst als 2018, was auf den allgemeinen Rückgang der Verkehrsmenge und auf die besonderen Umstände der Verkehrszählung 2022 zurückgeführt werden kann. Der Rückgang betrug am Weinmarkt (Fußgängerzone) 281 Räder (781 statt 1.062, - 26%), in der Winklerstraße südlich Weinmarkt 33 Räder (316 statt 359, -9%) sowie in der Winklerstraße Richtung Sebalder Platz 322 Räder (631 statt 953, - 34%). Auch Fußgängerinnen und Fußgänger wurden 2022 weniger erfasst als 2018 (2.661 FG/16h zu 4.196 FG/16h, -37%), was zu Teilen auf die Hitze und das Pandemiegeschehen zurückzuführen ist.

Aufgrund der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne im Nürnberger Nordwesten wurden in der Raiffeisenstraße, der Bielefelder Straße sowie in der Schleswiger Straße Zählungen durchgeführt. Der letzte Vergleichswert aus der Raiffeisenstraße stammt aus dem Jahr 2006 und fiel mit 8.778 Kfz/16h deutlich höher aus als das Ergebnis 2022 (5.138 Kfz/16h). In der Schleswiger Straße wurden zuletzt 2017 7.287 Kfz/16h gezählt, was dieses Jahr mit 5.711 Kfz/16h ebenfalls deutlich unterschritten wurde. In der Bielefelder Straße wurde mit 3.421 Kfz/16h annähernd der Vergleichswert aus dem Jahr 2019 erreicht (3.662 Kfz/16h).

In der Fischbacher Hauptstraße wurde der Verkehr am östlichen Ortsrand (nördl. der Regensburger Straße) mit dem Ergebnis von 11.207 Kfz/16h gezählt und somit weniger Kfz als 2018 (13.451 Kfz/16h).

Aufgrund der Planungen für die Straßenbahnverlängerung über die Minervastraße, der Sanierung des „Mausloch“ genannten Tunnels im Verlauf der Julius-Loßmann-Straße unter den Bahnanlagen sowie der Bedeutung für den Hafenverkehr wurde der Knoten Minervastraße/Finkenbrunn/Julius-Loßmann-Straße als Stromzählung erfasst. Dort ergaben sich zwischen 14% (Querschnitt DB-Brücke) und 44% (Querschnitt Julius-Loßmann-Straße, östl. Finkenbrunn) weniger Kfz als in der Vergleichszählung 2019 (19.580 Kfz/16h an der DB-Brücke und 12.812 Kfz/16h östl. Finkenbrunn).

Auch bei diesen Zählergebnissen ist davon auszugehen, dass die 7-Tage-Inzidenz, die Möglichkeit zum Arbeiten zu Hause als auch die besondere Hitze Auswirkungen hatten.

7. Zusammensetzung des Verkehrs

Die Tabellen 1 und 2 zeigen auf, wie sich die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel in den letzten Jahren am Außenkordon und auf den Pegnitzbrücken entwickelt hat.

Am Außenkordon ist der Anteil des Pkw-Verkehrs am Gesamtverkehr weiter zurückgegangen auf 88,7% (2019: 89,8%). Anteilig war bei Lastkraftwagen (Lkw) und Lastzügen (Lz) mehr Aufkommen zu verzeichnen (Lkw: 3,5%, Lz: 3,4%) als noch 2019 (Lkw: 2,9%, Lz: 3,0%), die absoluten Zahlen an Lkw und Lz blieben im Vergleich der beiden Jahre aber konstant. Somit setzt sich die bis 2019 beobachtete Tendenz zu einem rückläufigen Schwerverkehrsanteil an den Stadtgrenzen nicht fort, sondern wird durch die aktuellen Ergebnisse klar unterbrochen. Die absolute Schwerverkehrsmenge ist allerdings geringer.

Auf den Pegnitzbrücken zeigt sich, dass der Anteil an Pkw geringfügig von 82,9% (2019) auf 82,5% (2022) sank, während der Anteil von Lkw von 1,4% auf 1,7% stieg. Dennoch lässt sich konstatieren, dass der Rückgang des innerstädtischen Verkehrsaufkommens sich relativ gleichmäßig auf alle Verkehrsarten verteilt. Der geringfügige Rückgang des Anteils des Radverkehrs (11,3% statt 11,5% 2019) kann auf die Hitze an den beiden Zähltagen zurückgeführt werden.

Die Zunahme des Anteils der Lkw und Lz bei gleichzeitiger Verringerung der absoluten Anzahl lässt sich damit erklären, dass der Wirtschaftsverkehr weniger von den oben beschriebenen Rahmenbedingungen betroffen ist. Trotz Hitze müssen zum Beispiel Waren transportiert werden und Homeoffice ist in der Logistikbranche oder im produzierenden Gewerbe nur bei Bürotätigkeiten möglich, nicht aber im Transportwesen

	Rad	Krad	Pkw	Lkw	Lz	Bus
2022[1]	8.382	9.181	421.675	16.687	16.365	3.067
	1,8 %	**1,9 %**	**88,7 %**	**3,5 %**	**3,4 %**	**0,6 %**
2019[1]	10.660	10.529	510.008	16.606	16.929	3.183
	1,9 %	**1,9 %**	**89,8 %**	**2,9 %**	**3,0 %**	**0,6 %**
2018	10.189	10.562	517.052	18.720	18.301	2.902
	1,8 %	**1,8 %**	**89,5 %**	**3,2 %**	**3,2 %**	**0,5 %**
2017	9.482	12.257	532.403	18.233	17.423	3.097
	1,6 %	**2,1 %**	**89,8 %**	**3,1 %**	**2,9 %**	**0,5 %**
2016[1]	10.401	12.368	515.441	18.927	13.520	2.867
	1,8 %	**2,2 %**	**89,9 %**	**3,3 %**	**2,4 %**	**0,5 %**

Tabelle 1: Zählstellengruppe Außenkordon (Fz/16h)

	Rad	Krad	Pkw	Lkw	Lz	Bus
2022[1]	19.097	4.820	138.791	2.889	899	1.761
	11,3 %	**2,9 %**	**82,5 %**	**1,7 %**	**0,5 %**	**1,0 %**
2019	25.549	6.188	184.077	3.198	1.122	2.018
	11,5 %	**2,8 %**	**82,9 %**	**1,4 %**	**0,5 %**	**0,9 %**
2018	23.320	6.449	187.717	3.436	1.093	1.982
	10,4 %	**2,9 %**	**83,8 %**	**1,5 %**	**0,5 %**	**0,9 %**
2017	24.431	6.798	189.604	3.705	985	1.777
	10,8 %	**3,0 %**	**83,4 %**	**1,6 %**	**0,4 %**	**0,8 %**
2016[1]	23.423	6.766	186.801	3.573	746	1.827
	10,5 %	**3,0 %**	**83,7 %**	**1,6 %**	**0,3 %**	**0,8 %**

Tabelle 2: Zählstellengruppe Pegnitzbrücken (Fz/16h)

8. Kraftfahrzeugbestand

Zum Zeitpunkt der Zählung (Stichtag 30.06.2022) waren in Nürnberg 538.889 Personen mit Hauptwohnsitz in 286.575 Haushalten gemeldet. Dies sind 2.568 Personen mehr als zum Zeitpunkt der letzten Zählung im Juli 2019 (+0,4%). Zwischen Herbst 2019 und Herbst 2021 verlor die Stadt zwar Einwohnerinnen und Einwohner, seit Oktober 2021 ist jedoch wieder eine positive Wanderungsbilanz zu verzeichnen, die zunächst leicht, ab März/April 2022 dann sprunghaft ausfiel, auch aufgrund der aus der Ukraine Geflüchteten.[2]

Der Kraftfahrzeugbestand belief sich zum Stichtag auf 299.028 zugelassene Fahrzeuge, was gegenüber Juli 2019 einer Zunahme von 2.086 Kfz entspricht (+0,7%). Während in den letzten Jahren ein Trend des überproportionalen Anstiegs der Kraftfahrzeugflotte im Verhältnis zum absoluten Bevölkerungswachstum zu verzeichnen war, wurde dieser Mitte 2022 mit einem Delta von 482 nicht fortgeführt. Da das sprunghafte Bevölkerungswachstum auch auf Kriegsflüchtlinge aus der Ukraine zurückzuführen ist, die in der Regel nicht unbedingt Kraftfahrzeuge zulassen (wohl aber eigene Fahrzeuge zugelassen mitbringen), handelt es sich hierbei um keine Trendumkehr. Auf ein Kraftfahrzeug kommen weiterhin durchschnittlich 1,8 Personen bzw. auf jeden Haushalt 1,04 Kraftfahrzeuge. Diese Quoten sind im Vergleich zum Jahr 2019 unverändert.

[1] Abweichungen von 100,0% durch Rundung bedingt
[2] Quelle: Stadt Nürnberg - Amt für Stadtforschung und Statistik (2022): Bevölkerungshoch in Nürnberg und Fürth. Berichte aus Stadtforschung und Statistik (M531).

9. Entwicklung des Schwerlastverkehrs

Die Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Außenkordon wird bei jeder Zählung gesondert betrachtet und in eine Zeitreihe gestellt. Der Schwerlastverkehr setzt sich aus Lastkraftwagen (Lkw) und Lastzügen (Lz) zusammen. In der Abbildung 2 wird die Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Außenkordon seit 2000 aufgezeigt. Im Juli 2022 passierten 33.052 Lkw und Lz den Außenkordon und damit nur geringfügig weniger als 2019 (- 483 Fahrzeuge). Der Anteil des Schwerlastverkehrs am Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen des Außenkordons beträgt 6,9% und damit 0,9% mehr als noch 2019, was insbesondere auf die deutlich geringere gesamte Kfz- bzw. darunter vor allem Pkw-Menge zurückzuführen ist. Zudem schränkte 2019 eine Großbaustelle an der Südwesttangente den dortigen Verkehr ein, was den Rückgang zwischen 2018 und 2019 erklärt. An der Südwesttangente und am Frankenschnellweg werden in der Regel jedes Jahr ein Großteil der stadtgrenzüberschreitenden Lkw und Lz erfasst, 2022 über 60% (20.385 Lkw und Lz). An den drei Zählstellen der Südwesttangente und des Frankenschnellwegs ist zudem ein gewisser Anteil Durchgangsverkehr enthalten, der auch den Schwerlastverkehr betrifft.

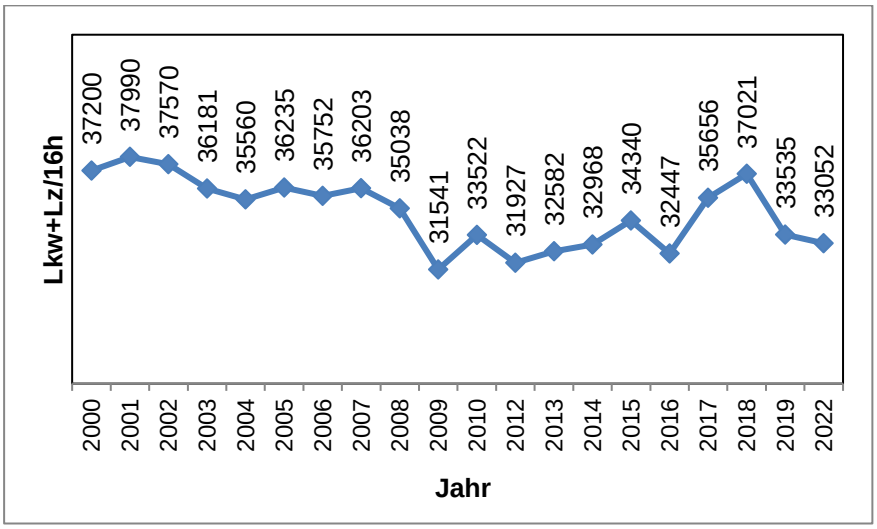


Abbildung 2: Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Außenkordon

10. Entwicklung des Radverkehrs

Das Radverkehrsaufkommen wird besonders stark von der Witterung beeinflusst. Auch wenn in den Sommermonaten deutlich mehr Räder zu verzeichnen sind als in der kalten Jahreszeit, hat die Hitze während der beiden Zähltage 2022 einige Radfahrende dazu bewogen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen oder Wege gänzlich zu unterlassen. Von 2015 bis 2019 herrschte an den beiden Zähltagen zwar jeweils sommerliches Wetter, jedoch reichten die Temperaturen nicht an die Werte von 2022 heran.

Am Außenkordon hat die absolute Anzahl an Rädern im Vergleich zu den Vorjahren auf 8.382 Räder/16h abgenommen (2019: 10.660 Räder, -21%), der Anteil am Gesamtfahrzeugverkehr blieb jedoch mit 1,8% konstant (siehe Abbildung 1 und Tabelle 1). Dies zeigt somit erneut, dass der Radverkehr im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr eine tendenziell untergeordnete Rolle besitzt. Jedoch gibt es zahlreiche Radwegeverbindungen über die Stadtgrenze mit hoher Bedeutung abseits von Straßen, die im Rahmen der Verkehrszählung nicht erfasst werden, beispielsweise im Pegnitztal oder Reichswald. Diese gewinnen für diejenigen mit weiteren Pendelstrecken, die häufig Pedelecs nutzen, zunehmend an Bedeutung.

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken. Dort wurden im Juli 2022 19.097 Räder in 16 Stunden gezählt und somit 6.452 Räder weniger als 2019, als ein neuer

Höchststand erreicht wurde (-25%). Damit fällt dieser Rückgang etwas stärker aus als am Außenkordon. Der Anteil des Radverkehrs am gesamten Fahrzeugverkehr auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr betrug 11,3% (2019: 11,5%).

Zu Teilen sind diese Rückgänge auf die heißen Temperaturen zurückzuführen, was die Auswertung der zwei Rad-Dauerzählstellen im Stadtgebiet bestätigt. So waren im Karl-Bröger-Tunnel sowie am Königstorgraben an den beiden Zähltagen 19./20.07.2022 (KW 29) weniger Räder unterwegs als an den anderen Dienstagen und Mittwochen im Juli 2022. Der Rückgang betrug gegenüber den Kalenderwochen 27 und 28 (05./06.07. und 12./13.07.) 14 bzw. 13%, gegenüber der Kalenderwoche 30 (26./27.07.) immerhin noch 4% - wobei das Verkehrsaufkommen in dieser letzten Woche vor den Schulferien aufgrund vorgezogener Urlaube und Sonderveranstaltungen oftmals bereits von den Normalwerten abweicht. Es lässt sich somit zusammenfassen, dass ein Teil des doch deutlichen Rückgangs des Radverkehrs auf die Witterungsbedingungen zurückzuführen ist. Dennoch wirkten sich die weiteren in Kapitel 3 dieses Berichts beschriebenen Faktoren wie das Pandemiegeschehen und Homeoffice analog zum Kfz-Verkehr auch auf den Radverkehr aus.

Im Vergleich zu den automatischen Zählungen im April/Mai 2022 zeigt sich an den ausgewählten Querschnitten sowohl am Außenkordon als auch auf den Pegnitzbrücken eine leichte bis deutliche Zunahme des Radverkehrs im Juli 2022. Ausnahmen bilden hier die Obere Karlsbrücke sowie die Spitalbrücke (analog zum Kfz-Verkehrsaufkommen), bei denen Abnahmen von 34% bzw. 44% zu verzeichnen waren. Die regelmäßig durchgeführten Befragungen zum Mobilitätsverhalten der Nürnbergerinnen und Nürnberger zeigen zwar, dass normalerweise der Anteil an Wegen per Rad in den Monaten April, Mai und Juli ähnlich hoch ist. Die Unterschiede zwischen den Zählungen im Frühjahr sowie im Sommer könnten auf unterschiedliche Wegelängen oder regnerische Referenztage im Frühjahr, insbesondere im April 2022, zurückzuführen sein, aber auch auf die hohen Infektionszahlen.

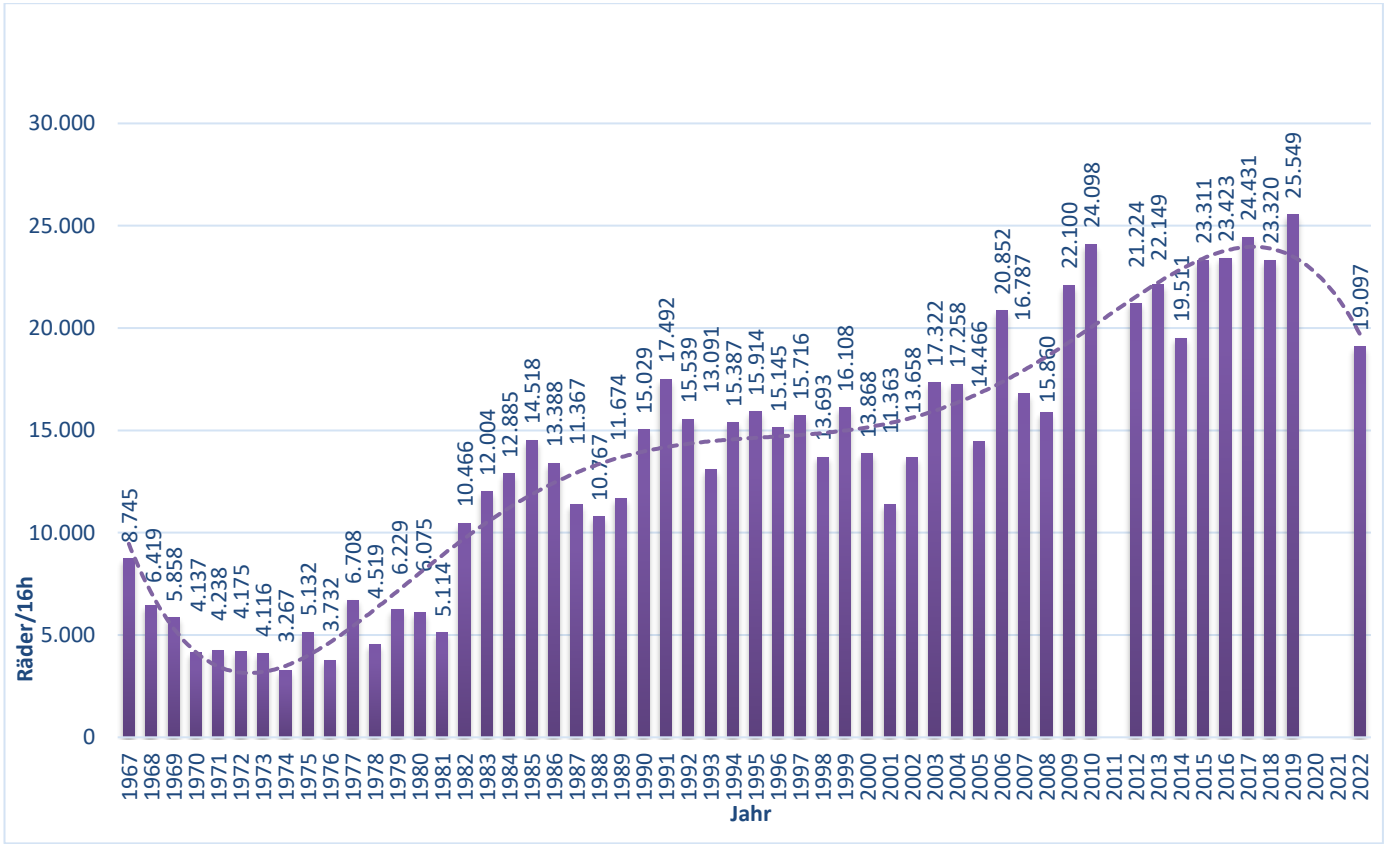


Abbildung 3: Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr

11. Entwicklung des Straßenverkehrs im und rund um den Hafen

Nach 2017 wurden wieder die Verkehrsmengen im Hafen, sprich an den Zu- und Abfahrten zum Hafengebiet von der Hafenstraße und der Wiener Straße aus, sowie an Knotenpunkten und Straßenquerschnitten in dessen Umfeld erfasst. Gezählt wurde somit auch am Knoten Eibacher Hauptstraße / Hafenstraße, am Kreisverkehr Wiener Straße / Vorjurastraße / Frankenschnellweg sowie am Knoten Wiener Straße / Marthweg. Da ab 2023 die Sanierung der Hafenbrücken ansteht, war diese Zählung die letztmalige Gelegenheit, vor der jahrelangen Großbaumaßnahme repräsentative Ergebnisse zu erhalten. Turnusmäßig wäre die Zählung im Hafen spätestens 2023 angestanden. Analog der letzten Zählungen des Hafengebiets in den Jahren 2008, 2013 und 2017 wurden an den Zu- und Abfahrten die einzelnen Abbiegeströme jeweils getrennt erhoben.

11.1. Verkehrsaufkommen an den Zu- und Abfahrten zum Hafengebiet

Während der beiden Zähltage im Juli 2022 wurden insgesamt 26.565 Kfz/16h an den Zu- und Abfahrten ins Hafengebiet erfasst (siehe Tabelle 3) und somit geringfügig weniger als 2017 (27.604 Kfz/16h, - 4%) . Die Linzer Straße wurde allerdings nicht mitgezählt, da diese aufgrund einer Sanierungsmaßnahme erst im Laufe des zweiten Zähltags befahren werden konnte und währenddessen die Kapazitäten der ursprünglich vorgesehenen Schülerinnen und Schüler anderswo benötigt wurden. Entsprechend wurde in der Preßburger Straße Mehrverkehr von 721 Kfz/16h im Vergleich zu 2017 (damals 2.935 Kfz/16h, heuer 3.656 Kfz/16h) verzeichnet, der allerdings nicht der Größenordnung des Aufkommens in der Linzer Straße entspricht (bei vorherigen Zählungen meist zwischen 1.600 – 2.700 Kfz/16h). Im Laufe des zweiten Zähltags am Mittwoch, den 20. Juli, stand die Linzer Straße wieder zur Verfügung, sodass die Zunahme in der Preßburger Straße insbesondere am Zähldienstag stattfand. Aufgrund der geringen Gesamtverkehrsmenge und der zeitweise ausschließlichen Erreichbarkeit der Grundstücke in der Linzer Straße über die Preßburger Straße hatte die Straßensperrung jedoch keinen nennenswerten Einfluss. Die geringfügige Zunahme der Verkehrsmenge in der südlichen Hamburger Straße um 211 Kfz/16h auf 6.030 Kfz/16h ist davon unbeeinflusst, da zwischen dieser Straße und dem südöstlichen Hafengebiet keine Verbindung besteht. Naheliegender ist, dass einige Fahrten, die bislang über die Hamburger Straße Nord zufuhren, diesmal die südliche Einfahrt in die Hamburger Straße wählten. In der Hamburger Straße Nord wurden deutlich weniger Kfz als 2017 erfasst (-1.410 Kfz/16h), während die Verkehrsmenge in der Rotterdamer Straße (+165 Kfz/16h) und insbesondere in der Bremer Straße (+924 Kfz/16h) zunahm. Somit nutzten viele die Bremer Straße anstatt der Hamburger Straße Nord, um in das Gebiet ein- oder aus diesem auszufahren. Dies ist auch auf die Entwicklung der Flächen in der Triester Straße zurückzuführen, die wohl vermehrt über die Bremer Straße angefahren werden.

Die Zählergebnisse zeigen wieder einmal, dass die nördlichen Hafenzufahrten mehr genutzt werden als die südlichen, da diese von Frankenschnellweg und Südwesttangente in der Regel kürzer erreichbar sind, über die Hafenstraße und Finkenbrunn die Route in die Innenstadt verläuft und die nördlichen Zufahrten eine größere Fläche erschließen. 64% des hafenbedingten Verkehrs nutzen die nördlichen Zu- und Abfahrten, 36% den Süden. Während 2017 noch eine Verkehrszunahme an den südlichen Zu- und Abfahrten festgestellt und dies auf die Fertigstellung des Kreisverkehrs Wiener Straße / Vorjurastraße / Frankenschnellweg zurückgeführt wurde, war 2022 aufgrund der Sperrung der Linzer Straße ein leichter Rückgang im Süden zu verzeichnen.

	2003	2008	2013	2017	2022
Hamburger Straße Nord	12.132	10.683	10.859	10.811	9.410
Bremer Straße	2.296	2.712	3.480	4.245	5.169
Rotterdamer Straße	2.658	2.923	2.281	2.135	2.300
Zwischen-summe Nord-zufahrten	**17.086**	**16.318**	**16.620**	**17.191**	**16.879**
Hamburger Straße Süd	4.329	5.740	4.858	5.819	6.030
Preßburger Straße	1.062	2.858	2.750	2.935	3.656
Linzer Straße	1.611	2.782	1.772	1.659	gesperrt
Zwischen-summe Südzu-fahrten	**7.002**	**11.380**	**9.380**	**10.413**	**9.686**
Gesamtsumme	24.088	27.698	26.000	27.604	26.565

Tabelle 3: Verkehrsentwicklung an den Zu- und Abfahrten zum Hafengebiet (Kfz/16h)

2017 wurden an den Hafenzu- bzw. -abfahrten 12.154 Lkw+Lz/16h erfasst. Dieser Wert wurde 2022 mit 12.231 Lkw+Lz/16h geringfügig übertroffen (+ 0,6%). Der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtfahrzeugverkehr an den Hafenzu- und -abfahrten beträgt mit 46% etwas mehr als der bislang konstante Wert von 44% aus den Jahren 2008, 2013 und 2017.

Berücksichtigt man die einigen hundert Kfz-Fahrten in der Linzer Straße vom Zähltag Mittwoch, die in den Zählergebnissen fehlen, zeigt sich in der Summe ein gleichbleibendes Verkehrsaufkommen an den Zu- und Abfahrten des Hafengebiets im Vergleich zu den letztmaligen Zählungen. Dies weicht von der deutlichen Verkehrsabnahme im restlichen Stadtgebiet signifikant ab. Beim Verkehrsaufkommen im Hafen handelt es sich schwerpunktmäßig um Schwerverkehr bzw. beruflich bedingte Fahrten, welche vom 9 Euro-Ticket und Homeoffice-Optionen weit weniger beeinflusst wurden.

11.2. Entwicklung des Güteraufkommens im Hafen

Der Nürnberger Hafen und das angeschlossene Güterverkehrszentrum halten aufgrund der trimodalen Anbindung an die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße eine besondere Stellung in Süddeutschland inne. Im Bayernhafen Nürnberg wurden 2021 insgesamt 331.214 TEU (twenty foot equivalent unit) an Containern umgeschlagen. Der Umschlag an Bahngütern wuchs von 2016 bis 2021 um 147.000 Tonnen auf 3,8 Mio. Tonnen, der von Schiffsgütern sank im selben Zeitraum um 67.000 Tonnen auf 207.000 Tonnen.[3] [4] Es sind somit, wie in den Zeiträumen zuvor, Verlagerungen weg vom Binnenschiff auf andere Verkehrsträger erkennbar. Zahlen

[3] Quelle: bayernhafen (2022): bayernhafen Nürnberg mit deutlichem Plus gegenüber Vorjahr, abgerufen unter: https://www.bayernhafen.de/bayernhafen-nuernberg-mit-deutlichem-plus-gegenueber-vorjahr/ (zuletzt am 30.01.2023).
[4] siehe hierzu den Bericht zur Verkehrszählung 2017.

zum Umschlag des Lkw+Lz-Verkehrs werden von der Bayernhafen GmbH & Co. KG nicht mehr veröffentlicht. Eine detaillierte Aufschlüsselung des Güteraufkommens auf die Verkehrsträger, wie sie bis einschließlich 2017 in den Berichten zu Verkehrszählungen mit Schwerpunkt Hafen dargestellt wurde, ist daher nicht möglich. Der Hafenbetreiber investiert weiterhin in den Standort in Form von Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, einer Teilverfülllung eines Abschnitts des Hafenbeckens sowie einer Terminal-Erweiterung.[5] Die Ergebnisse dieser Verkehrszählung, die bisherige Entwicklung des Güteraufkommens sowie die weiteren Investitionen der Bayernhafen GmbH & Co. KG lassen tendenziell auf einen Zuwachs der Bedeutung des Lastentransports auf Straßen für den Hafen sowie einen entsprechend steigenden Umschlag per Lkw und Lz schließen.

11.3. Verkehrsverteilung im Hafenumfeld

Während im gesamten Stadtgebiet die Kfz-Verkehrsmengen teils deutlich unter den Ergebnissen der Vergleichsjahre lagen, wurden im Hafengebiet selbst keine vergleichbaren Rückgänge verzeichnet. Die Ergebnisse des Hafenumfelds müssen differenziert betrachtet werden.

Einfluss auf die Zählergebnisse hatte die Sperrung der Rampe der Südwesttangente am Kreuz Nürnberg-Hafen Richtung Katzwang/Reichelsdorf. Da die Umleitung über die Hafenstraße führte, wurden in dieser zwischen der Anschlussstelle Nürnberg-Hafen Ost und dem Frankenschnellweg teils mehr Kfz erfasst als im Vergleichsjahr 2017. Östlich der Rotterdamer Straße waren es 26.393 Kfz/16h (+ 718 Kfz/16h), westlich der Rotterdamer Straße 18.717 Kfz/16h (+ 354 Kfz/16h), östlich der Bremer Straße 19.098 Kfz/16h (- 20 Kfz/16h) und westlich der Bremer Straße 15.587 Kfz/16h (- 336 Kfz/16h), während in der Hafenstraße östlich der Eibacher Hauptstraße nur 12.744 Kfz/16h (- 2.489 Kfz/16h) gezählt wurden und somit deutlich weniger als 2017.

Im südlichen Hafenumfeld ist ein deutlicher Rückgang der Verkehrsmengen zu verzeichnen, vergleichbar zum gesamten Stadtgebiet. An der Kreuzung Wiener Straße / Marthweg betrug der Rückgang der Gesamtverkehrsmenge je nach Querschnitt zwischen 25% und 31%. So wurden im Marthweg nördlich der Wiener Straße 13.508 Kfz/16h erfasst (2019: 17.963 Kfz/16h, -25%), im Marthweg südlich der Wiener Straße 9.707 Kfz/16h (2019: 14.079 Kfz/16h, -31%) und in der Wiener Straße westlich des Marthwegs 6.591 Kfz/16h (2019: 8.756 Kfz/16h, -25%). Ähnlich stellt sich die Verkehrssituation am Kreisverkehr Frankenschnellweg / Vorjurastraße / Wiener Straße dar. Am Frankenschnellweg wurden 12.746 Kfz/16h gezählt (2019: 17.670 Kfz/16h, -39%), an der Vorjurastraße 14.177 Kfz/16h (2019: 18.281 Kfz/16h, -29%) und in der Wiener Straße östlich der Vorjurastraße 7.395 Kfz/16h (2019: 7.523 Kfz/16h, -2%).

Die Tabelle 4 zeigt die Entwicklung der Kfz- und Schwerlastverkehrsmengen an Straßenabschnitten im Hafenumfeld.

[5] Quelle: bayernhafen (2022): bayernhafen Nürnberg mit deutlichem Plus gegenüber Vorjahr, abgerufen unter: https://www.bayernhafen.de/bayernhafen-nuernberg-mit-deutlichem-plus-gegenueber-vorjahr/ (zuletzt am 30.01.2023).

	Frühere Zählungen Kfz/16h	2008 Kfz/16h (davon Lkw+Lz)	2013 Kfz/16h (davon Lkw+Lz)	2017 Kfz/16h (davon Lkw+LZ)	2022 Kfz/16h (davon Lkw+Lz)
Hafenstraße östl. Eibacher Hauptstr.	15.525 (2003)	15.049 (1.204)	13.418 (891)	15.233 (1.448)	12.656 (1.029)
Hafenstraße östl. Lechstraße / westl. Bremer Straße	20.956 (1999) 21.235 (2000) 18.939 (2003)	16.334 (2.445)	16.981 (2.348)	15.923 (2.321)	15.587 (2.222)
Wiener Straße östl. Vorjurastr.	5.678 (2003)	7.335 (1.535)	6.161 (1.119)	7.523 (1.332)	7.395 (1.515)
Frankenschnellweg nördl. Wiener Str.	17.025 (2003)	19.203 (1.626)	16.678 (1.172)	17.670 (1.413)	12.746 (1.808)
Vorjurastraße südl. Wiener Str.	18.337 (2003)	19.572 (529)	17.739 (405)	18.281 (413)	14.177 (531)
Marthweg nördl. Wiener Str.	16.257 (2001)	16.486 (2.601)	16.117 (2.201)	17.963 (3.309)	13.508 (2.451)
Marthweg südl. Wiener Str.	12.435 (2001) 13.162 (2005)	12.063 (267)	11.800 (193)	14.079 (838)	9.707 (272)
Wiener Straße westl. Marthweg	7.482 (2001)	7.951 (2.576)	7.373 (2.160)	8.756 (3.041)	6.591 (2.355)
Eibacher Hauptstraße südl. Hafenstr.		24.050 (1.188)	22.291 (829)	24.533 (1.130)	18.760 (953)
Finkenbrunn südl. Julius-Loßmann-Str.	24.271 (2001) (1.421)		24.126 (2012) (1.212)		18.808 (736)

Tabelle 4: Verkehrsentwicklung im Hafenumfeld

Bei Auswertung der Verkehrsmengen im Hafen muss berücksichtigt werden, dass nicht der gesamte Schwerlastverkehr im Umfeld hafenbedingt ist. Sowohl die Wiener Straße als auch die Hafenstraße sind Hauptverkehrsstraßen mit entsprechender Bedeutung, besonders als Zubringer zum Frankenschnellweg und zur Südwesttangente. Dort auftauchender Schwerlastverkehr hat auch andere Ziele oder Quellen als den Hafen, ob in Nürnberg oder in den angrenzenden Gemeinden.

13. Luftreinhaltung

Im Nürnberger Stadtgebiet wurden immer wieder NOx-Überschreitungen der EU-Grenzwerte für Luftschadstoffe gemessen. Daher hat die Deutsche Umwelthilfe e.V. eine Klage angestrebt. Ein Großteil der Emissionen stammt aus dem Verkehrssektor, sodass die Beobachtung der Verkehrsmenge an besonders belasteten Hauptverkehrsstraßen eine wichtige Datengrundlage für die Luftreinhalteplanung darstellt. 2022 wurden daher mehrere Zählstellen für diesen Zweck in den Katalog aufgenommen.

Hierzu gehören:

- Bucher Straße (südl. Ring)
- Bucher Straße / Pirckheimerstraße (Knotenstromzählung)
- Dürrenhoftunnel
- Frauentorgraben (Opernhaus), Standardzählstelle
- Julius-Loßmann-Straße / Minervastraße / Finkenbrunn (Knotenstromzählung)
- Maximilianstraße (nördl. Fürther Straße)
- Nopitschstraße

15

- Regensburger Straße (südöstl. Ring)
- Ulmenstraße (östl. Gibitzenhofstraße)
- Von-der-Tann-Straße (südl. Rothenburger Straße)
- Ziegelsteinstraße (südl. Bierweg)

Die Ergebnisse können im Anhang in Tabelle 7 eingesehen werden. Sie flossen in die 2022 erfolgte Fortschreibung des Masterplans für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität in Nürnberg aus dem Jahr 2017 ein. Im Herbst 2022 wurde auf Grundlage dieser Fortschreibung durch den Abschluss eines Vergleichs beider Parteien ein Gerichtsverfahren abgewendet.

14. Fazit

Die Ergebnisse der Verkehrszählung 2022 wurden nach der pandemiebedingten Unterbrechung in den Jahren 2020 und 2021 mit besonderer Spannung erwartet, um Aussagen zur Entwicklung des Verkehrsgeschehens treffen und die jahrzehntelang gepflegten Zeitreihen fortschreiben zu können.

Im Rahmen der Zählung wurden am Außenkordon 466.975 Kfz/16h (-16%) erfasst und auf den Pegnitzbrücken 149.170 Kfz/16h (-24%). Dies ist ein deutlicher Rückgang zu den Werten aus der letzten Verkehrszählung 2019, als am Außenkordon noch 557.255 Kfz/16h und auf den Pegnitzbrücken 196.603 Kfz/16h ermittelt wurden. Auch der Rad- und Fußverkehr nahm an vielen Zählstellen ab. Neben vereinzelten Querschnitten, wo keine Rückgänge zu verzeichnen waren, bewegt sich einzig der Schwerverkehr am Außenkordon sowie das Verkehrsaufkommen an den Hafenzu- und -abfahrten auf einem vergleichbaren Niveau zu den bisherigen Zählungen.

Die Zählung 2022 fand unter besonderen Rahmenbedingungen statt. Zwar galten keine relevanten Einschränkungen zur Vermeidung von Infektionen mit Covid-19 mehr (bis auf die Maskenpflicht im ÖPNV). Die hohen 7-Tage-Inzidenzen zum Zeitpunkt der Zählung beeinflussten allerdings die Organisation sowie die Ergebnisse ebenso wie unterlassene Wege aufgrund von Arbeitstätigkeiten im Homeoffice. Diese Effekte begründen ebenso wie die Hitze zu Teilen den deutlichen Rückgang der erfassten Verkehrsmengen an zahlreichen Zählstellen. In welchem Maße welcher Faktor Einfluss nahm, kann jedoch nicht geschlussfolgert werden. Weswegen andernorts vergleichbare Werte wie vor der Pandemie erfasst wurden, lässt sich nicht abschließend feststellen.

Es ist angesichts der Ergebnisse der vorliegenden Zählung von einem allgemeinen Verkehrsrückgang auszugehen, da verkehrsmittelübergreifend weniger Wege unternommen wurden als 2019, besonders jedoch im Pkw- und Personenverkehr. Es bleibt offen, inwiefern die Folgen der Corona-Pandemie wie beispielsweise die Verbreitung von Homeoffice und mobilem Arbeiten sich mittel- bis langfristig auf das Verkehrsgeschehen auswirken und sich dieses generell entwickeln wird. Die Hitze im Juli 2022 zeigt zudem, dass die reibungslose Durchführung der Zählung perspektivisch problematischer wird – 2011 musste sie bereits wegen Starkregen und Überschwemmungen abgesagt werden. Solche klimatischen Extremwetterereignisse hatten in den Jahrzehnten zuvor nie Einfluss auf die Durchführung. Auch erhöhte krankheitsbedingte Ausfälle bei den Zählenden sind zumindest in den nächsten Jahren wieder denkbar. 2022 war es gerade noch möglich, diese zu kompensieren, allerdings nur aufgrund der Aufgabe vorgesehener Zählstellen.

Die Ergebnisse der Verkehrszählung 2022 können daher nicht uneingeschränkt verwendet werden, sondern bedürfen immer einer entsprechenden Kommentierung. Für allgemeingültige Ergebnisse sind derzeit besser die Zahlen bis einschließlich des Jahres 2019 zu nutzen, bis absehbar ist, wie sich das Verkehrsgeschehen weiter entwickelt. Die Umsetzung der Ziele des Mobilitätsbeschlusses lassen für die folgenden Jahre ebenfalls Einfluss auf die Ergebnisse von zukünftigen Verkehrszählungen vermuten. Die Auswirkungen einzelner Maßnahmen können auf kleinräumiger Ebene auch mit automatischen Zählungen über das Jahr verteilt evaluiert werden.

Berichtsvorlage
Vpl/010/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.03.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

Reporting zum Mobilitätsbeschluss für Nürnberg

Anlagen:

Ausführlicher Sachverhalt
Beschilderte Radrouten
Umsetzungs- und Planungsstand Fahrradstraße 2023
Umsetzungs- und Planungsstand Radschnellverbindungen 2023
Umsetzungs- und Planungsstand Radvorrangrouten 2023

Bericht:

Mit parteiübergreifender Mehrheit hat der Ferienausschuss des Nürnberger Stadtrates am 27.01.2021 den „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ gefasst. Auf Grundlage der Berücksichtigung aller Verkehrsarten soll die Mobilität in Nürnberg auch weiterhin stadtverträglich, effizient und ökologisch gestaltet werden. Den Anstoß für den Beschluss gaben die Initiatoren des „Radentscheid für Nürnberg 2020“, die im Rahmen eines Bürgerbegehrens rund 26.000 Unterschriften gesammelt hatten. Der Mobilitätsbeschluss enthält eine Reihe von Maßnahmen zu allen Verkehrsarten, mit denen das Ziel der Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden sollen.

Die Verwaltung wurde beauftragt ein Reporting zu erstellen, das die Zielforderungen des Mobilitätsbeschlusses mit den zugehörigen Planungen und deren Umsetzung darstellt und begründet.

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)

☐

☐

☐

REPORTING ZUM MOBILITÄTSBESCHLUSS

Nürnberg hat das Ziel, eine klimaneutrale, zukunftsfähige, gerechte und stadtverträgliche Mobilität zu schaffen. Mit dem am 27.01.2021 vom Nürnberger Stadtrat gefassten „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ werden Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen bis zum Jahr 2030 definiert. Konkret geht es dabei um:

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit
- die Anpassung des öffentlichen Raums an den Klimawandel und bessere Nutzbarkeit für Menschen
- den Zugang zu bezahlbarer Mobilität für alle
- die Ermöglichung einer emissionsfreien Mobilität
- die Reduzierung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr

Bis 2030 soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split von heute 39 Prozent auf 32 Prozent reduziert werden. Entsprechend sollen 68 Prozent der Wege bis zum Jahr 2030 mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Rad, zu Fuß) zurückgelegt werden.

Die Ziele sollen mit vielfältigen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs erreicht werden.
Zur Sicherung des notwendigen Kfz-Verkehrs sind Maßnahmen in diesem Handlungsfeld genannt.

AUSGANGSLAGE PERSONAL

Die umfangreichen neuen Aufgaben, die mit dem Mobilitätsbeschluss verbunden sind, können nur bewältigt werden, wenn zusätzliches Personal bei der planenden (Vpl) und bauenden Fachdienststelle (SÖR) eingestellt wird. Für die Zielerreichung des Mobilitätsbeschlusses 2030 haben Vpl und SÖR gemeinsam im Jahr 2021 dem Stadtrat eine in Jahreszahlen detaillierte Kapazitätsbemessungsliste vorgelegt.

Aufgrund der negativen wirtschaftlichen Entwicklung und der daraus resultierenden schwierigen Haushaltslage konnte den Bedarfen im Rahmen der Etatberatungen für einen verträglichen Haushalt in dem Maße nicht nachgekommen werden. Die Stellenbewilligungen wurden daher mit Augenmaß reduziert.

AUFSCHLÜSSELUNG

Vpl: Von den gemäß Kapazitätsbemessung zur für Vpl ab 2022 ermittelten 13 zusätzlichen Stellen wurden im Rahmen der Haushaltsberatungen für 2022 vom Stadtrat 9,5 Stellen bewilligt.

Zum Ende des Jahres 2022 (Stichtag 31.12.2022) konnten davon 7,5 Stellen besetzt werden. Zwei Stellen sind derzeit noch offen und befinden sich zum vierten Mal in der Ausschreibung. Der Fachkräftemangel schlägt auch hier durch.

Von den gemäß Kapazitätsbemessung für Vpl in 2023 zusätzlich benötigten 11 Stellen (einschließlich der aus 2022 nicht bewilligten 3,5 Stellen) wurden im Rahmen der Haushaltsberatungen für 2023 weitere 6,5 Stellen bewilligt. Diese stehen allerdings unter dem Vorbehalt der Haushaltskonsolidierung (Teil des 11%-Einsparungspakets bei Vpl). Zudem könnten die Stellen erst zum 1.7.2023 besetzt werden.

SÖR: Von den gemäß Kapazitätsbemessung für SÖR ab 2022 ermittelten 18 zusätzlichen Stellen wurden im Rahmen der Haushaltsberatungen für 2022 vom Stadtrat 10 Stellen bewilligt. Darin enthalten sind 4 Fahrerstellen für einen verbesserten Winterdienst auf Radwegen.

Zum Ende des Jahres 2022 (Stichtag 31.12.2022) konnten davon alle Stellen besetzt werden. Da allerdings 50% der Stellen mit internen Bewerber/innen besetzt wurden, sind an anderen Stellen Lücken entstanden, die bisher im Rahmen von Wiederbesetzungsverfahren mangels geeigneter Bewerber/innen noch nicht alles geschlossen werden konnten. Nachdem hier auch wichtige nicht aufschiebbare Aufgaben zu erfüllen sind, konnten die intern zu den neuen Mobilitätsstellen gewechselten Mitarbeiter/innen ihre neuen Aufgaben nur zum Teil angehen.

Von den gemäß Kapazitätsbemessung für SÖR in 2023 zusätzlich benötigten 24 Stellen (einschließlich der aus 2022 nicht bewilligten 8 Stellen) wurden im Rahmen der Haushaltsberatungen für 2023 weitere 12 Stellen bewilligt (einschließlich 2 Fahrerstellen für einen verbesserten Winterdienst auf Radwegen). Ebenso wie bei Vpl stehen diese auch unter dem Vorbehalt der Haushaltskonsolidierung (Teil des 11%-Einsparungspakets bei SÖR). Zudem könnten die Stellen erst zum 1.7.2023 besetzt werden.

PERSONALBESTAND UND AUSBLICK

Von den bislang insgesamt bei Vpl und SÖR für 2022 und 2023 bewilligten 38 neuen Stellen konnten bis dato 17,5 Stellen besetzt werden. 20,5 Stellen sind noch vakant.

Von den 17,5 neu besetzten Stellen wurden 10 Stellen durch interne Mitarbeiter/innen besetzt. 7,5 neue Stellen konnten durch externe Mitarbeiter/innen besetzt werden.

Von den 7,5 Stellen, die mit internen Mitarbeiter/innen besetzt wurden, konnten 4 wieder nachbesetzt werden. Somit sind durch die internen Besetzungen 3,5 bestehende Stellen unbesetzt.

Die aufgrund der schwierigen Haushaltslage gegenüber der Kapazitätsbemessung reduzierte Stellenbereitstellung bei Vpl um 1/3 und bei SÖR um rund ½ der ermittelten Stellen sowie die aufgrund des Fachkräftemangels langen und von mehrmaligen Bewerbungsrunden geprägten Stellenbesetzungen sowie die interne „Kannibalisierung“ der Mitarbeiter/innen führen dazu, dass die für 2030 zeitlich geplanten Ziele des Mobilitätsbeschlusses in der ursprünglich gewollten Geschwindigkeit nicht erreicht werden können. Die einzelnen Maßnahmen müssen daher auf eine den verfügbaren Kapazitäten entsprechende Priorisierungsreihenfolge gebracht und damit auch die zeitliche Umsetzung auf den Zeitraum nach 2030 gestreckt werden. Nach aktueller Bewertung ergibt sich hier ein verlängerter Umsetzungszeitraum von ca. 3 bis 4 Jahren.

HANDLUNGSFELD „VISION ZERO“

ZIELE

Die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr soll auf null reduziert werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit gerade für vulnerable Zielgruppen, wie Kinder und ältere Menschen, soll dazu beitragen, dies sicherzustellen. Des Weiteren soll für Gefahrensituationen sensibilisiert und das Bewusstsein für das eigene Verhalten im Straßenverkehr geschaffen werden.

➤ **Maßnahme:** Kommunikations- und Rücksichtnahmekampagne „Bitte, gerne!“

➤ **Umsetzung:** Eine benötigte Stelle konnte erst ab Juli 2022 besetzt werden. Daher verschob sich der Beginn der Kampagne auf 2023. Die Finanzmittel, die zur Verfügung stehen, belaufen sich auf 100.000 Euro pro Jahr. Das erste Modul soll voraussichtlich 2023 starten.

Vorangegangene Aktionen wie „Mobilität für Seniorinnen und Senioren“ und „Mobil in der Kita“ sollen im Rahmen der Rücksichtnahmekampagne wiederholt bzw. weitere Aktionen geplant werden. Seit 2013 gibt es für ältere Menschen ein PKW-Fahrfertigkeitstraining auf dem Volksfestplatz, welches von dem Stadtseniorenrat, dem Polizeipräsidium Mittelfranken und der Verkehrswacht Nürnberg e.V. initiiert wird. Des Weiteren gibt es ein Angebot eines Sicherheitstrainings für Radfahrende, ebenfalls organisiert durch den Stadtseniorenrat und die Verkehrspolizei Nürnberg für Mittelfranken.

Kindergartenkindern soll der sichere Umgang mit Fahrrädern vermittelt werden. 2013 startete dazu das Projekt „Mobil in der Kita“. Gefördert wurde es durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Kooperationspartner waren das Verkehrsplanungsamt, das Jugendamt, der ADFC Nürnberg und das Polizeipräsidium Mittelfranken. Dieses Projekt soll im Zuge der Rücksichtnahmekampagne wieder reaktiviert werden.

➤ **Maßnahme:** Erweiterung der Kontrollkapazitäten beim Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung (ZV-KVÜ)

➤ **Umsetzung:** Durch den Beschluss des AfV vom September 2022 für zehn weitere Stellen beim ZV-KVÜ kann eine Personalaufstockung erfolgen, um diese erweiterten Kontrollen überhaupt durchführen zu können.

Aufgrund der angespannten Arbeitsmarklage steht die KVÜ vor dem beträchtlichen Problem, überhaupt Personal zu akquirieren. Dadurch verzögert sich der gewünschte verstärkte Kontrolldruck.

➤ **Maßnahme:** Die Sicherheit auf Schulwegen wird mit vielfältigen Maßnahmen begleitet und durchgeführt. Dazu zählen die durchgängig sichere und kindgerechte Gestaltung von Geh- und Radwegen und die dazugehörige kindgerechte Verkehrsregelung. Ebenso soll die Schaffung von gut erreichbaren Fahrradabstellplätzen die Sicherheit gewährleisten. Zudem sollen „Elterntaxis“ als Risiko für Kinder reduziert werden.

➤ **Umsetzung:** Bei der Umgestaltung, beim Neubau von Schulen, bei Sprengelanpassungen oder anderen Anlässen überprüft Vpl grundsätzlich die Schulwege. Sofern Bedarf besteht, werden Anpassungen geplant und umgesetzt, damit ein sicherer Weg gewährleistet werden kann. Für jede Grundschule gibt es Schulwegpläne, die alle zwei Jahre aktualisiert und neu aufgelegt werden. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit dem Amt für Allgemeinbildende Schulen und dem Polizeipräsidium Mittelfranken. Die Schulwegkarten stehen in gedruckter Form sowie online als Download zur Verfügung. Die nächste aktualisierte Auflage wird im Frühjahr 2023 erscheinen. Ein Erfolg sind viele Jahre ohne tödlichen Schulwegunfälle.

Seit 2011 existiert zudem ein Konzept für eine Kfz-verkehrsarme Führung und Ausweitung von Tempo 30 im Umkreis von Schulen, Kitas und Kinderbetreuungseinrichtungen, das kontinuierlich fortgeführt wird.

Um Gefahrenpotentiale zu reduzieren werden bei Sanierungsmaßnahmen Ampelschaltungen optimiert, um einen sicheren und reibungslosen Übergang zu gewährleisten.

Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie und der geplanten Stadtteilbegehungen wird auch ein Schwerpunkt auf sicheren Gehwegen für alle liegen.

In der Tabelle, aus dem Auszug der Straßenverkehrs- und Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Mittelfranken (Jahre 2008 bis 2021, Zahlen für 2022 sind noch vorläufig und aus EUSka-Abfrage vom 17.02.2023), sind die bei einem Verkehrsunfall getöteten Personen verzeichnet.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kfz-Insassen	0	2	2	2	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	2
Zufußgehende	4	6	3	3	2	7	2	7	5	3	4	3	2	3	3
Benutzer mot. Zweiräder (ohne EKF*)	1	1	0	1	1	1	5	0	1	2	1	1	1	0	0
Radfahrende (Pedelec)	1	3	2	4	0	1	3	0	1	1 (1)	1 (0)	3 (0)	4 (1)	1 (1)	3 (0)
Sonstige (EKF*)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
Summe	**7**	**12**	**7**	**10**	**4**	**9**	**11**	**8**	**7**	**7**	**7**	**8**	**7**	**4**	**9**

*Elektrokleinstfahrzeug („e-Scooter“)

Zu beachten ist, dass bei Zahlenvergleichen darauf geachtet wird, dass die og. Zahlen keine Unfälle enthalten, die sich auf den Bundesautobahnen, die durch das Stadtgebiet Nürnberg verlaufen (sog. Übertragungsbereich BAB6, BAB73) ereignet haben.

Häufungen und wiederkehrende Muster von Unfallsituationen lassen sich nicht ableiten. Lediglich an den Kreuzungen Allersberger Straße / Forsthofstraße/ Annastraße. Dort ereigneten sich bisher drei tödlich verlaufende Verkehrsunfälle, bei denen im Jahr 2009 und zweimal im Jahr 2017 jeweils Fußgänger von Kfz (2-mal) und Straßenbahn erfasst wurden.

Häufigste Unfallursachen bei Unfällen mit Todesfolge ist „Queren an anderen Stellen, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten, danach folgen die „Nichtangepasste Geschwindigkeit“ und „Fehler beim Abbiegen nach links“.
Weitere Unfälle mit tödlichem Ausgang waren „Alkoholeinfluss“, „Unangepasste Geschwindigkeit mit Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ und „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten“. Den Schluss für Unfallursachen mit Todesfolge bilden „Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“, „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ und „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“ bzw. „Andere Fehler der Fußgänger“.

Wichtigster Ansatzpunkt bei der Bekämpfung tödlicher Verkehrsunfälle ist und bleibt damit, die Sicherheit für den Fußverkehr zu stärken. Dazu gehören sichere Querungsstellen, die übersichtlich gestaltet und abgesichert sind. Bei Schulwegen leisten hier Schulweghelferinnen und -helfer einen wichtigen Beitrag, der sich mit baulichen oder verkehrsregelnden Maßnahmen alleine nicht erzielen lassen kann. Ausreichend breite und gut nutzbare Gehwege und Radverkehrsanlagen stärken ebenfalls die Sicherheit des Verkehrs und helfen, Unfälle mit tödlichem Ausgang zu vermeiden. Nachdem sich ein nicht unbeträchtlicher Teil der Unfälle bei Dunkelheit ereignen, findet sich auch in der nächtlichen Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt (z. B. Straßenbeleuchtung, Signalisierung, Nachtsichtbarkeit von Radwegen durch Markierungen).

Das Thema „Eltern-Taxis“ lässt sich durch Planung, Bau und Verkehrsregelung alleine nicht lösen. Die besten Ergebnisse lassen sich durch eine Bündelung der verschiedenen Maßnahmen aller Beteiligter erzielen, dies erfordert eine Zusammenarbeit von Verkehrsplanung und -regelung, Schulen, Eltern und den überwachenden Diensten (Zweckverband kommunale Verkehrsüberwachung, Polizei). Zuvorderst muss das Verhalten der Eltern von Seite der Schule thematisiert und möglichst verändert werden. „Kurze Beine – kurze Wege“ ist das Motto für Schülerinnen und Schüler der Grundschule. Sie sollen das Schulhaus in ihrem Schulsprengel erfahrungsgemäß zu Fuß erreichen. In weiterführenden Schulen sollen die Schülerinnen und Schüler selbständig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zum Schule kommen. Mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen lässt sich das Halten und Parken im Sinne der Verkehrssicherheit vor den Schulen grundsätzlich regeln bzw. ordnen.

HANDLUNGSFELD „RADVERKEHR“

ZIELE

Durch die Schaffung neuer und sicherer Radinfrastruktur bzw. die Erweiterung des Radwegenetzes soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split von heute 14 % bis 2030 auf 20 % gesteigert werden.

➤ **Maßnahme:** Die Erweiterung und Priorisierung des Ausbaus des Radwegenetzes. Bis zum Jahr 2030 sollen 80 % der Bürgerinnen und Bürger vom Wohnort aus das Radwegenetz in einer Entfernung unter 350m erreichen können.
Ausgangspunkt ist der 2007 beschlossene und kontinuierlich fortgeschriebene Radwegenetzplan für Nürnberg. Das Radwegenetz soll im definierten Standard und an Hauptverkehrsstraßen umgesetzt werden, abgestimmt auf die von Radvorrangrouten. Die Fahrradstraßen sollen jährlich um mindestens 10 km ausgebaut werden.

Das Radvorrangroutennetz (RVR) mit ca. 135 km Länge soll bis 2030 durchgängig umgesetzt werden. Die Beschilderung der Strecke soll laut Radwegenetzplan ebenfalls bis dahin abgeschlossen sein. Im Jahr sollen somit ca. 15 km Streckennetz hergestellt werden.

Die Radschnellverbindungen (RSV), die sich zum Teil im Nürnberger Stadtgebiet befinden, sollen bis 2030 verwirklicht werden. Ein sicheres und komfortables Befahren mit hoher Reisegeschwindigkeit (20km/h) definiert dabei den Standard der Ausbauqualität.

➤ **Umsetzung:** Die „Radvorrangroute 2“, die im Westen in Schweinau startet, bis zur Peterskirche verläuft, von dort an die „Radvorrangroute 10“ anknüpft und bis nach Laufamholz führt, soll eine erste durchgängige West/Ost-Trasse bilden. Planung und Umsetzung dieser RVR haben höchste Priorität. Diese RVR soll in 2023 durchgängig geplant und danach abschnittsweise umgesetzt werden.

Umgesetzte Teilstücke des Radvorrangroutennetzes 2020-2022:			
Gleißhammerstraße	RVR Nr. 10	2020	1.400 m
Dientzenhoferstraße	RVR Nr. 10	2020	940 m
Balthasar-Neumann-Straße	RVR Nr. 10	2020	660 m
Thäterstraße	RVR Nr. 10	2020	340 m
Hummelsteiner Weg	RVR Nr. 14	2020	850 m
Humboldtstraße	RVR Nr. 2	2021	1.660 m
Sperberstraße	RVR Nr. 3	2021	450 m
Leibnizstraße	RVR Nr. 2	2022	240 m

Im Frühjahr 2021 wurde eine Machbarkeitsstudie für die Radvorrangrouten vergeben, die in 2022 abgeschlossen wurde. Die erarbeitete Bestandsanalyse enthält die erforderlichen Maßnahmen und Umsetzungen für die Herstellung des beschlossenen Standards sowie Vorschläge für ein Farb- und Markierungskonzept der Wegweisung. Vorgelegt wurde auch ein Konzept für eine grafische Darstellung des Systems als „spidermap“.

Folgende Abschnitte der Radvorrangrouten sind schwerpunktmäßig als Fahrradstraßen in Planung:

- Elisenstraße (RVR Nr. 2)
- Hintere Marktstraße (RVR Nr. 2)
- Teilabschnitte Sandreuthstraße (RVR Nr. 2, keine Fahrradstraße)
- Schützenstraße (RVR Nr. 2)
- Augustenstraße (RVR Nr. 2)
- Herbarthstraße (RVR Nr. 2)
- Sybelstraße (RVR Nr. 2)
- Regensburger Str. zwischen Sybelstr. und Schloßstr. (RVR Nr. 2, 10, 11, 13, keine Fahrradstraße)
- Frankenstraße zwischen Gibitzenhofstr. und Markgrafenstr. (RVR Nr. 3)
- Sperberstr. zwischen Pillenreuther Str. und Frankenstr. (RVR Nr. 3)
- Am Thoner Espan/ Michaelstraße (RVR Nr. 4)
- Mittelstraße (RVR Nr. 4)
- Schloßstraße südwestlicher Abschnitt bis Burgerstraße (RVR Nr. 10)
- Rehhofstraße (RVR Nr. 10)
- In der Finstermail (RVR Nr. 10)
- Happurger Str. (RVR Nr. 10)
- Schupfer Str. (RVR Nr. 10)
- Strindbergstraße (RVR Nr. 10)
- Groß-Strehlitzer-Str. (RVR Nr. 12)
- Hainstr. (RVR 13, keine Fahrradstr.)
- Gudrunstraße zwischen Hummelsteiner Weg und Kleestraße (RVR Nr. 14)
- Kleestraße (RVR Nr. 14)
- Hafenstr. (RVR Nr. 15, keine Fahrradstr.)
- Finkenbrunn (RVR Nr. 15)

Auch für die Radschnellverbindungen nach Erlangen und nach Zirndorf/Oberasbach, Stein und Teile nach Schwabach laufen im Augenblick die Planungen.

Zur Radschnellverbindung Zirndorf/Oberasbach und Stein fanden im Oktober und November 2022 öffentliche Informationsveranstaltungen mit der Darstellung des Planungsstandes statt.
Der Abschnitt der Rothenburger Straße zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Wredestraße ist bereits vom AfV beschlossen.

In Planung befinden sich gerade folgende Abschnitte:	
Nördlicher Abschnitt Rothenburger Straße Höhe Fuggerstraße bis Bertha-von-Suttner-Straße	600 m
Abschnitt Wredestraße bis Tiefes Feld	1.100 m
Südlicher Abschnitt Tiefes Feld bis Gebersdorfer Straße	800 m
Ehemalige Bibertbahntrasse	1.750 m
Felsenstraße bis Stein (Planung erfolgt in Abstimmung mit den Fachdienststellen und der Stadt Stein)	1.000 m

Der Grundsatzbeschluss für die Gesamttrasse ist noch für das erste Halbjahr 2023 vorgesehen. Weitere Planungsleistungen werden nach Grundsatzbeschluss an ein externes Büro vergeben.

Die Planungen für den ersten Abschnitt der RSV Nürnberg-Erlangen im Norden, der vom Maxtor bis zum Nordring als Fahrradstraße ausgeführt wird, konnten abgeschlossen werden und wurden vom AfV beschlossen. Die bauliche Umsetzung kann nun in 2023 erfolgen, nachdem in 2022 die Finanzierungsfragen mit den Zuschussgebern Freistaat Bayern und Bund erfolgreich geklärt werden konnten. In Planung befinden sich derzeit der Anschluss ab dem Nordring bis zur Stadtgrenze über Kleinreuther Weg, Lohestraße, Marienbergstraße und Erlanger Straße

Auch für die RSV Nürnberg-Schwabach wurden in den vergangenen zwei Jahren Planungen für einzelne Abschnitte erarbeitet, die ab 2024 realisiert werden sollen. Signifikant sind hier die beschlossene Planung für die Ambergerstraße, in der zusätzlich zur RSV eine Grünanlage mit Gehwegen entstehen wird, und der sich in Planung befindliche Straßenzug der Turnerheimstraße/ Daimlerstraße (AfV-Beschluss in 2023), der als Fahrradstraße ausgestaltet werden soll.

Weitere Fahrradstraßen, die unabhängig von Radschnellverbindungen ab 2023ff. geplant werden:	
Bismarckstraße	1.500 m
Forsthofstraße/Lichtenhofstraße	600 m
Harsdörfferplatz inklusive der Strauchstraße	400 m
Peter-Henlein-Straße	1.000 m
Schönweißstraße als Verlängerung der Kleestraße	400 m
Veillodterstraße	600 m
Voltastraße	keine Angabe
Gerngrosstraße 500 m– Otto-Geßler-Straße – Senefelderstraße als Verbindung zwischen Nordring und Marienbergpark	400 m

Fahrradstraßen deren Umsetzung in 2021 und 2022 erfolgt sind:	
Humboldtstraße / Teil der RVR Nr. 2	1.700 m
Leibnizstraße / Teil der RVR Nr. 2	250 m
Rennweg (Verlängerung der Fahrradstraße von der Martin-Richter-Straße bis zur Ludwig-Feuerbach-Straße)	200 m
Sperberstraße (östlich der Pillenreuther Str.)/ Teil der RVR Nr. 3	500 m

Darüber hinaus wurden in den vergangenen zwei Jahren seit der Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses weitere Projekte im Bereich des Radverkehrs, wie z.B. Lückenschlüsse, Verbreiterungen bestehender Infrastruktur u. ä., umgesetzt, die im Folgenden aufgelistet werden.

Adolf-Braun-Straße zwischen Fürther Straße und Bebauungsgrenze (Ergänzung der Radstreifen)	100 m
Äußere Bayreuther Straße/Carl-Schurz-Straße (Querung)	30 m
Bahnhofsplatz im Abschnitt des Postneubaus (Radweg)	130 m
Bahnhofsstraße im Bereich des Allersberger Tunnels (Radweg) sowie im Kreuzungsbereich Marientunnel-Nord	100 m
Bayernstraße (Verbesserung im Bestand/im Bau)	600 m je Richtung
Bennostraße (Radstreifen in einem Abschnitt)	130 m
Bierweg zwischen Hilpoltsteiner Straße und der Bebauungsgrenze (Schaffung von Schutzstreifen)	500 m je Richtung
Brettergartenstraße (Schaffung von Schutzstreifen)	400 m je Richtung
Eichendorffstraße; Nordseite zwischen Steinplattenweg und Stadenstraße (Ergänzung und Verbreiterung der Radstreifen)	370 m
Fuggerstraße (Radweg zur Kollwitzstraße)	100 m
Fürther Straße zwischen Fuchsstraße und Adolf-Braun-Straße (Lückenschluss, im Bau)	ca. 100 m
Julius-Loßmann-Straße zwischen Finkenbrunn und Saarbrückener Straße (Rotmarkierung mit Verbreiterung des Radstreifens stadtauswärts)	ca. 1100 m
Langgasswiesenweg in Röthenbach Ost	170 m
Liegnitzer Straße (Asphaltierung des Radwegs)	650 m
Pillenreuther Straße zwischen Wölckernstraße und Frankenstraße (Roteinfärbung und Verbreiterung des Radstreifens zulasten einer Fahrspur des Kfz-Verkehrs)	1.200 m je Richtung
Sandreuthstraße (Radstreifen)	ca. 450 m je Richtung
Schnieglinger Straße (Radstreifen, im Bau)	630 m je Richtung
Dr. Luise-Herzberg-Straße (Radwege entlang der neuen Südanbindung Lichtenreuth)	450 m
Wegeverbindung Forchheimer Straße/Claire-Goll-Straße	120 m
Wegeverbindung von der Karl-Schönleben-Straße nach Langwasser Nord über die Bertolt-Brecht-Schule	450 m
Wöhrder Talübergang/Bartholomäus- und Bauvereinstraße (Radstreifen bzw. Einführung von Tempo 30 und Zweirichtungsverkehr)	700 m
Zeltnerstraße zwischen dem Frauentorgraben und der Sandstraße (Radstreifen zulasten einer Fahrspur des Kfz-Verkehrs)	100 m je Richtung
Zollhausstraße (Radstreifen zulasten einer Fahrspur des Kfz-Verkehrs)	ca. 850 m

Der Planungs- und Realisierungsprozess von Einzelmaßnahmen unterliegt vielfältigen Einflüssen. Mitentscheidend sind die personellen Ressourcen, die bei Vpl und SÖR benötigt werden, um den Prozess zu beschleunigen. Siehe hierzu die Erläuterungen im Abschnitt vorn zur „Ausgangslage Personal“.

➤ **Maßnahme:** Verkehrlich relevante Radwege sollen ausgebaut, umweltverträglich asphaltiert oder planeben gepflastert werden. Vorzugsweise sollen diese als Einrichtungsradwege mit einer Regelbreite von 2,30 m hergestellt werden. Straßenbegleitende Wege sollen dabei eine durchgängige Roteinfärbung erhalten. Radstreifen sollen im Zuge von Sanierungsmaßnahmen verbreitert und gegebenenfalls um Sicherheitstrennstreifen zu Kfz-Parkplätzen ergänzt werden.

➤ **Umsetzung:** Projekte, die in 2023 im entsprechenden Standard realisiert bzw. begonnen werden sollen:

Bahnhofstraße zwischen Marientunnel und Vogelsgarten (Radstreifen)	ca. 370 m
Bayreuther Straße (Radstreifen zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz)	ca. 650 m
Fürther Str. – The „Q“ (Radweg	ca. 1.000 m
Gebersdorfer Straße (mit Radstreifen zwischen Rangaustaße und der Felsenstraße)	ca. 530 m
Hinterm Bahnhof (Lückenschluss zur Allersberger Straße)	ca. 100 m
Oppelner Straße (Radweg)	ca. 210 m
Virnsberger Straße (Schutzstreifen)	ca. 500 m
Zollhausstraße (verbreiterter Radstreifen auf der Südseite zwischen Münchener Straße und Breslauer Straße)	ca. 860 m

Projekte, die ab 2024ff. realisiert werden sollen:	
Äußere Cramer-Klett-Straße (Radstreifen)	ca. 300 m
Hafenbrücken (erhebliche Verbesserung der Radwegeführung im Zusammenhang mit der Brückenerneuerung)	ca. 400 m
Kieslingstraße (Radstreifen)	1.000 m
Königstor-/Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse (Verbreiterung des Radstreifens)	300 m
Laufamholzstraße (Radstreifen zwischen Waldstraße und Ostendstraße)	ca. 150 m
Maximilianstraße bis Schnieglinger Straße (Radstreifen)	1.100 m
Rehlingerstraße (Geh- und Radweg bis S-Bahnhof Reichelsdorf)	ca. 550 m
Thumenberger Weg (Verbreiterung des Radstreifens nördlich der Erlenstegenstraße bis zum Steinplattenweg)	je Richtung 900 m
Ziegelsteinstraße (Radstreifen zwischen Äußerer Bayreuther Straße und Fritz-Munkert-Platz) je Richtung mit Lückenschluss auf Ostseite	ca. 750 m

➤ **Maßnahme:** Die Schaffung von mehr Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

➤ **Umsetzung:** Jeder Planung und Baumaßnahme liegt das Prinzip zugrunde, dass die Verkehrssicherheit an erster Stelle stehen muss. Dies trifft insbesondere auf Kreuzungs- und Einmündungsbereiche zu, die z. B. durch Schutzinseln, versetzte Furten oder vorverlegte und aufgeweitete Aufstellflächen sicherer und fahrradfreundlicher gestaltet werden sollen. Entsprechende Maßnahmen wurden an folgenden Stellen umgesetzt:

- Humboldtstraße/Gugelstraße (aufgeweitete Radaufstellflächen)
- Leibnitzstraße/Gibitzenhofstraße (aufgeweitete Radaufstellflächen)
- Schönweißstraße/Gudrunstraße (aufgeweitete Radaufstellflächen)
- Schußleitenweg zur Eibacher Hauptstraße (aufgeweitete Radaufstellflächen)

Weitere Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die in 2023 realisiert werden sollen, sind geplant in der Kilianstraße (Querung)/Höhe Georg-Buchner-Straße sowie in der Straße An den Rampen und Steinbühler Straße.

Bei der Absicherung an *Baustellen* durch SÖR wird zum einen den Empfehlungen der AGFK zur sicheren Führung des Radverkehrs an Baustellen gefolgt, zum anderen werden Ausweichmöglichkeiten durch die Beschilderung kurzer Umwege oder Alternativrouten geschaffen.

Regelmäßige Reinigung und Räumung von Radverkehrsanlagen werden durch SÖR vorgenommen und betreffen in erster Linie die Hauptverkehrsstraßen beim *Winterräumdienst*. Der Stadtrat fasste in 2022 einen Beschluss über ein überarbeitetes Winterdienstkonzept, wonach definierte Radwege priorisiert in eigenen Sicherungstouren und effektiv mit auftauenden Streustoffen bearbeitet werden sollen. Knapp 100 km Radwege werden momentan in unterschiedliche Prioritätsstufen eingeteilt, die an der Lage, der Anzahl der Radfahrenden pro Tag und an der möglichen Gefahrenlage bemessen werden. Bei SÖR wurden vier neue Fahrerstellen 2022 geschaffen und besetzt.

Zudem wurden gemäß des überarbeiteten Winterdienstkonzeptes auf Radwegen bereits unmittelbar nach der Ausschussbehandlung im März 2022 drei Winterdienst-Solefahrzeuge bestellt. Aufgrund der langen Lieferzeiten konnte im laufenden Winter allerdings nur ein Fahrzeug bereitgestellt werden. Von den auch für 2023 eigentlich nach dem Winterdienstkonzept nochmal vorgesehenen 4 weiteren Fahrerstellen (nach Konzept insgesamt 4x4=16 Stellen bis 2025) konnten nur 2 Stellen bewilligt werden. Insofern verzögert sich auch hier die Umsetzung des Winterdienstkonzeptes etwas nach hinten.

➤ **Maßnahme:** Der „Altstadtring für Radler“ soll bis 2026 realisiert werden.

➤ **Umsetzung:** Der „Altstadtring für Radler“ wurde als Element in die Bewerbung zur 2030 stattfindenden „Urbanen Gartenschau“ in Nürnberg integriert. Ein erster Abschnitt ist derzeit in Planung. Im Zusammenhang mit der Optimierung des ÖPNV-Knotenpunktes Bahnhofsvorplatz wird dort die Verbreiterung des Radstreifens am Königstor-/Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse geplant. Eine Realisierung bis 2026 wird aus heutiger Sicht nicht erreichbar sein.

➤ **Maßnahme:** Der weitere Ausbau der Datenlage und -analyse mit vermehrten Fahrradzählungen zur besseren Planung von Radwegestrukturen.

➤ **Umsetzung:** Die Standorte für zehn neue Dauerzählstationen wurden festgelegt, verwaltungsintern abgestimmt und können in 2023 mit Fördermitteln des Bundes aufgebaut werden. Der Förderantrag wurde gestellt und bewilligt.
Die aufgezeichneten Daten werden als offene Daten allen Interessierten im Internet kontinuierlich zugänglich gemacht.

➤ **Maßnahme:** Die Bereitstellung von digitalen und online verfügbaren Radwegeinformationen im GPX-Format auf Basis von OpenStreetMap.

➤ **Umsetzung:** Beschilderte Radrouten innerhalb von Nürnberg und in den Nachbarkommunen sollen in 2023 sukzessive GPX-Tracks erhalten. Diese werden auf der Website des Verkehrsplanungsamtes zum Download bereitgestellt.
Für offizielle touristische Radwege existieren Weiterverlinkungen auf der Vpl-Website:
www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/

➤ **Maßnahme:** Eine gut sichtbare und verständliche Wegweisung und Beschilderung des Radverkehrsnetzes soll gewährleistet werden. Weitere beschilderte Radrouten sollen auf Basis des 2006 beschlossenen Radwegenetzplans bis 2030 abgeschlossen sein.

➤ **Umsetzung:** Derzeit sind 14 stadtteilübergreifende Routen mit einer Gesamtlänge von über 190 km beschildert. Die vorhandenen Routen werden fortlaufend gepflegt und aktualisiert.

Hauptbahnhof – Almoshof – Reutles – Erlangen	13,4 km
Rathenauplatz – Rennweg – Steinplatte – Erlenstegen	4,1 km
Hauptbahnhof – Ziegelstein – Buchenbühl – Kalchreuth	18,3 km
Hauptbahnhof – Glockenhof – Gleishammer – Langwasser Süd	8,7 km
Hauptbahnhof – Pegnitztal-Ost – Laufamholz – Lauf	18,4 km
Hauptbahnhof – Altenfurt – Fischbach – Brunn	16,3 km
Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese – Langwasser – Kornburg	12,3 km
Hauptbahnhof – Gartenstadt – Weiherhaus – Katzwang	13,3 km
Hauptbahnhof – Schweinau – Eibach – Schwabach	16 km
Hauptbahnhof – Sündersbühl – Gebersdorf – Hainberg	8,6 km
Schweinau – St. Peter – Mögeldorf – Laufamholz	12 km
Altstadt –Tullnau – Weichselgarten – Zerzabelshof	4,5 km
Schniegling – Höfles – Großgründlach – Tennenlohe	9,8 km
Schniegling – Thon – Marienbergpark – Erlenstegen	9,3 km

Bei den Radvorrangrouten wird auf eine gut sichtbare Wegweisung und auf eine komfortable Führung geachtet. Touristische Routen wie beispielsweise der Jakobus-Radpilgerweg haben eine Ausweisung erhalten.

In 2022 wurde von der Oelser Straße in Moorenbrunn bis Langwasser eine neue Wegweisung installiert. In Langwasser wurde die bestehende Wegweisung saniert und ergänzt.

Aufgrund nicht ausreichender personeller Kapazitäten konnten in den vergangenen beiden Jahren keine weiteren Routen beschildert werden.

➤ **Maßnahme:** Bis zum Jahr 2030 sollen mindestens 1.000 sichere Abstellmöglichkeiten jährlich für Fahrräder geschaffen werden. Der Fokus liegt dabei auf Knotenpunkten und stärker frequentierten Orten. Stadtteilprojekte und Einzelstandorte stadtweit sollen dabei berücksichtigt werden. An ausgewählten Standorten sollen Überdachungen mit in die Planung einfließen.

➤ **Umsetzung:** Das Radständerprojekt Gostenhof/Rosenau wurde in 2021 durchgeführt. 355 Radständer werden derzeit nach und nach durch SÖR aufgestellt.

Zwei Gebiete sollten pro Jahr abgearbeitet werden. Durch die Nichtbesetzung einer Stelle konnte bisher nur ein Stadtteilprojekt in 2022 angegangen werden. In 2022 hat die Onlinebeteiligung für den Stadtteil St. Johannis stattgefunden. Die verwaltungsinterne Instruktion der Bürgervorschläge befindet sich gerade in Vorbereitung. Für St. Johannis sind ca. 350 Radständer vorgesehen.
Für 2023 ist das Radständerprojekt im Stadtteil Steinbühl geplant.
Zusätzlich wurden diverse Anfragen aus verschiedenen Stadtteilen bearbeitet und 324 Radständer für fast 650 Fahrräder in 2021/2022 installiert.
Ferner werden noch ca. 30 bis 40 neue Radständer jährlich bei der Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen, Umwandlungen oder Straßenneubauten eingerichtet.

Hinzu kommen neue öffentliche Abstellanlagen an Schulen und Kitas. Die Erfassung ergab noch kein umfassendes Bild, so dass hier nur folgende schulische Einrichtungen genannt werden können:

- Berufliche Schule 10 und 12
- Konrad-Groß-Schule
- Grundschule Heroldsberger Weg
- Fachoberschule Schafhofstraße und Pilotystraße

➤ **Maßnahme:** Der SÖR-Mängelmelder soll um Funktionen erweitert werden, die eine Eingabe der Geoposition ermöglichen. Zudem soll die Kategorie „Radweg“ eingeführt werden.

➤ **Umsetzung:** Der Mängelmelder wurde erweitert und um die Punkte „Radwegschäden“ und „Schrottfahrräder“ ergänzt.

HANDLUNGSFELD „FUßVERKEHR STÄRKEN“

ZIELE

Der Fußverkehr soll sicherer und komfortabler gestaltet werden, um einen höheren Fußgängeranteil zu erreichen. Das Fundament wird dabei gebildet durch Raumkomfort, durchgängige Erreichbarkeit, Barrierefreiheit sowie eine gestalterisch und grünordnerisch vernetzte Infrastruktur.

➤ **Maßnahme:** Das Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ soll bis 2030 systematisch in allen Stadtteilen innerhalb des Rings durchgeführt werden. Ziel ist es, Defizite zu erfassen und Vorschläge für mehr Fußgängerfreundlichkeit zu sammeln, aus denen Maßnahmen entwickelt werden. Im Zuge der Stadtteilbegehungen soll auch angeordnetes Gehwegparken überprüft und gegebenenfalls aufgehoben werden. Bis 2030 soll dies bei mindestens 30 % der Straßen umgesetzt sein.

Zusätzlich zum Mobilitätsbeschluss wurde eine Fußverkehrsstrategie im Juli 2022 vom AfV beschlossen.

➤ **Umsetzung:** In 2022 wurden die Bürgervereine angeschrieben, um sich als Modellstadtteil für die Stadtteilbegehungen zu bewerben. Im Dezember 2022 hat der AfV zugestimmt, dass das erste Stadtteilprojekt in Teilen von Wöhrd und Gärten b.W. stattfinden soll. Die Begehungen, die zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Organisationen sowie mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt werden, starten im Frühjahr 2023. Das Kerngebiet wird aufgrund der Größe in zwei Bereiche aufgeteilt. Nach der Sammlung von Maßnahmen, die für die Schaffung fußgängerfreundlicher Bedingungen wünschenswert wären, müssen deren Umsetzungsmöglichkeiten geprüft und ggf. Planungen erarbeitet werden. Maßnahmen, die keinen Umbau erfordern, können unter Umständen je nach Aufwand per verkehrsrechtlicher Anordnung bereits in 2023 realisiert werden. Maßnahmen mit Umbau haben aufgrund des Planungs- und Beschlussbedarfs eine längere Vorlaufzeit.
Die Neuordnung sowie die Überprüfung des Parkens, die Schaffung von mehr Grünflächen und grundsätzliche Überlegungen zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden in das Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ miteinfließen.

Unabhängig vom Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ erfolgten in 2022 Änderungen bei der Beschilderung des Gehwegparkens in der Wilderstraße. In 2023 werden Änderungen in der Marconistraße umgesetzt.

➤ **Maßnahme:** Zur Gewährleistung der Sicherheit im allgemeinen Verkehrsgeschehen und des Qualitätsstandards für den Fußverkehr, insbesondere für vulnerable Gruppen, sollen Gehwege mindestens eine Breite von 1,50 m im Bestand und 2,50 m bei der Neuplanung aufweisen. Zudem sollen Begrünung und Beleuchtung einen verbesserten Standard bieten.

➤ **Umsetzung:** Straßen werden grundsätzlich bei Sanierungen, Neuplanungen oder beim Eingehen von Beschwerdeschreiben daraufhin überprüft, ob Sicherheitsdefizite für Zufußgehende bestehen und ob die Mindestbreiten für Gehwege eingehalten oder geschaffen werden können. Regelmäßige Begehungen und eventuelle Maßnahmeneinleitungen gewährleisten die Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger und werden im Rahmen der Stadtteilbegehungen noch einmal mit aufgegriffen.

HANDLUNGSFELD „ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR“

ZIELE

Bis 2030 soll laut Mobilitätsbeschluss der Anteil des Umweltverbundes bestehend aus Rad-, Fuß- und öffentlichem Nahverkehr von heute 61 auf 68 Prozent gesteigert werden. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist ein attraktiver und leistungsstarker Nahverkehr mit schnellen, pünktlichen und dicht getakteten Straßenbahnen und Bussen. Entsprechend soll das bestehende ÖPNV-Angebot verbessert und das Liniennetz weiter ausgebaut werden. Das im Juli 2021 beschlossene und auf den Mobilitätsbeschluss aufbauende „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ listet hierzu konkrete Maßnahmen auf, die in drei Stufen bis 2030 realisiert werden sollen.

➤ **Maßnahme:** Das Straßenbahnnetz soll ausgebaut werden. Bis 2030 werden die im „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ enthaltenen Erweiterungen im Straßenbahnnetz geprüft, geplant und soweit möglich umgesetzt.
Aber auch hierfür müssen aufgrund der Erläuterungen im Abschnitt vorn zur „Ausgangslage Personal“ die erforderlichen Maßnahmen in eine Priorisierungsreihenfolge gebracht werden und dann mit den verfügbaren Ressourcen sukzessive abgearbeitet werden. Das zeitliche Ziel 2030 wird auch hier nicht erreicht werden können, zumal bereits in der Planfeststellung befindliche oder schon beschlossenen Maßnahmen, wie die Ostendstraße oder die Scheuerlstraße, seit geraumer Zeit auf ihre Umsetzung warten.

➤ **Umsetzung:**

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 vom Hauptbahnhof zur Stadtparkschleife: Die Straßenbahnlinie 7 soll vom Hauptbahnhof bis zum Stadtpark verlängert werden. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zum Berliner Platz wurde 2022 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die baulichen Anpassungen der Strecke werden nach Abschluss des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Die Planfeststellungsunterlagen sind fertig und wurden der Regierung übermittelt. Der Planfeststellungsbeschluss steht noch aus. Mit den vorbereitenden Bauarbeiten an der Stadtparkschleife soll in 2023 begonnen werden. Eine Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 7 bis zur Stadtparkschleife wird für den Herbst 2025 angestrebt.
- Straßenbahnlückenschluss Minervastraße: Die Straßenbahnlinie 4 soll von der derzeitigen Endhaltestelle Gibitzenhof über die Dianastraße und Minervastraße bis zum Anschluss an die Linie 5 in der Julius-Loßmann-Straße (Höhe Finkenbrunn) verlängert werden. Derzeit werden das für diesen Lückenschluss erforderliche Planfeststellungsverfahren vorbereitet und Fördermittel beantragt. Der Baubeginn ist je nach Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Finanzierungsbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung nicht vor 2025 realistisch. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme noch vor der Sanierung des sog. Mauslochs (Bahnunterführung Katzwanger Straße).
- Straßenbahnverlängerung Lichtenreuth: Die Stadt Nürnberg plant die Verlängerung der Straßenbahnlinie von der Allersberger Straße in den neuen Stadtteil Lichtenreuth bis zur U-Bahnstation Bauernfeindstraße. Derzeit werden die Unterlagen für das erforderliche Planfeststellungsverfahren erarbeitet und Fördermittel beantragt. Der Baubeginn je nach Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Finanzierungsbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung nicht vor 2025 realistisch. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme des ersten Planungsabschnitts frühestens im Jahr 2026 vor. Gleichzeitig werden derzeit Varianten für die Weiterführung der Straßenbahnlinie über den Verknüpfungspunkt Bauernfeindstraße hinaus bis zur Messe/Bertolt-Brecht-Schule und weiter bis zum Klinikum

Süd geplant und hinsichtlich der Förderfähigkeit untersucht sowie mit dem Bund und dem Freistaat Bayern abgestimmt.

- Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach: Die Planung für die Verlängerung der Straßenbahn von Am Wegfeld im Nürnberger Norden nach Erlangen / Herzogenaurach als Stadtbahn läuft. Auch eine spätere Erweiterung um den sogenannten Ostast bei Erlangen ist in Vorbereitung.
  Laut Angaben des Zweckverbandes StUB sollen 2024 die Unterlagen zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für den ersten Planfeststellungsabschnitt (in Nürnberg) eingereicht werden.

➤ **Maßnahme:** Die Haltestellen der Straßenbahn werden bis 2030 barrierefrei umgebaut. Ebenso wie die Haltestellen im Busnetz.

➤ **Umsetzung:**

- Straßenbahnhaltestellen: Im Zuge der Betriebsgenehmigung für das neue Niederflurfahrzeug „Avenio“ (GTA8) musste die VAG ein räumliches und zeitliches Konzept für den komplett barrierefreien Ausbau der Nürnberger Straßenbahnhaltestellen vorlegen. Die Ziele sind weitgehend erreicht, aber nicht vollständig. Derzeit wird ein Planungs- und Bauprogramm von Vpl erstellt, das mit VAG und SÖR abgestimmt wird und dem Stadtrat vorgelegt wird. Sämtliche Maßnahmen können voraussichtlich nicht vor 2030 umgesetzt werden.
- Bushaltestellen: Im Stadtgebiet gibt es rund 500 Bushaltestellen, wovon nur ein kleiner Teil bereits barrierefrei ausgebaut ist. Aufgrund der Vielzahl an noch auszubauenden Bushaltestellen ist die Festlegung einer Reihenfolge bzw. von Prioritäten notwendig. Hierfür wurden in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden im Jahr 2015 ein Priorisierungsvorgehen entwickelt und die Bushaltestellen in drei Kategorien unterschiedlicher Dringlichkeit aufgeteilt. Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen wird seither schrittweise in einem fortlaufenden Prozess vorangetrieben. Seit 2019 stehen im Haushalt jährlich 300.000 € für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen zur Verfügung. Eine grobe Abschätzung ergab durchschnittliche Kosten von ca. 50.000 € pro Bussteig. Entsprechend können jährlich etwa sechs Bussteige bzw. drei Bushaltestellen ausgebaut werden. Um Synergieeffekte zu nutzen, wird der barrierefreie Haltestellenausbau auch im Zuge anderer Baumaßnahmen wo immer möglich realisiert.

➤ **Maßnahme:** Straßenbahnen und Busse sollen beschleunigt werden, um ein pünktliches, schnelles und zuverlässiges ÖPNV-Angebot bereitstellen zu können.

➤ **Umsetzung:** Im September 2022 hat der Verkehrsausschuss den Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“ beschlossen. Darin werden konkrete Maßnahmen aufgezeigt, die zur Beschleunigung und Stabilisierung des öffentlichen Straßenbahn- und Busverkehrs beitragen.
In den nun folgenden Detailplanungen muss die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen geprüft werden. Die einzelnen Planungen mit den benötigten Ressourcen sollen sukzessive dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt und ins Bauprogramm aufgenommen werden.

Folgende Maßnahmen aus dem Masterplan sind bereits in Umsetzung oder umgesetzt worden:

- Busspur Breslauer Straße (M8): Die Länge der vorhandenen Busspur soll mehr als verdoppelt werden. Die Maßnahme wurde im Dezember 2022 umgesetzt und kommt nun auch der neuen Verbindung zwischen Zabo und Langwasser zugute.
- Gleisbau und LSA-Beschleunigung Scheurlstraße (M3, M22): Die Maßnahme umfasst den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Scheurlstraße in beide Fahrtrichtungen und die LSA-Beschleunigung im Abschnitt Scheurlstraße bis Marientunnel. Die Maßnahme ist bereits mit Vorwegmaßnahmen im Bau und soll 2023/24 dann mit dem eigentlichen Haltestellenumbau abgeschlossen werden.

Folgende Maßnahmen aus dem Masterplan sind bereits in Planung und für die Umsetzung unter Betrachtung aller ÖPNV-Maßnahmen in eine verträgliche Priorisierungsreihenfolge zu bringen:

- LSA-Beschleunigung Nordring (M1): Die Lichtsignalanlagen vom Kleinreuther Weg bis zur Merianstraße sollen mit einer Beschleunigung für den Bus in beide Richtungen ausgestattet werden. Die Planung liegt vor, die Finanzierung wurde zunächst aufgrund der Haushaltslage zurückgestellt.
- Busspur Maximilianstraße (M5): Die Busspur soll von der Mittellage in westliche Seitenlage verlegt werden und die Zufahrt zur Haltestelle bzw. zum Busbahnhof Maximilianstraße ab der Reutersbrunnenstraße dynamisch signalisiert werden. Die Planung wird derzeit verwaltungsintern abgestimmt.
- Haltestelle Melanchthonplatz (M13): Die Haltestelle Landgrabenstraße ist überlastet und muss – unabhängig vom Einsatz neuer Linien – verbreitert werden. Um das Gebiet auch mit der neuen Verstärkerlinie zu erschließen, ist ein neuer Halt östlich der Gibitzenhofstraße erforderlich. Direkt am Knoten Gibitzenhofstraße / Landgrabenstraße ist dies nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich. Deshalb wird ein neuer Halt am Melachthonplatz vorgesehen, der gleichzeitig die trassierungstechnisch und hinsichtlich der Barrierefreiheit ungünstige Haltestelle Heynestraße ersetzen soll. Damit wird auch die vorhandene Haltestelle Landgrabenstraße entlastet und die Abstände zwischen den Haltestellen werden optimiert. Die Planungen für die neue Haltestelle Melanchthonplatz und für die Optimierung der Gleistrassierung im Bereich der heutigen Haltestelle Heynestraße werden derzeit verwaltungsintern abgestimmt. Ein Planfeststellungsverfahren ist vermutlich hierfür erforderlich.
- Haltestelle Christuskirche (M14): Die Planung zur Verbreiterung der Haltestellenbereiche und zu den Gleismarkierungen auf dem Weg zu den benachbarten Ampeln wurde im April 2022 vom AfV beschlossen.
- Haltestelle Hauptbahnhof (M15): Der Bahnhofsplatz wurde 2017 mit dem Ziel umgebaut, die Bahnsteige barrierefrei herzustellen. Die Leistungsfähigkeit für den Straßenbahnbetrieb wurde dabei nicht erhöht. Durch den barrierefreien Ausbau gibt es nur noch einen Haltepunkt je Gleis. Am Bahnhofsplatz sind im Straßenbahnbereich heute schon Überlastungen zu beobachten. Eine zweite Aufstellmöglichkeit für Straßenbahnen ist dringend erforderlich, um das Auffahren und Stauungen im Zulauf aus Richtung Osten zu vermeiden. Eine Entlastung für die Fahrtrichtung Westen ergibt sich mit der Durchbindung einer Linie bis zum Berliner Platz, die dann zukünftig nicht mehr am Bahnhofsplatz wenden muss. Bei einer Verdichtung des Taktes im Busverkehr bestünde auch hier ein Kapazitätsproblem. Für die zweite Aufstellmöglichkeit für die Straßenbahn östlich des Bahnhofsplatzes wird derzeit eine Planung in der Verwaltung abgestimmt.
  Ein Planfeststellungsverfahren ist vermutlich hierfür erforderlich.
- Haltestelle Landgrabenstraße (M16): Die Verbreiterung der Haltestelle wird gemeinsam mit der Planung für das Gleisdreieck Gibitzenhofstraße und Landgrabenstraße geplant.
  Die Planung wird derzeit erarbeitet. Ein Planfeststellungsverfahren ist vermutlich hierfür erforderlich.
- Haltestelle Aufseßplatz (M17): In Fahrtrichtung Westen soll eine Doppelhaltestelle angelegt werden. Dafür muss die mittige LSA-Querung für Fußgänger verschoben werden. In Fahrtrichtung Osten ist vorgesehen, die Haltestelle auf eine Länge von 40 Metern zu verkürzen, damit abgefertigte Züge diese sofort verlassen und vor dem Knoten Pillenreuther Straße auf ihr Freigabesignal warten können. Die Planung wird derzeit verwaltungsintern abgestimmt. Ein Planfeststellungsverfahren ist vermutlich hierfür erforderlich.
- Haltestelle Stadtparkschleife (M18): Im Zuge der Straßenbahnverlängerung zum Berliner Platz wird die sog. Stadtparkschleife mit den Haltestellen Rennweg und Stadtpark ausgebaut.

Die neue Strecke bekommt überwiegend einen eigenen Gleiskörper. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zum Berliner Platz wurde 2022 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die baulichen Anpassungen der Strecke werden nach Abschluss des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Mit den vorbereitenden Bauarbeiten an der Stadtparkschleife wird in 2023 begonnen.

- Eigener Gleiskörper und Busspur Frankenstraße, Busbahnhof Frankenstraße (M7, M11, M20.2): Es ist vorgesehen, in der Frankenstraße zwischen den Haltestellen Markgrafenstraße und Lothringer Straße eine Busspur anzulegen, da sich MIV und ÖPNV in diesem Bereich aktuell gegenseitig behindern. Die Umplanung sieht außerdem ein Rasengleis zwischen Gugelstraße und Katzwanger Straße in südlicher Seitenlage vor. Durch die geplante Seitenlage muss die Straßenbahn die Frankenstraße nicht mehr in unmittelbarer Nähe des überlasteten Knotens Frankenstraße / Katzwanger Straße queren. Dadurch entsteht an diesem Knoten mehr Spielraum für die Beschleunigung der vielen querenden Buslinien. Des Weiteren tragen die zukünftig barrierefreien Haltestellen von Bahnen und Bussen zur Beschleunigung des Betriebsablaufs bei. Auch der Busbahnhof Frankenstraße wurde überplant und wird eine neue direkte Ausfahrt nach Osten erhalten sowie ggf. die Anfahrbarkeit signaltechnisch verbessert werden. Die Planung wird derzeit verwaltungsintern abgestimmt. Ein Planfeststellungsverfahren und Grunderwerb sind erforderlich.
- Busbahnhof Langwasser Mitte (kurzfristig) (M21.1): Die Verlängerung der Linie 44 und weitere Linienverdichtungenbedürfen zusätzliche Bussteige und eine niveaugleiche Fußgängerquerung am Ostast des Knotenpunktes Breslauer Straße / Oppelner Straße sowie eine durchgängige ÖV-Beschleunigung an allen Lichtsignalanlagen. Die Planung wird derzeit vorbereitet. Eine provisorische Lösung mit neuen Bussteigen wurde bereits umgesetzt. Zur Entlastung des U-Bahnhofes wird ein zweiter Aufzug auf der Nordseite der Breslauer Straße optional berücksichtigt.

Folgende weitere Projekte aus dem Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“ sollen in den nächsten Jahren geplant werden: Busspur Gustav-Adolf-Straße (M4), Beschleunigung Münchener Straße (M6), Busspur Eibacher Hauptstraße (M9), Julius-Loßmann-Straße (M10), Busbahnhof Röthenbach kurzfristig (M19.1), Überholgleis Worzeldorfer Straße (M23).

➤ **Maßnahme:** Auf allen Straßenbahnstrecken und wichtigen Buslinien sollen bis 2030 Taktverdichtungen umgesetzt werden. Ziel ist es, auf allen Straßenbahnästen in der Haupt- und Nebenverkehrszeit einen 5-Minutentakt zu realisieren. In der Schwachverkehrszeit und am Wochenende soll auf allen Straßenbahnlinien mindestens ein 15-Minutentakt angeboten werden. Bei den Buslinien soll in der Haupt- und Nebenverkehrszeit der Mindesttakt im Nürnberger Stadtgebiet von 40 Minuten auf 30 Minuten, in Gebieten hoher Nutzungsdichte auf mindestens 15 Minuten verbessert werden.

➤ **Umsetzung:** Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sollen die neuen Mindesttakte als verbindliche Zielwerte aufgenommen und dann schrittweise umgesetzt werden.

- Neue Straßenbahnverstärkerlinien 10 und 11: Durch Einführung der neuen Straßenbahnlinien 10 (Am Wegfeld über Plärrer und Aufseßplatz zum Dutzendteich) und 11 (Gibitzenhof über Aufseßplatz und Hauptbahnhof nach Mögeldorf) wird auf den stark nachgefragten Streckenabschnitten insbesondere im Korridor der Südstadt (zwischen Landgrabenstraße und Aufseßplatz) das Bestandsangebot erheblich verbessert und der Takt deutlich verdichtet. Mit den neuen Linien werden zudem neue umsteigefreie Direktverbindungen geschaffen. Die Umsetzung soll Dezember 2023 erfolgen.

HANDLUNGSFELD „SINNVOLLE AUTONUTZUNG“

ZIELE:
Ziel ist es, durch die Kombination von unterschiedlichen umweltfreundlichen Verkehrsarten die Multimodalität insgesamt zu fördern und eine Alternative zum privaten Pkw-Besitz aufzuzeigen. Gleichzeitig soll der notwendige und nicht verlagerbare Kfz-Verkehr gewährleistet bleiben, auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt und emissionsfrei gestaltet werden.

➤ **Maßnahme:** Die Anzahl der Mobilpunkte für Carsharing-Fahrzeuge soll bis 2030 auf 100 erhöht werden. Das Netz an Mobilpunkten soll nachverdichtet werden. Von jedem Standort innerhalb der Ringstraße aus sollen in einer fußläufigen Entfernung von circa 350 Metern Carsharing-Fahrzeuge an Mobilpunkten ausgeliehen werden können.

➤ **Umsetzung:** An 48 Standorten stehen zurzeit insgesamt 93 Carsharing-Autos im öffentlichen Raum zur Verfügung. Eine dritte Ausbaustufe ist in Vorbereitung. Dabei sollen 30 neue Stationen ab dem Frühjahr 2023 eingerichtet werden. Die begleitende Onlinebeteiligung fand vom 08.11. bis zum 06.12.2022 statt. Aus dieser Onlinebeteiligung wurden wie angekündigt sechs Mobilpunktstandorte ausgewählt. 24 Mobilpunktstandorte werden gemeinsam von der Verwaltung und dem Betreiber festgelegt. Das Vergabeverfahren für den Betrieb der Carsharing-Fahrzeuge an den neuen Stationen wird voraussichtlich im März 2023 abgeschlossen.

Mit den derzeit bestehenden 48 Mobilpunkten ist im Gebiet innerhalb der Ringstraße bereits ein relativ dichtes Netz vorhanden, das mit den Standorten der dritten Ausbaustufe noch engmaschiger wird. Damit ist das Ziel, dass in den Wohngebieten innerhalb des Rings von jedem Standort aus in ca. 350 Metern ein Mobilpunkt existiert, fast erreicht (siehe auch AfV 16.02.2023). Zusätzlich werden Mobilpunkte auch in den Stadtteilen außerhalb des Rings, in denen das Angebot bislang weniger gut angenommen wird, nach und nach ausgebaut.

Eine vierte Ausbaustufe ist für 2024/2025 vorgesehen, so dass das Ziel der 100 Mobilpunkte bis 2025 erreicht werden kann.

➤ **Maßnahme:** Schaffung von Stellplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner in Quartiersparkhäusern. Bis 2030 sollen dafür zwei bis drei kostendeckende Quartiersparkhäuser in dicht bebauten Gebieten innerhalb des Rings und in der Weststadt hergestellt werden. Parallel sollen durch eine adäquate Parkraumbewirtschaftung Flächen im öffentlichen Raum für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität frei werden.

➤ **Umsetzung:** Eine erste Standortprüfung potentieller Flächen ist abgeschlossen. Ein Standort an der Frankenstraße/Ulmenstraße wird derzeit im Detail untersucht. Zum Stand wird 2023 berichtet. Grundsätzlich stellt die Flächenverfügbarkeit in den bestehenden Wohngebieten ein großes Problem dar. Parkhäuser in neu entstehenden Quartieren sind besser plan- bzw. umsetzbar. Ein weiteres Hindernis ist die Finanzierung, da Bau- und Unterhaltskosten sehr hoch sind und durch die Vermietung der Stellplätze abgedeckt werden müssen.
Die N-ERGIE hat auf ihrem Areal in der Sandreuthstraße ein „Parkhaus der Zukunft“ errichtet, in dem auch Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Wohnbebauung Stellplätze anmieten können.
Im Rahmen der Umgestaltung des Volksbades soll auf dem angrenzenden Areal ein Parkhaus entstehen, dessen Stellplätze zum Teil den Bewohnerinnen und Bewohnern Gostenhofs als Quartiersparkplätze angeboten werden sollen.

➤ **Maßnahme:** Die öffentliche Ladeinfrastruktur soll bedarfsgerecht vorangetrieben werden, insbesondere in den Stadtteilen, in denen das Laden auf Privatgrund nicht möglich ist.

➤ **Umsetzung:** Bis Ende 2022 wurden 120 Ladesäulen mit insgesamt 237 Ladepunkten (Doppelbelegung) im öffentlichen Raum errichtet. Dazu gehören auch die „Park & Ride-Ladesäulen“ Am Wegfeld, Langwasser und Herrnhütte. Hinzu kommen noch 31 teilöffentliche Ladesäulen der N-ERGIE mit 62 Ladepunkten. Am Standort in der Sandreuthstraße bietet die N-ERGIE in ihrem „Parkhaus der Zukunft“ 64 Ladesäulen mit 128 Ladepunkten für Elektroautos an, die für alle öffentlich zugänglich und nutzbar sind.

Der weitere kontinuierliche Ausbau erfolgt in Abstimmung mit der N-ERGIE. Derzeit werden Standorte für die nächste Ausbaustufe geprüft.

Um den zukünftigen Bedarf an öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten zu decken, sollen vorrangig Schnelllademöglichkeiten ausgebaut werden. Schon heute werden bestehende Tankstellen, die mittelfristig nicht mehr zum Verkauf von Benzin und Diesel benötigt werden, als Standorte für das Schnellladen umgerüstet. Sie sind im gesamten Stadtgebiet verteilt und günstig an Hauptverkehrsstraßen gelegen. Hier kann zügiges Laden mit kleinen Erledigungen o. Ä. verbunden werden.

➤ **Maßnahme:** Der tägliche Zustrom des Kfz-Pendlerverkehrs aus dem Umland soll reduziert werden. An Werktagen passieren etwa 600.000 Kraftfahrzeuge die Stadtgrenze in beiden Richtungen. Mit U-Bahn, S- und R-Bahnen sowie mit Bussen pendeln täglich etwa 149.000 Fahrgäste nach Nürnberg. Per Rad kommen weitere etwa 11.500 Pendler pro Tag dazu.

Es sollen attraktive Alternativangebote geschaffen werden, die stadtgrenzüberschreitende Verbindungen schaffen. Parallel sollen Pförtnerfunktionen geprüft werden.

➤ **Umsetzung:** Durch die Schaffung leistungsstarker Schienenverbindungen über die Stadtgrenze in die Nachbarstädte und ins Umland sollen die Kfz-Pendlerströme verstärkt auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelenkt werden. Ein Beispiel für eine leistungsfähige Schienenverbindung stellt die Verlängerung der Straßenbahn als Stadtumlandbahn nach Erlangen und Herzogenaurach da. Die Planungen hierzu schreiten fort, so dass für den Abschnitt auf Nürnberger Stadtgebiet der Vorentwurf fertiggestellt ist. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren sollen 2024 eingereicht werden.
Nacht-S-Bahn: Seit Dezember fahren die S-Bahnen zwischen Nürnberg und Erlangen alle 20 Minuten. An Wochenendnächten (Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag) gibt es zwei zusätzliche Abfahrten gegen 1 Uhr und 2 Uhr. Die letzten S-Bahn-Verbindungen ab Nürnberg Hbf nach Erlangen (S1), Hersbruck l. Pegn. (S1), Roth (S2), Neumarkt (S3) und Ansbach (S4) fahren sogar erst nach 3 Uhr am frühen Morgen ab. Auf der S1 startet auch in der Gegenrichtung ab Erlangen gegen 3 Uhr eine S-Bahn-Nachtverbindung über Fürth nach Nürnberg.

Ausbau S-Bahnnetz: Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) erarbeitet unter dem Titel „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg" (AuSbauNü) eine gesamthafte Infrastrukturausbaustrategie für die Region Nürnberg, mit dem Ziel eine wegweisende Planungsgrundlage zu erhalten. Damit sollen anstehende Projekte vorangetrieben werden sowie eine Vielzahl neuer Maßnahmen auf ihre verkehrliche Wirksamkeit, betriebliche und bautechnische Machbarkeit und auf ihre wirtschaftliche Darstellbarkeit hin untersucht werden. Insgesamt werden 24 Maßnahmen zur Verbesserung und Ausweitung des S-Bahnangebotes untersucht. In das zu untersuchende Ausbauprogramm sind alle wesentlichen Forderungen der Stadt Nürnberg an eine zukunftsorientierte S-Bahnausbauplanung aufgenommen worden. Insbesondere zur „Durchbindung Gräfenbergbahn“ bzw. „Reaktivierung Nordringbahn“ (s. AfV-Beschluss vom 30.01.2020, TOP 5) haben zuletzt Abstimmungsgespräche zwischen den Verwaltungen der Städte Nürnberg und Fürth mit der Deutschen Bahn AG, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), dem StMB sowie der

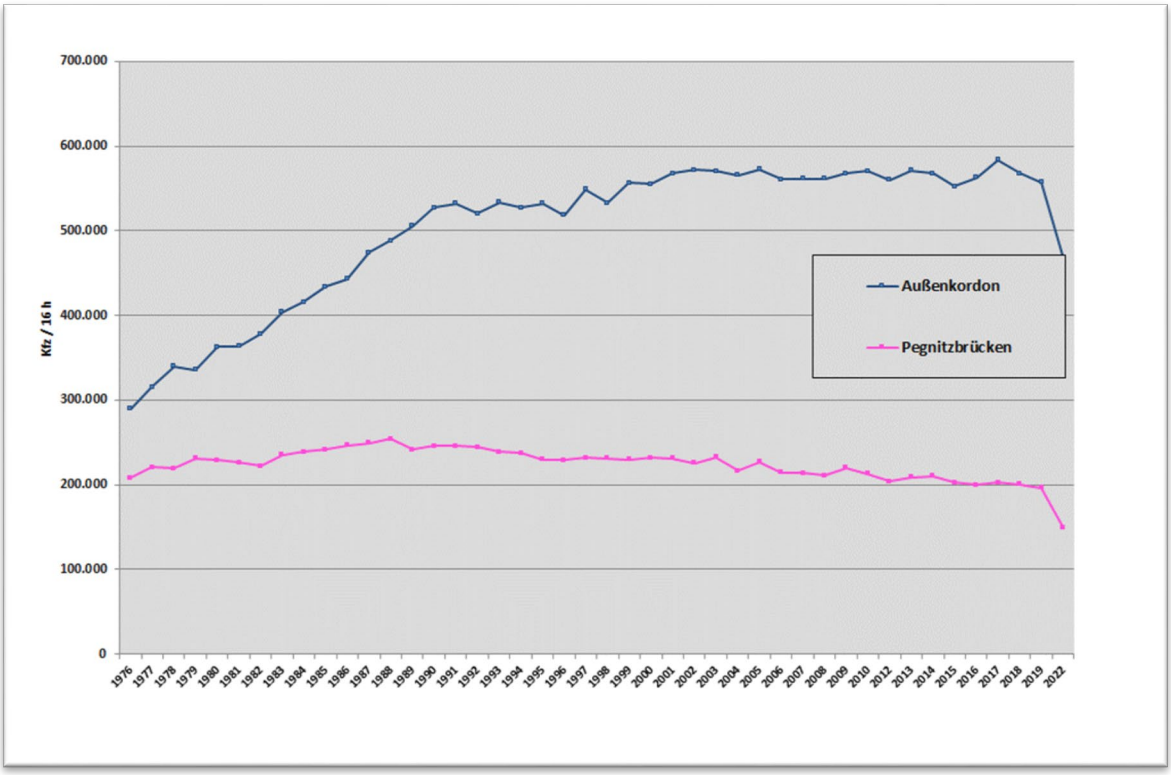
VGN GmbH, in Vertretung des Zweckverbandes VGN, stattgefunden. Mit ersten Ergebnissen zu Einzelmaßnahmen der Machbarkeitsstudie wird im Laufe des Jahres 2023 gerechnet.

Park & Ride: Einen Baustein bei der Reduzierung des Kfz-Pendlerverkehrs bildet das Park & Ride. Volkswirtschaftlich sinnvoll sind Park & Ride-Anlagen ab einer Entfernung von mindestens acht Kilometern vom Zentrum. Eine effizientere verkehrsreduzierende Wirkung bringt das Park & Ride im Umland. Auf Nürnberger Stadtgebiet gibt es derzeit elf Park & Ride-Anlagen mit einer Kapazität von 1.200 Kfz-Stellplätzen und 1.000 Fahrradstellplätzen. Im Zusammenhang mit dem Bau der Stadt-Umland-Bahn nach Erlangen ist ein Park & Ride-Parkhaus mit zunächst 300 Kfz-Stellplätzen und ca. 40 Radabstellplätzen in Reutles geplant und im Zuge der Verlängerung der U-Bahn bis Gebersdorf ist eine Park & Ride-Anlage mit rd. 400 Kfz-Stellplätzen und eine Bike & Ride-Anlage mit ca. 300 Radabstellplätzen geplant. Die Erweiterung des Park & Ride-Parkplatzes Am Wegfeld um 100 Stellplätze ist beschlossen, der Umsetzungszeitpunkt aber noch offen.

➤ **Maßnahme:** Um die Gesamtverkehrsmenge der Kraftfahrzeuge in der Stadt stufenweise zu reduzieren, sollen die seit Jahren auf sehr hohem Niveau stagnierenden Einpendlerzahlen am Außenkordon reduziert werden. Flächen, die durch Reduktion der einbrechenden Verkehre freiwerden, sollen der urbanen Mobilität im Sinne des Beschlusses zur Verfügung gestellt werden.

➤ **Umsetzung:** Das Ziel die Kfz-Pendlerverkehre zu reduzieren kann mit einem Mix aus Angebotsmaßnahmen des ÖPNV und des Radverkehrs bei gleichzeitiger Zuflussdosierung an den Signalanlagen mit Hilfe intelligenter Ampelsteuerung gelingen. Gleichzeitig müssen aber bauliche Maßnahmen im Straßenraum umgesetzt werden, damit freiwerdende Kapazitäten nicht durch neuen innerstädtischen Kfz-Verkehr aufgefüllt werden, der bislang aufgrund von Einschränkungen der Reisezeit nicht mit dem Kfz durchgeführt oder ganz vermieden wurde.

Die Verkehrsentwicklung am Außenkordon, in dem alle Einfallstraßen in Nürnberg zusammenfasst sind, zeigt, dass der stetige Ausbau des Nahverkehrs und die Zuflussdosierung an geeigneten Einfallstraßen dazu geführt haben, dass die Anzahl der Kfz an der Stadtgrenze seit rund 20 Jahren nicht weiter zugenommen hat. Das trotzdem noch hohe Niveau an Kfz, die täglich die Stadtgrenze passieren, soll mit zusätzlichen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen und Zuflussdosierung weiter reduziert werden.

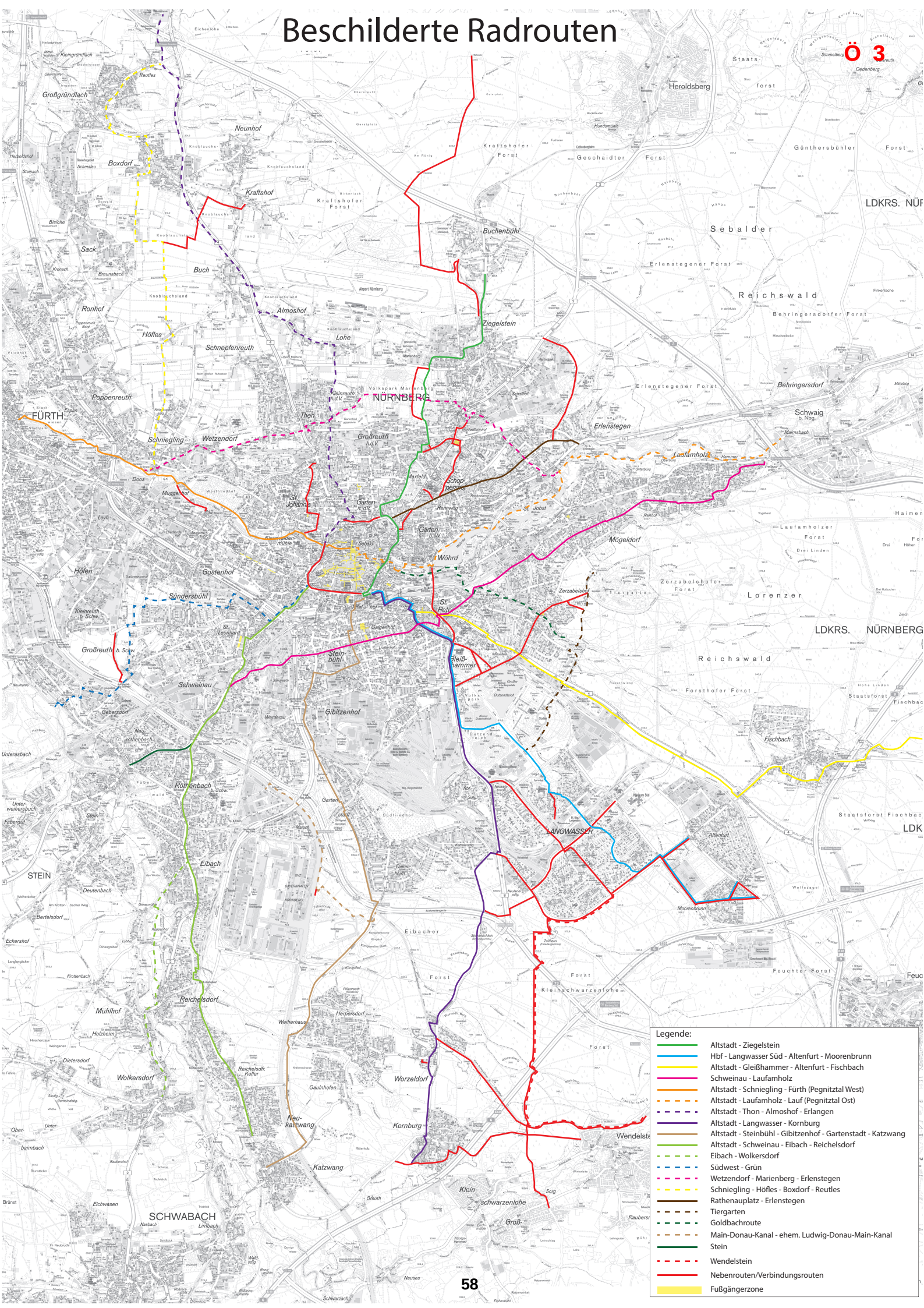


FAZIT

In den vergangenen zwei Jahren seit Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses konnten zwar zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden, allerdings konnten aufgrund der erforderlichen langwierigen Planungsprozesse und der begrenzten personellen Kapazitäten nicht alle gesteckten Ziele erreicht werden. Die umfangreichen neuen Aufgaben, die mit dem Mobilitätsbeschluss verbunden sind, können nur bewältigt werden, wenn zusätzliches Personal bei der planenden (Vpl) und bei der bauenden Fachdienststelle (SÖR) eingestellt wird.
Allerdings konnten die für die Aufgaben des Mobilitätsbeschlusses erforderlichen zusätzlichen Personalressourcen nicht vollumfänglich geschaffen werden und werden voraussichtlich auch nicht im Jahr 2023 ausgefüllt sein.

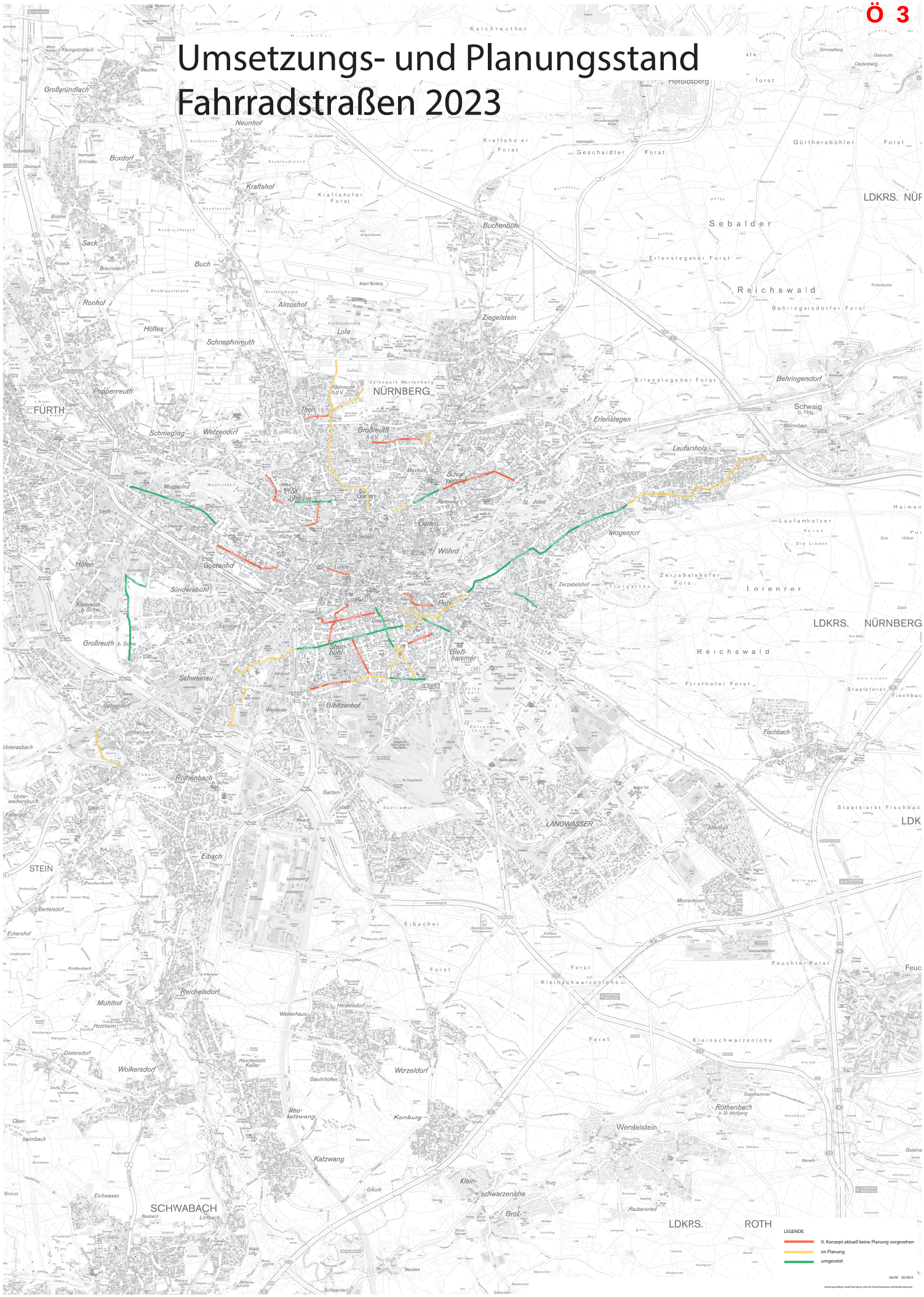
Die Ziele des Mobilitätsbeschlusses werden folglich nicht in der Geschwindigkeit erreicht werden, wie ursprünglich vorgesehen. Derzeit ist davon auszugehen, dass sich aufgrund der beschriebenen Probleme bei der Besetzung der notwendigen Stellen der Umsetzungszeitraum um einige Jahre verlängern wird.

Beschilderte Radrouten



Ö 3

Umsetzungs- und Planungsstand Fahrradstraßen 2023



Umsetzungs- und Planungsstand Radschnellverbindungen 2023

Stand 02/2023

Legende

Planungsstand Radschnellverbindung

- in Planung
- aktuell kein Standard / keine Planung

N

0 0,45 0,9 1,8 Kilometer

Stand 02/2023

Esri, HERE, Garmin, (c)

Umsetzungs- und Planungsstand Radvorrangrouten 2023

Stand 02/2023

Legende

Planungsstand Radvorrangrouten

- RVR-Standard erreicht
- in Planung
- aktuell kein Standard / keine Planung

N

0 0,5 1 2 Kilometer

Stand 02/2023

Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community

Berichtsvorlage
Vpl/008/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.03.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

Auswirkungen der Personalkosteneinsparungen im Verkehrsplanungsamt

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt

Bericht:

Dem Beschluss des Stadtrates entsprechend wird über die Auswirkungen der Stelleneinsparungen berichtet.

Die vom Stadtrat beschlossene rechnerische Quote einer Einsparung von 11% der Stellen im Geschäftsbereich Planen und Bauen ist schon zum 02.01.2023 erreicht gewesen, weil eine Vielzahl von technischen Stellen trotz intensivster Bemühungen nicht besetzt werden können. Bei Vpl beträgt die aktuelle Freihaltequote 21,96%.

Dem steigenden Stellenbedarf zur Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses wurde vom Stadtrat weitgehend Rechnung getragen, jedoch konnten die Stellen nur teilweise besetzt werden. Im Ergebnis ist der status-quo an Aufgaben VOR dem Beschluß gut zu erfüllen, die neuen Planungsaufgaben hingegen werden sich verzögern.

Vpl erledigt weiterhin alle Pflichtaufgaben (gemäß Aufgabengliederungsplan) in vollem Umfang, dennoch könnte es temporär zu Abstrichen bei den Reaktionszeiten kommen. Insbesondere werden die Ziele des Mobilitätsbeschlusses nicht in der gewünschten Geschwindigkeit erreicht werden können. Die einzelnen Maßnahmen müssen daher auf eine den verfügbaren Kapazitäten entsprechende Priorisierungsreihenfolge gebracht und damit auch die zeitliche Umsetzung auf den Zeitraum nach 2030 gestreckt werden. Nach aktueller Bewertung ergibt sich hier ein verlängerter Umsetzungszeitraum von ca. 3 bis 4 Jahren.

Darüber wird mit getrennter Vorlage im Reportingbericht zum Mobilitätsbeschluss berichtet.

Die bisherigen Tätigkeiten werden in reduziertem Umfang bearbeitet. Dies führt zu Abstrichen bei Reaktionszeiten und bei der Geschwindigkeit der Zielumsetzung beim Mobilitätsbeschluss.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
die verzögerte Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses sorgt für verzögerten Mittelabfluss

(→ *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:

Mit der Verzögerung der Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses werden bestehende Ungleicheiten und Benachteiligungen langsamer gelöst.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Sachstand und Auswirkungen der Stelleneinsparung im Verkehrsplanungsamt

Bericht

Im Gesamtpaket der Stelleneinsparungen wurden den Geschäftsbereichen unterschiedliche Einsparquoten zugewiesen. Das Planungs- und Baureferat hat zum Stellenplan vom 01.01.2023 perspektivisch eine Reduktion von etwa 11% zu erreichen. Zu unterscheiden sind „ausgenommene“ Stellen und „nicht ausgenommene“ Stellen. Im Planungs- und Baureferat sind nur sehr wenige Stellen von der Abbauverpflichtung „ausgenommen“. Die entsprechend hohe Reduktion wurde intern pauschal auf die Ämter im Geschäftsbereich übertragen, im Detail sind aber fachspezifische Steuerungen nötig.

Die rechnerische Quote ist schon zum 02.01.2023 erreicht gewesen, weil eine Vielzahl von technischen Stellen nach wie vor trotz intensivster Bemühungen nicht besetzt werden können. Damit ent-zieht sich die Personalentwicklung in gewissem Umfang der aktiven Steuerung, die nötige Aufgaben-kritik wird leider durch die personelle Wirklichkeit geleitet.

Dem Beschluss des Stadtrates entsprechend berichtet das Planungs- und Baureferat ämterspezifisch kleinteilig über die Konsequenzen in den zuständigen Fachausschüssen.

1. Zielerreichungsgrad des Verkehrsplanungsamtes:
   Auswertung zum Stichtag 01.02.2023

a.	Stellen (VKS) im nicht ausgenommenen Bereich:	70,49 VKS
b.	davon frei (VKS):	15,48 VKS
c.	aktuelle Freihaltequote (Bezugswert 11%)	21,96%
d.	Darstellung der Entwicklung der Quote	entfällt
e.	Prozentzahl der nicht ausgenommenen Stellen im Geschäftsbereich	82,35%

2. Auswirkungen auf die Aufgabenerfüllung:
   Die Personalsituation des Verkehrsplnungsamtes ist aufgrund von Engpässen auf dem Arbeitsmarkt vor allem im technischen Bereich (Ingenieure, Techniker) und Überlastungen aufgrund der enormen Aufgaben im Rahmen der Anpassung der Stadt an die Mobilitätsherausforderungen der Zuklunft sehr angespannt.

   Dem steigenden Stellenbedarf zur Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses wurde vom Stadtrat weitgehend Rechnung gteragen, jedoch konnten die Stellen nur teilweise besetzt werden. Im Ergebnis ist der status-quo an Aufgaben VOR dem Beschluß gut zu erfüllen, die neuen Planungsaufgaben hingegen werden sich verzögern.

   a. Welche Prozesse können/konnten wie verbessert/digitalisiert werden?

      Seit Jahren werden sukzessive Prozesse digitalisiert, digitale Anwendungen kommen zum Einsatz. Bespielhaft dafür ist die Einführung der elektronischen Unfallsteckkarte (Euska), mittels derer alle polizeilich erfassten Unfälle räumlich und statistisch ausgewertet werden können. Weiterhin wurde das Instrument digitaler Bürgerbeteiligung ebenso in die Abläufe integriert wie weitreichende interne Prozesse. Im Ergebnis wurde der Sektor „Verkehr“ in

einer kürzlichen Bitkom-Studie in Nürnberg herausragend positiv bewertet, nicht nur, aber auch wegen Bemühungen des Vpl.

Zahlreiche GIS-Anwendungen und die Einführung des VMS Formulars in den nächsten Jahren führen dazu, die Qualität der Arbeit zu erhöhen und selten zu Einsparungen bei Arbeitsprozessen. Vpl sieht die Digitalisierung von Arbeitsprozessen insbesondere als zielführend und arbeitserleichternd, wenn diese ohne Medienbruch erfolgen kann. Hier sind intern erhebliche Verbesserungen nötig (DMS), da Vpl jährlich rund 2.000 Bürgerschreiben zu beantworten hat, die auf unterschiedlichen Wegen im Amt eingehen und nicht einheitlich bearbeitet werden können. Eine Umstellung in dem Bereich ist nicht kurzfristig umsetzbar und erfordert anfangs eher zusätzliche Personalkapazitäten, sichert aber auf Dauer die Chance zur Personalreduzierung.

b. Welche Aufgaben fallen temporär weg, bzw. können nur eingeschränkt oder in geringerem Umfang realisiert werden? Welche Standards werden temporär abgesenkt?

Vpl erledigt weiterhin alle Pflichtaufgaben (gemäß Aufgabengliederungsplan) in vollem Umfang, dennoch könnte es temporär zu Abstrichen bei den Reaktionszeiten kommen. Insbesondere werden die Ziele des Mobilitätsbeschlusses nicht in der gewünschten Geschwindigkeit erreicht werden können. Die einzelnen Maßnahmen müssen daher auf eine den verfügbaren Kapazitäten entsprechende Priorisierungsreihenfolge gebracht und damit auch die zeitliche Umsetzung auf den Zeitraum nach 2030 gestreckt werden. Nach aktueller Bewertung ergibt sich hier ein verlängerter Umsetzungszeitraum von ca. 3 bis 4 Jahren.

Darüber wird mit getrennter Vorlage in gleicher Sitzung im Reportingbericht zum Mobilitätsbeschluss berichtet.

c. Welche Aufgaben/Stellen/Standards sind dauerhaft zur Einsparung vorgesehen (soweit zum aktuellen Zeitpunkt schon bekannt)? (Klammerzusatz entfällt spätestens im November 2024)

Aktuell sind noch keine finalen Aussagen zu Stelleneinsparungen möglich, da, wie vorher beschrieben, insbesondere das Angebot an Bewerbern die Besetzungen steuert.

d. Welche Folgen (verwaltungsintern/politisch/rechtlich/gesellschaftlich) sind zu erwarten?

Die bisherigen Tätigkeiten werden in reduziertem Umfang bearbeitet. Dies führt zu Abstrichen bei Reaktionszeiten und bei der Geschwindigkeit der Zielumsetzung beim Mobilitätsbeschluss.

Beschlussvorlage
Vpl/009/2023

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.03.2023	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Änderungsplanung Neue Rothenburger Straße

Anlagen:

Entscheidungsvorlage
Straßenplan Rothenburger Straße 2.2076.2.8
Straßenplan Rothenburger Straße 2.2076.2.9
Straßenplan Rothenburger Straße 2.2076.2.10

Sachverhalt (kurz):

Am 28.04.2016 wurde die Planung der Rothenburger Straße im Bereich des Tiefen Feldes vom AfV beschlossen und mit den begleitenden Fachgutachten als Grundlage für die Planfeststellung eingereicht.

Anlass der nun vorgelegten Planänderung zur Planfeststellung ist die notwendige Verbreiterung der Radverkehrsanlagen aufgrund der parallel laufenden Radschnellverbindung Nürnberg - Stein - Oberasbach - Zirndorf entlang der Neuen Rothenburger Straße. Da die Radschnellverbindung aus dem Bundesförderprogramm Radschnellwege 2017 - 2030 finanziert wird, sind Mindestmaße für die Breite der Radwege einzuhalten. Mit der Verbreiterung dieser wird den im Bundesprogramm erforderlich Breitenanforderungen Rechnung getragen und verhindert, dass die Radschnellverbindung für die Stadt Nürnberg wie auch für die beteiligten Nachbarkommunen Stein, Zirndorf, Oberasbach und den Landkreis Fürth nicht gefördert wird.

Im Rahmen der Planänderung wurden zusätzliche Belange im Hinblick auf die Anbindung der Sigmundstraße, die Bushaltestellen des ÖPNV und die Verknüpfung mit der weiteren Radverkehrsführung im Umgriff der Rothenburger Straße angepasst.Das Proejkt wurde mit deutlich mehr Bäumen ausgestattet.

Die Maßnahmen werden im ausführlichen Sachverhalt erläutert und die überarbeitete Planung erneut 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	€	**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:

Aufgrund hohen Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen wird die Sicherheits aller am Radverkehr Teilnehmenden deutlich erhöht.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Pläne zur Änderung der Neuen Rothenburger Straße aufgrund der Einrichtung breiter Radwege für die Radschnellverbindung Nürnberg - Stein - Oberasbach - Zirndorf.

Rothenburger Straße Lückenschluss Tiefes Feld Gesamtübersicht vom 16.02.2023,
Vpl-Plan Nr. 2.2076.2.8,
Rothenburger Straße Lückenschluss Tiefes Feld Blatt 1 vom 16.02.2023,
Vpl-Plan Nr. 2.2076.2.9,
Rothenburger Straße Lückenschluss Tiefes Feld Blatt 2 vom 16.02.2023,
Vpl-Plan Nr. 2.2076.2.10,

und beauftragt die Verwaltung, die Unterlagen zur Änderung des laufenden Planfeststellungsverfahrens zu erstellen und bei der Regierung von Mittelfranken einzureichen.

Änderungen Neue Rothenburger Straße

Entscheidungsvorlage

Ausgangssituation

Für die Radschnellverbindungstrasse Nürnberg – Stein – Oberasbach – Zirndorf wurde ein Zuwendungsantrag beim Bund eingereicht und bewilligt, um Planungs- und Bauleistungen gemäß der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017 – 2030“ fördern zu lassen. Darin werden die Kriterien zum Erhalt der Zuwendung definiert, unter anderem auch die Breitenanforderung von 3,00 m für Einrichtungsradwege im Verlauf von Radschnellverbindungen.

Da die Planungen in dem rund 1,0 km langen Abschnitt entlang der neuen Rothenburger Straße in den bei der Regierung von Mittelfranken eingereichten Unterlagen mit beidseitig je 2,50 m breiten Einrichtungsradwegen nicht der Regelbreite entsprechen, hätte damit gerechnet werden müssen, dass die Gesamttrasse der Radschnellverbindung nicht gefördert werden würde. Hier wären auch die Nachbarkommunen Stein, Oberasbach, Zirndorf und der Landkreis Fürth betroffen, in deren Gebiet Teilabschnitte der Route verlaufen sollen.

Eine Verschiebung der äußeren Kanten zum Erhalt der notwendigen Breite mit Eingriff in die angrenzenden Bebauungspläne 4445a und 4445b ist auf Grund des Verfahrensstands nicht möglich. Der B-Plan 4445a ist bereits rechtsverbindlich. Der B-Plan 4445b ist gebilligt.

Um die Förderfähigkeit der Radschnellverbindungstrasse Nürnberg – Stein – Oberasbach – Zirndorf nicht zu riskieren wurde seitens der Verwaltung ein Lösungsvorschlag erarbeitet.

Änderungsumgriff West:
Im westlichen Bereich werden zur Verbreiterung der Radverkehrsanlagen innerhalb des Planfestellungs-Umgriffs die innenliegenden Grünflächen an beiden Seiten um je 0,50 m verschmälert. Die geplanten Baumreihen an beiden Straßenseiten können als Trennungselement zwischen Radweg und Fahrbahn mit einer Breite von 2,60 m erhalten bleiben.

Zudem erfolgt eine Überarbeitung des Knotenpunktes Sigmundstraße/Neue Rothenburger Straße. Unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose wird der Verkehr von der Südwesttangente kommend auf zwei Linksabbiegespuren und eine Geradeausspur verteilt. Stadtauswärts bleibt die Verteilung mit einer Geradeausrechtsspur und zwei Geradeausspuren. Die Linksabbiegerspur von der Sigmundstraße in die Neue Rothenburger Straße wird verkürzt.

Auch in der Sigmundstraße erfolgen Anpassungen. Die östliche Bushaltestelle wird nach Norden verlagert. Im westlichen Bereich wird der Kfz-Verkehr nach der neuen Lichtsignalanlage auf eine Spur zusammengeführt, die Linksabbiegespur wird deutlich verkürzt. Somit kann südlich der Lichtsignalanlage eine neue Grünfläche entstehen, ggf. mit neuen Baumstandorten.

Änderungsumgriff Mitte Nord und Süd:
Im Bereich des neuen U-Bahnhofes ist eine durchgängige Verbreiterung der Radschnellverbindungen nicht möglich. Im direkten Umfeld der Bushaltstellen am Fahrbahnrand wird eine Engstelle von rd. 50 m mit einer Radwegbreite von 2,60 m verbleiben. Somit kann ein Wartebereich mit einer Breite von 2,50 m und ein Gehweg mit 2,50 m erhalten bleiben.

Im weiteren Verlauf des mittleren Abschnitts kann die Radverkehrsanlage auf 3,00 m verbreitert werden. Hierfür wird der Grünstreifen, auf dem auch bisher keine Baumstandorte vorgesehen sind, auf 2,10 m Breite verschmälert.

Änderungsumgriff Ost:
Im östlichen Bereich werden zur Verbreiterung der Radverkehrsanlagen innerhalb des Planfestellungs-Umgriffs die innenliegenden Grünflächen an beiden Seiten um je 0,50 m verschmälert. Die geplanten Baumreihen an beiden Straßenseiten können als Trennungselement zwischen Radweg und Fahrbahn mit einer Breite von 2,60 m erhalten bleiben.

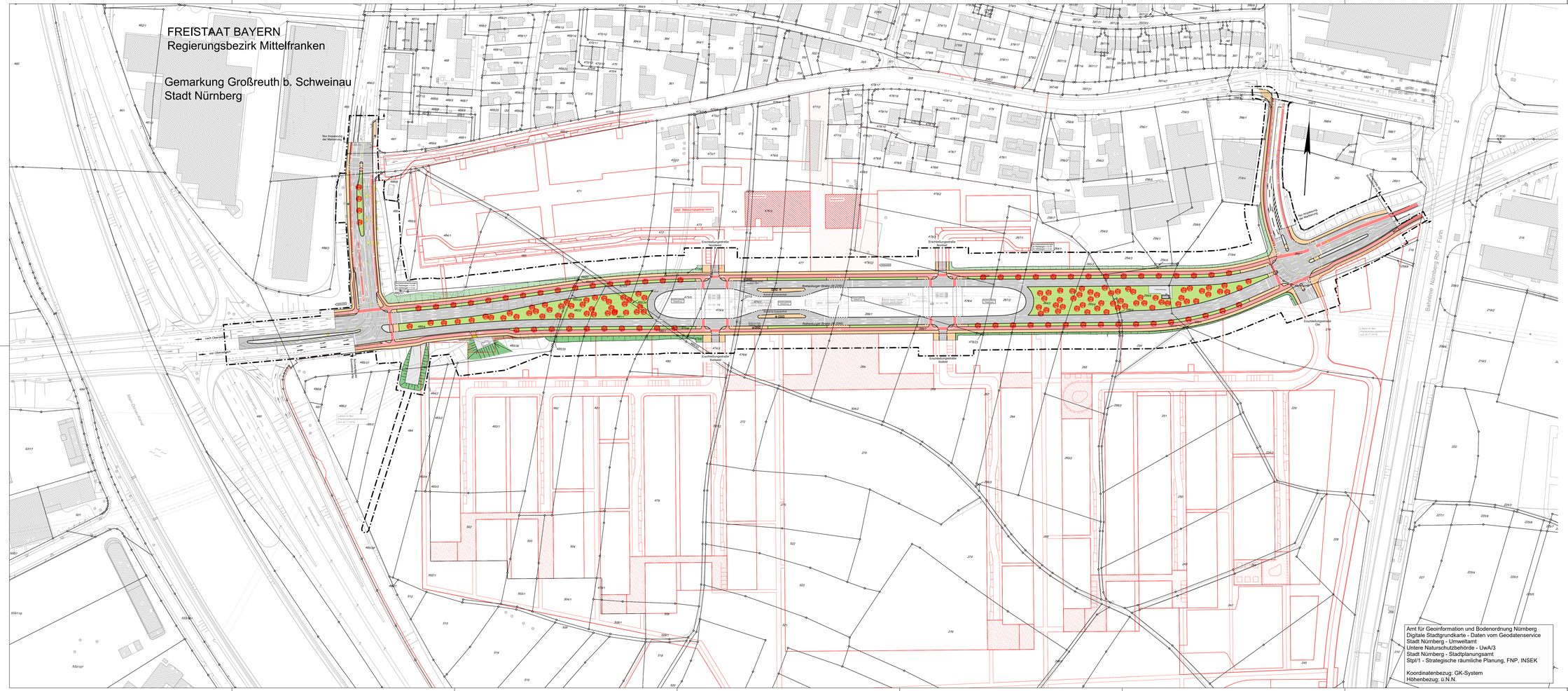
Der Umgriff der Planfestellungs-Planungen wird in Richtung Osten erweitert, um einen sicheren Anschlusspunkt für die Radschnellverbindung am Knotenpunkt Virnsberger Straße/ Rothenburger Straße / Uffenheimer Straße zu schaffen. Im Süden erfolgt stadteinwärts eine Weiterführung des getrennten Geh- und Radweges. Im Norden wird der Radverkehr stadtauswärts auf der Rothenburger Straße mitgeführt und im Anschluss an den Knotenpunkt auf die getrennte Radverkehrsanlage gelenkt.

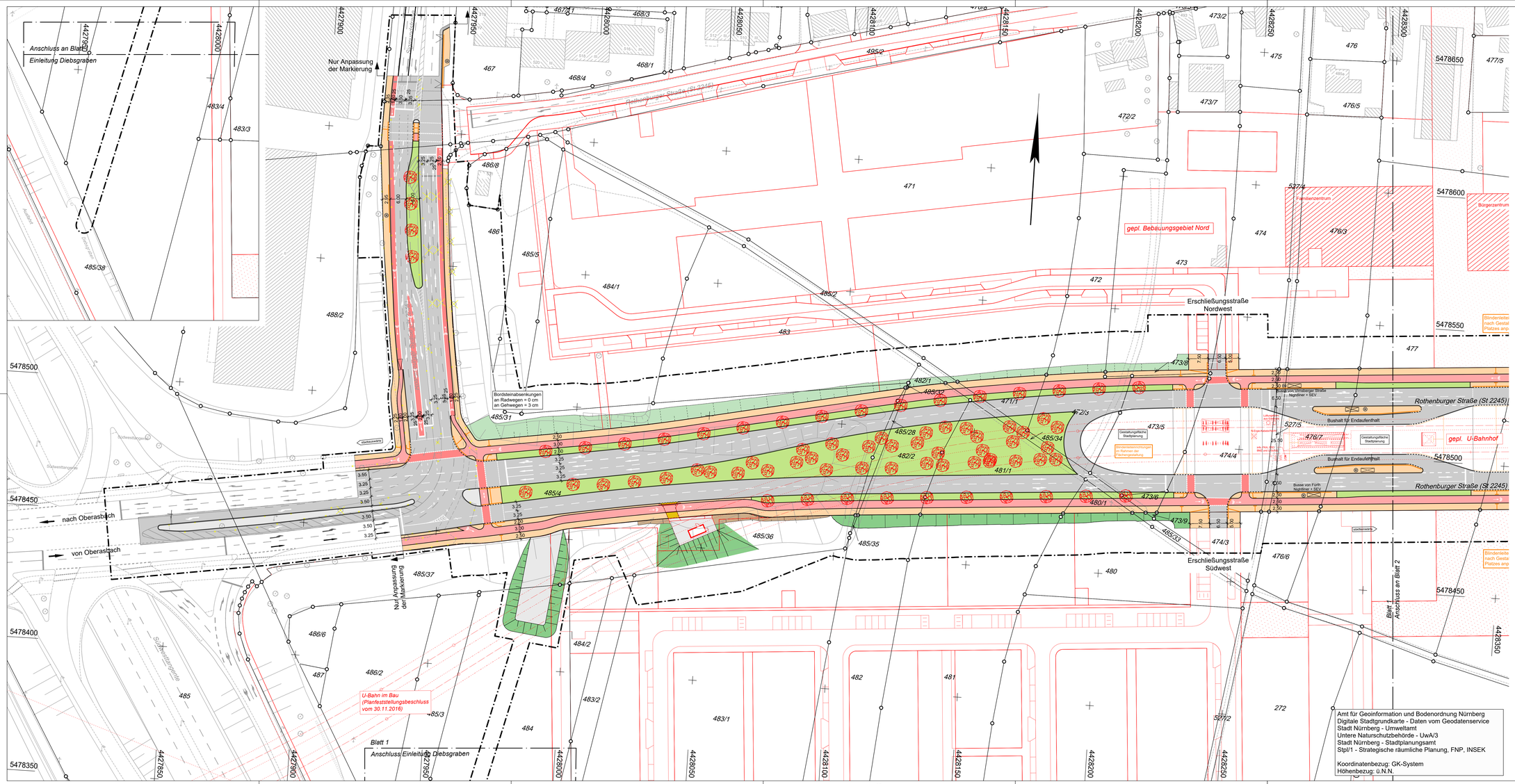
Weiteres Vorgehen:

Im nächsten Schritt werden die begleitenden Fachgutachten bestehend aus der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan, der Entwässerung, dem Lärmschutz, dem Klimaschutz und dem Immissionsschutz überarbeitet.

Die Einwendungen aus der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen werden eingearbeitet bzw. darauf reagiert und das weitere Vorgehen im laufenden Planfeststellungsverfahren mit der Regierung von Mittelfranken geklärt.

Ziel ist es den Planfeststellungsbeschluss für die Neue Rothenburger Straße bis Ende 2023 zu erwirken. Anschließend erfolgen die Ausführungsplanung, Beantragung der Zuschüsse und Ausbau der Strecke durch SÖR.


FREISTAAT BAYERN
Regierungsbezirk Mittelfranken
Gemarkung Großreuth b. Schweinau
Stadt Nürnberg
Rothenburger Straße (St 2220)
Bahnlinie Nürnberg Rbf - Fürth
Mühlgraben
Mühlgraben-Kanal
Mühlgraben-Kanal
Mühlgraben-Kanal



ZEICHENERKLÄRUNG

- Bestand
- Planung Verkehrsanlagen
- Rückbau / Abbuch
- Baumfällung

Planung:

- Fahrbahn mit Achse
- Straßennebengrün
- fugenoffener Belag
- Radweg
- Radwegfurt eingefärbt
- komb. Geh- und Radweg
- Gehweg
- sonstige befestigte Fläche
- Parkstreifen
- Rückgabefläche
- Zufahrt mit Bordabsenkung
- Grünfläche
- Gehweg mit Zufahrt
- Dammböschung (optional)
- Einschnittsböschung
- Wartehalle
- Querneigung
- Blindenleitsystem
- sonstige Planung Darstellung nachrichtlich übernommen!
- Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
- neuer Baumstandort
- neuer Standort für Straßenbeleuchtung
- Fahrradständer überdacht
- Fahrradständer

Sonstiges:

- Planfeststellungsgrenze
- Baufeldgrenze

Amt für Geoinformation und Bodenordnung Nürnberg
Digitale Stadtgrundkarte - Daten vom Geodatenservice
Stadt Nürnberg - Umweltamt
Untere Naturschutzbehörde - UwA/3
Stadt Nürnberg - Stadtplanungsamt
Stpl/1 - Strategische räumliche Planung, FNP, INSEK

Koordinatenbezug: GK-System
Höhenbezug: ü.N.N.

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 16.02.2023
BEARBEITUNG	Pfindel	gez. Jülich AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

Lageplan

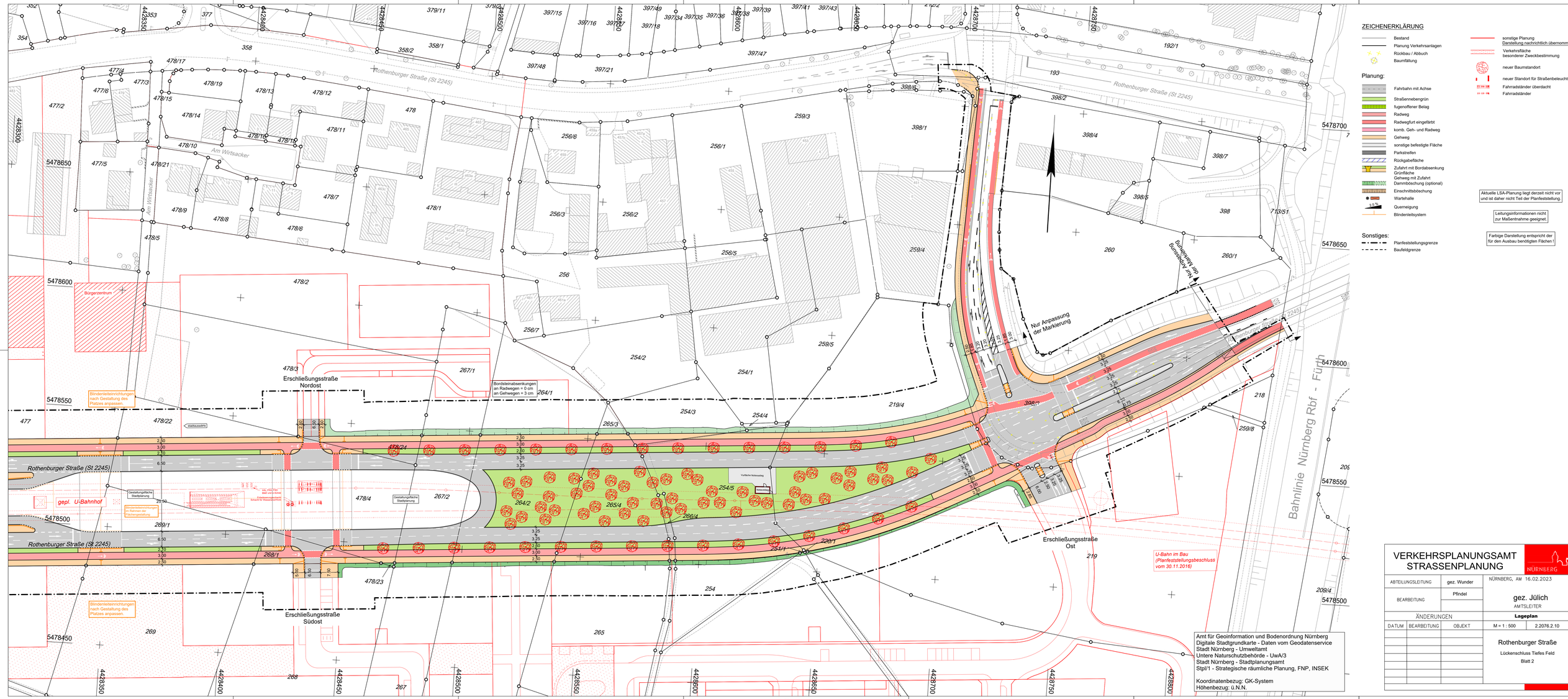
M = 1 : 500

2.2076.2.9

Rothenburger Straße

Lückenschluss Tiefes Feld

Blatt 1



ZEICHENERKLÄRUNG

- Bestand
- Planung Verkehrsanlagen
- Rückbau / Abbuch
- Baumfällung
- sonstige Planung (Darstellung nachrichtlich übernommen)
- Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
- neuer Baumstandort
- neuer Standort für Straßenbeleuchtung
- Fahrradständer überdacht
- Fahrradständer

Planung:

- Fahrbahn mit Achse
- Straßennebengrün
- fugenoffener Belag
- Radweg
- Radwegfurt eingefärbt
- komb. Geh- und Radweg
- Gehweg
- sonstige befestigte Fläche
- Parkstreifen
- Rückgabefläche
- Zufahrt mit Bordabsenkung Grünfläche
- Gehweg mit Zufahrt
- Dammböschung (optional)
- Einschnittsböschung
- Wartehalle
- Querneigung
- Blindenleitsystem

Sonstiges:

- Planfeststellungsgrenze
- Baufeldgrenze

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 16.02.2023
BEARBEITUNG	Pfindel	gez. Jülich AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2076.2.10

Rothenburger Straße
Lückenschluss Tiefes Feld
Blatt 2

Amt für Geoinformation und Bodenordnung Nürnberg
Digitale Stadtgrundkarte - Daten vom Geodatenservice
Stadt Nürnberg - Umweltamt
Untere Naturschutzbehörde - UwA/3
Stadt Nürnberg - Stadtplanungsamt
Stpl/1 - Strategische räumliche Planung, FNP, INSEK

Koordinatenbezug: GK-System
Höhenbezug: ü.N.N.

Berichtsvorlage
Vpl/007/2023

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.03.2023	öffentlich	Bericht

Betreff:

Urlaubsparker Ziegelstein

Anlagen:
Ausführlicher Sachverhalt Urlaubsparker Ziegelstein

Bericht:

Dem Verkehrsausschuss (AfV) wurde in seiner Sitzung am 27. Juni 2019 berichtet, dass in der Otto-Lilienthal-Straße sowie den angrenzenden Sackgassen Haltverbote im Zeitraum der Straßenreinigung, die wöchentlich am Dienstag von 8 bis 11 Uhr durchgeführt wird, angeordnet werden. Dadurch sollen gebietsfremde Dauerparker, insbesondere Fluggäste des nahen Flughafens, abgehalten werden. Der Modellversuch war als Pilotphase von einem Jahr konzipiert. Die Ergebnisse der Evaluation des Modellversuchs sollen dem AfV vorgelegt werden, um über die dauerhafte Beibehaltung oder das Ende der Maßnahme zu entscheiden.

Im AfV am 07.04.2022 wurde aus Anlass eines Antrags der CSU-Stadtratsfraktion vom 19.10.2020 unter TOP 7 über den Modellversuch und über die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Pilotversuch berichtet. Es wurden gleichzeitig weitere repräsentative Erhebungen für die abschließende Evaluation zugesagt, die in 2020 und 2021 aufgrund des geänderten Reiseverhaltens nicht durchgeführt werden konnten. Die vergleichende Untersuchung des Parkverhaltens in Ziegelstein, die Grundlage für die Bewertung der Maßnahme darstellt, konnte nun am 02.11.2022 nachgeholt werden.

Die Kennzeichenerfassung 2022 hat ergeben, dass der Fremdparkeranteil in beschilderten Gebiet Nord 1 zurückgegangen ist. Eine Verlagerung aus Nord 1 fand nur in geringem Maße auf das „offene“ Gebiet Nord 2 statt. Süd 1 blieb stabil, Süd 2 hat zwar auch eine Zunahme zu verzeichnen, diese ist aber auch auf die inzwischen hohe Auslastung des P+R-Parkhaus Herrnhütte zurückzuführen und nicht nur durch Verdrängungen aus Nord 1 bedingt.

Vor allem zeigen die Zahlen des ZV-KVÜ, dass es weiter viele Personen gibt, die die Beschilderung des Modellversuchs ignorieren. Hier ist die Verwarngebühr im Vergleich zu den Parkgebühren am Flughafen zu gering und damit nicht abschreckend genug, möglicher Weise ist der Lerneffekt auch nicht gegeben

Im Ergebnis ist der Versuch als bedingt erfolgreich, vor allem zeigen die Zahlen eine erhebliche Zunahme von Fahrzeugen der Anlieger selbst im öffentlichen Raum.

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)

☐

☐

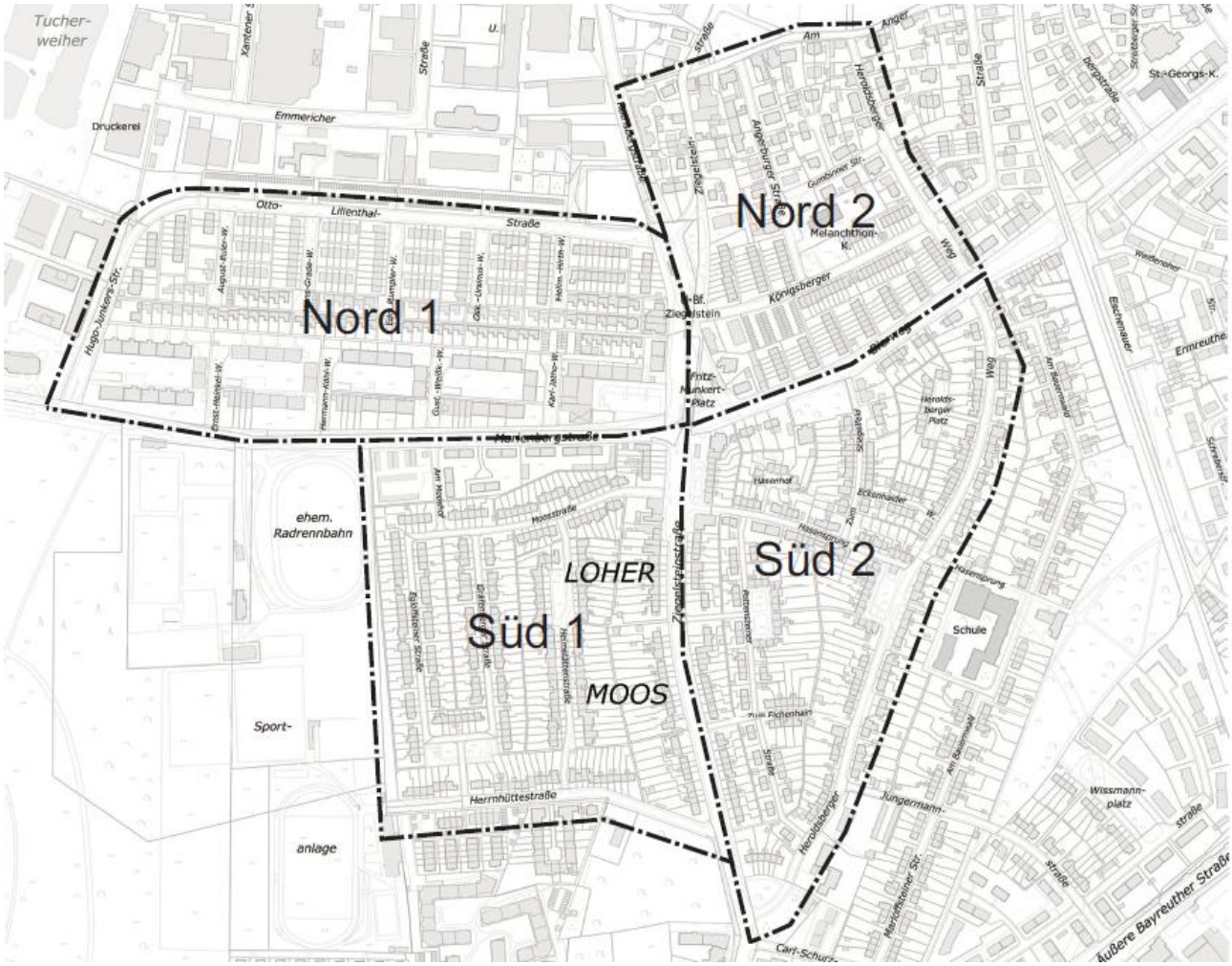
☐

Urlaubsparker Ziegelstein
hier: Evaluierung des Pilotprojekts

Bericht

Auswertung des Pilotprojekts

Aufgrund der Corona-Pandemie, die seit Anfang des Jahres 2020 zu verschiedenen Beschränkungen und zu einem geänderten Reiseverhalten mit einem deutlichen Rückgang des Flugverkehrs geführt hat, war zeitweise keine vergleichende Untersuchung des Parkverhaltens in Ziegelstein nach Einführung der neuen Regelung möglich. Deshalb wurde erst in den **Herbstferien** am Mittwochvormittag, den 02.11.2022, die vergleichende Kennzeichenerfassung durchgeführt. Die erste Kennzeichenerfassung im Jahr 2017 wurde in den Sommerferien durchgeführt. Für die Erhebungen ist Ziegelstein in vier Gebiete unterteilt. Im Gebiet Nord 1 findet das Pilotprojekt Anwendung. Für eine Einschätzung, ob Urlaubsparker aus dem Gebiet Nord 1 in die umliegenden Gebiete verdrängt wurden, wurden auch die anderen drei Gebiete erneut betrachtet.



Bei der Auswertung der Erhebung wurde nach folgenden Kategorien unterschieden:

- Bewohner-Kfz: Kfz, die von Bewohnerinnen und Bewohnern zugelassen sind
- Gebietsfremde Parker: alle Kfz mit Nürnberger als auch auswärtigem Kennzeichen, die nicht von Bewohnerinnen und Bewohnern zugelassen sind.
- Auswärtige Kennzeichen: alle Kfz, die weder von Bewohnerinnen und Bewohnern zugelassen sind, noch ein Nürnberger Kennzeichen haben. Es handelt sich dabei um eine Teilmenge der gebietsfremden Parker.

Ergebnis der Erhebung vom 02.11.2022

Im Gebiet Nord 1 ist die Anzahl der von Bewohnerinnen und Bewohnern zugelassenen Kfz, die im öffentlichen Raum abgestellt werden, von 106 im Jahr 2017 auf 146 im Jahr 2022 gestiegen. Es ist nicht ersichtlich, ob der Anstieg der abgestellten Kfz bedingt durch mehr Neuzulassungen oder durch das Parken außerhalb der Garagen verursacht ist. Von 2017 zu 2022 ist die Anzahl an gebietsfremden Parkern (Nürnberger und andere Kennzeichen, ohne Anwohnerinnen und Anwohner) von 291 deutlich auf 233 zurück gegangen. Zu gebietsfremden Parkern zählen auch Personen, die in dem Gebiet arbeiten oder Besucher von Bewohnern, die ihr Auto im Gebiet parken. Auch die Summe der Parker mit auswärtigem Kennzeichen (alle Kfz, die kein Nürnberger Kennzeichen haben und keine Bewohner sind) ist von 172 auf 132 gesunken. Die Auslastung aller Parkplätze lag im Jahr 2017 bei 71% und ist in 2022 auf 68% gesunken. Bei der Kennzeichenerfassung waren ca. 164 Parkplätze im Gebiet nicht belegt. Im Gebiet Nord 1 wirkt also die Beschilderung.

Im Gebiet Nord 2 ist die Anzahl der Kfz der Bewohner von 52 auf 40 zurückgegangen. Dafür ist in 2022 gegenüber 2017 eine leichte Zunahme von Fremdparkern zu vermerken. Die Summe an gebietsfremden Parkern ist von 158 auf 187 gestiegen. Die Anzahl auswärtiger Kennzeichen hat einen Anstieg um 20 Parker auf 99 Parker im Jahr 2022 zu verzeichnen. Die Zunahme der Fremdparker spiegelt sich auch in der Auslastung öffentlicher Stellplätze wider. Diese hat von 66% auf 72% zugenommen. Im Gebiet Nord 2 ist ein leichter Verdrängungseffekt festzustellen, allerdings bei einer relativ geringen Auslastung aller öffentlichen Stellplätze. Ungefähr 91 Parkplätze waren nicht belegt.

Im Gebiet Süd 1 ist eine Zunahme der Kfz der Bewohner zu sehen. 2017 waren es noch 105 Parker im öffentlichen Raum und 2022 lag die Anzahl bei 122. Eine deutliche Abnahme ist demgegenüber bei den gebietsfremden Parkern zu verzeichnen. 2017 waren es noch 97 Parker und 2022 nur noch 77. Die Summe auswärtiger Kennzeichen ist ungefähr gleichgeblieben. Trotz der Abnahme an Fremdparkern ist die Auslastung im Gebiet nur um einen Prozentpunkt auf 71% gesunken, was an der Zunahme der parkenden Kfz der Bewohner liegt. Über 80 Parkplätze waren zur Zeit der Kennzeichenerfassung frei.

Im Gebiet Süd 2 hat die Anzahl der parkenden Kfz im öffentlichen Raum ingsesamt deutlich zugenommen. 2017 waren es noch 88 Kfz der Bewohner und 2022 bereits 108 Kfz. Auch die Summe der gebietsfremden Parkern hat von 98 auf 130 stark zugenommen, ebenso wie die Anzahl der auswärtigen Parker von 37 auf 67. Auch die Auslastung öffentlicher Stellplätze hat einen deutlichen Zuwachs zu verzeichnen. 2017 waren 58% der Parkplätze ausgelastet und 2022 75%. Durch die Zunahme der Gesamtsumme an Parkern ist der prozentuale Anteil an gebietsfremden Parkern jedoch von 2017 zu 2022 konstant geblieben. Die höhere Auslastung der öffentlichen Stellplätze in diesem Gebiet ist auch durch eine entsprechend hohe Auslastung im P+R-Parkhaus Herrnhütte bedingt. Trotzdem waren auch im Gebiet Süd 2 über 80 öffentliche Parkplätze nicht belegt, was einer Auslastung von 75 % entspricht.

Kontrolle des Parkverbots

Der Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung (ZV-KVÜ) kontrolliert bis auf wenige Ausnahmen jeden Dienstag die Umsetzung des Parkverbots. Im Jahr 2022 wurden in der Otto-Lilienthal-Straße und deren Stichstraßen über 300 Verwarnungen verteilt. Zu Beginn des Jahres mussten noch deutlich weniger Verwarnungen ausgestellt werden und im Laufe des Jahres nahmen diese deutlich zu. Im Herbst standen dann wieder weniger Kfz im Parkverbot. 36,5% der Verwarnungen betrafen Kfz mit Nürnberger Kennzeichen und 63,5% mit auswärtigem bzw. ausländischem Kennzeichen. Bei 42,2% der Verwarnungen war der Tatbestand das unzulässige Parken im eingeschränkten Haltverbot, was eine Verwarngebühr von 25 Euro bedeutet. In 56% der Fälle wurde die Verwarnung aufgrund des Tatbestands „Sie parkten unzulässig länger als 1 Stunde im eingeschränkten Haltverbot“ auf 40 Euro erhöht. Hier kann jedoch nicht unterschieden werden, ob die Erhöhung der Verwarnung noch am selben Tag oder am darauffolgenden Dienstag erfolgte. 1,8% der Verwarnungen haben einen anderen Tatbestand.

Fazit

Die erneute Kennzeichenerfassung 2022 hat ergeben, dass der Fremdparkeranteil in Gebiet Nord 1 zurückgegangen ist. Eine Verlagerung aus Nord 1 fand nur in geringem Maße auf das Gebiet Nord 2 statt. Süd 2 hat zwar auch eine Zunahme zu verzeichnen, diese ist aber auch auf die inzwischen hohe Auslastung des P+R-Parkhaus Herrnhütte zurückzuführen und nicht nur durch Verdrängungen aus Nord 1 bedingt. Jedoch zeigen die Zahlen des ZV-KVÜ, dass es dennoch Personen gibt, die die Beschilderung des Modellversuchs ignorieren. Hier ist die Verwarngebühr im Vergleich zu den Parkgebühren am Flughafen zu gering und damit nicht abschreckend genug.

Die Beschilderung im eingeführten Gebiet Nord 1 zeigt eine gewisse Wirkung. In der Summe wurden hier 58 weniger gebietsfremde Parker registriert als in 2017. Deshalb wird vorgeschlagen die Beschilderung in der Otto-Lilienthal-Straße sowie in den angrenzenden Sackgassen beizubehalten. Eine Ausdehnung auf die drei anderen Gebiete wird momentan nicht als erforderlich erachtet, da die Zunahme der gebietsfremden Parker in den drei benachbarten Gebieten zusammen nur 41 Fahrzeuge beträgt. Dies bedeutet, dass mehr gebietsfremde Fahrzeuge vom Parken im Modellgebiet abgehalten wurden als auf die anderen Gebiete verdrängt wurden. Darüber hinaus ist die Auslastung der öffentlichen Stellplätze in allen untersuchten Gebieten moderat, so dass eine Ausdehnung der Beschilderung nicht gerechtfertigt erscheint. Die etwas gestiegene Auslastung der öffentlichen Stellplätze gegenüber der Erhebung von 2017 ist vor allem der Zunahme der von Bewohnern zugelassenen und im öffentlichen Raum abgestellten Kfz geschuldet. Während bei der Erhebung in 2017 insgesamt 351 von Bewohnern zugelassene Kfz in den vier untersuchten Gebieten im öffentlichen Raum abgestellt wurden, waren es in 2022 mit 416 Kfz 18,6 % mehr.

Die Verwaltung wird die umliegenden Gebiete weiter beobachten und in den Sommerferien 2023 eine erneute Vergleichserhebung durchführen.