

REPORTING ZUM MOBILITÄTSBESCHLUSS

Nürnberg hat das Ziel, eine klimaneutrale, zukunftsfähige, gerechte und stadtverträgliche Mobilität zu schaffen. Mit dem 2021 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 39 Prozent vor der Pandemie 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 – AUFSCHLÜSSELUNG

Vpl: Gemäß Kapazitätsbemessung hätte Vpl für 2022 elf zusätzliche Stellen benötigt, wovon 9,5 bewilligt wurden und 7,5 Stellen besetzt werden konnten. Für 2023 hätte Vpl 13 Stellen benötigt und 6,5 Stellen wurden bewilligt. Damit wurden für 2022 und 2023 insgesamt 16 Stellen bewilligt. Bis Ende 2023 konnten insgesamt 15 dieser 16 bewilligten Stellen aus 2022 und 2023 besetzt werden. Für das Jahr 2024 werden aufgrund der Haushaltskonsolidierung keine neuen Stellen bei Vpl geschaffen.

SÖR: Von den gemäß Kapazitätsbemessung für SÖR ab 2022 ermittelten 34 zusätzlichen Stellen wurden in den Haushaltsberatungen bis Ende 2023 vom Stadtrat 22 Stellen bewilligt. Darin enthalten sind 6 Fahrerstellen für einen verbesserten Winterdienst auf Radwegen.

Zum Ende des Jahres 2023 (Stichtag 31.12.2023) konnten von den 22 bewilligten Stellen bislang nur 15 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 alle 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.

Für das Jahr 2024 wurden in den Haushaltsberatungen weitere 8 Stellen (incl. 2 Fahrerstellen für den Winterdienst) beschlossen. Diese können dann im laufenden Jahr ausgeschrieben und besetzt werden.

PERSONALBESTAND UND AUSBLICK

Fachkräftemangel und die von langen und 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 mehreren 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:** Es wurde eine Vorauswahl an Agenturen getroffen, die für eine Ausschreibung der Stadt Nürnberg in Frage kommen. Diese sollen die Umsetzung für eine stadtweite Rücksichtnahmekampagne mitgestalten. Dementsprechend wurden unverbindliche Angebote eingeholt, um den Rahmen der Kosten abzustecken. Ein umfangreiches Leistungsverzeichnis wird gerade erstellt. Der nächste Schritt sieht vor, den Agenturen das Leistungsverzeichnis vorzulegen und zur Angebotsabgabe aufzufordern.

Schwerpunktt Themen für die Kampagne wurden erstellt. Vorgesehen ist, dass diese dann mit einer Agentur ausgearbeitet werden.

Die Finanzmittel, die zur Verfügung stehen, belaufen sich auf 100.000 Euro pro Jahr.

► **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 Arbeitsmarktlage 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 Fahrradstellplätzen 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 als Download zur Verfügung. Die aktualisierte Auflage erschien im Frühjahr 2023 und ist online abrufbar unter: [Schulwegkarten-Flyer Grundschulen - Verkehrsplanung Nürnberg \(nuernberg.de\)](https://www.nuernberg.de/Schulwegkarten-Flyer-Grundschulen-Verkehrsplanung-Nuernberg)

Glücklicherweise ist seit Jahren kein tödlicher Schulwegunfall in Nürnberg zu verzeichnen.

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, die einen Auszug der Straßenverkehrs- und Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Mittelfranken (Jahre 2008 bis 2023) wiedergibt, sind die bei einem Verkehrsunfall getöteten Personen verzeichnet.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kfz-Insassen	0	2	2	2	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	2	2
Zufußgehende	4	6	3	3	2	7	2	7	5	3	4	3	2	3	3	2
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)	2 (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	6

*Elektrokleinstfahrzeug („e-Scooter“)

Bei Zahlenvergleichen ist zu beachten, dass die o.g. Zahlen keine Unfälle enthalten, die sich auf den Bundesautobahnen, die durch das Stadtgebiet Nürnberg verlaufen (sog. Übertragungsbereich BAB6, BAB73) ereignet haben.

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 neben angepassten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs 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 ereignet, 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 Beteiligten 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 zur 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 14 % vor der Pandemie 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 350 m 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 Radvorrangrouten.

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 (20 km/h) definiert dabei den Standard der Ausbauqualität.

Die *Fahrradstraßen* sollen jährlich um mindestens 10 km ausgebaut werden.

► **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 wird seit 2023 durchgängig geplant und soll abschnittsweise umgesetzt werden.

Beschlossene Teilstücke des Radvorrangroutennetzes 2024:			
Sybelstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	110 m
Sperberstraße, westl. Pillenreuther Straße bis Frankenstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 3	680 m
Henfenfelder Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	55 m
Strindbergstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	490 m
Kleestraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 14	610 m
Finkenbrunn	Umweltspur (gemeinsame Bus- /Radspur)	RVR Nr. 16	380 m

Folgende Abschnitte der Radvorrangrouten sind schwerpunktmäßig als Fahrradstraßen in Planung:		
Königstorgraben und Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse	RVR Nr. 1	310 m
Annastraße	RVR Nr. 2	100 m
Elisenstraße	RVR Nr. 2	140 m
Forsthofstraße	RVR Nr. 2	420 m
Hintere Marktstraße	RVR Nr. 2	550 m
Lichtenhofstraße	RVR Nr. 2	50 m
Teilabschnitte Sandreuthstraße	RVR Nr. 2; keine Fahrradstraße	200 m
Regensburger Straße zwischen Sybelstraße und Schloßstraße	RVR Nr. 2, 10, 11, 13; keine Fahrradstraße	230 m
Wirthstraße	RVR Nr. 2	240 m
Frankenstraße zwischen Gibitzenhofstraße und Markgrafenstraße	RVR Nr. 3	730 m
Thumenberger Weg / südl. Erlenstegenstraße	RVR Nr. 4	250 m
Thumenberger Weg zwischen Ewaldstraße und Oedenberger Straße	RVR Nr. 4	230 m
Dresdener Straße	RVR Nr. 4	220 m
Forchheimer Straße	RVR Nr. 4	810 m
Äußere Bayreuther Straße / Leipziger Platz	RVR Nr. 8	110 m
Schloßstraße südwestlicher Abschnitt bis Bürgerstraße	RVR Nr. 10	450 m
Rehhofstraße	RVR Nr. 10	960 m
In der Finstermail	RVR Nr. 10	420 m
Happurger Straße	RVR Nr. 10	330 m
Schupfer Straße	RVR Nr. 10	720 m
Groß-Strehlitzer-Straße	RVR Nr. 12	160 m
Oelser Straße zwischen Löwenberger Straße und Bregenzer Straße	RVR Nr. 12	1.200 m
Hainstraße	RVR Nr. 13; keine Fahrradstraße	260 m
Gudrunstraße zwischen Hummelsteiner Weg und Kleestraße	RVR Nr. 14	70 m
Kleestraße	RVR Nr. 14	600 m
Hafenstraße	RVR Nr. 15, keine Fahrradstraße	900 m
Finkenbrunn	RVR Nr. 15	380 m
Fürther Straße zwischen Gostenhof und Ring B4R	RVR Nr. 19	1.800 m
Fürther Straße, Maximilianstr bis östlich Quelle	RVR Nr. 19	500 m
Fürther Straße westlich Quelle bis Stadtgrenze	RVR Nr. 19	1.600 m

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

In Planung befinden sich gerade folgende Abschnitte:	
Bauerngasse	190 m
Bibertbahntrasse	1.750 m
Felsenstraße bis Stein (Planung erfolgt in Abstimmung mit den Fachdienststellen und der Stadt Stein)	1.000 m
Gostenhofer Hauptstraße	370 m
Lochnerstraße und Hans-Schmidt-Straße	500 m
Marienbergstraße	1.000 m
Tiefes Feld (südlicher Abschnitt) bis Gebersdorfer Straße	800 m
Rehlinger Straße zwischen Rehlinger Straße und S-Bahnhof	500 m
Rothenburger Straße Höhe Fuggerstraße bis Bertha-von-Suttner-Straße	600 m

Beschlossene Teilstücke der Radschnellverbindung:	
Ambergerstraße Schwabach (Fahrradstraße)	300 m
Kleinreuther Weg Erlangen (Fahrradstraße)	360 m
Lohestraße Erlangen (Radstreifen)	970 m
Neue Rothenburger Straße Zirndorf/Oberasbach und Stein (Radstreifen)	940 m
Turnerheimstraße Schwabach (Fahrradstraße)	340 m
Daimlerstraße Schwabach (Fahrradstraße)	85 m
Rothenburger Straße (zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Wredestraße) Zirndorf/Oberasbach und Stein (Radstreifen)	1.200 m

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. In 2023 erfolgte der Spatenstich und es wurde mit der Baumaßnahme begonnen. Aufgrund von Verzögerungen der Spartenverlegungen kann die Baumaßnahme erst 2024 abgeschlossen werden.

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. Der Baubeginn für die Grünanlage ist auf 2024 datiert und im Anschluss soll der Radweg geschaffen werden.

Unabhängig von Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten sind weitere Fahrradstraßen des beschlossenen Fahrradstraßenkonzeptes Stufe 2 in Planung.

Fahrradstraßen seit 2023 in Planung:	
Amalienstraße	200 m
Bismarckstraße zwischen Olof-Palme-Platz und Welslerstraße	1.500 m
Franzstraße	200 m
Glockenhofstraße	100 m
Kirchenstraße	400 m
Köhnstraße	200 m
Lange Zeile	300 m
Obere Baustraße	100 m
Peter-Henlein-Straße	1.000 m
Poppenreuther Straße	300 m
Sankt Johannis Mühlgasse	250 m
Voltastraße	800 m

Fahrradstraßen, die beschlossen wurden und deren Umsetzung 2024ff. erfolgen soll:	
Otto-Geßler-Straße; Senefelder Straße; Gerngrosstraße	600 m
Schönweißstraße	410 m
Strauchstraße / Harsdörfferplatz	360 m
Veillodterstraße	350 m

Umgesetzt wurde in 2023 der fehlende 510 m lange Teilabschnitt der Gleißhammerstraße/Schlossstraße bis zur Bürgerstraße, der aufgrund einer Baumaßnahme der Deutschen Bahn nicht früher umgesetzt werden konnte.

Projekte, die in 2023 begonnen wurden und 2024 im entsprechenden Standard realisiert werden sollen:	
Am Nordostbahnhof (Radwegesanieierung mit Asphaltierung)	140 m
Bahnhofstraße zwischen Marientunnel und Vogelsgarten (Radstreifen)	370 m
Bayreuther Straße (Radstreifen zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz)	650 m
Fürther Str. – The „Q“ (Radweg)	1.000 m
Fürther Straße zw. Fuchsstraße und Adolf-Braun-Straße	90 m
Gebersdorfer Straße (mit Radstreifen zwischen Rangaustaße und der Felsenstraße)	530 m
Hafenbrücken (Verbesserung der Radwegeführung im Zusammenhang mit der Brückenerneuerung)	400 m
Hinterm Bahnhof (Lückenschluss zur Allersberger Straße)	100 m
Meuschelstraße zw. Löbleinstraße und Rollnerstraße (Radstreifen entgegen Einbahn)	140 m
Oppelner Straße (Radweg)	210 m
Scharrerstraße (Radstreifen)	240 m
Virnsberger Straße (Schutzstreifen)	500 m

Projekte, die ab 2025 ff. realisiert werden sollen:	
Äußere Cramer-Klett-Straße (Radstreifen)	300 m
Brettergartenstraße zwischen Holsteiner Straße und Stadtgrenze (Schutzstreifen)	600 m
Bierweg ab Ziegelsteinstraße bis Hiltpoltsteiner Straße	610 m
Bierweg ab Ende Bebauung bis Äußere Bayreuther Straße (Schutzstreifen)	450 m
Eichendorffstraße zwischen Schafhofstraße und Stadenstraße (Lückenschluss)	500 m
Fürther Straße zwischen Gostenhof und Plärrer (Radstreifen)	1800 m
Fürther Straße, Maximilianstr bis östlich Quelle (Radstreifen)	650 m
Fürther Straße, westlich Quelle bis Stadtgrenze (Radstreifen)	1500 m
Gibitzenhofstraße zw. Brehmstraße und Humboldtstraße (Verbreiterung im Bestand und Lückenschluss)	890 m
Hainstraße zwischen Scharrerstraße und Regensburger Straße (Zweirichtungsradweg)	270 m
Herderstraße zwischen Schnieglinger Straße und Stadtgrenze (Lückenschluss Radstreifen)	300 m
Kieslingstraße (Radstreifen)	1.000 m
Königstor-/Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse (Verbreiterung des Radstreifens)	300 m
Laufamholzstraße (Radstreifen zwischen Waldstraße und Ostendstraße)	150 m
Maximilianstraße zur Schnieglinger Straße (Radstreifen)	1.100 m
Nordwestring zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Bielefelder Straße (Herstellung Radwegestandard)	1.065 m
Thumenberger Weg (Verbreiterung des Radstreifens nördlich der Erlenstegenstraße bis zum Steinplattenweg)	900 m
Thumenberger Weg/südl. Erlenstegenstraße (Herstellung Standard Radvorrangroute)	240 m
Schnieglinger Straße zwischen Am Nordwestbahnhof und Nordwestring (Radstreifen)	670 m
Willstraße zwischen Fürther Str. und Bärenschanzstraße (Lückenschluss Radstreifen)	90 m
Zerzabelshofstraße zwischen den Bahnbrücken (Lückenschluss Radstreifen)	350 m
Ziegelsteinstraße (Lückenschluss Radstreifen zwischen Äußerer Bayreuther Straße und Fritz-Munkert-Platz beide Richtungen)	750 m

Der Realisierungsprozess von Planungs- und Baumaßnahmen 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 „Ausgangslage Personal“.

► **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.

In 2023 wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:	
An den Rampen / Steinbühler Tunnel (Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr)	15 m
Metthingstraße (Verbreiterung Rad-/Gehwegverbindung zur Ringunterführung)	20 m
Goldbachstraße (Querung/Verengung der Fahrbahn)	10 m

Projekte, die in 2024 umgesetzt werden sollen:	
Alte Kohlenhofstraße (Rotmarkierung entgegen Einbahn)	230 m
Cochläusweg (Radwegesanierung mit Asphaltierung)	90 m
Löbleinstraße Süd und Maxfeldstraße, südlich Goethestraße (Verbesserungen Radwege)	160 m
Kreuzungsbereich Maximilianstraße / Adam-Klein-Straße (sichere Aufstellflächen)	20 m
Kilianstraße, Querung Höhe Georg-Buchner-Straße	10 m

Projekte, die ab 2025 ff. realisiert werden sollen:	
Kreuzungsbereich Allersberger Straße / Annastraße (Verbesserung Kreuzungsbereich/Aufstellflächen)	40 m
Bayreuther Straße / Leipziger Platz (Radstreifen in Mittellage)	95 m
Harsdörfferstraße / Wilhelm-Spaeth-Straße, Haltestelle Harsdörfferplatz; (Verbesserung Kreuzungsbereich/Aufstellflächen)	75 m
Jansenbrücke / Leyher Straße (Radwegesicherheit)	80 m
Otto-Bärnreuther-Straße / Thomas-Mann-Straße (Verbesserung Kreuzungsbereich/Aufstellflächen)	200 m

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.

Die regelmäßige Wintersicherung von Radverkehrsanlagen erfolgt durch SÖR aufgrund priorisierter Tourenpläne im Winterdienst. Knapp 100 km Radwege werden momentan für die Wintersicherung in unterschiedliche Prioritätsstufen eingeteilt, die an der Anzahl der Radfahrenden pro Tag im Winter und an der möglichen Gefahrenlage ausgerichtet werden. Der Stadtrat fasste in 2022 einen Beschluss für ein überarbeitetes Winterdienstkonzept, wonach definierte Radwege priorisiert in eigenen

Sicherungstouren und effektiv mit auftauenden Streustoffen bearbeitet werden sollen. Bei SÖR wurden seitdem sechs (Stichtag 31.12.2023) der insgesamt dafür benötigten 16 neuen Fahrerstellen geschaffen und besetzt. Zwei weitere Fahrerstellen sind bereits für 2024 in den Haushaltberatungen beschlossen worden. Mit Haushaltsfreigabe können dann diese Stellen im Laufe des Jahres ausgeschrieben und besetzt werden.

Zudem wurden zwei Winterdienst-Solefahrzeuge beschafft und ein Sole-Elektro-Fahrzeug zur Austattung angemietet. Letzteres hat sich aber im laufenden Betrieb nicht bewährt, so dass dieses wieder zurückgegeben wird. Von den im neuen Winterdienstkonzept insgesamt benötigten 12 Sole-Fahrzeugen sollen zwei weitere Fahrzeuge in 2024 beschafft werden. Zudem wird versucht, vor dem nächsten Winter 2024/25 zwei weitere Sole-Fahrzeuge anzumieten, da aufgrund der erheblich langen Lieferzeiten diese gesichert zur Verfügung stehen würden. Entsprechend des verfügbaren Fahrer- und Sole-Fahrzeugkontingents werden die gem. neuem Winterdienstkonzept geplanten eigenständigen Sicherungstouren für Radfahrende stetig ausgeweitet.

► **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-/Marienstorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse geplant. Im Zuge der Sanierung der Steubenbrücke wird versucht, die Brücke zugunsten des Radverkehrs zu verbreitern. Eine Realisierung des „Altstadtrings für Radler“ bis 2026 wird aus heutiger Sicht nicht erreichbar sein.

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

► **Umsetzung:** Zehn neue Dauerzählstationen sind seit dem Sommer 2023 aufgebaut. Die aufgezeichneten Daten werden als offene Daten allen Interessierten im Internet kontinuierlich zugänglich gemacht: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=4876>

► **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 GPX-Tracks erhalten. Diese werden im 1. Quartal 2024 realisiert sein und 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 – Gleißhammer – 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.

Aufgrund nicht ausreichender personeller Kapazitäten im Verkehrsplanungsamt konnten im vergangenen Jahr keine weiteren Routen geplant 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:** Die Online-Beteiligung zum Radständerprojekt Gostenhof / Rosenau wurde im Mai 2021 durchgeführt. Nach umfassender Prüfung der Bürgerwünsche konnten im Frühjahr 2022 die Standortsteckbriefe zum Aufbau weitergegeben werden. Der Aufbau der rund 355 Radständer im Projektgebiet konnte Ende 2023 abgeschlossen werden. Erstmals wurde auch der Bedarf an Lastenradparkplätzen abgefragt. Insgesamt sollen sechs Lastenradparkplätze im Gebiet errichtet werden. Der Aufbau der Lastenradparkplätze soll 2024 erfolgen.

Zwei Gebiete sollten pro Jahr abgearbeitet werden. Durch die Nichtbesetzung einer Stelle konnte bisher jährlich nur ein Stadtteilprojekt angegangen werden.

Im Juni 2022 hat die Online-Beteiligung für den Stadtteil St. Johannis stattgefunden. Abzüglich der Doppelnennungen kamen rund 100 neue Standorte aus der Beteiligung dazu. Aufgrund personeller Engpässe konnte mit der Prüfung der Standorte erst im Frühjahr 2023 begonnen werden. Um der im Juli 2022 vom Verkehrsausschuss beschlossenen Fußverkehrsstrategie Rechnung zu tragen, mussten zudem die von der Verwaltung vorgeschlagenen Standorte auf den Aspekt der Fußgängerfreundlichkeit neu geprüft werden. Die Prüfung aller rund 100 Standorte aus der Beteiligung wird voraussichtlich Anfang 2024 abgeschlossen sein. Mit dem Aufbau der voraussichtlich rund 350 Radständer soll dann im Frühjahr 2024 begonnen werden. SÖR hat bereits mitgeteilt, dass Kapazitäten für den Aufbau der Radständer vorhanden sind, so dass eine zügige Umsetzung erfolgen kann.

Die Online-Beteiligung für das Radständerprojekt Gibitzenhof / Steinbühl fand von September bis November 2023 statt. Zu den rund 70 Standortvorschlägen der Verwaltung mit insgesamt rund 225 Radständern kamen rund 25 neue Standorte durch die Beteiligung dazu, die nun auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

Für das Jahr 2024 ist wieder ein Radständerprojekt geplant. Die Onlinebeteiligung soll voraussichtlich im Juni / Juli stattfinden.

Zusätzlich wurden diverse Anfragen aus verschiedenen Stadtteilen bearbeitet und 138 Radständer für 276 Fahrräder in 2023 installiert. Darüber hinaus wurde ein Lastenradstellplatz am Kaulbachplatz errichtet, ein weiterer wird in der Schillerstraße mit Beginn der Markierungssaison im Frühjahr umgesetzt.

Ferner werden noch ca. 30 bis 40 neue Radständer jährlich bei der Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen, Umwandlungen oder Straßenneubauten eingerichtet.

► **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, fanden zwischen Frühjahr und Herbst 2023 statt. Das Kerngebiet wurde 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. 2023 wurde bereits die Abschaffung der Nachtabschaltung einer Lichtsignalanlage veranlasst, um rund um die Uhr und auch sonntags eine sichere Querungsmöglichkeit zu bieten. 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“ mit einfließen und werden dem AfV im Frühjahr 2024 zum Beschluss vorgelegt. Nach der Beschlussfassung kann dann die Planung und Umsetzung im Laufe des Jahres erfolgen. Die Vorbereitungen für den nächsten Stadtteil St. Leonhard werden nach dem AfV im März 2024 starten.

Unabhängig vom Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ erfolgten in 2023 Änderungen bei der Neuordnung der Parkplätze in der Marconistraße und in der Chamer Straße. Zudem wurde ein Zonenhalteverbot in der Mörlgasse eingeführt.

► **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 Beschwerdeschreibern daraufhin überprüft, ob Sicherheitsdefizite für Zufußgehende bestehen und ob die Mindestbreiten für Gehwege eingehalten oder geschaffen werden können. Im Rahmen des Stadtteilprojekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" wird das Gehwegparken im jeweiligen Untersuchungsgebiet überprüft.

HANDLUNGSFELD „ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR“

ZIELE

Bis 2030 soll laut Mobilitätsbeschluss der Anteil des Umweltverbundes bestehend aus Rad-, Fuß- und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) 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 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 beschlossene Maßnahmen, wie die Ostendstraße, dringend umgesetzt werden müssen.

► **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 öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen ist 2023 erfolgt. Der Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Mit den vorbereitenden Bauarbeiten an der Stadtparkschleife wurde im Jahr 2023 begonnen. Nach Abschluss dieser erfolgt die Umsetzung der beschlossenen Planung. 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 über Finkenbrunn bis zum Endhalt Worzeldorfer Straße verlängert werden. Die Unterlagen für das erforderliche Planfeststellungsverfahren wurden bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht. Der Baubeginn ist je nach Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Finanzierungsbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung im Jahr 2025 geplant. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme noch vor der Sanierung des sog. Mauslochs (Bahnunterführung Katzwanger Straße) vor, um die neue Trasse als Ausweichstrecke für die lange Dauer der Sanierungsmaßnahme nutzen zu können.
- Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße (Lichtenreuth): Die Stadt Nürnberg plant die Verlängerung der Straßenbahnlinie von der Allersberger Straße in den neuen Stadtteil Lichtenreuth bis zur U-Bahnstation Bauernfeindstraße. Damit ist unter anderem eine direkte ÖPNV-Erschließung der UTN (Technische Universität Nürnberg) möglich. Derzeit werden die Unterlagen für das erforderliche Planfeststellungsverfahren erarbeitet und in Folge Fördermittel beantragt. Der Bau kann in Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Finanzierungsbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung voraussichtlich 2026 beginnen. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme des ersten Planungsabschnitts frühestens im Jahr 2028 vor. Darüber hinaus wurden 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. Die Stadt Erlangen möchte eine Ratsentscheid zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) im Zuge der Europawahl am 9. Juni 2024 durchführen. Laut Angaben des Zweckverbandes StUB sollen 2025 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, die Maßnahmen in eine Priorisierung gebracht 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 Euro für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen zur Verfügung. Eine grobe Abschätzung ergab durchschnittliche Kosten von ca. 50.000 Euro pro Bussteig inklusive Reserve für Zuwegung (z.B. LSA-Anpassung, Querungshilfen etc.). 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 Fahrrichtungen und die LSA-Beschleunigung im Abschnitt Scheurlstraße bis Marientunnel. Die Maßnahme ist bereits mit Vorwegmaßnahmen im Bau und soll 2024 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 Melanchthonplatz vorgesehen, der gleichzeitig die trassierungstechnisch und hinsichtlich der Barrierefreiheit ungünstige Haltestelle Heynstraße 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 wurden im AfV vom Dezember 2023 beschlossen. Ein Planfeststellungsverfahren ist 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 Fahrrichtung 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 hierfür erforderlich.

- Haltestelle Landgrabenstraße (M16): Die Verbreiterung der Haltestelle wurde gemeinsam mit der Planung für das Gleisdreieck Gibitzenhofstraße und Landgrabenstraße geplant und im AfV im Dezember 2023 beschlossen. Ein Planfeststellungsverfahren ist 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 und für den AfV vorbereitet. Ein Planfeststellungsverfahren ist vermutlich nicht 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. Das Planfeststellungsverfahren ist erfolgt und somit kann mit den baulichen Anpassungen der Strecke begonnen werden. Mit den vorbereitenden Bauarbeiten an der Stadtparkschleife wurde im Jahr 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 Anfahrbarekeit 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 Linienverdichtungen bedürfen zusätzlicher Bussteige und einer niveaugleichen Fußgängerquerung am Ostast des Knotenpunktes Breslauer Straße / Oppelner Straße sowie einer durchgängigen 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, Hauptbahnhof, Mögeldorf zum Tiergarten) wurde 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 wurden zudem neue umsteigefreie Direktverbindungen geschaffen. Die Umsetzung erfolgte im Dezember 2023.

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:** Mit der dritten Ausbaustufe sind nun insgesamt 78 Mobilpunkte eingerichtet. Damit stehen zurzeit insgesamt 130 Carsharing-Autos an Stellplätzen im öffentlichen Raum zur Verfügung. Eine vierte Ausbaustufe ist in Vorbereitung, um das Ziel von 100 Mobilpunkten bis 2025 zu erreichen. Auch im Rahmen der nächsten Ausbaustufe wird es wieder eine begleitende Onlinebeteiligung geben. Der Betreiber der künftigen Standorte wird durch ein Vergabeverfahren ermittelt werden.

Mit den derzeit bestehenden Mobilpunkten ist im Gebiet innerhalb der Ringstraße bereits in weiten Teilen das Ziel erreicht, dass von jedem Standort aus in ca. 350 Metern ein Mobilpunkt existiert (siehe auch AfV 16.02.2023). Zusätzlich gibt es mittlerweile auch 23 Mobilpunkte in den Stadtteilen außerhalb des Rings. Sechs davon wurden als Ergebnis der Onlinebeteiligung zur letzten Ausbaustufe auf Wunsch der Bürgerschaft dort errichtet.

► **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 im Detail untersucht.

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.

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 2023 wurden 100 Ladesäulen mit insgesamt 259 Ladepunkten (Doppelbelegung) im öffentlichen Raum errichtet. Dazu gehören auch die „Park & Ride-Ladesäulen“ Am Wegfeld, Langwasser und Herrnhütte. Hinzu kommen noch 50 teilöffentliche Ladesäulen der N-ERGIE mit 100 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.

Im Jahr 2023 wurden 12 neue Ladesäulen im öffentlichen Raum und weitere 19 teilöffentliche Ladesäulen vor allem auf Privatflächen von der N-ERGIE errichtet. Im Laufe des Jahres 2024 werden weitere Ladesäulenstandorte der bereits abgeschlossenen Standortprüfungen aus dem Jahr 2023 hinzukommen.

Um den zukünftigen Bedarf an öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten zu decken, sollen vorrangig Schnellademöglichkeiten weiter 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. In Nürnberg gibt es bereits drei Schnellladesäulen der N-ERGIE, diese liegen jedoch auf teil-öffentlichen Flächen. Bei den letzten Begehungen wurden auch Standorte für mögliche Schnellladesäulen auf öffentlichen Flächen begutachtet. Diese finden sich gerade noch in Prüfung und gegebenenfalls wäre im Jahr 2024 eine erste Schnellladesäule auf öffentlicher städtischer Fläche möglich. Auf Tankstellen, Supermarktparkplätzen etc. gibt es heute im Nürnberger Stadtgebiet schon 75 Schnellladepunkte. Diese werden jedoch nicht von der N-ERGIE betrieben, sondern von anderen Energieanbietern.

► **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 Pfortnerfunktionen geprüft werden.

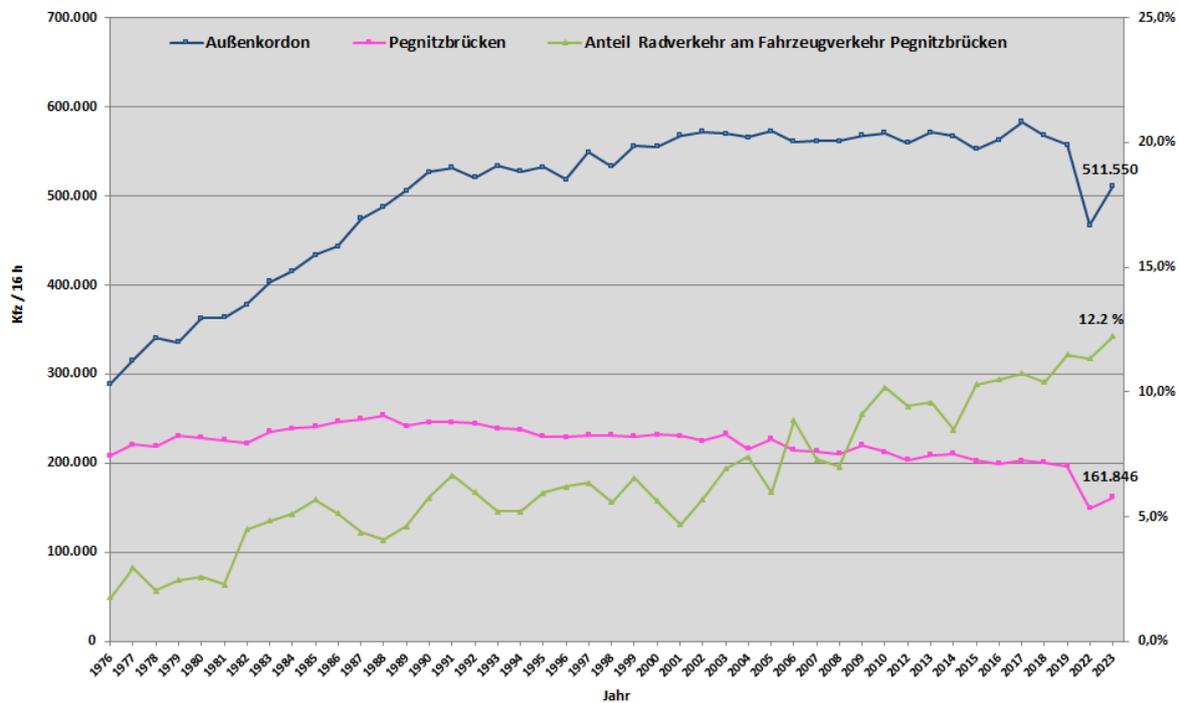
► **Umsetzung:** Durch die Schaffung leistungsstarker Schienenverbindungen über die Stadtgrenze in die Nachbarstädte und ins Umland sollen die Kfz-Pendlerströme verstärkt auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelenkt werden. Ein Beispiel für eine leistungsfähige Schienenverbindung stellt die Verlängerung 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.

► **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 Einfall-

straßen 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 nur zum Teil besetzt werden. Die bewilligten neuen bzw. durch interne Besetzungen frei gewordenen Stellen können voraussichtlich auch nicht im Jahr 2024 vollständig besetzt werden.

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.