REPORTING ZUM MOBILITÄTSBESCHLUSS

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,
- Reduktion der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr,
- die Anpassung des öffentlichen Raumes an die Folgen des Klimawandels
- den Zugang zu öffentlicher Mobilität für alle und
- die Stärkung emissionsfreier Konzepte nötiger Individualmobilität.

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. Der Mobilitätsbeschluss beinhaltet auch die Aufforderung, jährlich über die Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung der Ziele zu berichten.

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:** Die Ausschreibung der Rücksichtnahmekampagne lief bis zum 28.10.2024. Es wurden mehrere interessierte Agenturen angesprochen, die im Rahmen des Auftrages das Gesamtdesign der Kampagne, die allgemeine Kommunikationsstrategie und das erste Schwerpunktthema mit dazugehörigen Medien erarbeiten sollen. Die Auswahl der Agentur erfolgte im November 2024, die Auftragserteilung im Dezember. Das erste Schwerpunktthema „Parken/Halten auf Rad- und Gehwegen soll im Frühjahr 2025 zur Durchführung bereitstehen.
Die Finanzmittel, die zur Verfügung stehen, belaufen sich auf 100.000 Euro pro Jahr über drei Jahre.

➤ **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 konnte mittlerweile eine Personalaufstockung erfolgen, um die erweiterten Kontrollen durchführen zu können.

➤ **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 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 werden aktuell überarbeitet und auf die neuen Schulstandorte angepasst. Eine Neuauflage erscheint im März 2025. In 2024 wurden für die geänderten Schulsprengel der Grundschule Thoner Espan und den neuen Sprengel Forchheimer Straße Schulwegkarten aufgelegt. Die Schulwegkarten stehen in gedruckter Form sowie als Download zur Verfügung und sind online abrufbar unter: Schulwegkarten-Flyer Grundschulen - Verkehrsplanung Nürnberg (nuernberg.de). Glücklicherweise ist seit Jahren kein tödlicher Schulwegunfall in Nürnberg zu verzeichnen. Seit 2011 existiert zudem ein Konzept für die Ausweisung von Tempo 30 im Umkreis von Schulen, Kitas und Kinderbetreuungseinrichtungen, das kontinuierlich fortgeführt wird.

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

Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie und der Stadtteilbegehungen im Rahmen des Projektes „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ liegt auch ein Schwerpunkt auf sicheren Gehwege für alle.

Soweit tatsächlich besondere Gefahrensituationen vorliegen, kann von den erweiterten Befugnissen Gebrauch gemacht werden, die die Straßenverkehrs-Ordnung den Straßenverkehrsbehörden seit der am 27.09.2024 in Kraft getretenen Novelle einräumt.

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. Die abschließenden Unfallzahlen für 2024 werden erst im März 2025 geliefert. Daher kann gerade für 2024 keine Aussage getroffen werden.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kfz-Insassen	0	2	2	2	1	0	1	1
Zufußgehende	4	6	3	3	2	7	2	7
mot. Zweiräder	1	1	0	1	1	1	5	0
Radfahrende	1	3	2	4	0	1	3	0
Sonstige (EKF*)	1	0	0	0	0	0	0	0
Summe	**7**	**12**	**7**	**10**	**4**	**9**	**11**	**8**

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kfz-Insassen	1	1	1	1	0	0	2	2
Zufußgehende	5	3	4	3	2	3	3	2
mot. Zweiräder	1	2	1	1	1	0	0	0
Radfahrende (Pedelec)	1	1 (1)	1 (0)	3 (0)	4 (1)	1 (1)	3 (0)	2 (0)
Sonstige (EKF*)	0	0	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0
Summe	**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 BAB 6, BAB 73) 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 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 Seiten 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 möglichst 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.

Das Thema „Eltern-Taxis“ soll auch in der Rücksichtnahmekampagne einen Schwerpunkt bilden.

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. Dieses Ziel leitet sich auch aus der Kampagne „Nürnberg steigt auf“ ab.

➤ **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.

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.

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

Neben RSV, RVR und Fahrradstraßen werden weitere Maßnahmen laut Mobilitätsbeschluss umgesetzt, wie z.B. Lückenschlüsse oder weitere Verbesserungen für den Radverkehr (z.B. Verbreiterung im Bestand, Sanierungen).

➤ **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, bildet eine erste durchgängige West/Ost-Trasse. Die Planung wurde bis auf den Abschnitt Regensburger Straße und Schloßstraße fertiggestellt.

Die Umsetzung dieser RVR hat höchste Priorität und erfolgt seit 2023 abschnittsweise.

<u>Radschnellverbindungen</u>

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

Die Planungsleistungen für die Radschnellverbindung von Nürnberg nach Oberasbach/Zirndorf und Stein entlang der Rothenburger Straße und der ehemaligen Bibertbahntrasse bis zur Felsenstraße wurden bereits beschlossen. Sollten sich aus der Entwurfsplanung wesentliche Änderungen ergeben, werden diese dem Verkehrsausschuss erneut zum Beschluss vorgelegt.

Abschnitte der Radschnellverbindungen in Planung:	
Bibertbahntrasse | Stein	1.750 m
Boxdorf bis Stadtgrenze | Abschnitt B4 | Erlangen	2.000 m
Erlanger Straße bis Boxdorf | Abschnitt B4 | Erlangen	3.800 m

Frankenschnellweg | Zirndorf/Oberasbach und Stein	400 m
Marienbergstraße | Erlangen	1.000 m
Neue Rothenburger Straße | Zirndorf/Oberasbach und Stein	940 m
Rehlinger Straße zwischen Rehlinger Straße und S-Bahnhof | Schwabach	500 m
Rothenburger Straße Höhe Frankenschnellweg bis Bertha-von-Suttner-Straße | Zirndorf/Oberasbach und Stein	800 m
Tiefes Feld (südlicher Abschnitt) bis Gebersdorfer Straße | Zirndorf/Oberasbach und Stein	800 m
Wredestraße und Tiefes Feld | Zirndorf/Oberasbach und Stein	1. 000 m

Teilstücke der Radschnellverbindungen beschlossen:	
Ambergerstraße | Schwabach (Fahrradstraße)	300 m
Bauerngasse | Zirndorf/Oberasbach und Stein (Fahrradstraße)	190 m
Daimlerstraße | Schwabach (Fahrradstraße)	85 m
Gostenhofer Hauptstraße | Zirndorf/Oberasbach und Stein (Fahrradstraße)	370 m
Kleinreuther Weg | Erlangen (südlich Kilianstraße Radstreifen / nördlich Kilianstraße Fahrradstraße)	660 m
Lochnerstraße und Hans-Schmidt-Straße | Schwabach (Fahrradstraße)	500 m
Lohestraße | Erlangen (Fahrradstraße)	970 m
Turnerheimstraße | Schwabach (Fahrradstraße)	340 m
Rothenburger Straße (zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Wredestraße) | Zirndorf/Oberasbach und Stein (Radstreifen)	1.200 m

Radschnellverbindungen, deren Umsetzung 2025ff. erfolgen soll:	
Felsenstraße bis Stein | Stein (Planung in Abstimmung mit Fachdienststellen und Stadt Stein)	1.000 m

In 2023 erfolgte der Spatenstich für den ersten Abschnitt der RSV Nürnberg-Erlangen im Norden, der vom Maxtor bis zum Nordring als Fahrradstraße ausgeführt wird. Mit der Baumaßnahme wurde begonnen, allerdings kam es zu Verzögerungen aufgrund der notwendigen Spartenverlegungen und Fernwärmeleitungen. Die Baumaßnahme kann erst 2025 abgeschlossen werden.

Auch für die RSV Nürnberg-Schwabach wurden in den vergangenen zwei Jahren Planungen für einzelne Abschnitte erarbeitet, die ab 2024 realisiert werden sollten. 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 verzögerte sich aufgrund der fehlenden Fördermittel, die noch nicht bewilligt sind. Mit der Grünanlage soll in 2025 begonnen werden, im Anschluss soll der Radweg geschaffen werden.

Radvorrangrouten

Abschnitte der Radvorrangrouten in Planung:		
Königstorgraben und Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse	RVR Nr. 1	310 m
Plärrer zwischen Steinbühler Straße und Fürther Tor	RVR Nr. 1	310 m
Regensburger Straße zwischen Sybelstraße und Schloßstraße	RVR Nr. 2, 10, 11, 13	230 m
Bessemerstraße	RVR Nr. 4	200 m
Carl-Schurz-Straße	RVR Nr. 4	220 m
Falknerweg	RVR Nr. 4	250 m
Hugo-Distler-Straße	RVR Nr. 4	180 m
Klingenhofstraße	RVR Nr. 4	480 m
Martinstraße	RVR Nr. 4	200 m
Thumenberger Weg / südl. Erlenstegenstraße	RVR Nr. 4	250 m
Thumenberger Weg zwischen Ewaldstraße und Oedenberger Straße	RVR Nr. 4	230 m
Thumenberger Weg (Verbreiterung des Radstreifens nördlich der Erlenstegenstraße bis zum Steinplattenweg)	RVR Nr. 4	430 m
Dresdener Straße	RVR Nr. 4	220 m
Schloßstraße südwestlicher Abschnitt bis Burgerstraße	RVR Nr. 10	450 m
Groß-Strehlitzer-Straße	RVR Nr. 12	160 m
Hainstraße	RVR Nr. 13	260 m
Gudrunstraße zwischen Hummelsteiner Weg und Kleestraße	RVR Nr. 14	70 m
Hafenstraße	RVR Nr. 15	900 m
Gibitzenhofstraße zw. Brehmstraße und Humboldtstraße (Radstreifen)	RVR Nr. 15	150 m
Heynestraße	RVR Nr. 16	530 m
Tunnelstraße	RVR Nr. 16	290 m
Fürther Straße zwischen Plärrer 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

Teilstücke des Radvorrangroutennetzes beschlossen:			
Annastraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	100 m
Äußere Bayreuther Straße / Leipziger Platz	Radstreifen	RVR Nr. 8	110 m
Elisenstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	140 m
Hintere Marktstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	550 m
Forsthofstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	420 m
Teilabschnitte Sandreuthstraße	Schutzstreifen	RVR Nr. 2	200 m
Lichtenhofstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	50 m
Wirthstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	240 m
Frankenstraße zwischen Gibitzenhofstraße und Markgrafenstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 3	730 m
Äußere Bucher Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 4	80 m
Forchheimer Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 4	810 m
In der Finstermail	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	420 m
Finkenbrunn	Umweltspur	RVR Nr. 15	380 m

Teilstücke des Radvorrangroutennetzes umgesetzt / in Umsetzung:				
Sybelstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 2	110 m	umgesetzt
Mittelstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 4	730 m	umgesetzt
Sperberstraße, westl. Pillenreuther Straße bis Frankenstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 3	680 m	in Umsetzung bis Mitte 2025

Radvorrangrouten, deren Umsetzung 2025ff. erfolgen soll:				
Frankenstraße zwischen Gibitzenhofstraße und Markgrafenstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 3	730 m	Förderantrag in Beantragung
Am Thoner Espan	Fahrradstraße	RVR Nr. 4	180 m	Förderantrag läuft
Michaelstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 4	250 m	Förderantrag läuft
Rehhofstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	960 m	Förderantrag läuft

Happurger Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	330 m	Förderantrag läuft
Schupfer Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	720 m	Förderantrag läuft
Henfenfelder Straße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	55 m	Förderantrag läuft
Strindbergstraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 10	490 m	Förderantrag läuft
Oelser Straße zwischen Löwenberger Straße und Bregenzer Straße	Geh-/Radweg	RVR Nr. 12	1.200 m	Vereinbarung mit Staatlichem Bauamt in Vorbereitung
Kleestraße	Fahrradstraße	RVR Nr. 14	610 m	Förderantrag läuft

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 Welserstraße	250 m
Bismarckstraße zwischen Oedenberger Straße und Sulzbacher Straße	1.100 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
Schleifweg	500 m
Voltastraße	800 m

Fahrradstraßen beschlossen:	
Am Messehaus	250 m
Veillodterstraße	350 m
Wilhelm-Spaeth-Straße zwischen Harsdörfferplatz und Holzgartenstraße	150 m

Fahrradstraßen deren Umsetzung 2025ff. erfolgen soll:	
Otto-Geßler-Straße; Senefelder Straße; Gerngrossstraße	600 m
Schönweißstraße	410 m
Strauchstraße / Harsdörfferplatz	360 m

Lückenschlüsse oder weitere Verbesserungen für den Radverkehr

Projekte in Planung:	
Äußere Cramer-Klett-Straße (Radstreifen)	300 m
Bierweg ab Ziegelsteinstraße bis Hiltpoltsteiner Straße	610 m
Bierweg ab Ende Bebauung bis Äußere Bayreuther Straße (Schutzstreifen)	450 m
Brettergartenstraße zwischen Holsteiner Straße und Stadtgrenze (Schutzstreifen)	550 m
Herderstraße zwischen Schnieglinger Straße und Stadtgrenze (Lückenschluss Radstreifen)	300 m
Horneckerweg	440 m
Maximilianstraße zur Schnieglinger Straße (Radstreifen)	1.100 m
Nordwestring zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Bielefelder Straße (Herstellung Radwegestandard)	1.065 m
Obere Kanalstraße	220 m
Rothenburger Straße zwischen FSW und Obere Kanalstraße - Provisorium	240 m
Schnieglinger Straße zwischen Am Nordwestbahnhof und Nordwestring (Radstreifen)	670 m
Sigmundstraße / Leyher Straße	340 m
Sulzbacher Straße. (Bereich Rathenauplatz) zwischen Rudolphstraße und Harmoniestraße	120 m

Projekte beschlossen:	
Eichendorffstraße zwischen Schafhofstraße und Stadenstraße (Lückenschluss)	500 m
Hainstraße zwischen Scharrerstraße und Regensburger Straße (Zweirichtungsradweg)	270 m

Kieslingstraße (Radstreifen)	1.000 m
Laufamholzstraße (Radstreifen zwischen Waldstraße und Ostendstraße)	150 m
Zerzabelshofstraße westlich B4R	60 m
Zerzabelshofstraße zwischen den Bahnbrücken	350 m
Zerzabelshofstraße zwischen Ringbahn und Pastoriusstraße	100 m
Ziegelsteinstraße (Lückenschluss Radstreifen zwischen Äußerer Bayreuther Straße und Fritz-Munkert-Platz beide Richtungen)	750 m
Willstraße zwischen Fürther Str. und Bärenschanzstraße (Lückenschluss Radstreifen)	90 m

Projekte umgesetzt / in Umsetzung:		
Am Nordostbahnhof (Radwegesanierung mit Asphaltierung)	140 m	in Umsetzung
Bahnhofstraße zwischen Marientunnel und Vogelsgarten (Radstreifen)	370 m	umgesetzt
Fürther Straße zw. Fuchsstraße und Adolf-Braun-Straße	90 m	umgesetzt
Hinterm Bahnhof (Lückenschluss zur Allersberger Straße)	100 m	umgesetzt
Meuschelstraße zw. Löbleinstraße und Rollnerstraße (Radstreifen entgegen Einbahn)	140 m	in Umsetzung
Oppelner Straße (Radweg)	210 m	umgesetzt
Scharrerstraße (Radstreifen)	240 m	umgesetzt
Virnsberger Straße (Schutzstreifen)	500 m	umgesetzt
Bayreuther Straße (Radstreifen zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz)	650 m	in Umsetzung
Fürther Str. – The „Q“ (Radweg)	1.000 m	in Umsetzung
Gebersdorfer Straße (mit Radstreifen zwischen Rangaustaße und der Felsenstraße)	530 m	umgesetzt
Hafenbrücken (Verbesserung der Radwegeführung im Zusammenhang mit der Brückenerneuerung)	400 m	in Umsetzung
Hainstraße zwischen Scharrerstraße und Regensburger Straße	250 m	in Umsetzung

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, aber auch ausstehende Förderzusagen. 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.

Projekte beschlossen:	
Äußere Bayreuther Straße / Leipziger Platz (Radstreifen in Mittellage)	95 m
Harsdörfferstraße / Wilhelm-Spaeth-Straße, Haltestelle Harsdörfferplatz; (Verbesserung Kreuzungsbereich/Aufstellflächen)	40 m
Jansenbrücke / Leyher Straße (Radwegesicherheit)	80 m
Kreuzungsbereich Allersberger Straße / Annastraße (Verbesserung Kreuzungsbereich / Aufstellflächen)	75 m
Otto-Bärnreuther-Straße / Thomas-Mann-Straße (Verbesserung Kreuzungsbereich/Aufstellflächen)	200 m

Projekte umgesetzt / in Umsetzung:		
Löbleinstraße Süd und Maxfeldstraße, südlich Goethestraße (Verbesserungen Radwege)	160 m	in Umsetzung
Alte Kohlenhofstraße (Rotmarkierung entgegen Einbahn)	230 m	in Umsetzung
Cochläusweg (Radwegesanierung mit Asphaltierung	90 m	in Umsetzung
Kreuzungsbereich Maximilianstraße / Adam-Klein-Straße (sichere Aufstellflächen)	20 m	2025
Kilianstraße, Querung Höhe Georg-Buchner-Straße	10 m	2025
Spohrstraße	30 m	2025

<u>Baustellen</u>

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 nach Möglichkeit kleinräumige Ausweichmöglichkeiten geschaffen oder Alternativrouten beschildert. Damit Radfahrende bei der verkehrlichen Planung von Baustellen entsprechend stark berücksichtigt werden, wurde die Stelle des „Radfahrbeauftragten für Baustellen“ eingerichtet. Betriebliche Zwänge ließen noch keine umfassende Wahrnehmung der Aufgaben zu. Eine deutliche Forcierung ist ab 2025 vorgesehen.

Winterdienst

Die regelmäßige Wintersicherung von Radverkehrsanlagen erfolgt durch SÖR aufgrund priorisierter Tourenpläne im Winterdienst. Knapp 115 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 acht (Stichtag Nov. 2024) der insgesamt dafür benötigten 16 neuen Fahrerstellen geschaffen und besetzt. Für den Winterdienst 2024/2025 werden mit vier Fahrzeugen vier eigenständige Sicherungstouren im Zweischichtsystem (analog zum maschinellen Winterdienst auf den Fahrbahnen) gefahren. Mit hinzukommenden Personal- und Gerätekapazitäten (abhängig von den Beschlüssen der Haushaltsberatungen) werden die gemäß neuem Winterdienstkonzept geplanten eigenständigen Sicherungstouren für Radfahrende stetig ausgeweitet.

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

➤ **Umsetzung:** Der Zeitrahmen für die Umsetzung des „Altstadtring für Radler“ wurde mit der Bewerbung für die Durchführung der Urbanen Gartenschau verschoben. Als Ziel wurde in der Bewerbung die Verbesserung der Anbindung des Stadtgrabens an das übergeordnete Radwegenetz auf Basis des Mobilitätsbeschlusses von 2021 bis zur Gartenschau in 2030 formuliert. Von den Flächen, die Teil der LGS sind, sollen gute Verbindungen zum bis dahin bestehenden Geh- und Radwegenetz außerhalb der LGS-Flächen geschaffen werden.

Erste Abschnitte des Altstadtrings sind derzeit in Planung. Im Zusammenhang mit der Optimierung des ÖPNV-Knotenpunktes Bahnhofsvorplatz wird dort die Verbreiterung des Radweges am Königstor-/Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse geplant. Im Zuge der Umgestaltung des Plärrers soll die angrenzende Radinfrastruktur auch am Altstadtring angepasst werden. Im Rahmen der Sanierung der Steubenbrücke wird versucht, die Brücke auf der Westseite zugunsten des Radverkehrs, zu verbreitern. Diese Maßnahme verzögert sich jedoch. Lediglich auf der Ostseite, wo keine Radverkehrsanlagen betroffen sind, muss die Brücke im Bereich des Gleisbetts der Straßenbahn zeitnah saniert werden.

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

Im Jahr 2024 fand das 9. Radständerprojekt in St. Leonhard/Schweinau statt. Die Onlinebeteiligung erfolgte von Ende Juni bis Ende Juli 2024. Im Rahmen der Online beteiligung konnten die 33 Standortvorschläge der Verwaltung mit insgesamt rund 80 Radständern bewertet und kommentiert sowie eigene Standorte vorgeschlagen werden. Insgesamt kamen durch die Online beteiligung 77 Standortvorschläge von den Bürgerinnen und Bürgern dazu. Die Vorschläge werden nun auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Die Aufstellung der Radständer erfolgt erfahrungsgemäß ein bis zwei Jahre nach der endgültigen Festlegung aller Standorte. Deshalb wurden in 2024 noch die Lastenradstellplätze aus dem Projekt in Gostenhof/Rosenau, das 2021 stattfand, eingerichtet. Darüber hinaus wurden die rd. 365 Radständer aus dem in 2022 durchgeführten Projekt St. Johannis aufgebaut. Die rund 190 Radständer aus dem Projekt Gibitzenhof/Steinbühl aus 2023 werden voraussichtlich in 2025 installiert.

Zusätzlich wurden diverse Anfragen aus verschiedenen Stadtteilen bearbeitet und 149 Radständer für 298 Fahrräder in 2024 (Stand Januar 2025) installiert. Darüber hinaus wurde ein Lastenradstellplatz am Kaulbachplatz errichtet, ein weiterer wird in der Schillerstraße mit Beginn der Markierungssaison im Frühjahr 2025 umgesetzt.
Ferner werden noch ca. 30 bis 40 neue Radständer jährlich bei der Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen, Umwandlungen oder Straßenneubauten eingerichtet.

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:** Im Jahr 2023 wurde das Modellprojekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in Rennweg und Wöhrd gemeinsam mit dem Vorstadtverein Wöhrd e.V. durchgeführt. Die Ergebnisse wurden dem AfV am 14.03.2024 vorgestellt und ein entsprechendes Maßnahmenpaket beschlossen. Kleinere Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, während mittel- und langfristige Maßnahmen sich noch in der Planung befinden. Dazu gehören unter anderem die schrittweise Neuordnung des Gehwegparkens in ausgewählten Straßenzügen oder die Einrichtung von Fußgängerüberwegen.

Das zweite Stadtteilprojekt konnte im Frühjahr 2024 in St. Leonhard und Schweinau zusammen mit dem Bürgerverein begonnen werden. Zunächst fand nach einer Auftaktveranstaltung eine vierwöchige Onlinebeteiligung statt, bei der Bürgerinnen und Bürger Problemstellungen und Defizite in den Stadtteilen aufzeigen konnten. Bei der darauffolgenden Stadtteilbegehung wurden exemplarisch einige bei der Auftaktveranstaltung sowie im Rahmen der Onlinebeteiligung genannte Stellen aufgesucht und über Möglichkeiten für Verbesserungen diskutiert. Die daraufhin erarbeiteten Maßnahmen wurden bei einer Abschlussveranstaltung im Januar 2025 Interessierten vorgestellt und werden anschließend dem AfV zum Beschluss vorgelegt.

Unabhängig vom Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ erfolgten 2024 Änderungen bei der Neuordnung der Parkplätze zur Verbesserung der Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger in der Hiltpoltsteiner Straße und im Nibelungenviertel.

➤ **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 durch Begrünung und Beleuchtung ein besserer Standard erreicht werden.

➤ **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.
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. In der Stadtratssitzung vom 12.12.2024 wurde im Zuge der Haushaltsberatungen der Ausbau des Straßenbahnnetzes mit elf wichtigen Maßnahmen beschlossen. Diese sollen vorangetrieben werden, damit sie bis 2030 realisiert werden können.

➤ **Maßnahme:** Das Straßenbahnnetz soll weiter 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. Deshalb wurde in der Stadtratssitzung am 12.12.2024 im Zuge der Haushaltsberatungen eine Liste mit den elf priorisierten Straßenbahnmaßnahmen beschlossen, die bis 2030 prioritär umgesetzt werden müssen. Die Maßnahmen bedingen sich teilweise gegenseitig und stellen die Zukunftsfähigkeit des Netzes für ein verbessertes Angebot und neue Linienverbindungen sicher. Für alle Maßnahmen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von circa 350 Millionen Euro können Fördermittel von Bund und Land zwischen 50 Prozent und 90 Prozent beantragt werden, so dass für die Stadt in der Summe rund 70 Millionen Euro an Eigenmittel verbleiben werden. Mit den Straßenbahnmaßnahmen geht zudem der gesetzlich vorgeschriebene Ausbau der Barrierefreiheit an allen betroffenen Haltestellen sowie die ÖPNV-Beschleunigung beispielsweise durch die Schaffung von eigenen Gleiskörpern als Rasengleise einher.

➤ **Umsetzung:**

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 vom Hauptbahnhof zur Stadtparkschleife: Die Straßenbahnlinie 7 wird vom Hauptbahnhof bis zum Stadtpark verlängert werden. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zum Berliner Platz wurde im Jahr 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. Aktuell erfolgt die Umsetzung der beschlossenen Planung. Eine Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 7 bis zur Stadtparkschleife wird für das Frühjahr 2026 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. Das Projekt wurde in den städtischen Haushalt (MIP) aufgenommen. Die Unterlagen für das erforderliche Planfeststellungsverfahren wurden bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht. Der Baubeginn ist für das Jahr 2025 geplant und hängt von der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses sowie von der Mittelbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung ab. 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. Die Fertigstellung der Baumaßnahme ist für das Jahr 2027 geplant.

- 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. Das Projekt wurde in den städtischen Haushalt (MIP) aufgenommen. Damit ist unter anderem eine direkte ÖPNV-Erschließung der neuen Technischen Universität Nürnberg möglich.
  Derzeit liegen die Planfeststellungsunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde. Diese werden aktuell noch geprüft. Die Erstellung des Zuwendungsantrags folgt.
  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. Beim Ratsentscheid zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) am 09.06.2024 sprachen sich die Bürgerinnen und Bürger Erlangens mehrheitlich für den Bau der Stadt-Umland-Bahn aus. Laut Angaben des Zweckverbandes StUB sollen Ende 2025 die Unterlagen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Bauabschnitt auf Nürnberger Stadtgebiet eingereicht werden. Die Realisierung des Nürnberger Bauabschnitts ist nach aktuellem Zeitplan von 2028 bis 2031 geplant.
- Weitere der elf prioritär umzusetzenden Maßnahmen sind: Gibitzenhof/Landgrabenstraße, Allersberger Straße Nord, Plärrer, Ostendstraße, Allersberger Straße Süd, Johannisstraße, Frankenstraße und Bahnhofsvorplatz.

➤ **Maßnahme:** Die Straßenbahn- und Bushaltestellen sollen bis 2030 barrierefrei umgebaut werden.

➤ **Umsetzung:** Wegen der großen Anzahl der betroffenen Haltestellen muss der barrierefreie Umbau der Haltestellen sukzessive erfolgen. Straßenbahn- und Bushaltestellen wurden jeweils anhand der Dringlichkeit des Umbaus gegliedert und nach Prioritäten sortiert, der Umbau erfolgt anhand dieser Listen. Details zur Reihenfolge des Umbaus und zur Priorisierung sind der aktuellen Fortschreibung zum Nahverkehrsplan (geplante Veröffentlichung Anfang 2025) zu entnehmen:

- Straßenbahnhaltestellen: Im Zuge der Betriebsgenehmigung für das neue Niederflurfahrzeug „Avenio“ (GTA8) musste die VAG ein räumliches und zeitliches Konzept für den vollständigen barrierefreien Ausbau der Nürnberger Straßenbahnhaltestellen vorlegen. Die Ziele sind weitgehend erreicht, aber nicht vollständig. Es wurde ein Planungs- und Bauprogramm erstellt, das die Maßnahmen priorisiert und dem Stadtrat vorgelegt wird. Aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Kapazitäten können sämtliche Maßnahmen 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 Vorgehen bei der

Priorisierung entwickelt und die Bushaltestellen in drei Kategorien mit 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:

- 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 konnte 2024 mit dem eigentlichen Haltestellenumbau abgeschlossen werden.
- 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 Verkehrs-ausschuss beschlossen. Die Strecke ist im Bau und soll voraussichtlich im 2026 in Betrieb gehen. Gleichzeitig wird mit der Verlängerung der Straßenbahn die hoch frequentierte Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof entlastet, da die Linie 7 in Zukunft ihre Wende nicht mehr am Hauptbahnhof abwartet und so einen Bahnsteig für längere Zeit belegt.

Folgende Maßnahmen aus dem Masterplan sind bereits in Planung und für die Umsetzung unter Betrachtung aller ÖPNV-Maßnahmen in eine 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) und Haltestelle Landgrabenstraße (M16): Die Umsetzung der Planungen für eine neuen Haltestelle Melanchthonplatz wurde im Verkehrsausschuss des Stadtrats (AfV) im Dezember 2023 beschlossen. Diese steht im

direkten Zusammenhang mit den Planungen für die Gleiserneuerung in der Landgrabenstraße (zwischen Gibitzenhofstraße und Gugelstraße) sowie der Verbreiterung der Haltestelle Landgrabenstraße.
Im Dezember 2023 wurden auch die zwei neuen Straßenbahnlinien 10 und 11 eingeführt, welche neue Direktverbindungen im Nahverkehrsangebot schaffen. An der heutigen Haltestelle Landgrabenstraße verkehren die Linien 4, 6 und 10, wodurch die bereits hohe Auslastung an den Bahnsteigen weiter zunimmt. Für die Linie 11 fehlt bisher eine Haltemöglichkeit an der Kreuzung Gibitzenhofstraße/Landgrabenstraße. Um das Gebiet mit der neuen Verstärkerlinie in einer guten Angebotsqualität zu erschließen, sind daher bauliche Anpassungen notwendig. Da die erforderlichen Anpassungen direkt an der Kreuzung nur mit unverhältnismäßigem baulichen Aufwand möglich wären, entsteht die Notwendigkeit nach einer neuen Haltestelle östlich der Gibitzenhofstraße.
Deshalb wurde am Melanchthonplatz eine neue Haltstelle geplant. Die neue Haltestelle Melanchthonplatz kann die vorhandene Haltestelle Landgrabenstraße entlasten und bietet eine optimale Gebietserschließung. Diese Haltestelle ersetzt künftig die Haltestelle Heynestraße, die hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Gleislage ungünstig ist. Gleichzeitig werden damit die Abstände zwischen den Haltestellen optimiert.
Für die Planung der Sanierungs- und Umbaumaßnahmen ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die erforderlichen Unterlagen sollen im Jahr 2025 bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht werden.

- Haltestelle Christuskirche (M14): Die Planung zur Verbreiterung der Haltestellenbereiche und zu den Gleismarkierungen 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 der Linie 7 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 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.
- 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. 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) und 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. Erste Auswertungen in 2024 haben gezeigt, dass die neuen Linien sehr gut angenommen werden und zu einer Zunahme der Fahrgäste in den beiden Linienkorridoren geführt haben.
  Im nächsten Reporting müssen hier die Sparmaßnahmen bei Buslinien erwähnt werden.

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, sukzessive auch außerhalb des B4-Rings. Von jedem Standort innerhalb der Ringstraße aus sollen in einer fußläufigen Entfernung von ca. 350 Metern Carsharing-Fahrzeuge an Mobilpunkten ausgeliehen werden können.

➤ **Umsetzung:** Mit den 78 Mobilpunkten der ersten drei Ausbaustufen ist im Gebiet innerhalb der Ringstraße bereits ein dichtes Netz an Mobilpunkten mit 130 Carsharing-Autos vorhanden. Mit der vierten Ausbaustufe werden 26 neue Standorte hinzukommen. Diese sollen bis Sommer 2025 eingerichtet werden. Sechs der 26 neuen Standorte konnten von den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen einer Onlinebeteiligung mitbestimmt werden. Der Betreiber der neuen Standorte wurde durch ein öffentliches Vergabeverfahren ermittelt. Insgesamt wird es damit sogar 104 Standorte bis 2025 geben. Damit wird dann auch das Ziel, innerhalb des Rings von jedem Standort aus in ca. 350 Metern ein Carsharing-Fahrzeug zu erreichen, weitgehend erfüllt. In den Stadtteilen außerhalb des Rings gibt es mittlerweile 33 Mobilpunkte.

➤ **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. Aufgrund des Ergänzungsbeschlusses zu einem Quartiersparkhaus als Teil des Projekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in Wöhrd wurde die bestehende Standortprüfung um eine Fläche an der Bartholomäusstraße ergänzt, die jedoch für die angrenzende Schule benötigt wird. Freie Kapazitäten bestehen allerdings im Parkhaus an der Sulzbacher Straße, in dem Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Stadtteil Stellplätze mieten können.
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 Verwaltung möchte daher bestehende Stellplatzpotentiale auf Privatflächen verstärkt aktivieren. Hierfür wurden u.a. Supermärkte und Discounter angeschrieben und nach der Bereitschaft gefragt, einen Teil der bestehenden Stellplätze an Bewohnerinnen und Bewohner zu vermieten.
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 2024 wurden 154 Ladesäulen mit insgesamt 303 Ladepunkten (Doppelbelegung) im öffentlichen Raum errichtet. Dazu gehören auch die „Park & Ride-Ladesäulen“ Am Wegfeld, Langwasser und Herrnhütte. Hinzu kommen noch 60 teilöffentliche Ladesäulen der N-ERGIE mit 120 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 2024 wurden bis Ende Oktober 20 neue AC-Ladesäulen (Normalladesäulen) (Stand 31.10.24) im öffentlichen Raum von der N-ERGIE und weitere 10 teilöffentliche Ladesäulen vor allem auf Privatflächen errichtet. Weitere 10 Ladesäulen befanden sich Ende des Jahres noch im Bau. (Stand 31.10.24). Im Laufe des Jahres 2025 werden weitere Ladesäulenstandorte der bereits abgeschlossenen Standortprüfungen aus dem Jahr 2024 und Ladesäulen an Mobilpunkten, an denen ein Ladepunkt für ein Carsharing-Auto und ein Ladepunkt für die Öffentlichkeit zur Verfügung steht, 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 vier Schnellladesäulen der N-ERGIE auf teilöffentlichen Flächen. (Stand 28.10.2024). Seit 2024 gibt es zusätzlich die ersten zwei Schnellladesäulen auf öffentlichen Flächen auf dem Norikus-Parkplatz und in der Passauer Straße. Sie verfügen jeweils über zwei Ladepunkte. Auf Tankstellen, Supermarktparkplätzen etc. gibt es heute im Nürnberger Stadtgebiet schon 101 (Stand 28.10.24) 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. In den Jahren vor der Corona-Pandemie pendelte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge, welche die Stadtgrenze in beiden Richtungen an Werktagen passieren, bei etwa 600.000 ein. Seit der Pandemie passieren etwa 500.000 Kfz die Stadtgrenze (Abnahme durch „Homeoffice-effekt“). Mit U-Bahn, S- und R-Bahnen sowie mit Bussen pendeln täglich etwa 149.000 Fahrgäste nach Nürnberg (Wert aus der Zeit vor der Pandemie., neuere Angaben liegen nicht vor). Per Rad kommen weitere etwa 10.500 Pendler pro Tag dazu.

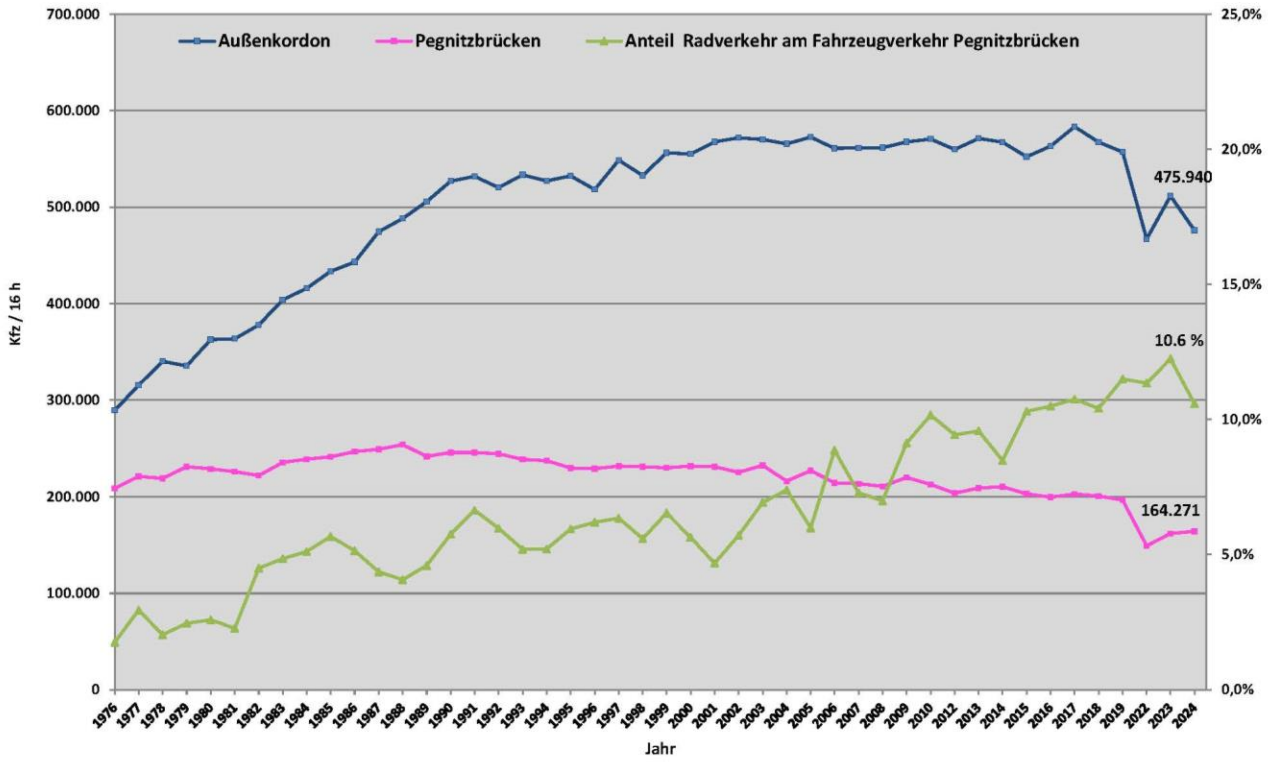
Es sollen attraktive Alternativangebote geschaffen werden, die stadtgrenzüberschreitende Verbindungen schaffen. Parallel sollen Pförtnerfunktionen geprüft werden.

➤ **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 Stadt-Umland-Bahn nach Erlangen und Herzogenaurach dar. Die Planungen hierzu schreiten fort, so dass für den Abschnitt auf Nürnberger Stadtgebiet der Vorentwurf fertiggestellt ist. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren sollen 2025 eingereicht werden.

➤ **Maßnahme:** Um die Gesamtverkehrsmenge der Kraftfahrzeuge in der Stadt stufenweise zu reduzieren, sollen die seit Jahren auf sehr hohem Niveau stagnierende Zahl der Einpendler 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. Seit der Corona-Pandemie hat der Kfz-Verkehr in der gesamten Stadt und auch an der Stadtgrenze sogar abgenommen, da verstärkt Homeoffice genutzt und Wege im Nahbereich der eigenen Wohnung zurückgelegt werden. Das trotzdem noch hohe Niveau an Kfz, die täglich die Stadtgrenze passieren, soll mit zusätzlichen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen und Zuflussdosierung weiter reduziert werden.



PERSONAL

Vpl: Bei Vpl konnten alle geschaffenen und beantragten Stellen bis 2024 besetzt werden. Aufgrund der Haushaltskonsolidierung werden für das Jahr 2025 keine weiteren Stellen beantragt.

SÖR: Von den gemäß Kapazitätsbemessung für SÖR ab 2022 ermittelten 44,5 zusätzlichen Stellen wurden in den Haushaltsberatungen bis Ende 2024 vom Stadtrat 30 Stellen bewilligt. Darin enthalten sind 8 Fahrerstellen für einen verbesserten Winterdienst auf Radwegen.

Zum Ende des Jahres 2023 (Stichtag 31.12.2023) konnten von den 30 bewilligten Stellen bislang 25 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 nicht immer zu 100% angehen. In den aktuell für das Jahr 2025 abgeschlossenen Haushaltsberatungen wurden keine weiteren Stellen für den Mobilitätsbeschluss zur Schaffung aufgenommen.

PERSONALBESTAND UND AUSBLICK

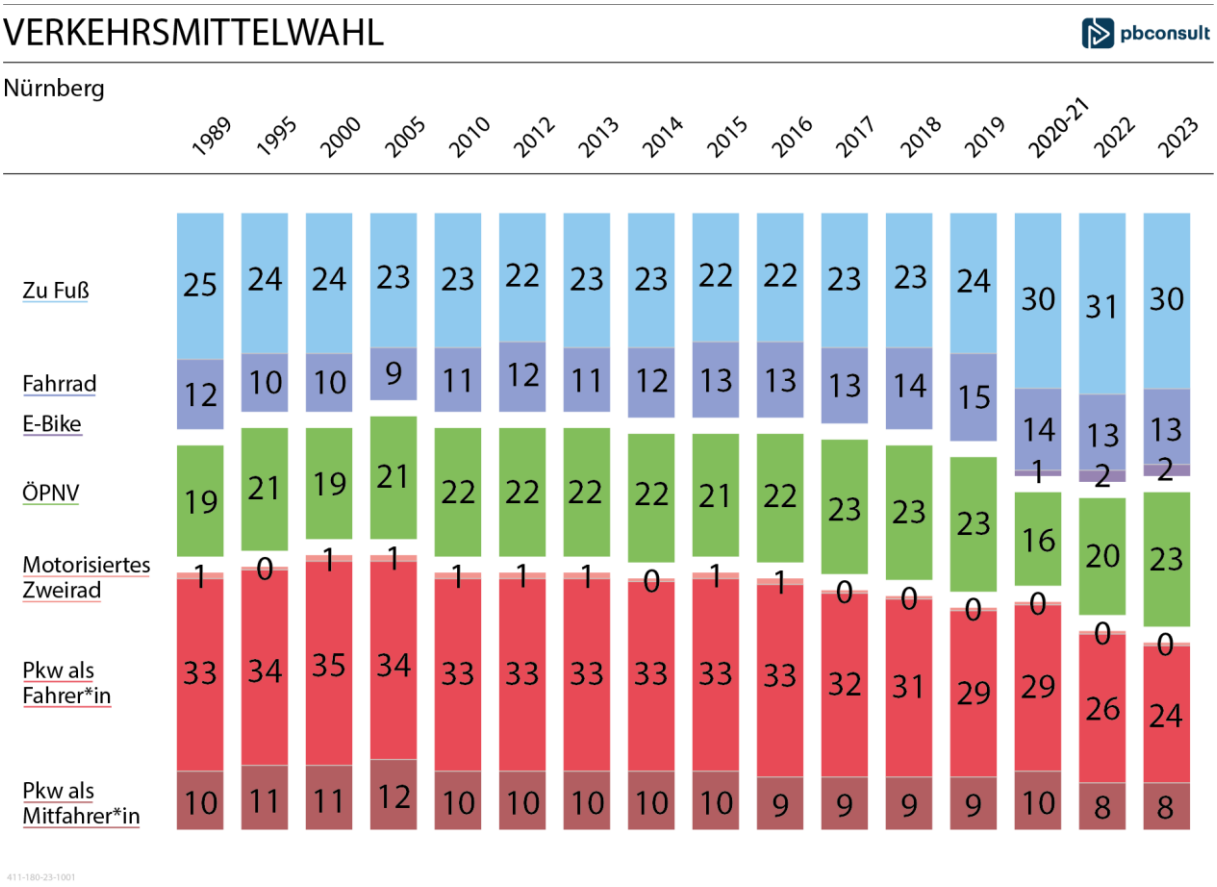
Der weiterhin bestehende Fachkräftemangel und die daraus resultierenden Schwierigkeiten bei den Stellenbesetzungsverfahren führen dazu, dass die zu erreichenden Ziele des Mobilitätsbeschlusses für 2030 gefährdet sind. Die einzelnen Maßnahmen müssen daher auf eine den verfügbaren Kapazitäten entsprechende 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.

Der Bund fördert über die Nationale Klimaschutzinitiative Maßnahmen zur Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur, also Schutzstreifen, Radwege, Radschnellwege und Fahrradstraßen. Die Förderung beträgt regulär 50% der zuwendungsfähigen Kosten. Für finanzschwache Kommunen, darunter fällt auch die Stadt Nürnberg, beträgt der Fördersatz 65%. Aufgrund der schwierigen Finanzlage der Stadt Nürnberg ist die Förderung die maßgebende Voraussetzung zur Finanzierung der Maßnahmen. Seit Mitte 2024 ist die Bearbeitung bei der vom Bund ausgelagerten Bearbeitungsstelle ZUG (Zukunft-Umwelt-Gesellschaft) ausgesetzt. So liegen bis Ende November 2024 für die zuletzt in 2023 und 2024 gestellten 10 Förderanträge immer noch keine Bewilligungsbescheide vor. Dies verzögert die Umsetzung der geplanten Radwegebaumaßnahmen zusätzlich. Zudem werden neue Anträge erst wieder zum 1. Februar 2025 von der ZUG angenommen.

FAZIT

In den Jahren seit Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses konnten zahlrei che Maßnahmen umgesetzt werden. Besonders erfreulich sind die sich verfestigenden Ergebnisse der Verkehrszählungen, die der Strategie der ÖPNV-Förderung in Nürnberg in vollem Umfang Recht geben – der ÖPNV ist die entscheidende Stütze der sich verändernden Mobilität in der Stadt, gleichzeitig gehen Auto- wie Radverkehr maßvoll zurück. Der Modal split in der Stadt beträgt 2023 32 % MIV zu 68 % Umweltverbund. Diese Zahl zeigt, dass der eingeschlagene Weg ungemein erfolgreich

ist, sie wird auch durch die Verkehrszählungen der Stadt selbst, zuletzt im Januar AfV 2025, eindrücklich bestätigt.



https://www.vag.de/ihre-vag/publikationen/mobilitaetsfakten

Das Ziel des Mobilitätsbeschlusses ist damit aber leider noch nicht erreicht, insbesondere in der Infrastruktur konnten aufgrund der erforderlichen langwierigen Planungsprozesse und der begrenzten personellen Kapazitäten nicht alle gesteckten Ziele erreicht werden.

Die bewilligten neuen bzw. durch interne Besetzungen frei gewordenen Stellen konnten auch im Jahr 2024 nicht vollständig besetzt 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) tatsächlich eingestellt wird. Auch die langen Bearbeitungszeiten von Förderanträgen für Baumaßnahmen führen zu erheblichen Verzögerungen bei der Umsetzung geplanter und beschlossener Maßnahmen.

Die Summe aller Ziele des Mobilitätsbeschlusses wird nicht in der ursprünglich vorgesehenen Geschwindigkeit erreicht werden. Derzeit ist davon auszugehen, dass sich aufgrund der beschriebenen Probleme der Zeitraum zur vollständigen Umsetzung vor allem der baulichen Aspekte um einige Jahre verlängern wird. Die Stabilisierung der guten modal-split Zahlen bleibt dabei oberstes Ziel.