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 (“vision zero“),**
- **Stärkung des Radverkehrs durch verbesserte Infrastruktur und bessere Rahmenbedingungen,**
- **Stärkung des Fußverkehrs und Anpassung des öffentlichen Raums an die Folgen des Klimawandels,**
- **die Stärkung von Konzepten zur Optimierung der notwendigen Nutzung von Kraftfahrzeugen,**
- **weitere Verbesserung der „Mobilität für alle“ mit Stärkung des Netzes von U-Bahn, Straßenbahn und Bussen.**

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, die häufig zu Fuß unterwegs sind, 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 „Respekt hat Effekt“

➤ 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 Schwerpunkthema mit dazugehörigen Medien erarbeiten sollen. Die Auswahl der Agentur erfolgte im November 2024, die Auftragserteilung im Dezember. Im Laufe des Jahres 2025 wurde gemeinsam mit der Agentur eine Gesamtstrategie, mehrere Motive, ein Zeitplan, der Titel „Respekt hat Effekt“ und erste Module erarbeitet. Der offizielle Auftakt fand am 09.10.25 statt. Dabei wurden von OBM Marcus König, Planungs- und Baureferent Daniel F. Ulrich und Magdalena Weigl (Vorstandsmitglied VAG) die im Kampagnendesign beklebte Straßenbahn enthüllt. Begleitend war das Motiv im FahrgastTV, auf Großflächen, Litfaßsäulen und als Postkarte im Stadtgebiet sichtbar.

Am 10.10.25 wurde mit der Umsetzung des ersten Themenschwerpunktes „Elterntaxis“ begonnen. In Kooperation mit der Grundschule Sperberschule wurde eine Schulwegchallenge erarbeitet, die die Kinder zum Laufen motivieren soll. Für die Sichtbarkeit des Themas sorgten ein Banner am Schulhaus, Laternenplakate und Motive aus Kreisfarbe auf Gehwegen im Schulsprengel und Postkarten in Cafés und Kneipen. Die Menge an Autos, die sich zu Schulbeginn in unmittelbarer Nähe stauen, konnte dadurch bereits erheblich gesenkt werden. Es laufen bereits Gespräche zur Ausweitung auf andere Schulen.

Unter dem Motto „sei ein Lichtblick“ startete am 26.11.25 das Schwerpunktthema Licht. Mit einem Aktionstag wurde Aufmerksamkeit auf veränderte Lichtverhältnisse im Winter gelenkt. So wurde im Dunkeltunnel deutlich, wie schlecht andere Verkehrsteilnehmende oder auch man selbst, bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen sichtbar ist. Passend zum Thema wurden reflektierende Leuchtgurte, Beutel im Kampagnendesign und Infomaterialien verteilt. Zeitgleich konnten Fahrräder kostenlos auf Funktion und Verkehrssicherheit überprüft werden. Kleinere Reparaturen wurden für Interessierte kostenlos durchgeführt. Im Stadtgebiet sorgte ein neuer Sport im FahrgastTV, Postkarten in Cafés und Kneipen sowie spezielle Plakate (mit sich ändernden Tag-/Nacht-Motiv) für die Sichtbarkeit des Themas. Bei mehreren Weihnachtsmärkten und Veranstaltungen wurde zum Thema informiert und Give-aways verteilt.

Das nächste Schwerpunktthema „Parken/Halten auf Geh- und Radwegen wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2026 starten. Die Finanzmittel, die zur Verfügung stehen, belaufen sich auf 100.000 Euro pro Jahr über drei Jahre.

➤ Maßnahme

Die Sicherheit auf Schulwegen kann in erster Linie durch bauliche Maßnahmen, Verkehrsüberwachung und Verkehrsregelung verbessert werden, sie wird mit vielfältigen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit begleitet und durchgeführt. Dazu zählen die durchgängig sichere Gestaltung von Geh- und Radwegen sowie Querungsstellen über Fahrbahnen, die auch den Ansprüchen der Zielgruppen entsprechen. De dazugehörige Verkehrsregelung leistet dazu ihren Beitrag. Ebenso soll die Schaffung von gut erreichbaren Fahrradabstellplätzen Sicherheit gewährleisten. Zudem sollen „Elterntaxis" als Risiko für Kinder reduziert werden.

➤ Umsetzung

Bei der Umgestaltung von Straßen und Wegen, bei der Neuplanung von Schulen oder bei ggf. vorzunehmenden Sprengelanpassungen haben die Belange der Schulwegsicherheit ein sehr hohes Gewicht. In aller Regel aber erfolgen Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit bei konkreten Hinweisen von Eltern, Schulen oder eigenen Feststellungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dann werden die Schulwege auf Gefahrenmomente und Sicherheitspotenziale hin überprüft. Sofern Bedarf besteht, werden bauliche Anpassungen geplant, Verkehrsregelungen geändert oder die Überwachung intensiviert, damit ein sicherer Weg gewährleistet werden kann. Für jede Grundschule gibt es einen Schulwegplan, der bei Bedarf oder turnusmäßig alle zwei Jahre aktualisiert und neu aufgelegt wird. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit dem Amt für Allgemeinbildende Schulen der Stadt Nürnberg, dem Staatlichen Schulamt und dem Polizeipräsidium Mittelfranken. Die Schulwegkarten werden aktuell überarbeitet und auf die künftigen neuen Schulstandorte angepasst. Eine Neuauflage erscheint im März 2027. Im Jahr 2025 wurde eine Neuauflage der Schulwegkarten erstellt und an die Schülerinnen und Schüler über deren Schulen verteilt. Dabei wurden die Schulwegpläne der an den neuen Schulsprengel der Grundschule Forchheimer Straße angrenzenden Grundschulen angepasst. 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 und Horten, das kontinuierlich fortgeführt wird.

Bei Anlass werden auch die seit Herbst 2024 erweiterten Befugnisse zur Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an hoch frequentierten Schulwegen genutzt. Umgesetzt wurde in diesem Zusammenhang eine kurze Geschwindigkeitsbeschränkung in der Gibitzenhofstraße bei der Straßenbahnhaltestelle „Brehmstraße", für die Pirckheimerstraße und den Spittlertorgraben wurden Maßnahmen dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt.

Um Gefahrenpotentiale zu reduzieren und um einen sicheren und reibungslosen Übergang zu gewährleisten, werden bei Sanierungsmaßnahmen Ampelschaltungen optimiert. Die Fußverkehrsstrategie und die Stadtteilbegehungen im Rahmen des Projektes „Fußgängerfreundliche Stadtteile" legen auch einen Schwerpunkt auf sichere Gehwege und Querungsmöglichkeiten für alle. Dazu gehört die Schaffung von neuen Fußgängerüberwegen (FGÜ), umgangssprachlich auch als „Zebrastreifen" bekannt. Die Neufassung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) aus dem Frühjahr 2025 ermöglicht es den Straßenverkehrsbehörden, bei gestiegenem Ermittlungs- und Begründungsaufwand flexibler mit der als Planungsgrundlage heranzuziehenden Richtlinie für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) aus dem Jahr 2001 umzugehen.

In der Tabelle, die einen Auszug der Straßenverkehrs- und Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Mittelfranken (Jahre 2008 bis 2025) wiedergibt, sind die bei einem Verkehrsunfall getöteten Personen verzeichnet.

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

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	1	1	0	0	2	2	1	1
3	4	3	2	3	3	2	4	2
2	1	1	1	0	0	0	2	1
1 (1)	1 (0)	3 (0)	4 (1)	1 (1)	3 (0)	2 (0)	4 (0)	0 (2)
0	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0	0	0
7	**7**	**8**	**7**	**4**	**9**	**6**	**11**	**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.
Im Jahr 2025 haben sich insgesamt sechs tödliche Unfälle ereignet. Bei zwei Unfällen waren Pedelec-Fahrende betroffen und die Unfälle waren laut Polizeibericht selbst verschuldet und fanden ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmender statt. Sowohl der verunglückte Motorradfahrer als auch der verunglückte Autofahrer sind aus nicht bekannter Ursache von der Fahrbahn abgekommen. Auch die beiden Unfälle, bei denen Fußgängerinnen ums Leben kamen, hätten selbst mit planerischen oder verkehrsregelnden Maßnahmen nicht verhindert werden können, weil es sich um Fehler der beteiligten Autofahrenden handelte.

Wichtigster Ansatzpunkt bei der Bekämpfung tödlicher Verkehrsunfälle ist und bleibt, 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 allein 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 sowie Verkehrsregelung und deren Überwachung allein 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 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“ bildet auch in der Rücksichtnahmekampagne einen Schwerpunkt.

Ein wichtiger Aspekt der Verkehrssicherheitsarbeit ist neben den repressiven Maßnahmen die Aufklärung über richtiges Verhalten im Straßenverkehr. Neben den Schulwegkarten, die Eltern und

Kindern Empfehlungen für die individuelle Wahl des richtigen und sicheren Schulweges geben, wird durch die Handlungsfelder der Rücksichtnahmekampagne versucht, bei den unterschiedlichen Gruppen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer Sensibilität für richtiges und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr zu fördern.

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

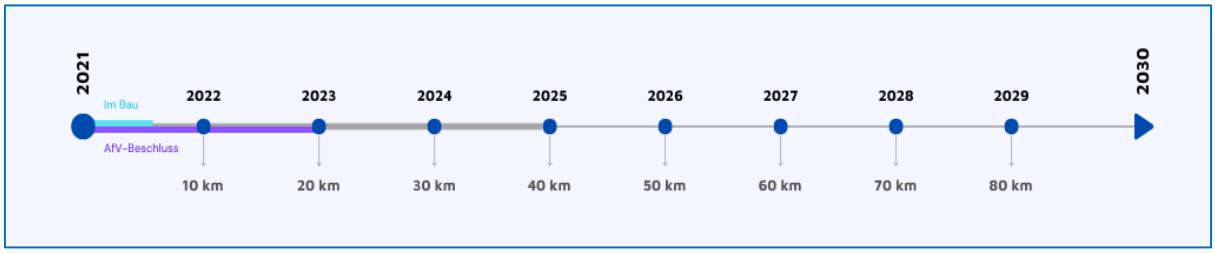
Die Erweiterung und Priorisierung des Ausbaus des Radwegenetzes. Bis zum Jahr 2030 sollen 80 % der Bürgerinnen und Bürger vom Wohnort aus das Radwegenetz in einer Entfernung unter 350 m erreichen können.
Ausgangspunkt ist der 2007 beschlossene und kontinuierlich fortgeschriebene Radwegenetzplan für Nürnberg. 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 (Ist-Stand siehe Zeitstrahl unten).



Die *Fahrradstraßen* sollen jährlich um mindestens 10 km ausgebaut werden (Ist-Stand siehe Zeitstrahl unten).



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

Radschnellverbindungen

Für die Radschnellverbindungen nach Erlangen, 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 we sentliche Änderungen ergeben, werden diese dem Verkehrsausschuss erneut zum Beschluss vorgelegt.

ABSCHNITTE DER RADSCHNELLVERBINDUNGEN IN PLANUNG		
Marienbergstraße	RSV Erlangen	1.000 m
Erlanger Straße bis Boxdorf | Abschnitt B4	RSV Erlangen	3.800 m
Boxdorf bis Stadtgrenze | Abschnitt B4	RSV Erlangen	2.000 m
Rehlinger Straße zwischen Rehlinger Straße und S-Bahnhof	RSV Schwabach	500 m
Bibertbahntrasse	RSV Stein	1.750 m
Frankenschnellweg	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	400 m
Rothenburger Straße Höhe Frankenschnellweg bis Bertha-von-Suttner-Straße	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	800 m
Neue Rothenburger Straße	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	940 m
Tiefes Feld (südlicher Abschnitt) bis Gebersdorfer Straße	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	800 m
Wredestraße und Tiefes Feld	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	1. 000 m

TEILSTÜCKE DER RADSCHNELLVERBINDUNGEN BESCHLOSSEN			
Gostenhofer Hauptstraße	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	Fahrradstraße	370 m
Bauerngasse	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	Fahrradstraße	190 m
Bibertbahntrasse, Planungsauftrag	RSV Zirndorf/Oberasbach und Stein	Radweg	1.750 m
Lochnerstraße	RSV Schwabach	Fahrradstraße	500 m

TEILSTÜCKE DER RADSCHNELLVERBINDUNGEN UMGESETZT / IN UMSETZUNG				
„Kleinreuther Platz“	RSV Erlangen	Platzgestaltung	60 m	umgesetzt
Friedrich-, Schweppermann-, Pilotystraße, Innerer Kleinreuther Weg	RSV Erlangen	Fahrradstraßen	1300 m	in Umsetzung bis Ende 2026

RADSCHNELLVERBINDUNGEN, DEREN UMSETZUNG 2026 F ERFOLGEN SOLL			
Ambergerstraße	RSV Schwabach	Fahrradstraße	300 m
Daimlerstraße	RSV Schwabach	Fahrradstraße	80 m
Turnerheimstraße	RSV Schwabach	Fahrradstraße	350 m
Felsenstraße bis Stein (Planung in Abstimmung mit Fachdienststellen und Stadt Stein)	RSV Stein	Fahrradstraße	1000 m

Im Jahr 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 wiederholt zu Verzögerungen aufgrund der notwendigen Spartenverlegungen und Fernwärmeleitungen. Die Baumaßnahme kann erst 2026 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 Maßnahme soll im Sommer 2026 begonnen werden. Sie dauert voraussichtlich bis Ende 2027.

➤ Umsetzung

Radvorrangrouten

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 fertiggestellt.

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

ABSCHNITTE DER RADVORRANGROUTEN IN PLANUNG		
Königstorgraben und Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse	RVR Nr. 1	310 m
Laufertorgraben zwischen Rathenauplatz und Prinzregentenufer	RVR Nr. 1	510 m
Marientorgraben zwischen Hübnerstor und Rosa-Luxemburg-Platz	RVR Nr. 1	290 m
Neutorgraben (Haltestelle Hallertor)	RVR Nr. 1	45 m

Frankenstraße zwischen Münchener Straße und Allersberger Straße	RVR Nr. 3	700 m
Wetzendorfer Straße und Parlerstraße	RVR Nr. 4	200 m
Geh-/Radweg Dorfäckerstraße - Frauenthaler Weg	RVR Nr. 4	460 m
Wahlerstraße/Schnieglinger Straße/Weihergartenstraße	RVR Nr. 4	600 m
Thumenberger Weg zwischen Ewaldstraße und Oedenberger Straße	RVR Nr. 4	230 m
Thumenberger Weg nördlich Erlenstegenstraße bis Ewaldstraße	RVR Nr. 4	430 m
Regensburger Straße zwischen Sybelstraße und Schloßstraße	RVR Nr. 2, 10, 11, 13	230 m
Hainstraße (südlich Kreuzung Peterskirche - bis Platz der Opfer des Faschismus) Ostseite	RVR Nr. 13	260 m
Kornburger Straße zwischen Trierer Straße und Steinbrüchlein	RVR Nr. 13	800 m
Tafelhofstraße - Celtisstraße - Hinterm Bahnhof	RVR Nr. 14	330 m
Hafenstraße zwischen Heidestraße und Eibacher Hauptstraße	RVR Nr. 15	900 m
Gugelstraße	RVR Nr. 16	90 m
Tunnelstraße	RVR Nr. 16	290 m
Gibitzenhofstraße zwischen Brehmstraße und Humboldtstraße	RVR Nr. 15	150 m
Dianastraße zwischen Gibitzenhofschleife und Dianaplatz	RVR Nr. 16	270 m
Saarbrückener Straße/Julius-Loßmann-Straße	RVR Nr. 16	80 m
Fürther Straße zwischen Südliche Fürther Straße und B4-Ring	RVR Nr. 19	1.800 m
Fürther Straße zwischen Maximilianstr und Augsburger Straße	RVR Nr. 19	370 m
Fürther Straße zwischen Augsburger Straße und Adam-Klein-Straße	RVR Nr. 19	120 m
Fürther Straße westlich The Q bis Stadtgrenze	RVR Nr. 19	1.500 m

TEILSTÜCKE DES RADVORRANGROUTENNETZES BESCHLOSSEN			
Falknerweg	RVR Nr. 4	Gemeinsamer Geh-/Radweg	250 m
Hugo-Distler-Straße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	180 m
Carl-Schurz-Straße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	220 m
Bessemerstraße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	200 m
Martinstraße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	200 m
Klingenhofstraße (Abschnitt zur Dresdener Straße)	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	480 m

Dresdener Straße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	220 m
Thumenberger Weg/südl. Erlenstegenstraße	RVR Nr. 4	Gemeinsamer Geh-/Radweg	250 m
Äußere Bayreuther Straße/ Leipziger Platz	RVR Nr. 8	Radstreifen	110 m
Schloßstraße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	450 m
Heynestraße	RVR Nr. 16	Fahrradstraße	530 m
Alfred-Hensel-Weg/ Münchener Straße (Höhe Flachweiher)	RVR Nr. 19	Querung	80 m

TEILSTÜCKE DES RADVORRANGROUTENNETZES UMGESETZT / IN UMSETZUNG				
Sperberstraße, westlich Pillenreuther Straße bis Frankenstraße	RVR Nr. 3	Fahrradstraße	680 m	umgesetzt
Martinstraße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	200 m	baulich umgesetzt, fehlende Markierung
Klingenhofstraße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	480 m	baulich umgesetzt, fehlende Markierung
Frankenstraße zwischen Gibitzenhofstraße und Markgrafenstraße	RVR Nr. 3	Fahrradstraße	730 m	in Umsetzung
Thumenberger Weg/südl. Erlenstegenstraße	RVR Nr. 4	Geh-/Radwege-verbesserungen	250 m	in Umsetzung
Kleestraße	RVR Nr. 14	Fahrradstraße	610 m	in Umsetzung

RADVORRANGROUTEN, DEREN UMSETZUNG 2026 F ERFOLGEN SOLL			
Forsthofstraße	RVR Nr. 2	Fahrradstraße	420 m
Allersberger Straße, Kreuzung Annastraße	RVR Nr. 2	Querung	15 m
Am Thoner Espan	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	180 m
Michaelstraße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	250 m
Carl-Schurz-Straße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	220 m
Bessemer Straße	RVR Nr. 4	Fahrradstraße	200 m

Rehhofstraße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	960 m
In der Finstermail	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	420 m
Happurger Straße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	330 m
Schupfer Straße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	720 m
Henfenfelder Straße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	55 m
Strindbergstraße	RVR Nr. 10	Fahrradstraße	490 m
Oelser Straße zwischen Löwenberger Straße und Bregenzer Straße	RVR Nr. 12	Geh-/Radweg	1.200 m

➤ Umsetzung

Fahrradstraßen Stufe 2

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

FAHRRADSTRASSEN IN PLANUNG	
Amalienstraße	200 m
Bismarckstraße zwischen Olof-Palme-Platz und Welserstraße	250 m
Franzstraße	200 m
Glockenhofstraße	100 m
Kirchenstraße	400 m
Köhnstraße	200 m
Obere Baustraße	100 m
Peter-Henlein-Straße	1.000 m
Poppenreuther Straße	300 m
Voltastraße zwischen Schuckertstraße und Humboldtstraße	350 m

FAHRRADSTRASSEN BESCHLOSSEN		
Am Messehaus	Fahrradstraße	250 m
Wilhelm-Spaeth-Straße zwischen Harsdörfferplatz und Holzgartenstraße	Fahrradstraße	150 m
Schleifweg	Fahrradstraße	500 m
Voltastraße zwischen Frankenstraße und Schuckertplatz	Fahrradstraße	800 m

FAHRRADSTRASSEN IN UMSETZUNG		
Gerngrosstraße 1. Teilabschnitt	Fahrradstraße	240 m
Schleifweg	Fahrradstraße	500 m

FAHRRADSTRASSEN DEREN UMSETZUNG 2026 F ERFOLGEN SOLL	
Am Messehaus	250 m
Otto-Geßler-Straße; Senefelder Straße; 2. Teilabschnitt Gerngrossstraße	600 m
Schönweißstraße	410 m
Strauchstraße	360 m

➤ Umsetzung

Lückenschlüsse oder weitere Verbesserungen für den Radverkehr

PROJEKTE IN PLANUNG	
Bierweg ab Ziegelsteinstraße bis Hiltpoltsteiner Straße	610 m
Bierweg ab Ende Bebauung bis Äußere Bayreuther Straße	450 m
Brettergartenstraße zwischen Holsteiner Straße und Stadtgrenze	550 m
Herderstraße zwischen Schnieglinger Straße und Stadtgrenze	300 m
Maximilianstraße zwischen Fürther Straße und Schnieglinger Straße	1.100 m
Nordwestring zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Bielefelder Straße	1.065 m
Schnieglinger Straße zwischen Am Nordwestbahnhof und Nordwestring	670 m
Sigmundstraße/Leyher Straße	340 m
Südliche Fürther Straße	300 m

PROJEKTE BESCHLOSSEN		
Äußere Cramer-Klett-Straße	Radstreifen	300 m
Horneckerweg	Geh-/Radweg	440 m
Obere Kanalstraße	Schutzstreifen	220 m
Rothenburger Straße zwischen FSW und Obere Kanalstraße Provisorium	Geh-/Radweg	240 m
Sulzbacher Straße (Bereich Rathenauplatz) zwischen Rudolphstraße und Harmoniestraße	Verbreiterung Radstreifen	120 m

PROJEKTE UMGESETZT / IN UMSETZUNG			
Am Nordostbahnhof	Radwegesanierung mit Asphaltierung	140 m	umgesetzt
Eichendorffstraße Nordseite Südseite	Lückenschluss, Radstreifen Verbreiterung Radstreifen	400 m	umgesetzt
Gebersdorfer Straße	Radstreifen zwischen Rangaustraße und Felsenstraße	530 m	umgesetzt
Gibitzenhofstraße zwischen Leibnizstraße und Dianaplatz	Verbreiterung Radstreifen	980 m	umgesetzt
Löbleinstraße zwischen Pirckheimerstraße und Meuschelstraße	Verbreiterung Radweg und Verbesserung Querung Löbleinstraße	140 m	umgesetzt
Meuschelstraße zwischen Löbleinstraße und Rollnerstraße	Radstreifen entgegen Einbahnstraße	140 m	umgesetzt
Sulzbacher Straße	Radstreifen zwischen Rudolphstraße und Harmoniestraße	120 m	baulich hergestellt, Markierung in 2026
Bayreuther Straße	Radstreifen zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz	650 m	in Umsetzung
Fürther Str. – The „Q“	Radweg	1.000 m	in Umsetzung
Hafenbrücken	Verbesserung der Radwegeführung im Zusammenhang mit der Brückenerneuerung	400 m	in Umsetzung
Radweg an der Goldbach	Sanierung	300 m	in Umsetzung
Zerzabelshofstraße zwischen Ringbahn und Pastoriusstraße	Verbesserungen im Bereich der Bushaltestellen	100 m	in Umsetzung
Zerzabelshofstraße zwischen den Bahnbrücken	Radstreifen	350 m	in Umsetzung

PROJEKTE DEREN UMSETZUNG 2026 ff ERFOLGEN SOLL		
Äußere Cramer-Klett-Straße	Radstreifen	300 m
Jansenbrücke, Bereich Leyherstraße	Radstreifen	150 m
Willstraße	Lückenschluss	100 m

Der Realisierungsprozess von Planungs- und Baumaßnahmen unterliegt vielfältigen Einflüssen. Mitentscheidend sind die personellen Ressourcen, die bei ausführenden Firmen, 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 Verkehrssi cherheit 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
Wandererstraße / Leiblsteg	Geh- und Radweganpassung	260 m
Bartholomäusstraße / Ecke Sulzbacher Straße	Aufgeweitete Aufstellfläche	10 m

PROJEKTE UMGESETZT			
Hummelsteiner Weg, nördlich und südlich zur Wölckernstraße	Aufgeweitete Aufstellflächen	10 m	umgesetzt
Flußstraße - Mögeldorfer Hauptstraße	Radwegsanierung, Querung	130 m	umgesetzt

PROJEKTE DEREN UMSETZUNG 2026F ERFOLGEN SOLL		
Cochläusweg	Radwegesanierung mit Asphaltierung	90 m
Jansenbrücke, Bereich Leyherstraße	Radstreifen	150 m
Kreuzungsbereich Maximilianstraße/Adam-Klein-Straße	sichere Aufstellflächen	20 m
Kilianstraße	Querung Marienbergpark	10 m
Spohrstraße	Querung Fürther Straße in Hasstraße	30 m

➤ Umsetzung

Baustellen

Bei der verkehrsrechtlichen Absicherung an Baustellen durch SÖR werden neben Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21) 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“ bei SÖR eingerichtet. Betriebliche Zwänge bzw. die personelle Situation ließen 2025 noch keine vollumfängliche Wahrnehmung der Aufgaben zu. Ab dem 2. Quartal 2026 ist eine stringente Einbeziehung des Radfahrbeauftragten bei der Genehmigung von Arbeitsstellen vorgesehen.

➤ Umsetzung

Winterdienst

Die regelmäßige Wintersicherung von Radverkehrsanlagen erfolgt durch SÖR auf Grundlage priorisierter Tourenpläne. Derzeit werden rund 115 km Radwege in mehrere Prioritätsstufen eingeteilt. Die Einstufung orientiert sich an der Anzahl der Radfahrenden pro Tag im Winter sowie an der potenziellen Gefahrenlage.
Der Stadtrat hat 2022 ein überarbeitetes Winterdienstkonzept beschlossen. Demnach sollen definierte Radwege priorisiert in eigenen Sicherungstouren bearbeitet und dabei effektiv mit auftauenden Streustoffen behandelt werden.

➤ 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 zur Verfügung stehende Fläche auf der Westseite zugunsten des Radverkehrs zu verbreitern. Diese Maßnahme verzögert sich jedoch. Lediglich auf der Ostseite, wo keine Radverkehrsanlagen betroffen sind, konnte die Brücke im Bereich des Gleisbetts der Straßenbahn bereits 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 (Ist-Stand siehe Zeitstrahl unten). 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 2025 fand das 10. Radständerprojekt in Hummelstein, Gleißhammer und St. Peter statt. Die Onlinebeteiligung erfolgte von Ende Juni bis Ende Juli 2025. Im Rahmen der Onlinebeteiligung konnten die 25 Standortvorschläge der Verwaltung mit insgesamt rund 55 Radständern bewertet und kommentiert sowie eigene Standorte vorgeschlagen werden. Insgesamt kamen durch die Onlinebeteiligung 75 Standortvorschläge von den Bürgerinnen und Bürgern dazu. Die Vorschläge werden nun auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Die Aufstellung der Radständer aus den Stadtteilprojekten erfolgte bisher zwei Jahre nach der endgültigen Festlegung aller Standorte. Aufgrund von Verzögerungen bei der Stellenneubesetzung

bei SÖR wurden 2025 bis auf ein Lastenradstellplatz in der Peter-Henlein-Straße keine Radständer aus den Stadtteilprojekten aufgebaut. Die Stelle ist nun wiederbesetzt, so dass die rund 190 Radständer aus dem Projekt Gibitzenhof/Steinbühl aus dem Jahr 2023 nun voraussichtlich 2026 aufgebaut werden.

Zusätzlich wurden diverse Anfragen aus verschiedenen Stadtteilen bearbeitet und 89 Radständer für 178 Fahrräder in 2025 (Stand Januar 2026) installiert. Ferner werden noch ca. 30 bis 40 neue Radständer jährlich bei der Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen, Umwandlungen oder Straßenneubauten eingerichtet.

Im Jahr 2025 wurden insgesamt weniger neue Radständer aufgebaut als in den Vorjahren. Dies ist auf mehrere Gründe zurückzuführen. Zum einen wurden an verschiedenen bestehenden Standorten qualitative Verbesserungen vorgenommen, indem veraltete Wendelanlagen durch sichere und komfortable Anlehnbügel ersetzt wurden. Zum anderen haben die Stadtteilprojekte in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass viele Stadtteile innerhalb des B4R-Rings bereits gut mit Radabstellanlagen versorgt sind, wodurch die Anzahl neuer Bürgerwünsche spürbar zurückgegangen ist. Zusätzlich wurde die Zusammenarbeit mit der Noris-Arbeit (NOA) gGmbh intensiviert, die in großem Umfang Schrotträder und zurückgelassene Fahrräder aus bestehenden Radständern entfernt hat. Im Jahr 2025 wurden so 1.182 Räder im Stadtgebiet eingesammelt. Dadurch konnte in vorhandenen Anlagen wieder Platz für Räder geschaffen werden.

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. Seitdem werden kontinuierlich Maßnahmen vorangetrieben.

Das zweite Stadtteilprojekt wurde 2024 in St. Leonhard und Schweinau zusammen mit dem Bürgerverein St. Leonhard-Schweinau e.V. durchgeführt. Die Ergebnisse wurden vom AfV am 03.04.2025 beschlossen, so dass mit der Umsetzung begonnen werden konnte.

Im Jahr 2025 fand kein neues Stadtteilprojekt statt, um sich auf die bisher beschlossenen Maßnahmen in Rennweg/Wöhrd und St. Leonhard/Schweinau zu fokussieren. So konnte beispielsweise im Mai 2025 die Diagonalunterbrechung an der Ludwig-Feuerbach-Straße / Schoppershofstraße mit der neuen Querungshilfe zum Mammutareal realisiert werden. Auch wurde das erste Paket des Gehwegparkens in Rennweg und Wöhrd umgesetzt. In St. Leonhard und Schweinau wurde unter anderem eine Querungshilfe in der Witschelstraße geschaffen und in der Heinrichstraße sowie Herzog-Bernhard-Straße das Parken neu geordnet.

2026 soll ein neuer Stadtteil auf Fußgängerfreundlichkeit untersucht und Maßnahmen zur Verbesserung dieser umgesetzt werden, um den Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses zu entsprechen.

➤ 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 Beschwerde-schreiben 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 „NOTWENDIGE AUTONUTZUNG“

ZIELE

Ziel ist es, durch die Kombination von unterschiedlichen umweltfreundlichen Verkehrsarten die Multimodalität insgesamt zu fördern und eine Alternative zur Pkw-Nutzung anzubieten. 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 sollte bis 2025 auf 100 erhöht werden. Das Netz an Mobilpunkten sollte nachverdichtet werden, sukzessive auch außerhalb des B4- Rings. Von jedem Standort innerhalb der Ringstraße aus sollten in einer fußläufigen Entfernung von ca. 350 Metern Carsharing-Fahrzeuge an Mobilpunkten ausgeliehen werden können.

➤ Umsetzung

Die bis Ende 2025 gesetzten Ziele konnten mit der Umsetzung der vierten Ausbaustufe erreicht werden. Damit gibt es in Nürnberg nun 100 Mobilpunkte, an denen mindestens ein Carsharing-Fahrzeug ausgeliehen werden kann. Zudem konnte mit den 22 neuen Standorten auch das Ziel erreicht werden, in den Wohngebieten innerhalb des Rings von jedem Standort aus in ca. 350 Metern ein Carsharing-Fahrzeug vorzufinden. Die noch ausstehenden vier Standorte der vierten Ausbaustufe werden voraussichtlich im ersten Halbjahr 2026 umgesetzt.
Auch die sechs Standorte, die aus den Vorschlägen der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer Onlinebeteiligung ermittelt wurden, sind in Betrieb. Diese liegen alle außerhalb des B4-Rings, wo insgesamt zehn weitere Mobilpunkte entstanden sind. In den Stadtteilen außerhalb des B4-Rings gibt es mittlerweile 32 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 potenzieller Flächen ist abgeschlossen, für die oftmals jedoch höherwertige Bedarfe vorrangig sind.
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 - erste Erfolge dazu sind sichtbar. Zudem sollen private Parkhäuser für Quartiersparkangebote gewonnen werden. Manche Parkhäuser bieten bereits Stellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner an oder haben Interesse an einem entsprechenden Angebot.

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. Auch auf dem Areal des Klinikums Nord soll ein Quartiersparkhaus realisiert werden, das einige Stellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner des angrenzenden Quartiers zur Verfügung stellen will.

➤ Maßnahme

Die öffentliche Ladeinfrastruktur soll bedarfsgerecht vorangetrieben werden, insbesondere in den Stadtteilen, in denen das Laden auf Privatgrund nicht ausreichend dicht möglich ist.

➤ Umsetzung

Bis Ende 2025 (Stand Anfang Dezember 2025) wurden ca. 200 Ladesäulen mit insgesamt 400 Ladepunkten (Doppelbelegung) im öffentlichen Raum errichtet. Dazu gehören auch die „Park & Ride-Ladesäulen" Am Wegfeld, Langwasser und Herrnhütte. Hinzu kommen noch ca. 77 teilöffentliche Ladesäulen der N-ERGIE mit 154 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 2025 wurden bis Anfang Dezember ca. 46 neue AC-Ladesäulen (Normalladesäulen) im öffentlichen Raum von der N-ERGIE und weitere ca. 17 teilöffentliche Ladesäulen vor allem auf Privatflächen errichtet. Im Laufe des Jahres 2026 werden weitere Ladesäulenstandorte der bereits abgeschlossenen Standortprüfungen aus dem Jahr 2025 hinzukommen. Einige der 2025 errichteten Ladesäulen liegen an Mobilpunkten. Hier steht ein Ladepunkt für ein Carsharing-Auto und ein Ladepunkt für die Öffentlichkeit zur Verfügung. Insgesamt sind 20 der 26 Mobilpunkte der vierten Ausbaustufe von Anfang an mit einer Ladesäule und einem E-Fahrzeug ausgestattet.

Um den zukünftigen Bedarf an öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten zu decken, sollen vorrangig Schnelllademöglichkeiten 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. 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 204 (Stand Anfang Dezember 2025) 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

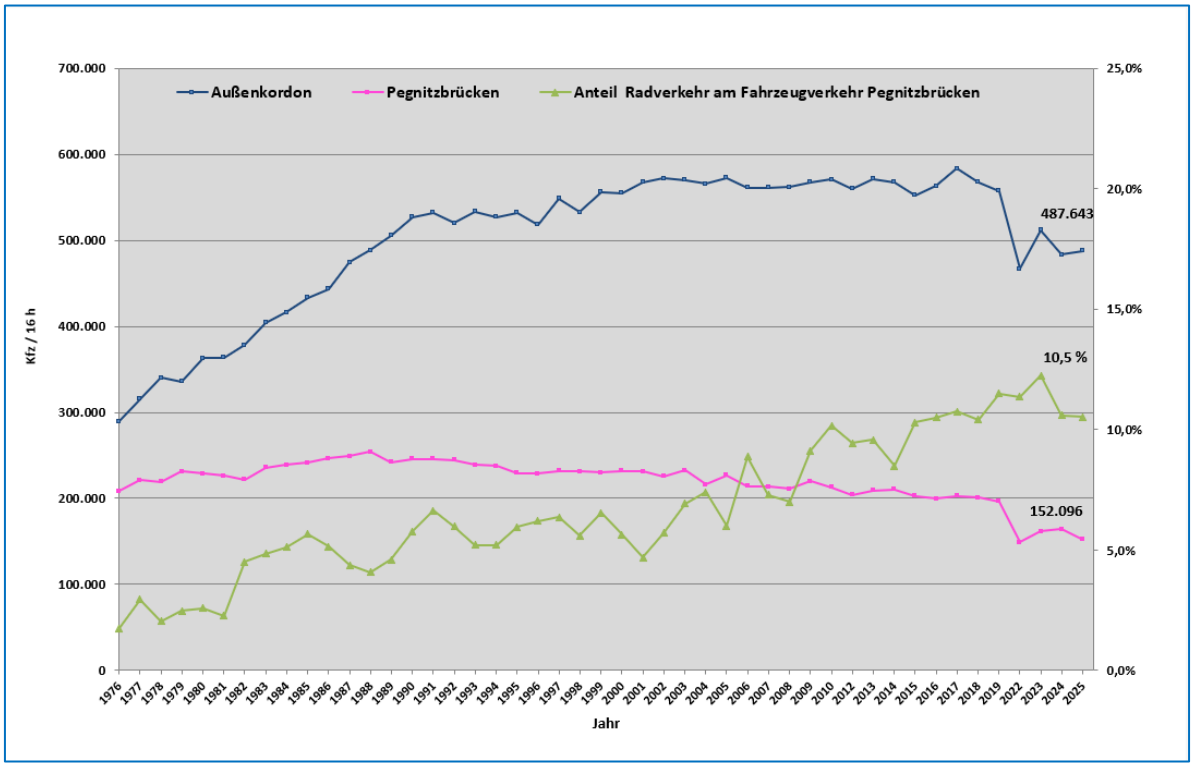
Durch die Schaffung leistungsstarker Schienenverbindungen über die Stadtgrenze in die Nachbarstädte und ins Umland sollen die Kfz-Pendlerströme verstärkt auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelenkt werden. Ein Beispiel für eine leistungsfähige Schienenverbindung stellt die Verlängerung der Straßenbahn 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 2026 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 regelmäßig die Möglichkeiten des Homeoffice genutzt und Wege im Nahbereich der eigenen Wohnung ohne Kfz zurückgelegt werden. Das trotzdem noch hohe Niveau an Kfz, die täglich die Stadtgrenze passieren, soll mit zusätzlichen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen und Zuflussdosierung weiter reduziert werden.



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 realisiert werden sollen. In der Stadtratssitzung vom 12.12.2024 wurde im Zuge der Haushaltsberatungen der Ausbau des Straßenbahnnetzes mit elf wichtigen Maßnahmen, die priorisiert aus dem Maßnahmenpaket ausgewählt wurden, beschlossen. vorangetrieben

➤ 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 2035 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. Aktuell erfolgt die Umsetzung der beschlossenen Planung. Eine Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 7 bis zur Stadtparkschleife wird für Ende 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. Der Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Derzeit werden für die Baumaßnahme vorauslaufende Spartenverlegungen durchgeführt. 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.
  Die Regierung von Mittelfranken hat das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die öffentliche Auslegung der Unterlagen fand vom 17.11.25 bis 16.12.2025 statt. Der Planfeststellungsbeschluss wird im Jahr 2026 erwartet. Danach kann mit der Ausführungsplanung begonnen werden. 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 2030 vor.
  Ein Beschluss des Verkehrsausschusses für die Planung der Verlängerung zur Messe und zum Klinikum Süd liegt vor. Die Verwaltung ermittelt gerade die Planungsgrundlagen und stimmt sich mit der Messe und dem Klinikum bezüglich der zunächst notwendigen Variantenuntersuchung ab. Hierbei geht es nicht mehr um die bereits durchgeführte Ermittlung der groben Trasse, sondern um die Berücksichtigung anliegender Belange im Detail, bevor mit der Trassierung im Lage- und Höhenplan begonnen wird.

- **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. Die Planung in Nürnberg wird im März dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt. 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 im Jahr 2026 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 2029 bis 2032 geplant.
- Weitere der elf prioritär umzusetzenden Maßnahmen sind: Gibitzenhof/Landgrabenstraße (Bau voraussichtlich 2027/28, Allersberger Straße Nord (Bau mit Brunecker Straße), Plärrer (Bau voraussichtlich 2027-2030), Allersberger Straße Süd (Bau 2026), Johannisstraße, Ostendstraße, Frankenstraße und Bahnhofsvorplatz. Die Planungen laufen dazu auf Hochtouren.

➤ 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 Priorisierung. Details zur Reihenfolge des Umbaus und zur Priorisierung sind der aktuellen Fortschreibung zum Nahverkehrsplan 2025 (Beschluss: Verkehrsausschuss vom 03.04.2025) 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 Teil bereits barrierefrei ausgebaut ist. Aufgrund der Vielzahl an noch auszubauenden Bushalte stellen 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 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 von diesen Mitteln ausgebaut werden. Um Synergieeffekte zu nutzen, wird der barrierefreie Haltestellenausbau auch im Zuge anderer Baumaßnahmen wo immer möglich realisiert. Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025 wurde die Priorisierung der umzubauenden Haltestellen mit den Verbänden und dem Behindertenrat der Stadt Nürnberg neu bewertet und aktualisiert.

➤ 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 der kompletten Neugestaltung der Scheurlstraße einschließlich Haltestelle 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 entlang der Äußeren Bayreuther Straße bekommt überwiegend einen besonderen Bahnkörper. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zum Berliner Platz wurde 2022 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die Strecke ist im Bau und soll Ende 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. Zudem werden in dem Zusammenhang teilweise veraltete Lichtsignalanlagen saniert und barrierefrei umgebaut. 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 ist 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.
  Die Auslage der Planfeststellungsunterlagen bei der Regierung von Mittelfranken ist bereits beendet. Aktuell wird auf den Planfeststellungsbeschluss gewartet. Der Bau soll 2027/28 erfolgen.

- **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 wurde vom AfV beschlossen. Der Zeitpunkt der Umsetzung hängt u.a. von der Fertigstellung des Schocken-Carrés ab.

- **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 für die Straßenbahn 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, die im AfV am 03.04.2025 beschlossen wurde, sind Vorschläge für Taktverdichtungen als perspektivische Maßnahmen berücksichtigt. Aufgrund der Einspardiskussion beim ÖPNV-Angebot ist die Umsetzung allerdings aktuell nicht möglich.

- **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 die Taktung deutlich verdichtet.
  Mit den neuen Linien wurden zudem neue umsteigefreie Direktverbindungen geschaffen. Die Umsetzung erfolgte im Dezember 2023. Auswertungen zeigen, dass die neuen Linien sehr gut angenommen werden und zu einer Zunahme der Fahrgäste in den beiden Linienkorridoren geführt haben.

- Aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Nürnberg mussten am 16.01.2025 bereits erste Einsparungen im Bustakt vorgenommen werden.

PERSONALBESTAND UND AUSBLICK

Vpl

Bei Vpl konnten die geschaffenen und beantragten Stellen bis 2024 weitgehend besetzt werden. Aufgrund der Haushaltskonsolidierung wurden für die Jahre 2025 und 2026 keine weiteren Stellen beantragt.

SÖR

Von den für die Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses geschaffenen Stellen konnten bislang 25 Stellen besetzt werden. Darin enthalten sind acht Fahrerstellen für den Winterdienst auf Radwegen.

Fünf Ingenieurstellen konnten trotz mehrfacher Ausschreibungen bislang nicht besetzt werden.

In den für das Jahr 2026 abgeschlossenen Haushaltsberatungen wurden keine weiteren Stellen für den Mobilitätsbeschluss zur Schaffung aufgenommen. Um die Haushaltsstelleneinsparvorgaben (54 Stellen den SÖR betreffend) zu erfüllen, mussten dagegen u.a. aus dem Mobilitätskontingent zwei Ingenieurstellen und drei Fahrerstellen für die Radwegewintersicherung wieder eingezogen werden. Somit konnten weniger Radwegemaßnahmen umgesetzt und das Konzept der eigenständigen Radwegesicherung nicht weiterverfolgt werden. Die Radwegesicherung im Winterdienst erfolgt daher wieder ganzheitlich im Rahmen des „manuellen Winterdienstes“ kombiniert für Fußwege, Radwege und Überwege.

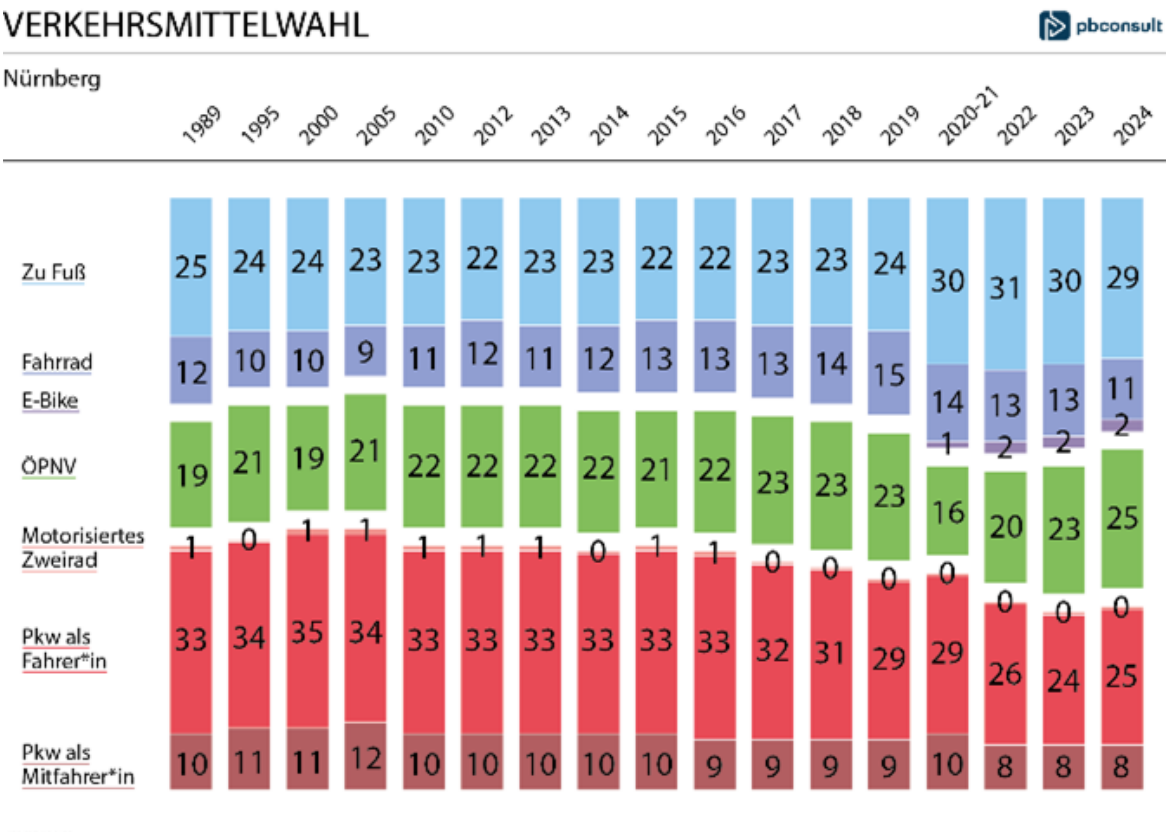
FAZIT

In den Jahren seit Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses konnten zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden. Besonders erfreulich sind die sich verfestigenden Ergebnisse der Verkehrszählungen, die der Strategie der ÖPNV-Förderung in Nürnberg Recht geben – der ÖPNV ist die am besten verfügbare, gerechteste und damit entscheidende Stütze der Mobilität in der Stadt. Dieser konnte auch aufgrund von Angebotsverbesserungen (Einführung Linien 10 und 11) weiter zulegen.

Der modal split in der Stadt lag im Jahr 2024 bei 33 % MIV-Anteil zu 67 % Anteil für den Umweltverbund. Ein wesentliches Ziel des Mobilitätsbeschlusses ist damit erreicht.

Der Radverkehr profitiert vom Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Anhand mehrerer Beispiele konnte im Rahmen der jährlichen Verkehrszählungen nachgewiesen werden, dass nach der Fertigstellung von Radwegen oder Fahrradstraße die Anzahl der Radfahrenden auf diesen Routen angestiegen ist. Beispiele hierfür sind die Humboldtstraße, der Radstreifen in der Katzwanger Straße oder die Verbreiterung des Radweges in der Pillenreuther Straße. Dass der Fahrradanteil am Modal Split zurückgegangen ist, liegt auch am veränderten Mobilitätsverhalten und der Verkehrsvermeidung durch verstärktes Homeoffice.

Ergänzend zur Förderung des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs bildet das Carsharing eine Säule für eine multimodale und stadtgerechte Mobilität. Mit der Fertigstellung der vierten Ausbaustufe der Mobilpunkte konnte ein weiteres Ziel des Mobilitätsbeschlusses für das Jahr 2025 erreicht werden. Aufgrund der positiven Entwicklung der Nutzerinnen und Nutzer des Carsharings, die mit dem kontinuierlichen Ausbau Schritt hält, ist vorgesehen, weitere Ausbaustufen anzugehen und damit das Netz an Mobilpunkten zu verdichten.



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

Auch wenn der Kfz- deutlich abgenommen hat und die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV gesteigert werden konnte, so sind doch einige Ziele des Mobilitätsbeschlusses, insbesondere beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Verzug. Vor allem aufgrund der erforderlichen langwierigen Planungsprozesse und der begrenzten personellen Kapazitäten konnten nicht alle gesteckten Ziele erreicht werden.

Es ist absehbar, dass die Summe aller Ziele des Mobilitätsbeschlusses nicht in der ursprünglich vorgesehenen Geschwindigkeit erreicht werden wird. Derzeit ist davon auszugehen, dass sich aufgrund der beschriebenen Probleme der Zeitraum zur vollständigen Umsetzung aller vorgesehenen baulichen Maßnahmen um einige Jahre verlängern wird. Die Stabilisierung der positiven Entwicklung beim Modal Split bleibt dabei oberstes Ziel.