

REPORTING ZUM MOBILITÄTSBESCHLUSS

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

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

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

Die Ziele sollen mit vielfältigen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs erreicht werden.

Zur Sicherung des notwendigen Kfz-Verkehrs sind Maßnahmen in diesem Handlungsfeld genannt.

AUSGANGSLAGE PERSONAL

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

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

AUFSCHLÜSSELUNG

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

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

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

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

Zum Ende des Jahres 2022 (Stichtag 31.12.2022) konnten davon alle Stellen besetzt werden. Da allerdings 50% der Stellen mit internen Bewerber/innen besetzt wurden, sind an anderen Stellen Lücken entstanden, die bisher im Rahmen von Wiederbesetzungsverfahren mangels geeigneter Bewerber/innen noch nicht alles geschlossen werden konnten. Nachdem hier auch wichtige nicht aufschiebbare Aufgaben zu erfüllen sind, konnten die intern zu den neuen Mobilitätsstellen gewechselten Mitarbeiter/innen ihre neuen Aufgaben nur zum Teil angehen. Von den gemäß Kapazitätsbemessung für SÖR in 2023 zusätzlich benötigten 24 Stellen (einschließlich der aus 2022 nicht bewilligten 8 Stellen) wurden im Rahmen der Haushaltsberatungen für 2023 weitere 12 Stellen bewilligt (einschließlich 2 Fahrerstellen für einen verbesserten Winterdienst auf Radwegen). Ebenso wie bei Vpl stehen diese auch unter dem Vorbehalt der Haushaltskonsolidierung (Teil des 11%-Einsparungspakets bei SÖR). Zudem könnten die Stellen erst zum 1.7.2023 besetzt werden.

PERSONALBESTAND UND AUSBLICK

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

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

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

Die aufgrund der schwierigen Haushaltsslage gegenüber der Kapazitätsbemessung reduzierte Stellenbereitstellung bei Vpl um $\frac{1}{3}$ und bei SÖR um rund $\frac{1}{2}$ der ermittelten Stellen sowie die aufgrund des Fachkräftemangels langen und von mehrmaligen Bewerbungsrounden geprägten Stellenbesetzungen sowie die interne „Kannibalisierung“ der Mitarbeiter/innen führen dazu, dass die für 2030 zeitlich geplanten Ziele des Mobilitätsbeschlusses in der ursprünglich gewollten Geschwindigkeit nicht erreicht werden können. Die einzelnen Maßnahmen müssen daher auf eine den verfügbaren Kapazitäten entsprechende Priorisierungsreihenfolge gebracht und damit auch die zeitliche Umsetzung auf den Zeitraum nach 2030 gestreckt werden. Nach aktueller Bewertung ergibt sich hier ein verlängerter Umsetzungszeitraum von ca. 3 bis 4 Jahren.

HANDLUNGSFELD „VISION ZERO“

ZIELE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Elektrokleinstfahrzeug („e-Scooter“)

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

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

Häufigste Unfallursachen bei Unfällen mit Todesfolge ist „Querens an anderen Stellen, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten, danach folgen die „Nichtangepasste Geschwindigkeit“ und „Fehler beim Abbiegen nach links“.

Weitere Unfälle mit tödlichem Ausgang waren „Alkoholeinfluss“, „Unangepasste Geschwindigkeit mit Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ und „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten“. Den Schluss für Unfallursachen mit Todesfolge bilden „Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“, „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ und „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“ bzw. „Andere Fehler der Fußgänger“.

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

Das Thema „Eltern-Taxis“ lässt sich durch Planung, Bau und Verkehrsregelung alleine nicht lösen. Die besten Ergebnisse lassen sich durch eine Bündelung der verschiedenen Maßnahmen aller Beteiligten erzielen, dies erfordert eine Zusammenarbeit von Verkehrsplanung und -regelung, Schulen, Eltern und den überwachenden Diensten (Zweckverband kommunale Verkehrsüberwachung, Polizei).

Zuvorderst muss das Verhalten der Eltern von Seite der Schule thematisiert und möglichst verändert werden. „Kurze Beine – kurze Wege“ ist das Motto für Schülerinnen und Schüler der Grundschule. Sie sollen das Schulhaus in ihrem Schulsprengel erfahrungsgemäß zu Fuß erreichen. In weiterführenden Schulen sollen die Schülerinnen und Schüler selbständig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zum Schule kommen. Mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen lässt sich das Halten und Parken im Sinne der Verkehrssicherheit vor den Schulen grundsätzlich regeln bzw. ordnen.

HANDLUNGSFELD „RADVERKEHR“

ZIELE

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

► **Maßnahme:** Die Erweiterung und Priorisierung des Ausbaus des Radwegenetzes. Bis zum Jahr 2030 sollen 80 % der Bürgerinnen und Bürger vom Wohnort aus das Radwegenetz in einer Entfernung unter 350m erreichen können.

Ausgangspunkt ist der 2007 beschlossene und kontinuierlich fortgeschriebene Radwegenetzplan für Nürnberg. Das Radwegenetz soll im definierten Standard und an Hauptverkehrsstraßen umgesetzt werden, abgestimmt auf die von Radvorrangrouten. Die Fahrradstraßen sollen jährlich um mindestens 10 km ausgebaut werden.

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

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

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

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

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

Folgende Abschnitte der Radvorrangrouten sind schwerpunktmäßig als Fahrradstraßen in Planung:

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

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

Zur Radschnellverbindung Zirndorf/Oberasbach und Stein fanden im Oktober und November 2022 öffentliche Informationsveranstaltungen mit der Darstellung des Planungsstandes statt.

Der Abschnitt der Rothenburger Straße zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Wredestraße ist bereits vom AfV beschlossen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

► **Umsetzung:** Die Standorte für zehn neue Dauerzählstationen wurden festgelegt, verwaltungsintern abgestimmt und können in 2023 mit Fördermitteln des Bundes aufgebaut werden. Der Förderantrag wurde gestellt und bewilligt.

Die aufgezeichneten Daten werden als offene Daten allen Interessierten im Internet kontinuierlich zugänglich gemacht.

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

► **Umsetzung:** Beschilderte Radrouten innerhalb von Nürnberg und in den Nachbarkommunen sollen in 2023 sukzessive GPX-Tracks erhalten. Diese werden auf der Website des Verkehrsplanungsamtes zum Download bereitgestellt.

Für offizielle touristische Radwege existieren Weiterverlinkungen auf der Vpl-Website: www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/

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

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

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

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

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

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

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

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

Zwei Gebiete sollten pro Jahr abgearbeitet werden. Durch die Nichtbesetzung einer Stelle konnte bisher nur ein Stadtteilprojekt in 2022 angegangen werden. In 2022 hat die Onlinebeteiligung für den Stadtteil St. Johannis stattgefunden. Die verwaltungsinterne Instruktion der Bürgervorschläge befindet sich gerade in Vorbereitung. Für St. Johannis sind ca. 350 Radständer vorgesehen.

Für 2023 ist das Radständerprojekt im Stadtteil Steinbühl geplant.

Zusätzlich wurden diverse Anfragen aus verschiedenen Stadtteilen bearbeitet und 324 Radständer für fast 650 Fahrräder in 2021/2022 installiert.

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

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

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

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

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

HANDLUNGSFELD „FUßVERKEHR STÄRKEN“

ZIELE

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

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

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

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

Die Neuordnung sowie die Überprüfung des Parkens, die Schaffung von mehr Grünflächen und grundsätzliche Überlegungen zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden in das Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ miteinfließen.

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

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

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

HANDLUNGSFELD „ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR“

ZIELE

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

► **Maßnahme:** Das Straßenbahnnetz soll ausgebaut werden. Bis 2030 werden die im „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ enthaltenen Erweiterungen im Straßenbahnnetz geprüft, geplant und soweit möglich umgesetzt.

Aber auch hierfür müssen aufgrund der Erläuterungen im Abschnitt vorn zur „Ausgangslage Personal“ die erforderlichen Maßnahmen in eine Priorisierungsreihenfolge gebracht werden und dann mit den verfügbaren Ressourcen sukzessive abgearbeitet werden. Das zeitliche Ziel 2030 wird auch hier nicht erreicht werden können, zumal bereits in der Planfeststellung befindliche oder schon beschlossenen Maßnahmen, wie die Ostendstraße oder die Scheuerlstraße, seit geraumer Zeit auf ihre Umsetzung warten.

► **Umsetzung:**

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

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

- Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach: Die Planung für die Verlängerung der Straßenbahn von Am Wegfeld im Nürnberger Norden nach Erlangen / Herzogenaurach als Stadtbahn läuft. Auch eine spätere Erweiterung um den sogenannten Ostast bei Erlangen ist in Vorbereitung.

Laut Angaben des Zweckverbandes StUB sollen 2024 die Unterlagen zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für den ersten Planfeststellungsabschnitt (in Nürnberg) eingereicht werden.

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

► **Umsetzung:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HANDLUNGSFELD „SINNVOLLE AUTONUTZUNG“

ZIELE:

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

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

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

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

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

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

► **Umsetzung:** Eine erste Standortprüfung potentieller Flächen ist abgeschlossen. Ein Standort an der Frankenstraße/Ulmenstraße wird derzeit im Detail untersucht. Zum Stand wird 2023 berichtet. Grundsätzlich stellt die Flächenverfügbarkeit in den bestehenden Wohngebieten ein großes Problem dar. Parkhäuser in neu entstehenden Quartieren sind besser plan- bzw. umsetzbar. Ein weiteres Hindernis ist die Finanzierung, da Bau- und Unterhaltskosten sehr hoch sind und durch die Vermietung der Stellplätze abgedeckt werden müssen.

Die N-ERGIE hat auf ihrem Areal in der Sandreuthstraße ein „Parkhaus der Zukunft“ errichtet, in dem auch Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Wohnbebauung Stellplätze anmieten können.

Im Rahmen der Umgestaltung des Volksbades soll auf dem angrenzenden Areal ein Parkhaus entstehen, dessen Stellplätze zum Teil den Bewohnerinnen und Bewohnern Gostenhofs als Quartiersparkplätze angeboten werden sollen.

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

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

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

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

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

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

► **Umsetzung:** Durch die Schaffung leistungsstarker Schienenverbindungen über die Stadtgrenze in die Nachbarstädte und ins Umland sollen die Kfz-Pendlerströme verstärkt auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelenkt werden. Ein Beispiel für eine leistungsfähige Schienenverbindung stellt die Verlängerung der Straßenbahn als Stadtumlandbahn nach Erlangen und Herzogenaurach da. Die Planungen hierzu schreiten fort, so dass für den Abschnitt auf Nürnberger Stadtgebiet der Vorentwurf fertiggestellt ist. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren sollen 2024 eingereicht werden.

Nacht-S-Bahn: Seit Dezember fahren die S-Bahnen zwischen Nürnberg und Erlangen alle 20 Minuten. An Wochenendnächten (Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag) gibt es zwei zusätzliche Abfahrten gegen 1 Uhr und 2 Uhr. Die letzten S-Bahn-Verbindungen ab Nürnberg Hbf nach Erlangen (S1), Hersbruck I. Pegn. (S1), Roth (S2), Neumarkt (S3) und Ansbach (S4) fahren sogar erst nach 3 Uhr am frühen Morgen ab. Auf der S1 startet auch in der Gegenrichtung ab Erlangen gegen 3 Uhr eine S-Bahn-Nachtverbindung über Fürth nach Nürnberg.

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

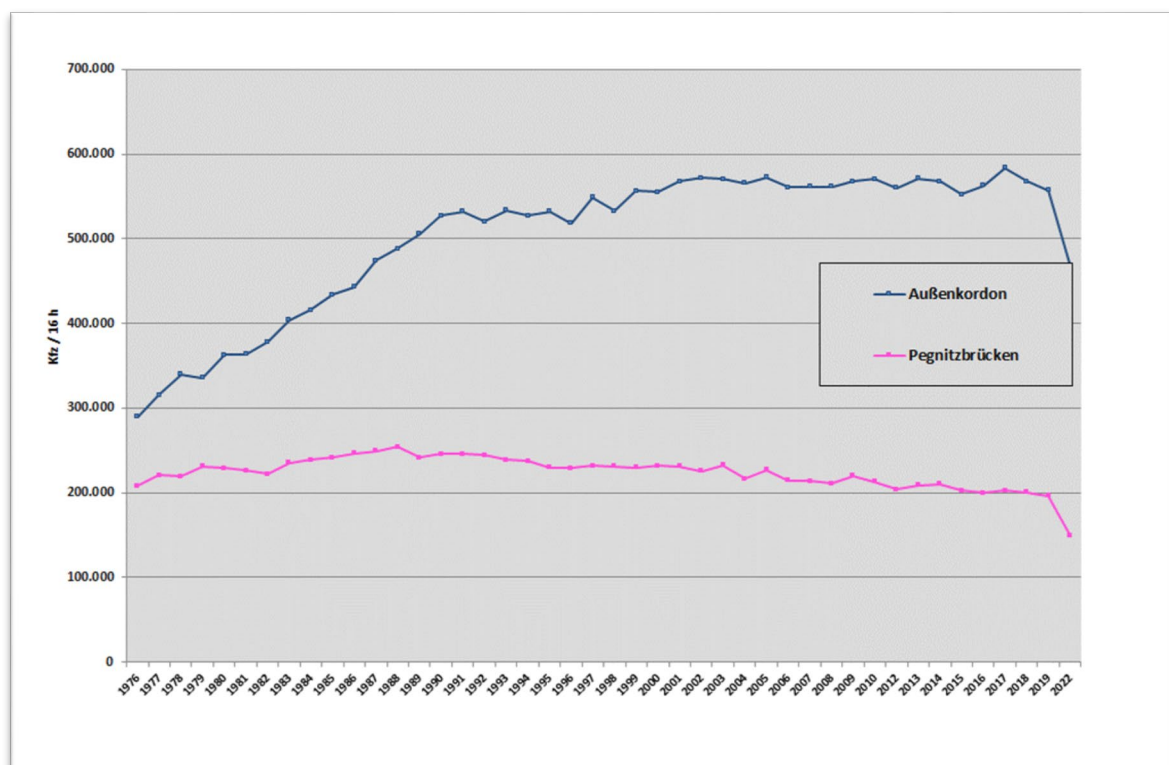
VGN GmbH, in Vertretung des Zweckverbandes VGN, stattgefunden. Mit ersten Ergebnissen zu Einzelmaßnahmen der Machbarkeitsstudie wird im Laufe des Jahres 2023 gerechnet.

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

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

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

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



FAZIT

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

Allerdings konnten die für die Aufgaben des Mobilitätsbeschlusses erforderlichen zusätzlichen Personalressourcen nicht vollumfänglich geschaffen werden und werden voraussichtlich auch nicht im Jahr 2023 ausgefüllt sein.

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