

Masterplan nachhaltige Mobilität – Mobilitätsbeschluss für Nürnberg

Der Stadtrat von Nürnberg hat zuletzt in seiner Sitzung im Juni 2020 beschlossen, die Verwaltung bis 2035 klimaneutral zu gestalten.

Der Weg zur weitgehend dekarbonisierten Stadt umfasst auch Projekte, die die Bürger direkt betreffen. Dies beginnt bei der CO₂-freien Stromlieferung durch die N-ERGIE, reicht weiter zur Umstellung weiterer Teile der Wirtschaft auf klimaneutrale Produktion und berührt auch die persönliche Lebensführung vieler Menschen.

Für die Stadt wurde das Ziel einer CO₂-Minderung von 60 % bis 2030 sowie von 95 % bis 2050 beschlossen.

Über alle emittierenden Sektoren betrachtet zeigt sich bundesweit und auch in Nürnberg, dass gute Erfolge bei der Minderung des Ausstoßes klimaschädlicher Gase gemacht wurden, allein in Landwirtschaft und Verkehr sind bisher nur sehr geringe Effekte zu verzeichnen. Die Gründe sind vielfältig und unterscheiden sich in Stadt und Land deutlich.

Für Nürnberg war der „Masterplan nachhaltige Mobilität“ – unter dem Aspekt der NO_x-Reduktion – inhaltlich ein erster wesentlicher Baustein zur Mobilitätswende in der Stadt. Er gilt fort und wird durch den im Folgenden vorgeschlagenen Beschluss ausgestaltet. Ein weiterer wichtiger Baustein zur Weiterentwicklung der städtischen Mobilität war der Beschluss zum 365-Euro Ticket im Jahr 2020.

Für Nürnberg ist es weiterhin das Ziel, eine klimaneutrale, zukunftsfähige, gerechte und stadtverträgliche Mobilität für Menschen und für Güter zu gewährleisten. Hierfür ist es erforderlich, Mobilität als Ganzes zu denken und nicht nur einzelne Verkehrsträger zu fördern. Ziel dieses Masterplans ist es somit

- die Verkehrssicherheit zu erhöhen,
- die durch den motorisierten Verkehr verursachten Belastungen zu reduzieren,
- den öffentlichen Raum an den Klimawandel anzupassen und besser für Menschen nutzbar zu machen,
- der Zugang zu bezahlbarer Mobilität für alle zu ermöglichen,
- benötigte individuelle motorisierte, zukünftig emissionsfreie Mobilität zu ermöglichen.

Stadtentwicklung, die diese Aspekte berücksichtigt, darf sich nicht auf die Förderung eines einzelnen Verkehrsmittels beschränken. Sie muss Bausteine für alle Verkehrsarten umsetzen. Nur wenn urbane Mobilitätsbedürfnisse verstärkt mit den stadt- und umweltgerechten Verkehrsarten zu Fuß gehen, Rad fahren und dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) bewältigt werden, kann die Stadt lebenswert erhalten bleiben.

Gleichzeitig soll im öffentlichen Raum mehr Platz für die Entfaltung von Menschen bereitgestellt werden, um jenseits des Themas Mobilität mehr Lebensqualität für Alle zu schaffen.

Im Dezember 2020 reichten die Initiatoren des „*Radentscheid Nürnberg 2020*“ rund 26.000 Unterschriften ein, die sie für dieses Bürgerbegehren gesammelt hatten. Dadurch entwickelte sich eine neue Dynamik in einem bereits angestoßenen Prozess.

Stadtrat und Stadtverwaltung nutzen dies als Gelegenheit, den in den vergangenen Jahren angestoßenen Prozess für eine bessere Radinfrastruktur zu stärken. Während jedoch die Forderungen des Begehrens naturgemäß vorrangig auf die Bedürfnisse des Fahrrads ausgelegt waren, greift der Masterplan einen Teil der Forderungen des Radentscheides auf und bettet sie in den Gesamtzusammenhang eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts ein. Dabei wird kein absoluter Anspruch eines Verkehrsträgers gesetzt, vielmehr wird eine Mobilitätswende zugunsten des Umweltverbundes definiert, die zugleich sicherstellt, dass emissionsfreie KfZ-Verkehre auch in der Stadt der Zukunft ihren Platz haben.

Die Vertreterinnen und Vertretern des Bürgerbegehrens diskutierten nur die Belange des Radverkehrs in diesem „Masterplan nachhaltige Mobilität“ intensiv mit. Die Ergebnisse wurden einvernehmlich integriert.

Im Einvernehmen mit den Initiatorinnen und Initiatoren der *Radentscheids Nürnberg 2020* stellt Stadtrat fest, dass der hier vorgelegte Gesamtbeschluss „Masterplan nachhaltige Mobilität“ den Zweck des Bürgerbegehrens erfüllt und den Bürgerentscheid obsolet macht.

Der Stadtrat erklärt hiermit das Ziel, die Inhalte dieses Beschlusses kontinuierlich zu überwachen und zu validieren. Gemessen werden kann der Erfolg dieser Strategie einerseits an der Qualität des öffentlichen Raumes, andererseits an „harten“ Faktoren wie Unfallzahlen, CO₂-Ausstoß des Stadtverkehrs oder dem Modal Split. Für den Modal Split wird dabei am Ziel der Beschlussfassung aus dem Jahr 1991 („Leitbild Verkehr“) festgehalten.

Für das Jahr 2030 ist nun ein Verhältnis MIV zu Umweltverbund (ÖPNV, Fußgänger, Rad) von 32 zu 68 angestrebt (Aktuell etwa 39/61).

Vision Zero – Verkehrssicherheit ist das oberste Ziel!

Alle Maßnahmen sollen sich daran orientieren, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null zu reduzieren (vgl. Definition „Vision Zero“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats). Dazu sind bauliche Maßnahmen ebenso nötig wie Kommunikation.

Mit der Umsetzung der **Kommunikationskampagne** „Bitte, gerne!“ für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr soll die Verkehrssicherheit erhöht werden, indem rücksichtsvolles Verhalten gefördert wird. Mit geeigneten Aktionen soll für die Gefahrensituationen sensibilisiert und Bewusstsein hinsichtlich des eigenen Verhaltens im Straßenverkehr geschaffen werden.

Kontrolle ist unvermeidlich, dabei ist es unabdingbar, die **Kontrollkapazität** bei der KVÜ deutlich zu erweitern.

Ein besonderes Augenmerk soll auf die Sicherheit der Kinder und Seniorinnen und Senioren gelegt werden. Während die **Schulwegsicherheit** in Nürnberg vorbildlich ist, verunfallen zunehmend mehr ältere Menschen im Straßenverkehr. Deshalb sollen in Zusammenarbeit mit dem Stadtseniorenrat Aktionen für eine sichere und inklusive **Mobilität für Seniorinnen und Senioren** durchgeführt werden.

Weiterhin gestärkt werden sollen Projekte für sichere Schulwege und die kritische Auseinandersetzung mit dem Thema „Elterntaxi“ sowie das Projekt „Mobil in der Kita“, mit dem **Kindergartenkindern** ein sicherer Umgang mit Rädern vermittelt wird.

Geh- und Radwege zur Schule sollen durchgängig sicher und kindgerecht umgesetzt werden. Dies bedeutet eine möglichst Kfz-verkehrsarme Führung mit einer Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h im Umkreis der Schulen. Die Regelung des Verkehrs, vor allem bei Kreuzungen, muss für Kinder leicht verständlich sein, Ampeln an Schulwegen sollen für die Bedürfnisse der Kinder optimiert werden. An allen Schulen sollen in ausreichender Zahl sichere und gut erreichbare, teils wettergeschützte **Fahrradabstellplätze** zur Verfügung stehen.

Radverkehr fördern

Für eine nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität in der Stadt ist eine fahrradfreundliche Verkehrsplanung und deren Umsetzung unverzichtbar. Mit der Schaffung einer intuitiven, angenehmen und nutzbaren Infrastruktur für Radfahrende kann der nicht benötigte motorisierte Individualverkehr wirksam reduziert werden. Forderungen des Bürgerbegehrens *Radentscheid Nürnberg 2020* werden in den folgenden Punkten 1 bis 5 übernommen.

Dem wesentlichen Ziel, mit der Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur die Stärkung des Radverkehrs und damit des Umweltverbundes sicherzustellen wird damit ebenso Rechnung getragen, wie dem Bemühen der Initiatoren, Verbesserungen auch in Details sicherzustellen.

Neben objektiven Sicherheitskriterien geht es auch darum, dass Radinfrastruktur als sicher empfunden und angenommen wird.

1. Schaffung eines durchgängigen und komfortablen Radwegenetzes

Es soll ein **engmaschiges, lückenloses**, möglichst **umwegfreies** und **sicheres Radwegenetz** im unter Ziffer 2. und 3.2 erläuterten Standard entstehen, das für hohes und wachsendes Radverkehrsaufkommen ausgelegt ist. Dieses Netz soll regelmäßig nicht auf Kosten der Flächen für den Fußverkehr oder den ÖPNV hergestellt werden. Es soll alle Stadtteile und wichtigen Orte des öffentlichen Lebens verbinden.

Basis soll dabei der 2007 beschlossene und regelmäßig fortgeschriebene **Radwegenetzplan Nürnberg** sein (Anlage 1). Das Radwegenetz soll so erweitert und ausgestaltet werden, dass der tatsächlich realisierte Teil bis zum Jahr 2030 für 80 % aller Bürgerinnen und Bürger in einer Entfernung von unter 350 m vom Wohnort netzwirksam erreicht werden kann.

Rückgrat des Radnetzes soll das „**Radvorrangroutennetz**“ (Anlage 2) sein. Dieses Radvorrangroutennetz mit ca. 135 km Länge soll bis 2030 durchgängig in einem Standard nach Ziffer 2 oder 3.2 umgesetzt werden. Dazu sollen ab sofort jährlich ca. 15 km hergestellt werden.

Alle im Radwegenetzplan 2007 vorgesehenen und noch fehlenden Radwege an Hauptverkehrsstraßen jenseits des Radvorrangroutennetzes sollen ab sofort überprüft und in den wesentlichen Abschnitten verkehrswirksam bis 2033 geschaffen werden.

Die auf Nürnberger Stadtgebiet liegenden Teile der **Radschnellverbindungen**, die in der 2017 dem Nürnberger Stadtrat vorgelegten Machbarkeitsstudie vorgeschlagen wurden, sollen bis 2030 im definierten Standard (Reisegeschwindigkeit 20 km/h, Ausbaugüte) verwirklicht werden. Die Verwaltung soll dabei sicherstellen, dass die Fördervoraussetzungen eingehalten werden und verkehrswirksame Abschnitte errichtet werden.

2. Ausbaustandards für das Radwegenetz: breite und hochwertige Wege

Verkehrlich relevante Radwege oder Radstreifen sollen dort, wo umweltverträglich möglich **asphaltiert oder planeben gepflastert** werden. Straßenbegleitende Radwege oder Radstreifen sollen mit durchgängig **rot gefärbtem Belag** entstehen. Radwege oder Radstreifen sollen vorzugsweise als Einrichtungsradwege mit einer Regelbreite von 2,30 m, mindestens aber 1,50 m (Zweirichtungsradweg: 4 m / 2,50 m) hergestellt werden.

In der baulichen Umsetzung neuer und veränderter Verkehrswege soll **Verkehrssicherheit** in allen Belangen an erster Stelle stehen. Kreuzungen und Einmündungen sollen verständlich und sicher gestaltet werden. Zur Verbesserung der Sicherheit soll regelmäßig geprüft werden, im Kreuzungsbereich **Schutzinseln** (sowohl an den Kreuzungskanten als auch zwischen den Fahrbahnen), versetzte Furten und vorverlegte Aufstellflächen einzusetzen. Es soll geprüft werden, ob durch bauliche Gestaltung das Linksabbiegen für Radfahrer in einem Zug ermöglicht werden kann. Rechtsabbiegende LKWs, die Radwege kreuzen, sollen nach Möglichkeit durch bauliche Maßnahmen in der Kreuzungsgeometrie auf Schrittgeschwindigkeit gebremst werden.

Nebenstraßen sollen insbesondere in Bezug auf den ruhenden Verkehr so gestaltet werden, dass sichere Begegnungen zwischen Radfahrenden und Kfz-Verkehr möglich sind und Tempobeschränkungen eingehalten werden. Die Beachtung des gesetzlichen Verbots, im **Kreuzungsbereich** zu parken, soll durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden.

Das Programm zur **Öffnung von Einbahnstraßen** für den Radverkehr in Gegenrichtung wird fortgeführt.

Es ist zu prüfen, ob **Umlaufsperrern** so umgebaut werden können, dass sie auch mit Lastenrädern und Fahrradanhängern durchfahren werden können.

Geh- und Radwege sollen nur in begründeten Fällen nicht **getrennt** voneinander geführt werden. Radwege und Radstreifen sollen so gestaltet sein, dass missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz weitestgehend verhindert wird. Zu Kfz-Parkplätzen soll ein rot markierter, erkennbarer **Sicherheitstrennstreifen** (0,5 m) eingerichtet werden.

Radwege sollen –soweit technisch möglich - **durchgehend höhengleich** geführt werden, auch an Ein- und Ausfahrten. „Technisch möglich“ ist die Lösung im Regelfall bei ausreichenden Platzverhältnissen und „geringen Überfahrtsereignissen“. Bei den „erhöhten Überfahrtsereignissen“ sind die Überfahrten mit Verbundpflaster und flacher Absenkung auszuführen. Bei „geringen Überfahrtsereignissen“ soll der Plattenbelag mit steiler Absenkung durchlaufen. Eine geringfügige Einengung des Radweges wegen der bautechnischen Gegebenheiten wird hingenommen.

Im Zuge des Neu- oder Umbaus von Verkehrsinfrastruktur an allen Routen, die Teil des Netzes von 2007 sind, werden Radverkehrsanlagen sowie Gehwegflächen, Straßenbäume oder Grünflächen priorisiert.

Außer Betrieb genommene **Straßenbahnschienen** sollen dauerhaft verfüllt und langfristig zurückgebaut werden. Technisch sinnvolle Lösungen zur Sicherung gegen das „Einfädeln“ sollen geprüft werden.

3. Altstadttring schließen, Fahrradstraßen fördern

3.1 Der „**Altstadtring für Radler**“ als Zielpunkt des Radvorrangrouten- und Radschnellwegenetzes soll bis 2026 weitestgehend im Standard nach Ziffer 2 vorrangig realisiert werden.

3.2 Die Ausweisung und bauliche Anpassung nach dem beschlossenen Standard vom Juni 2018 von jährlich mindestens 10 km **Fahrradstraßen** sowie die sukzessive Roteinfärbung aller Radstreifen im Bestand, sofern das Regelmaß nach Ziffer 2 eingehalten wird, soll bis 2030 abgeschlossen sein. Sofern nicht im Einzelfall rechtlich oder verkehrlich unmöglich, sollen im Zuge der Roteinfärbung vorhandene Radstreifen verbreitert und ggf. um die Sicherheitstrennstreifen zu Kfz-Parkplätzen ergänzt werden.

Die Verwaltung soll kontinuierlich rechtlich und verkehrlich (Netzwerk) geeignete Straßen im Stadtgebiet mit dem Ziel der Umwandlung in Fahrradstraßen prüfen und darüber regelmäßig berichten.

4. Wegweisung verbessern, Abstellplätze schaffen

Die Verwaltung soll ab dem Jahr 2021 eine durchgängige, verständliche und gut sichtbare **Radwegweisung** der **Radvorrangrouten** –mit Stadtteilzielen und Unterzielen- erstellen. Die Beschilderung der im 2006 beschlossenen Beschilderungsplan aufgeführten Strecken soll bis 2030 abgeschlossen sein.

Die Verwaltung soll ab 2021 jährlich aktualisierte **Radwegeinformationen** online zur Verfügung stellen (.gpx-Tracks der Routen auf Basis von OSM).

Im gesamten Stadtgebiet sollen systematisch sichere **Abstellmöglichkeiten** geschaffen werden. Ziel ist es, bis zum Jahr 2030 jährlich mindestens 1.000 neue, sichere Fahrradabstellplätze zu schaffen. An stark frequentierten Orten und Knotenpunkten sollen diese **auch überdacht** und für alle Fahrradtypen geeignet sein.

5. Baustellen und Unterhalt optimieren, Datenbasis erweitern

An Baustellen sollen verstärkt die **Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs** berücksichtigt werden und, falls erforderlich, **attraktive Alternativrouten** geschaffen werden. Bei der Absicherung von Baustellen sollen die Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. konsequent eingehalten werden. Bei Umleitungen soll der Umweg gegenüber der regulären Strecke möglichst kurz sein. Radwege und angrenzende Gehwege sollen nicht durch temporäre Verkehrsschilder eingeengt werden.

Im Jahr 2021 sollen mindestens 10 feste **Zählstellen** für den Radverkehr an wichtigen Querschnitten erstellt werden, um die Datenbasis für weitere Routenverbesserungen zu sichern. Die aufgezeichneten Daten werden als offene Daten allen Interessierten im Internet kontinuierlich zugänglich gemacht. Die Nutzung mobiler Mess-Stationen wird ausgeweitet, die schnelle Auswertung der gewonnenen Daten sichergestellt.

Verkehrsbeobachtungen sollen helfen, punktuelle Problemstellen insbesondere im Radwegenetz zu erkennen und zu verbessern.

Radverkehrsanlagen sollen regelmäßig gereinigt werden. Um die ganzjährige Nutzung des Rades zu fördern, sollen die verkehrswichtigen Fahrradstrecken bei Schnee und Glätte in erster Priorität des **Winterdienstplanes** geführt werden. „Geräumter“ Schnee soll Radverkehrsanlagen nicht unverhältnismäßig einengen.

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

Fußverkehr stärken

Der Fußgängerverkehr spielt eine wesentliche Rolle in der städtischen Mobilität, da alle Wege mit einem Fußweg beginnen und enden. Fußgängerinnen und Fußgänger sorgen für eine lebendige Stadt. Sichere, schattige, komfortable Wege und Plätze mit hoher **Aufenthaltsqualität** sind deshalb wichtige Faktoren, die einen entscheidenden Beitrag zur weiteren Förderung und Zunahme des Fußverkehrs leisten. Die Förderung des Fußverkehrs trägt zu gleichwertigen Lebensbedingungen und damit zu inklusiven und sozial gerechten Quartieren bei.

6. Fußgängerfreundliche Stadtteilprojekte

Das Projekt „**Fußgängerfreundliche Stadtteile**“ wird konzipiert. Alle Stadtteile innerhalb des Rings werden bis 2030 systematisch mit dem Ziel fußgängerfreundlicher Gestaltung untersucht.

Zum Auftakt soll ein **Modell-Stadtteil** festgelegt werden, für den ein Bündel an Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit festgelegt wird. Dieses soll die Stadtverwaltung noch im Jahre 2021 definieren und bis 2024 umsetzen.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zugunsten des Fußverkehrs, insbesondere neue **Fußgängerbereiche**, werden vor allem in Stadtteilen außerhalb der Altstadt geschaffen. Gleichzeitig wird sich die Stadt dafür einsetzen, gerade auf Geh- und Radwegen stärkere **Kontrollen** des ruhenden Verkehrs durchzuführen.

Dabei wird die **Neuordnung des Parkens** zugunsten von mehr Platz für Grün und Zufußgehende auf den Gehwegen eine zentrale Rolle spielen. Auch angeordnetes **Gehwegparken** wird überprüft mit dem Ziel, es aufzugeben, wenn nennenswerte Fußgängerströme zählbar sind und nicht ausreichende Gehwegbreiten verbleiben. Dazu wird die Verwaltung im ersten Halbjahr 2022 eine Liste mit allen betroffenen Straßen vorlegen. Bis 2030 soll das bereits bei mindestens 30 % der Straßen umgesetzt sein.

Durch klare **Abmarkierung**, **Beschilderung** und **Kontrollen** werden die Autofahrer zu **fußgängerfreundlicherem Parken** angehalten.

7. Sichere Wege für Fußgängerinnen und Fußgänger

Gehwege sollen mindestens eine Breite von 1,50 m im Bestand und von 2,50 m bei der Neuplanung aufweisen, möglichst aber breiter und komfortabler sein, um die Sicherheit der Zufußgehenden zu erhöhen.

8. Höhere Qualität auf Wegen für Fußgängerinnen und Fußgänger

Die Sicherheit und Qualität für Zufußgehende wird erhöht, indem die **Sichtbeziehungen**, die **Begrünung** und die **Beleuchtung** von Gehwegen verbessert werden.

Der **Winterdienst** soll einen besonderen Fokus auf Verbesserungen der Benutzbarkeit für Zufußgehende auf Hauptwegen legen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr bildet das Rückgrat städtischer Mobilität. Nur wenn aufgrund eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebots möglichst viele Menschen auf die Nutzung eines Autos verzichten können, können weitere Flächen für den Fußgänger- und Radverkehr, für Grün und Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Darüber hinaus sichert der ÖPNV die Mobilität aller Menschen und hat deshalb für das soziale Leben höchsten Stellenwert. Ein weiterer Ausbau des Liniennetzes und die Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebotes sind deshalb unerlässliche Grundlage der Stadtentwicklung.

9. Ausbau des Straßenbahnnetzes

Bis zum Jahr 2026 werden die Projekte „**Straßenbahnlückenschluss Minervastraße**“, „**Reaktivierung der Stadtparkschleife**“ und „**Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / TUN**“ umgesetzt. Die **Stadtumlandbahn** nach Erlangen soll sich bis dahin im Bau befinden.

Bis 2030 werden die im **ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030** enthaltenen Erweiterungen im Straßenbahnnetz geprüft und geplant. **Haltestellen** der Straßenbahn werden bis 2025 **barrierefrei** umgebaut, die Haltestellen im Busnetz bis 2030.

10. Schnelle und pünktliche Busse und Bahnen

Pünktlichkeit und **Anschlusssicherheit** ist neben **Sauberkeit** und **Preis** ein wichtiges Kriterium für die Wahl des ÖPNV. Daher ist die zügige Umsetzung von Maßnahmen zur **Beschleunigung** wichtiger Straßenbahn- und Buslinien, wie die Bevorrechtigung an Ampeln, die Einrichtung von Busspuren oder die Abmarkierung von Straßenbahngleisen zu gewährleisten. Die Verwaltung soll dazu einen Masterplan vorlegen und umsetzen.

11. Dichter Takt bei Bussen und Straßenbahnen

Auf allen Straßenbahnstrecken und wichtigen Buslinien sollen bis 2030 **Taktverdichtungen** umgesetzt werden. Ziel ist es, auf allen Straßenbahnstäben 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.

Wo heute schon ein noch dichter Takt existiert, soll es auch künftig keine Verschlechterung geben.

Autos sinnvoll nutzen

Auch in Zukunft wird es Menschen geben, die im Alltag auf ein Kfz angewiesen sind. Daher ist es wichtig, dass der **Kfz-Verkehr gewährleistet**, auf Hauptverkehrsachsen gebündelt und emissionsfrei gestaltet wird. Maßnahmen werden sich dabei schwerpunktmäßig auf die Sicherheit beziehen, an kritischen Stellen aber auch die **Leistungsfähigkeit für den MIV verbessern**. Allerdings werden viele Wege in der Stadt mit dem Kfz zurückgelegt, für die es keinen Grund zur Nutzung des Autos gibt und für die Alternativen existieren. Deshalb erhält die **multimodale Verkehrsmittelnutzung**, bei der nicht jeder Weg automatisch immer mit demselben oder einem einzigen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, eine zunehmende Bedeutung.

12. Ausbau der Mobilpunkte / Carsharing

Zur Förderung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung soll die Anzahl der **Mobilpunkte** von heute 30 bis 2025 auf 100 erhöht werden. In den

innerstädtischen Quartieren (innerhalb des Rings der B4R und in der Weststadt) soll das Netz an Mobilpunkten, an denen Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung stehen, so dicht werden, dass sich von jedem Standort aus in einer fußläufigen Entfernung von ca. 350 Metern eine Station befindet. Auch außerhalb des Rings soll das Netz an Mobilpunkten verdichtet werden.

13. Stellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner in Quartiersparkhäusern

Mit der Errichtung von 2 – 3 **innovativen** und **kostendeckenden (Quartiers)parkhäusern** bis 2030 sollen bei entsprechender Nachfrage in den dicht bebauten Gebieten innerhalb des Rings und der Weststadt **wohrtnahe Stellplätze** zur Verfügung gestellt werden. Deren Erschließung soll von Hauptstraßen aus erfolgen. Durch eine geeignete **Parkraumbewirtschaftung** in deren Umfeld und die **gleichzeitige Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum** sollen Flächen für eine bessere Aufenthaltsqualität z. B. mit mehr Grün, Bäumen, breiteren Gehwegen, Gastronomieflächen oder Radabstellanlagen entstehen.

14. Weiterer Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur

Für das Nachladen unterwegs sind **Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge** erforderlich, vor allem an **Arbeitsstätten**. In den nächsten Jahren wird der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur insbesondere in Stadtteilen, in denen Laden auf Privatflächen nicht möglich ist, bedarfsgerecht vorangetrieben. Darüber hinaus werden emissionsfreie Lieferverkehre verstärkt unterstützt.

15. Kfz-Pendlerverkehre minimieren

Wesentlicher Teil der großen verkehrlichen Belastung der Stadt ist der tägliche Zustrom von Fahrzeugen aus dem **Umland**. Die Stadt Nürnberg ist sich ihrer Rolle als Zentrum einer europäischen Metropolregion bewusst. Eine Lösung des **innerstädtischen Verkehrsproblems** mit einer deutlichen Reduzierung des MIV wird ohne eine Lösung der Kfz-Pendlerströme aber nicht möglich sein. Daher wird die Stadt Nürnberg **alternative Angebote für die Einpendler stärken** und dann **deren Nutzung einfordern**. Durch **neue, leistungsstarke Schienenverbindungen (über Straßen-, U- und S-Bahn) ins Umland** soll der stadtgrenzüberschreitende Kfz-Verkehr minimiert werden. Flächen, die durch Reduktion der einbrechenden Verkehre frei werden sollen der urbanen Mobilität im Sinne dieses Beschlusses zur Verfügung gestellt werden.

Reporting, Stadtrecht, Ressourcen

Die Verwaltung soll 2021 ein geeignetes **Reporting-System** vorstellen, das sicherstellt, dass die Inhalte des Mobilitätsbeschlusses umgesetzt werden. Die Fortschritte werden regelmäßig überprüft. Im Reporting sind Planungen zu benennen, Fortschritte zu berichten und Hindernisse aufzuzeigen.

Die Verwaltung soll prüfen, ob durch eine Änderung der **Stellplatz-Satzung** die Richtzahl für **Fahrradabstellplätze** bei Neubauten verdoppelt und eine Ablöse nur noch in begründeten Einzelfällen ermöglicht werden kann. Dabei sollen „PKW-Stellplatz“ und „Fahrradabstellplatz“ analog gemäß ihres Flächenbedarfs

mit Kosten belegt werden. Anzustreben sind ebenerdige Fahrradabstellräume mit Absperrmöglichkeiten.

Das Instrument des **Verkehrsversuchs** soll sowohl zur Prüfung von neuen Konzepten im MIV als auch im ÖPNV sowie im Fahrrad- und Fußgängerverkehr verstärkt genutzt werden.

In **Vorlagen zu Straßenplanungen** sind sowohl der **Abwägungsprozess** „hinter der Planung“ als auch dessen Ergebnis transparent und in aller Kürze darzustellen.

Mit der Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses soll sich nicht nur die Stadtverwaltung beschäftigen, die Stadtgesellschaft soll eingebunden werden. Dazu soll der „**runde Tisch Radverkehr**“ als Beratungsgremium konsensual weiterentwickelt werden.

Die Verwaltung soll im Jahr 2021 darstellen, welche **finanziellen und personellen Ressourcen** zur Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses erforderlich sind. Die Verwaltung soll die nötigen Ressourcen in den **Haushaltsberatungen** und den **Personalbedarfsanmeldungen einbringen**.