

Berlin, 13.01.2021

17. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr (RTR) Nürnberg am 13.01.2021 (Videokonferenz)

Ergebnisvermerk

TOP 1: Begrüßung

Nach der Begrüßung durch Herrn Baureferenten Ulrich übernimmt Herr Horn anschließend die Moderation der Sitzung, begrüßt ebenfalls alle Teilnehmenden und erläutert zunächst einige technische Regularien im Zusammenhang mit dem Sitzungsformat. Da Herr Ulrich nicht während der ganzen Sitzung dabei sein kann, wird der Tagesordnungspunkt zu den „holländischen Kreuzungen“ vorgezogen, um Herrn Ulrich zu ermöglichen, an der Diskussion zu diesem Thema teilzunehmen.

TOP 2 (neu): Das niederländische Kreuzungsdesign

Herr Horn verweist einführend auf die aktuelle bundesweite Fachdiskussion (insbesondere seitens des ADFC-Bundesverbands und der Unfallforschung der Versicherer), wie eine objektiv und subjektiv möglichst sichere Radverkehrsführung an Knotenpunkten aussehen sollte (u. a. in DER SPIEGEL 02/2021). Es gehe in der heutigen Sitzung vor allem um den Austausch von Informationen und Erkenntnissen und eine offene Diskussion darüber.

Zu Beginn erläutert der Vertreter von „I bike nbg“ anhand mehrerer Beispiele aus den Niederlanden wesentliche Elemente des sogenannten „holländischen Kreuzungsdesigns“ (s. beigefügte Präsentation). Er weist dabei u. a. auf die Aspekte Sicherheit (z. B. Schutzinseln, Signalisierung), Komfort/Reisezeit und Flexibilität hin. Wichtig seien auch kleinere ergänzende Maßnahmen im Umfeld von Knotenpunkten, die die Wertschätzung des Radfahrens sichtbar machen – von Sensoren, die bei Regen die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Radfahrer*innen verkürzen, bis zu Induktionsschleifen zur Grünanforderung und aufgeweiteten Aufstellflächen. Anschließend gibt Frau Heym (Verkehrsplanungsamt) mit einer weiteren Präsentation (s. Anlage) einen Einblick in unterschiedliche Lösungsbeispiele aus Nürnberg zur Radverkehrsführung an Knotenpunkten und die dahinterstehende Planungsphilosophie. Herr Jülich (Verkehrsplanungsamt) verweist ergänzend auf die notwendige sorgfältige Abwägung der Belange von Radverkehr, Fußverkehr, MIV und ÖPNV bei häufig sehr begrenzten Platzverhältnissen und die nur bedingte Vergleichbarkeit der Situationen in Deutschland und in den Niederlanden. Radstreifen in Mittellage waren vor einigen Jahren neuester Stand der Technik und haben sich seitdem bewährt, soweit eine ausreichende Dimensionierung

gewährleistet ist. Deshalb sollte diese Planungsphilosophie nicht alle paar Jahre ohne weiteres wieder geändert, sondern behutsam weiterentwickelt werden.

In der anschließenden Diskussion bedankt sich Herr Ulrich bei den Vortragenden und begrüßt die konstruktive Auseinandersetzung mit diesem wichtigen Thema. Es gehe darum, das Radfahren attraktiver zu machen, dafür sei die Frage der Gestaltung der Kreuzungen wichtig. Auch Herr Ulrich hebt hervor, dass eine Planungsphilosophie nicht schnell über Bord geworfen werden sollte. Doch die von „I bike nbg“ erwähnten Kleinmaßnahmen könnten einen wichtigen Beitrag leisten. Gerade entlang von Radvorrangrouten kann hier etwas getan und damit gezeigt werden, dass Radfahrende willkommen sind. Die Vertreter von „I bike nbg“ und ADFC weisen darauf hin, dass die Diskussion um den verfügbaren Raum nicht verhindern dürfe, neue Lösungen auszuprobieren. Es gehe darum, durch klare, nachvollziehbare, komfortable und sichere Angebote deutlich zu machen, dass die Radfahrenden willkommen seien. Herr Köppel (Umweltamt) fragt, ob es belastbare Erkenntnisse gebe, welche Lösungen im Endeffekt einen höheren Platzbedarf hätten. Eine generelle Aussage dazu erscheint den Beteiligten nicht möglich, es komme immer auf den Einzelfall an. Auch böten unterschiedliche Siedlungsstrukturen unterschiedliche räumliche Rahmenbedingungen für die Gestaltung von Knotenpunkten. Herr Horn begrüßt abschließend die sehr sachliche Diskussion und verweist auf die Notwendigkeit, dass bei aller Anerkennung der Bedeutung des subjektiven Sicherheitsempfindens für die Attraktivität des Radfahrens die Erfüllung objektiver Sicherheitskriterien nicht vergessen werden dürfe. Auch könne gute Infrastruktur die Unfallrisiken nur vermindern, aber nicht ausschließen – fast jedem Unfall liege in der Regel auch ein individuelles Fehlverhalten zugrunde. Herr Horn weist auch darauf hin, dass sich die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Radler*innen je Radkilometer in Deutschland und den Niederlanden trotz aller Unterschiede in einer durchaus vergleichbaren Größenordnung bewege.

TOP 3 (neu): Radwegebauprogramm 2020/2021

Herr Horn weist zunächst darauf hin, dass Gegenstand der heutigen Diskussion ausschließlich die Radwegebauprogramme für die Jahre 2020 und 2021 seien. Die Weiterentwicklung des Planungsprogramms soll im Sommer dieses Jahres im Runden Tisch Radverkehr diskutiert werden. Dies gilt auch für die Fortschreibung der Prioritätenliste, die demnächst im Kontext mit den ersten Erkenntnissen aus der anstehenden Untersuchung zu den Umsetzungserfordernissen für die Radvorrangrouten erfolgen soll.

Frau Herrmann (SÖR) stellt anschließend zunächst die Bilanz des Radwegebauprogramms 2020 vor. Sie weist auf die Gründe für die Verzögerung bei der Umsetzung einiger Maßnahmen hin und erläutert dann anhand von Vorher-/Nachher-Bildern und Plänen die umgesetzten Projekte (s. beigefügte Präsentation). Das für Radverkehrsmaßnahmen vorgesehene Budget konnte weitgehend ausgeschöpft werden. Abschließend gibt Frau Herrmann einen Ausblick auf die im Radwegebauprogramm 2021 vorgesehenen Maßnahmen. Auch hier müssen bei einigen Projekten zeitlichen Verschiebungen in Kauf genommen werden (Abhängigkeit von anderen Planungsträgern, Schwierigkeiten beim Grunderwerb etc.). Dennoch könne man mit den jetzt vorgesehenen Maßnahmen nach derzeitigem Stand das (gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöhte) Budget fast vollständig ausschöpfen. Die derzeit noch offenen Restmittel verfallen aber nicht, sondern können in das Folgejahr 2022 übertragen werden.

In der folgenden Diskussion wird seitens des VCD gefragt, warum die geforderten Pop-Up-Radwege in der Bayreuther Straße und der Fürther Straße nicht im Bauprogramm auftauchen. Herr Jülich weist darauf hin, dass für weite Teile der Bayreuther Straße die Umsetzung einer endgültigen baulichen Lösung absehbar sei und deshalb ein Pop-Up-Radweg als Zwischenlösung als nicht sinnvoll

angesehen werde, zumal dadurch die Probleme an einzelnen Knotenpunkten nicht gelöst würden. Für die Fürther Straße gebe es in der Verwaltung einen Vorschlag, wie dort ein Pop-Up-Radweg als temporäre Lösung realisiert werden könnte. Inwieweit eine solche Maßnahme auch umgesetzt werden könne, müsse politisch entschieden werden. Bislang wurden Veränderungen in der Fürther Straße vom Ausbauprojekt des Frankenschnellweges abhängig gemacht.

Bei der für 2021 vorgesehenen Maßnahme Zeltnerstraße wird vom Vertreter des Radentscheids Nürnberg bei einem Aufwand von 1,2 Mio. EUR für die Anlage von Radwegen an einem Straßenabschnitt von ca. 120 m Länge in Frage gestellt, dass der hohe Aufwand in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen stehe, für diese Summe hätten möglicherweise Maßnahmen mit einem deutlich höheren Nutzen für den Radverkehr realisiert werden können. Es stelle sich außerdem die Frage, ob ein Teil der Kosten nicht auch aus anderen Mitteln finanziert werden könnte. Der Vertreter des ADFC fragt ergänzend nach dem Stellenwert der Prioritätenliste für die Radwegebauprojekte in diesem Zusammenhang. Frau Herrmann erläutert zunächst, dass für die Anlage des Radwegs ein kompletter Umbau der Straße einschließlich Anpassungen an den Lichtsignalanlagen erforderlich wäre, darin seien die hohen Kosten begründet. Herr Jülich ergänzt, dass im Zuge der Aufstockung der Mittel für den Radverkehr bewusst die verschiedenen Radverkehrsmittel zusammengefasst worden seien, so dass es jetzt keine separaten Mittel mehr für radverkehrsbezogenen Aspekte im Rahmen größerer Straßenbaumaßnahmen gebe. Es gebe im Übrigen umgekehrt auch zahlreiche Maßnahmen, aus denen der Radverkehr einen hohen Nutzen ziehe, obgleich diese weit überwiegend aus anderen Mitteln finanziert würden (z.B. die aktuell laufende Erneuerung der Bayernstraße). Herr Bürgermeister Vogel und der Vertreter der SPD-Fraktion unterstützen diese Argumentation. Herr Bürgermeister Vogel weist ergänzend darauf hin, dass durch die notwendige Verschiebung der Maßnahme in der Rothenburger Straße sehr kurzfristig eine Ersatzmaßnahme hätte gefunden werden müssen, um den Radwegetat auszuschöpfen. Das sei nur mit der Zeltnerstraße möglich gewesen, auch wenn diese in der Prioritätenliste nicht an vorderer Stelle gestanden habe.

TOP 4: Sonstiges

Herr Horn teilt mit, dass der verabredete Termin mit Herrn Wunder (Verkehrsplanungsamt) zur vertieften Diskussion zum Thema „Tunnel Allersberger Straße“ aus der letzten Sitzung des RTR demnächst stattfindet (*Anmerkung: fand am 18.1.21 statt*). Die ebenfalls in der vergangenen RTR-Sitzung verabredete Arbeitsgruppe zur Fortschreibung der Radverkehrsstrategie habe bereits einmal getagt, weitere Treffen seien vorgesehen, so dass wie geplant bei der nächsten Sitzung des Runden Tisches das Handlungsfeld Infrastruktur auf Basis der Vorarbeit erörtert werden könne.

Der Vertreter des Radentscheids Nürnberg spricht aus aktuellem Anlass das Thema Winterdienst an und fragt, warum nach seinem Eindruck nicht alle Radverkehrsanlagen der ersten Prioritätsstufe nach dem Schneefall am Sitzungstag geräumt worden seien. Herr Bürgermeister Vogel betont, dass nach dem morgendlichen Schneefall alle Wege der ersten Prioritätsstufe geräumt wurden, dass aber nach dem erneuten Schneefall am Nachmittag ca. zweieinhalb Stunden für die neuerliche Räumung benötigt würden und bittet dafür um Verständnis.

Die nächste Sitzung des Runden Tisches wird im April 2021 stattfinden, voraussichtlich wieder als Videokonferenz (dies wird aber noch konkret mitgeteilt).

Herr Horn bedankt sich abschließend bei allen Beteiligten für die konstruktive Diskussion und schließt die Sitzung um 19.10 Uhr.

Burkhard Horn

Anlagen

- Liste der Teilnehmenden
- Präsentationen zu TOP 2 und 3