

Runder Tisch Radverkehr Nürnberg - Ergebnisvermerk

30. Sitzung am 25. Juni 2024

17.00 bis 19.00 Uhr

Aula des Baumeisterhauses

Anlagen

1. Teilnehmendenliste
2. Präsentation Planung Fürther Straße [TOP II]
3. Präsentation Protected Bike Lanes / Hr. Hüber [TOP II]
4. Präsentation Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen [TOP III]
5. Präsentation Planung Kleestraße [TOP IV]

Ergebnisvermerk

TOP I Begrüßung und Einführung

Herr Baureferent Ulrich begrüßt die Teilnehmenden und eröffnet die 30. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr. Er entschuldigt den 3. Bürgermeister Vogel, der leider verhindert ist, und übergibt an die Moderatorin Lianne Pucher.

Lianne Pucher heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen und begrüßt Herrn Dornberger (Polizei Nürnberg) und Herrn Meier (VPL) neu in der Runde. Weiter sind Herr Groh (SPD), Frau Hager (Die Ausschussgemeinschaft), Herr Heimbucher (CSU) und Frau Sieg (Bund Naturschutz) in Vertretung anwesend. Entschuldigt sind Frau Meyer-Rost (VPL) und Herr Wehr (AGBV).

Die Tagesordnung wird vorgestellt. Unter TOP II, der Vorstellung zur Planung der Fürther Straße, wird von Herrn Hüber ein kurzer Input zum Thema *Protected Bikelanes* angemeldet. Die Teilnehmenden stimmen der kurzfristigen Aufnahme des Programmpunktes zu.

In der vergangenen Sitzung (März 2023) wurde VPL gefragt, ob der Grünpfeil für den Radverkehr auch für E-Scooter-Fahrende gelte. Nach Klärung der rechtlichen Grundlage vermeldet Herr Jülich, Amtsleiter der Verkehrsplanung, dass der Grünpfeil für Rechtsabbiegende nicht für E-Scooter-Fahrende gelte.

TOP II Planung zur Fürther Straße zwischen Plärrer und Maximilianstraße

Herr Jülich stellt den aktuellen Stand der Planung in der Fürther Straße vor. Die gezeigte Präsentation (vgl. Anhang) soll ein erster Blick in die „Planungswerkstatt“ sein, um die Teilnehmenden des Runden Tisches frühzeitig über das Vorhaben zu informieren. Die Vorstellung konzentriert sich dabei auf den ersten Teil der Planung (zwischen Plärrer und Ring/Maximilianstraße), der zweite (ab Ring stadtauswärts bis Fürth) wird in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Fürth geplant. Fürth und Nürnberg haben ein großes Interesse an einer einheitlichen Planung der privilegierten Radvorrangroute. Zum ersten Teil der Planung der Fürther Straße gehören auch die Planungen Obere Kanalstraße / Rothenburger Straße. Die Neuplanung des Plärrers ist berücksichtigt)

Bei der Vorstellung der Präsentation verweist Herr Jülich insbesondere auf den großen Handlungsdruck in der Fürther Straße, bedingt durch die auffällig hohen Unfallzahlen. Die vorliegenden Zählungen der vergangenen Jahre (vgl. Präsentation, Folie 4) betrachten auch den KfZ-Verkehr. 2020/2021 wurden aufgrund der Corona-Pandemie keine Zählungen durchgeführt, anschließend gab es eine längere Baustelle in Höhe Quelle. Dennoch zeigt sich eine deutliche Abnahme des KfZ-Verkehrs in der Fürther Straße sowohl am Außenkordon als auch innerhalb des B4Rings, so dass künftig die Leistungsfähigkeit der Fürther Straße mit einer Fahrspur gewährleistet ist.

An der Südseite der Fürther Straße (1. Abschnitt) werden beidseitig Radstreifen über Mindeststandard (>2 Meter im Vergleich zu Mindeststandard 1,6 Meter), durchgängig und mit hoher Qualität geplant, in Abschnitten ähnlich der Pillenreuther Straße. Am Veit-Stoß-Platz sieht die Planung vor, den Park mit der gegenüberliegenden Seite zu verschmelzen. Dazu wird eine Baumallee geplant, ausgestattet mit einem Blindenleitsystem und zwei Querunginseln. Insgesamt soll so die Situation für Zufußgehende deutlich verbessert werden. Die U-Bahnaufgänge bleiben wie gehabt bestehen, um Kosten- und Zeitaufwand in einem vertretbaren Rahmen zu halten. Auf Nachfrage von Herrn Puff (Behindertenrat) wird erläutert, dass die Detailplanung der Behindertenparkplätze noch ausstehend sei. Insgesamt wurde die Parkplatzsituation analysiert: in unmittelbarer Umgebung sind 642 Stellplätze auf privatem Grund vorhanden. Von den bestehenden 322 Parkplätzen im öffentlichen Raum werden durch die Umgestaltung auf 1,8 Kilometern Länge voraussichtlich ca. 138 Parkplätze im öffentlichen Raum wegfallen. In der südlichen Fürther Straße wurde ein Zweirichtungsradweg auf der Südseite geplant.

Die Fürther Straße wird in diesem Teilabschnitt zur Fahrradstraße und der Bus wird auf die Südliche Fürther Straße verlagert, wo er im Zufluss auf den Plärrer eine Busspur erhält.

Aus Sicht der Verkehrsplanung bietet die Planung erhebliche Vorteile für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV und die Verkehrssicherheit. Die Nachteile für den Kfz-Verkehr sind marginal einzuschätzen.

In der Oberen Kanalstraße sind kostensensible Schutzstreifen geplant, in der Rothenburger Straße soll eine schnelle und provisorische Neuaufteilung ohne bauliches

Eingreifen durchgeführt werden. Dazu werden Parkflächen vom Gehweg auf die Straße verlegt (wo die Leistungsfähigkeit es zulässt). Abschließend stellt Herr Jülich die anstehenden Schritte im Planungsprozess vor (Folie 13). Es gibt keine direkten Fragen an Herrn Jülich.

Herr Hüber (I bike nbg) präsentiert einen Foliensatz zum möglichen Einsatz von *Protected Bikelanes*. Er verweist auf die große Relevanz des Projekts in der Fürther Straße. Protected Bikelanes könnten Gefahren für Radfahrende, beispielsweise durch fehlenden Überholabstand oder auch Unfälle durch schnell geöffnete Autotüren („Dooring“), minimieren. Neben der tatsächlichen Sicherheit wird durch die Trennung der Fahrstreifen auch das Sicherheitsgefühl aller Radfahrenden signifikant erhöht. Die Präsentation wurde VPL übergeben und im Rahmen des Protokolls zur Verfügung gestellt. Es gibt keine direkten Fragen an Herrn Hüber.

Im Anschluss an die beiden Vorträge werden Fragen rund um die Fürther Straße diskutiert. Herr Schwerdtner (VCD) begrüßt die vorgestellte Planung und stellt die Frage, ob der bestehende Radweg zusätzlich belassen werden kann, um für unsichere Radfahrende eine Alternative zu bieten. Herr Ulrich verneint dies, da es bereits heute sehr viele Beschwerden über die Radwegeführung auf dem Gehweg gebe. Eine sicherere Alternative bietet der Pegnitzgrund. Gemeinsam mit der Muggenhofer Straße stehen für Radfahrende so drei Routen mit unterschiedlicher Qualität für unterschiedliche Ansprüche zur Verfügung. Die Radschnellverbindung über die Fürther Straße ist die Trasse mit der schnellsten Verbindung, der Pegnitzgrund sei nicht die direkteste und damit auch nicht für Schnelligkeit geeignet.

Herr Wastrack (Radentscheid) sieht in der Planung einen wichtigen Fortschritt. Wenn die neue Fahrradinfrastruktur angenommen wird, könne man so Konflikte entzerren. Die Hürden müssten vor allem für Kinder ab 10 Jahre niedrig sein. Dazu solle man insbesondere das Parken prüfen – wo vor Autos oder sich öffnenden Türen auf die Straße ausgewichen werden muss, besteht eine Gefährdung. Zusätzlich brauche es Geschwindigkeitskontrollen. Herr Wastrack beruft sich auf die im Mobilitätsbeschluss festgelegte Regelbreite von 2,50m für neue Radinfrastruktur und verweist zudem darauf, dass die Kombination von Fuß- und Radverkehrsfläche immer schwierig sei, unabhängig von der Breite des Weges. Herr Jülich antwortet, dass immer versucht wird, das Maximum an Qualität aus der Planung herauszuholen. Wenn die Regelbreite unterschritten werden müsse, werde besonders auf mögliche Dooring-Gefahren geachtet. Das Ziel einer Infrastruktur „von 8 bis 80“ sei bekannt und habe auch immer etwas mit Qualität zu tun. Auch Protected Bikelanes werden immer wieder diskutiert, aber die Abtrennung einer passenden Strecke (mehrere Meter) sei in Nürnberg nicht möglich, da Zu- oder Einfahrten bei der Planung berücksichtigt werden müssen. Die Überfahrbarkeit der Poller und die Möglichkeit des Winterdienstes müssen immer gegeben sein. Die Stadt sei zur Erprobung grundsätzlich bereit, wenn eine passende Strecke zu finden sei. Herr Wastrack weist darauf hin, dass der SÖR eine Lösung für den Winterdienst finden könne, Möglichkeiten gebe es. Herr Schwerdtner ergänzt, dass die von Herrn Hüber gezeigten „Amarillos“

überfahrbar seien. Herr Hüber unterstreicht, dass es mögliche Lösungen für den Winterdienst gebe und verweist zusätzlich darauf, dass Radwege, insofern breit genug, auch durch Rettungsdienste genutzt werden könnten. Er appelliert, dem Rad auf einer Radvorrangroute wirklich Vorrang zu gewähren und subjektive und objektive Sicherheit gemeinsam zu denken. Frau Pucher verweist darauf, dass das Thema Winterdienst in diesem Rahmen nicht ausreichend diskutiert werden könne und in einer zukünftigen Sitzung ausführlich diskutiert werden kann.

Herr Heimbucher (CSU) erkundigt sich nach dem Rückbau der bestehenden Radwege. Sämtliche Markierungen und Hindernisse auf den Gehwegen werden entfernt, um die Barrierefreiheit zu sichern.

Herr Roß (ADFC) verweist auf die hohe Relevanz einer kontinuierlichen und komfortablen Struktur über längere Strecken. Er bittet darum, bei der Planung zu berücksichtigen, dass viele Radfahrenden die falsche Seite nutzen (Ergebnis von Zählungen). Verkehr in eine Richtung müsse systematisch geplant und auch bei der Umsetzung gut kommuniziert werden. Neben dem Hinweis erkundigt er sich danach, inwieweit Lieferverkehr bzw. Lieferparkplätze eingeplant sind. Herr Ulrich bestätigt, dass der Lieferverkehr berücksichtigt und auch Lieferparkplätze besprochen werden, diese seien aber sehr schwer umzusetzen, da sie nicht angenommen werden. Stattdessen werden sie zugeparkt oder ignoriert. Als negatives Beispiel benennt er die Situation am Bahnhof. Herr Jülich ergänzt, dass ein Planen gegen Fehlverhalten nicht möglich sei, für einen wirklichen Nutzen brauche es stärkere Kontrollen und höhere Strafen. Die Planung der Fürther Straße sei in Bezug auf den Lieferverkehr aber sehr ausgewogen und brauche wenig schmerzhaftes Kompromisse.

Herr Puff begrüßt die Planung. Radstreifen auf beiden Seiten der Straße erhöhen die Sicherheit. Er verweist auf die aktuelle Situation an der U-Bahnstation Gostenhof: Hier sei keine sichere Querung möglich, es brauche immer Kompromissbereitschaft und Rücksichtnahme. Wer die Erfahrung selbst machen möchte, könne sich gerne bei ihm melden und eine Begehung mit Dunkelbrille machen. Es müsse immer bedacht werden, dass es ca. 1495 Menschen mit Schwerbehinderung in Nürnberg gibt, ältere Menschen mit schwindender Sehkraft nicht eingerechnet.

Abschließend appelliert Baureferent Ulrich daran, dass das Projekt die Unterstützung aus der Runde brauche, um politisch und auch beim SÖR die notwendige Priorität bei beschränkten Ressourcen zu bekommen. Auch wenn es nicht der ganz große Wurf für die Stadtgestaltung sei, sei es eine sehr große Verbesserung zum Status Quo. Wenn das nicht ausreiche, habe das Projekt keine guten Karten.

Herr Jülich ergänzt, dass die Pläne in ca. 4 bis 5 Wochen einsehbar sein werden, nachdem die fachliche Instruktion abgeschlossen ist. In Nürnberg hat sich der Planungsprozess mit der Instruktion und Beteiligung aller Fachinstitutionen sehr bewährt.

TOP III Sicherheitstrennstreifen in Fahrradstraßen

Julia Kraus (Verkehrsplanungsamt) stellt das Element der Sicherheitstrennstreifen im Radverkehr vor und erläutert, wie es in der Praxis in Nürnberg Anwendung findet. Als Beispiel werden mögliche Querschnitte sowie die aktuelle Planung der Pilotstraße vorgestellt (vgl. Präsentation im Anhang). Herr Jülich ergänzt, dass die Sicherheitstrennstreifen in Zukunft in allen Fahrradstraßen als Standard eingesetzt werden soll. Eine entsprechende Vorlage im Verkehrsausschuss ist geplant, die Abstimmung mit dem SÖR läuft, dort hat man Sorge vor dem hohen zusätzlichen Aufwand.

Herr Wastrack verweist darauf, dass der notwendige Sicherheitsabstand auch in der Kommunikation berücksichtigt werden muss. Herr Bock weist auf die Notwendigkeit der Einhaltung der Regelmaße von Sicherheitsabständen hin.

Frau Hager (Die Ausschussgemeinschaft) erkundigt sich, ob eine rote Markierung der Abtrennung, ähnlich wie in Würzburg, möglich sei. Herr Jülich rät dringend von einer solchen Lösung ab, da in Nürnberg die Radwege rot gekennzeichnet sind und es nicht zur Verwechslung kommen darf. Im Sinne eines Wegweisungskonzeptes kann es durchaus sinnvoll sein, vor allem aus einer kommunikativen Sicht. Hier wird seitens der Stadt noch etwas erarbeitet werden.

TOP III Fahrradstraße Kleestraße

Tim Meier (Verkehrsplanungsamt) stellt die Planung zur Fahrradstraße Kleestraße zwischen Gudrunstraße und Sperberstraße, RVR Nr. 14, vor (vgl. Präsentation im Anhang).

Herr Wastrack verweist darauf, dass die gezeigte und vorab versendete Präsentation nicht dem Wunsch der Verbände entspricht. Es wurde um eine Darstellungen der Abwägungen zu den verschiedenen Entscheidungen gebeten, so war eine Vorbereitung nicht gut möglich.

Herr Roß erkundigt sich, ob die aktuelle Planung in vier bis fünf Jahren angepasst werden könne – es gebe das Potential für massive Zunahmen im Radverkehr, auch wenn aktuell die Nachfrage noch nicht da sei. Herr Meier erklärt, dass eine Nachbesserung im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Anordnung aufgrund von Bedarfen oder Konflikten immer möglich sei, auch nachträglich zu Planung. Bei der Planung werde eine Vielzahl an Interessen betrachtet, ebenso wie die Frequenz der Nutzung und weitere Faktoren.

Auf Nachfrage von Herrn Heimbucher erläutert Herr Jülich, dass einige neue Bäume in der Sperberstraße geplant sind. In Nürnberg gebe es generell das Problem mit Sparten, es werde aber geprüft.

Herr Wastrack weist darauf hin, dass der südliche Teil der Kleestraße durch die Markierung zwar verbessert wurde, der Abstand aber nicht ausreiche für sicheres Ausweichen zwischen Rad- und Autoverkehr, auch die Dooring-Gefahr sei hoch. Wenn Radverkehr in der Straße zunehmen soll, klappt das nur, wenn zukunftsgerichtet geplant werde. Herr Meier erklärt, dass es aktuell eine relativ niedrige Frequentierung der Straße gebe. Eine Begegnung zwischen Rädern und MIV sei zwar nicht wünschenswert, dennoch sei hier Rücksicht notwendig. Herr Ulrich ergänzt, dass das oberste Thema immer Sicherheit sei, dabei sind rechtsabbiegende LKW das größte Problem. Daher wird bei der Planung der Fokus auf Kreuzungen gelegt. Es soll möglichst wenig an bestehender Infrastruktur verändert und Randsteine belassen werden. In der Realität sei auch mit unperfekter Planung oft viel erreichbar. Herr Ulrich erklärt, dass es oft an Akzeptanz fehle, insbesondere in Gebieten die weiter vom Stadtkern entfernt liegen. Die Stimmung dürfe nicht kippen, weil zu schnell zu viel gewollt wird (Beispiel Berlin). Daher gibt es immer eine Abwägung, wie man unter gegebenen Umständen eine möglichst gute Lösung erreicht. Das Beispiel Humboldtstraße zeigt, dass die Vorteile irgendwann überzeugen, es aber ein langer Prozess ist. Herr Bock (Grüne) merkt an, dass die Abwägung hier nicht geglückt sei, als Fahrradstraße fehle hier die angebrachte Priorität für das Fahrrad. Der Beschluss stehe allerdings, Verbesserungen seien nachträglich möglich.

Herr Hüber lobt die Fahrradstraßenplanung und schlägt vor, den Durchgangsverkehr herauszunehmen, beispielsweise durch Posten (Modale Filter), die nicht geöffnet werden, oder ein Schild. Herr Jülich verweist darauf, dass Schilder in der Regel nicht beachtet werden und eine Kontrolle schwierig ist („Anlieger frei“ schwer zu überprüfen, Kapazitätsprobleme), weshalb die Stadt hier darauf verzichtet. In der Nordstadt ist ein solches Schild Fördervoraussetzung für den Radschnellweg. Die relevante Aufgabe, so Herr Ulrich, sei es, die LKW auszuschließen, hier werden die Möglichkeiten geprüft.

Der Bitte von Herrn Wastrack, die getroffenen Abwägungen in der Kleestraße (oder auch allgemein die Herangehensweise bei solchen Abwägungen) schriftlich zur Verfügung zu stellen, kann nicht nachgekommen werden. Herr Ulrich begründet dies mit der Anfälligkeit für mögliche Klagen, die die Abwägungen aus dem Kontext ziehen und nutzen könnten. Es könne gerne mit der öffentlichen Stadtratsvorlage gearbeitet werden, darüber hinaus dient das Gremium Runder Tisch Radverkehr als Ort für solche Diskussionen.

TOP I

Sonstiges

Am 22. Juli, findet die Abschlussveranstaltung des Stadtradelns auf dem Kornmarkt zwischen 12 und 17 Uhr statt, Fokus wird das Thema Lastenräder sein, es wird Stände u.a. der Polizei, des ADFC oder auch lokalen Anbietern geben und einen Parcours an dem verschiedene Lastenräder kostenlos getestet werden. Es kann gerne Werbung für die Veranstaltung gemacht werden, wer mit einem eigenen Stand vertreten sein möchte müsste dies sehr zeitnah bei Julia Kraus / VPL anmelden.

Die zwei verbleibenden Sitzungen des Runden Tisches Radverkehr im Jahr 2024 finden am **01. Oktober** sowie dem **03. Dezember** statt. Wie immer sind alle Teilnehmenden eingeladen, eigene Themenwünsche einzubringen und vorzubereiten. Es wird um eine vorige Anmeldung von Präsentationen gebeten. Aus der heutigen Diskussion hatte sich das Thema Winterdienste für eine der zukünftigen Sitzungen ergeben.

Herr Wastrack spricht das Thema Nutzung von gewerblichen Parkplätzen außerhalb der Öffnungszeiten an. Herr Ulrich berichtet, dass die Stadt im Austausch mit den Betreibern sei, es Betreiberseitig aber keinerlei Interesse an einer solchen Doppelnutzung gebe. Grund dafür sind u.a. die Haftungsfrage sowie die fehlende Garantie, dass die Parkplätze zu den Öffnungszeiten wieder frei sind.

Herr Baureferent Ulrich bedankt sich bei den Teilnehmenden der Sitzung für die konstruktive Diskussion und beendet die Sitzung.

Die Sitzung endet ca. 18.40 Uhr.