

Runder Tisch Radverkehr Nürnberg – Ergebnisvermerk

33. Sitzung am 25. März 2025

17.00 bis 19.00 Uhr

Aula des Baumeisterhauses

Anlagen

1. Teilnehmendenliste
2. Präsentation Abstellanlagen an jedem Blockende
3. VAG_Rad: Bericht zum Status Quo
4. NürnbergMOBIL-App: Ideen und Vorschläge
5. Reporting zum Mobilitätsbeschluss
6. Vorläufige Themenplanung Runder Tisch Radverkehr 2025

Ergebnisvermerk

TOP I	Begrüßung und Einführung
	Herr Jülich (Verkehrsplanungsamt (Vpl)) begrüßt die Teilnehmenden zur 33. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr. Er entschuldigt Herrn Bürgermeister Vogel und Herrn Baureferent Ulrich, die kurzfristig verhindert sind. Auch aus dem Team des Vpl sind Frau Meyer-Rost und Frau Kraus entschuldigt bzw. krankheitsbedingt abwesend. Lisanne Pucher (Moderation) heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen und begrüßt Herrn Ströhlein (Polizei) als neuen Teilnehmer sowie Herrn Linnert (VAG_Rad) als Gast in der Runde. Entschuldigt sind Frau Frieß, Frau Gallenz und Herr Hinnecke. Die Tagesordnung wird vorgestellt. Es gibt keine Ergänzungen für das Protokoll der letzten Sitzung.
TOP II	Abstellanlagen an jedem Blockende
	Herr Schwerdtner (VCD) gibt einen Impuls zum Thema Abstellanlagen an jedem Blockende (vgl. Präsentation im Anhang). Aufhänger für das Thema seien neben den allgemeinen Vorteilen aktiver Mobilität (Bewegung, Begegnung, ...) vor allem die fehlenden sicheren Abstellanlagen für Fahrräder und gleichzeitig die zugeparkten Kreuzungen. Der präsentierte Vorschlag befasst sich damit, jeweils den ersten und letzten Parkplatz in Fahrradabstellanlagen umzuwidmen. Die so umgestalteten Kreuzungsbereiche würden die Sichtbarkeit erhöhen (sehen und gesehen werden) und einen wichtigen Beitrag zur Barrierefreiheit leisten. Folgende Hinweise und Fragen werden diskutiert:

- Herr Gußner (SÖR) weist auf die zu erwartende Müllproblematik einer nicht abschließbaren bzw. offenen Fahrradbox hin. Sollten die Boxen Stadteigentum sein, läge die Verwaltung dieser bei der SÖR, was personell nicht abzudecken sei.
- Herr Hüber (IbikeNBG) unterstützt den Vorschlag von Herrn Schwerdtner und weist darauf hin, dass die „fietstrommeln“ beispielsweise in Rotterdam sehr erfolgreich eingesetzt werden. Die Situation z.B. in Gostenhof sei sehr angespannt, es müssten Strukturen geschaffen werden, die auf die in Zukunft zu erwartende Preissteigerung im Parken vorbereiten. Auch Herr Puff (Behindertenbeirat) findet den Vorschlag aus Perspektive der Barrierefreiheit begrüßenswert und hofft dadurch auch auf freiere Gehwege. Herr Wastrack (Radentscheid) weist auf die digitalen Möglichkeiten zur Buchung der Parkplätze hin.
- Herr Jülich berichtet, dass die Stadt Nürnberg bereits ein sehr gutes Konzept für Radabstellanlagen im direkten Wohnumfeld habe, wofür sie 2016 den Deutschen Fahrradpreis bekam. Hierfür findet viel Beteiligung und regelmäßige Berichterstattung an den Stadtrat statt. Im Rahmen dieses Konzeptes wurden mittlerweile 7.000 Abstellplätze für Fahrräder in acht Stadtteilen realisiert. Diese seien nicht zwangsläufig am Blockende, sondern immer an der individuell besten Stelle, das sei ggf. auch auf Parkplätzen. Mittlerweile liege der Fokus im Sinne der Intermodalität vor allem auf das direkte Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen. Auch die Kosten und der zu erwartende Unterhalt werden dabei berücksichtigt.

Es wird abschließend festgehalten, dass der Vorschlag ein guter Impuls sei, der unter Berücksichtigung der aktuell angespannten Personalsituation beim SÖR in Zukunft als Gestaltungselement mitgedacht werden kann (Herr Ahmed (SPD), Herr Roß (ADFC)). Detailliertere Nachfragen nach Erfahrungen, u.a. mit verlorenen Schlüsseln (Herr Linnert, VAG), werden nicht vertiefend diskutiert.

TOP III VAG_Rad: Bericht zum Status Quo

Herr Zuber und Herr Linnert (beide VAG) stellen das VAG_Rad und die neusten Entwicklungen in den Bereichen Integration in die NürnbergMOBIL-App, Kennzahlen, und Highlights vor (vgl. Präsentation im Anhang). Folgende Fragen / Hinweise erfolgen im Rahmen der Vorstellung und Diskussion und werden von Herrn Linnert beantwortet:

- **NüMO-App:** Radrouten für das VAG_Rad werden in der App ausgegeben. Räder können auch über einen bestimmten Zeitraum reserviert werden, sodass die Wegekette ÖPNV und Fahrrad optimal vernetzt wird. Feedback zu verschiedenen Funktionen kann direkt in der App an die VAG gegeben werden.
- Generell ist die Entwicklung des VAG_Rad sehr positiv, es gibt ca. 8.000 bis 10.000 Stammkundinnen und -kunden. Auch die Preiserhöhung um 10 Cent im Frühjahr 2024 hat keinen mittelfristig negativen Effekt.
- Die Einschätzung, dass die **Preise** für Einzelfahrten im Vergleich zu anderen Systemen sehr hoch seien (Herr Roß, ADFC) teilt die VAG nicht: Der Preis sei sehr günstig und nicht kostendeckend. Insbesondere im Abo ist es ein sehr gutes Angebot, hierzu kann man auch andere Regionen zum Vergleich heranziehen. Möglicherweise wird es eine neue

zusätzliche Lösung geben nach dem „Shop-Prinzip“, in dem man z.B. Pakete von 30 Minuten kaufen kann. Die Idee, verbleibende Einzelminuten für Freifahrten anzurechnen nimmt die VAG gerne auf.

- Die **Zusammenarbeit mit Unternehmen** sei sehr wichtig und das Angebot sehr attraktiv (Anmerkung Herr Roß). Stationen, die von Unternehmen finanziert werden, können entsprechendes Branding bekommen. Ob es Sondertarife für die Mitarbeitenden gibt, hängt von den Benefits der Arbeitgeber ab, grundsätzlich gelten unabhängig vom Standort der Stationen die gleichen Preise.
- Werden Räder **außerhalb der Flexzonen** abgestellt, kostet es 20 € Strafe. Nextbike ist in der Regel schnell in der Sammlung der Räder, dennoch ist eine Meldung falsch abgestellter Räder hilfreich. Räder, die im privaten Gebiet (z.B. Hinterhöfe) abgestellt werden, können oft nicht genau genug geortet werden. In diesem Fall werden die Kundinnen und Kunden persönlich angeschrieben und bei Wiederholung gesperrt.
- Eine **Verbesserung des Abstellsystems** in Flexzonen (u.a. durch starke Neigung der Räder wird viel Platz in Anspruch genommen) sei erst mit einer allgemeinen Verbesserung des Systems durch Nextbike möglich. Subjektiv sei die Abstellsituation verbessert, ggf. auch nach Vorbild der E-Scooter. Dass die Situation in Langwasser nicht ideal sei (Anmerkung Herr Roß) lässt sich aus dem Kundendialog der VAG nicht schließen.
- **VAG_Rad-Stationen an Bahnhöfen** sind oft an bestehende Fahrradabstellanlagen angeschlossen oder auf Parkplätzen platziert. Die Blindenleitsysteme werden dabei immer berücksichtigt. Die Radbügel seien etwa kniehoch (Frage Herr Puff).

TOP IV NürnbergMOBIL-App: Ideen und Vorschläge

Herr Roß (ADFC) präsentiert dem RTR Vorschläge, wie die intermodale Vernetzung von ÖPNV und Fahrrad durch die passenden Mobilitäts-Apps gefördert und erleichtert werden kann. Die Präsentation (vgl. Anhang) zeigt u.a. das gute Beispiel der BVG (Berlin) und zeigt den Bedarf in Nürnberg auf.

In der anschließenden Diskussion erläutert Herr Zuber (VAG), dass die Auskunftsmöglichkeiten in der App nicht durch die VAG selbst, sondern bayernweit entwickelt werden. Der Fokus der Updates sei dabei zum einen auf der Fahrplanverbesserung und zum anderen auf dem Feedback der Kundinnen und Kunden. Hierzu sei bald eine umfassende Befragung der Nutzenden geplant, aber noch nicht terminiert. Der Runde Tisch Radverkehr (RTR) wird informiert und gebeten, die Befragung zu verbreiten. Auf den Hinweis, dass auch die Unternehmen für Fortschritt verantwortlich sind (Herr Roß) verweist Herr Zuber auf die Kosten-Nutzen-Analyse: Die Entwicklungskosten sind sehr hoch, das Abbilden der verschiedenen Tarife für Fahrräder zudem zusätzlich aufwändig.

TOP IV Reporting zum Mobilitätsbeschluss

Herr Jülich stellt den Teilnehmenden das aktuelle Reporting zum Mobilitätsbeschluss vor. Er weist darauf hin, dass einige Zahlen erst am Tag der Sitzung durch die Polizei übermittelt

wurden, weshalb die Folie 5 im Vergleich zur vorab versandten Version aktualisiert wurde (vgl. Präsentation im Anhang). Ergänzend zu den Inhalten der Folien wurden folgende Inhalte vorgestellt und diskutiert:

- **Übergeordnete Ziele** des Mobilitätsbeschlusses: Die großen Gewinner der aktuellen Zahlen nach Corona ist der ÖPNV und Wege zu Fuß – der Radverkehr nahm hingegen leicht ab, was ebenso wie ein leichter Rückgang im MIV unter anderem auf Effekte durch Homeoffice zurückzuführen sei.
- **Personelle Situation:** Während das Vpl mit 90 Personen aktuell sehr gut aufgestellt sei, sei die Situation im SÖR schwieriger: die Nachbesetzung von Stellen ist schwierig und langsam, zudem müssen 54 Stellen eingespart werden. Die Einordnung der zwei offenen Stellen des Vpl werden noch verhandelt. Keine der offenen Stellen des SÖR warten aktuell auf eine interne Nachbesetzung durch eine Person, die ihre aktuelle Stelle noch nicht verlassen kann (Nachfrage Herr Wastrack).
- **Handlungsfeld Vision Zero:** Die Zahl der Verkehrstoten 2024 ist sehr unerfreulich, jeder tödliche Unfall wird dahingehend geprüft, ob die Stelle planerisch verbessert werden kann. Bei den vorliegenden Unfällen handelt es sich jeweils um sogenannte „Alleinunfälle“, insbesondere durch ältere Menschen. Insgesamt haben die Alleinunfälle die Unfälle zwischen Rad und Auto seit 2014 als häufigste Konfliktursache abgelöst.
 - Es wird auf eine aktuelle [Studie der UDV](#) zur Thema Alleinunfälle verwiesen (Herr Roß). Der Begriff „Alleinunfall“ sollte eingeordnet werden, da die Gründe vielfältig seien, z.B. Schreck, Wegeführung etc., und nicht unbedingt die alleinige Schuld der Verunglückten (Herr Hüber). Herr Ströhlein erläutert, die Einordnung der Unfälle erfolge nach den Vorgaben des Statistikgesetzes (keine Hinweise auf Einwirken anderer, Schrecksituation, Infrastruktur o.ä.). Der Anstieg der Alleinunfälle sei zum einen mit dem allgemeinen Anstieg des Radverkehrs (auch ältere Menschen, schnellere Fahrzeuge, mehr Berufsverkehr), zum anderen mit der verbesserten Schnittstelle zwischen Rettung und Polizei (Unfälle werden automatisch gemeldet) zu erklären. Dennoch gebe es immer noch eine hohe Dunkelziffer.
 - Im Rahmen der Unfallaufnahme werden auch Infrastrukturelemente betrachtet, die einen Einfluss haben könnten (Bspw. Poller, Schilder...) und wo entsprechend der Bestand angepasst werden müsste. Erkannte Gefahren werden immer beseitigt.
 - Die transparente Aufbereitung der Daten wird gelobt. Auch die Polizei sollte diese in der jährlichen Statistik aufgreifen. Jetzt sollten die Ursachen gefunden und analysiert werden, um dann konkrete Maßnahmen zu ergreifen. Dazu gehöre insbesondere bei den Alleinunfällen auch Themen wie Kommunikation, Übung, ... (Herr Roß).
- Im **Handlungsfeld Radverkehr** wird die sehr gute und schnelle Zusammenarbeit zwischen Vpl und SÖR gelobt.
 - Die Radbügel haben sich als Lösung für Nürnberg bewährt und werden sehr gut angenommen. Die Bügel sind teils abgerundet (Modell Zamora, außerhalb der

Altstadt), teils eckig (Modell Kreuzberger Bügel, innerhalb der Altstadt, Auflage Denkmalschutz) (Nachfrage Herr Puff) – Herr Gußner und Herr Puff tauschen sich hierzu bilateral aus.

- Der „Altstadtring für Radler“ ist aktuell in Teilabschnitten in Planung, aber finanziell schwierig. Sollte keine Finanzierung durch den Bund kommen, wird es eng für eine Neuplanung.
- Bei den Radschnellverbindungen (RSV) laufen vor allem die Projekte Richtung Erlangen und Richtung Zirndorf/Oberasbach und Stein sehr gut, in anderen Umlandgemeinden (Richtung Lauf, Schwabach) hat das Vorhaben weniger Priorität. Die RSV Friedrichstraße ist durch den Bau der Fernwärmeleitung unterbrochen, die Umsetzung schreitet aber gut voran.
- Bei den Radvorrangrouten (RVR) und Fahrradstraßen seien viele Projekte in der Pipeline, die Umsetzung aber schwierig, da ohne Förderung kein Bau und aktuell Freigaben von Bund und Stadt ausstehen.
- Der Radwegeetat bleibt bei 10 Mio., im laufenden Haushalt gibt es keine Kürzung.
- **Weitere Nachfragen:**
 - Die Adlerstraße (Nachfrage Herr Linnert) wurde im Rahmen der Summer Street temporär umgestaltet, was sehr gut ankam. Das Thema liege aber beim Wirtschaftsreferat. Insgesamt sei die Straße schwierig, da in der Straße am falschen Ende ein Parkhaus und eine Tankstelle liegen.

TOP IV Sonstiges

Als Themen für die nächste Sitzung werden die Neuerungen im Straßenverkehrsrecht (Herr Bock) sowie das Thema Radstreifen in Mittellage (Herr Wastrack) eingebracht. Sollte in der Sitzung noch Raum sein, entscheidet das Vpl, welches Thema der vorliegenden Themenliste (s. Anhang, besprochen in der Sitzung im Dezember 2024) am relevantesten ist.

Der nächste Runde Tisch findet am **27. Mai 2025** statt.

Herr Jülich kündigt an, dass die Kampagne zur Rücksichtnahme kommt, Fokus im Radverkehr werden Parken auf Radwegen und Licht sein. Er bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die intensive Diskussion und beendet die Sitzung um kurz vor 19.00 Uhr.