

# Runder Tisch Radverkehr Nürnberg – Ergebnisvermerk

---

## 35. Sitzung am 16. Dezember 2025

17.00 bis 19.00 Uhr

Aula des Baumeisterhauses

### Anlagen

1. Teilnehmendenliste
2. Präsentation: ADFC Fahrradklimatest 2024
3. Präsentation: Relevanz Landesgartenschau 2030 für den Altstadtring für Radler
4. Präsentation: Altstadtring für Radler (VCD)
5. Präsentation: Aktuelles zum Altstadtring aus Sicht der Infrastrukturplanung
6. Präsentation: Rücksichtnahmekampagne

### Ergebnisvermerk

---

#### TOP I Begrüßung und Einführung

**Herr Baureferent Ulrich** (Referat VI) begrüßt die Teilnehmenden zur 35. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr. Er entschuldigt Herrn Bürgermeister Vogel, der einer Parallelsitzung beiwohnen muss.

**Lisanne Pucher** (Moderation) heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen. Sie begrüßt Herrn Daßler (Polizei) und Herrn Wunder (Vpl) als Neuzugänge in der Runde. Herr Hildebrandt (ADAC) wird von Herrn Hientz vertreten sowie Herr Ahmed (SPD) von Herrn Groh. Entschuldigt haben sich Herrn Linnert (VAG), Herr Wehr (AGBV) sowie Frau Röder (IHK).

Es gibt keine Anmerkungen zum Protokoll der letzten Sitzung. Die Tagesordnung wird vorgestellt, es gibt keine Ergänzungswünsche.

---

#### TOP II Fahrradklimatest 2024

*Vgl. Anlage 1 „ADFC Fahrradklimatest“*

**Herr Roß (ADFC)** stellt die Ergebnisse des Fahrradklimatests 2024 vor. Der Test verzeichnete eine große Resonanz und ein ausgeglichenes Teilnehmerfeld: Rund 90 % der Teilnehmenden nutzen neben dem Fahrrad auch das Auto, nur ca. 21% sind Mitglied im ADFC. Insgesamt zeigt sich im Vergleich zur letzten Befragung eine deutliche Verbesserung, sodass die Stadt Nürnberg zur „Aufsteigerin des Jahres“ unter den Großstädten ernannt wurde. Die positive Grundstimmung lässt sich unter anderem darauf zurückführen, dass seit der letzten Befragung verschiedene Maßnahmen begonnen wurden. Auch wenn viele politische Beschlüsse aus Sicht der Öffentlichkeit bislang noch nicht ausreichend sichtbar sind, wird ein Fortschritt

wahrgenommen, u.a. auch beim Baustellenmanagement. Teilweise liegen die Ergebnisse aber weiterhin unter dem Bundesdurchschnitt.

Der Fahrradklimatest bildet eine breite Gruppe von Radfahrenden ab. Die Ergebnisse zeigen sowohl positive Entwicklungen als auch Defizite. Es muss bewusst sein, dass jeder schlechten Bewertungen eine Erfahrung aus dem Alltag zugrunde liegt. Positiv- und Negativbeispiele verdeutlichen die Bandbreite der Rückmeldungen.

Es gibt keine Nachfragen oder Diskussion zu diesem Tagesordnungspunkt.

### TOP III Altstadtring für Radler

*Vgl. Anlage 2, 3 und 4*

**Herr Hinnecke** (Bürgermeisteramt / Stab Stadtentwicklung, vgl. Anlage 2) erläutert den Hintergrund und die Historie zum Thema Altstadtring für Radler. Ursprung der Diskussion ist der Mobilitätsbeschluss, auf dessen Grundlage der Altstadtring auch Eingang in die Bewerbung (2022) fand. Aber: Der Altstadtring war nie Teil der beschlossenen Konzeption der Landesgartenschau (LGS) und ist daher auch nicht finanziert. Aufgrund des gedeckelten Budgets kann die LGS keine Maßnahmen über die beschlossenen hinaus übernehmen. Die Umsetzung bleibt somit Aufgabe der Stadt. Herr Hinnecke betont, dass grundsätzlich ein Umsetzungswille vorhanden sei, jedoch Einigkeit darüber hergestellt werden müsse, ob alle Beteiligten (jenseits der unstrittigen Regelbreiten) über dasselbe Zielbild und die gleichen Vorstellungen sprechen. Hier gäbe es seiner Wahrnehmung nach noch kein übereinstimmendes Meinungsbild.

**Herr Schwerdtner** (VCD, vgl. Anlage 3) hebt die aktuell schlechte Situation für Rad- und Fußverkehr hervor: Zweirichtungsverkehr mit sehr wenig Platz für die Verkehrsteilnehmenden. Er unterstreicht das große Engagement der Zivilgesellschaft im Rahmen des Radentscheids und die beachtliche Anzahl an Unterschriften, die dafür gesammelt wurden. Der Radentscheid habe maßgeblich dazu beigetragen, dass der Altstadtring als gemeinsame Zielvorstellung im Mobilitätsbeschluss verankert wurde. Eine Machbarkeitsstudie habe die Wegführung bereits untersucht. Für das Jahr 2025 wurde durch Oberbürgermeister König die Planung sowie eine stärkere Einbindung der Verbände vorgesehen – spätere Relativierungen von anderen Stellen werden als starker Vertrauensbruch gewertet.

**Herr Wunder** (Vpl, vgl. Anlage 4) stellt dar, dass Radverkehrsinfrastruktur am Altstadtring grundsätzlich vorhanden ist, jedoch vielfach nicht den heutigen Anforderungen entspricht. Oft muss zwischen vielen Nutzungsinteressen auf begrenztem Straßenraum abgewogen werden. Am Frauentorgraben z.B. besteht ein Konflikt mit PKW und Fußverkehr, durch die Konzeption der 80er Jahre sei ein großzügiger Auto-Boulevard entstanden. Hier müssen steuerungstechnische Maßnahmen gefunden werden, die nicht zu einer zu großen Belastung von Plärrer oder Bahnhofsvorplatz führen. Am Plärrer wiederum wurden die Hausaufgaben der Stadt erledigt, es gab viele Verbesserungen, auch in Abstimmung mit den Verbänden. Im Bereich der Westkante sei der Standard teilweise erreicht, am Vestnertorgraben seien ebenfalls planerische Lösungen möglich, während es am Maxtor ohne einen umfassenden Umbau wenig

Hoffnung für eine bessere Führung des Radverkehrs gebe. Insgesamt gebe es bessere Möglichkeiten als im bisherigen Maßnahmenkataster festgehalten. Gleichzeitig sind aber auch immer Finanzen und politischer Wille ausschlaggebend.

### Diskussion

- Herr Wastrack (Radentscheid) unterstreicht, dass der Mobilitätsbeschluss mit Einhaltung der Regelbreite die gemeinsame Vision und Vorstellung darstelle, nach der gefragt wurde. Der Rad-Etat würde bei gezielter Nutzung eine Umsetzung ermöglichen. Ein zentrales Problem seien die fehlenden Zuständigkeiten, sodass nichts tatsächlich passiert. 2026 müsse sich dies ändern, es bestehe dringender Handlungsbedarf.
- Auf Nachfrage von Herrn Schwerdtner wird erläutert, dass die von Herrn Wunder gezeigten Varianten aus der Machbarkeitsstudie im Maßnahmenkataster online über die Webseite der Stadt eingesehen werden können. Eine klare Projektleitung ist nicht benannt, was laut Herrn Wunder eine Prioritätenfrage sei. Oberste Priorität habe der Lückenschluss im Netz, weshalb u.a. auf den Parallelstrecken zum ÖPNV und auf den Radialen in den vergangenen Jahren viel erreicht wurde. Eine Überarbeitung bestehender Strecken sei dem nachgeordnet.
- Herr Jülich (Vpl) ergänzt, dass innerhalb der Nürnberger Bebauung schwierige Voraussetzungen gelten. Die rahmengebende Entscheidung, wie weit man bei der Flächenverteilung gehen möchte, gebe die Politik vor. Dadurch werden Strecken priorisiert, auf denen Verbesserungen leichter umzusetzen sind, z.B. Bayreuther Straße, Ostendstraße oder ähnliche. Der Königstorgraben als Teil des Altstadtrings gehört zu den BIG 11-ÖPNV-Maßnahmen, die von Verwaltung und Stadtrat priorisiert wurden. Die Planung ist fast fertig. Hier sind nicht die Planungskapazitäten im Vpl, sondern die Personalkapazitäten zur Umsetzung beim SÖR das Nadelöhr. Fortschritte sind dennoch erkennbar, das zeigt z.B. der Modal Split.
- Herr Puff (Behindertenrat) verweist auf die Notwendigkeit von Verengungen durch Bodenplatten mit Querstreifen an Kreuzungen. Diese seien u.a. für Menschen, die sich länger orientieren müssten, wichtig. Der Fußweg sollte mindestens 2 bis 2,70 Meter, der Radweg drei Meter Breite haben. Die von Herrn Schwerdtner gezeigten 70 cm seien schlicht gefährlich. Das müsse bei der Diskussion berücksichtigt werden.
- Auf den Hinweis, dass es vor allem darum gehe, klare Verantwortungen zu verteilen und dabei auch Oberbürgermeister König in die Verantwortung zu nehmen (Herr Wastrack), erläutert Herr Baureferent Ulrich, dass der Oberbürgermeister vom Stadtrat beauftragt werde und als Chef der Verwaltung zuständig für die Umsetzung sei. Hierfür könne er die vom Rat ermöglichten Ressourcen verteilen. Entsprechend relevant sei es, dass die hier geführte Debatte in den Stadtrat komme, da hier die relevanten Beschlüsse gefasst werden. Auf Nachfrage durch Herrn Schwerdtner wird das Vorgehen erläutert: Der OB bestimme letztendlich jede Tagesordnung der Ausschüsse, wobei durch den Baureferenten Anträge eingebracht werden können – diese werden in der Regel auch so in die Tagesordnung übernommen. Grundsatzentscheidungen innerhalb der Verwaltung, wie die Priorisierung des Lückenschlusses vor der Verbesserung bestehender Infrastruktur, werden durch die Ausrichtung des OB vorgegeben. Die Situation am Altstadtring sei schlecht, aber dennoch aktuell noch nicht

im Fokus, da die grundsätzliche Richtung feststehe. Zudem fehlen Personalstellen bei SÖR, sodass selbst bei einem Beschluss im Verkehrsausschuss eine Priorisierung notwendig ist, die alle notwendigen Infrastrukturprojekte berücksichtigt. Diese sei durch Bürgermeister Vogel wie folgt festgelegt: (1) Hafenbrücken aufgrund der Dringlichkeit, (2) Frankenschnellweg und (3) einige Projekte aus dem SÖR Werkausschuss.

- Herr Bock (Grüne) und Herr Gehrke (ÖDP) verweisen darauf, dass die Umsetzung durchaus im Stadtrat gefordert wird, u.a. durch einen aktuellen Antrag der Grünen. Herr Ulrich verweist auf die anstehenden Kommunalwahlen und dass der neue Stadtrat entscheidend sei.

#### TOP IV Vorstellung Rücksichtnahmekampagne

*Vgl. Anlage 6*

**Herr Jülich** stellt die im Herbst gestartete Kampagne zu mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr vor, die u.a. ein Baustein auf dem Weg zur Vision Zero ist. Im Oktober wurde dazu u.a. eine gebrandete Straßenbahn „eröffnet“, die durch die VAG für drei Jahre zur Verfügung gestellt wird. Zudem wurden zwei Clips produziert. Diese sind unter folgenden Links zu finden:

[https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/auftakt\\_ruecksichtnahme.html](https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/auftakt_ruecksichtnahme.html)

<https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/licht.html>

Neben Elterntaxis steht aktuell das Thema Licht im Fokus, weitere Schwerpunkte sind in den kommenden drei Jahren geplant. Während der Kommunalwahl-Periode sind keine Aktionen geplant. Die Kampagne für mehr eigenständige Mobilität auf dem Schulweg nimmt bewusst Kinder in den Fokus und belohnt aktive Schulwege – auch wenn es keine quantitative Messung zu den Elterntaxis gibt, sei die Resonanz an der Partnerschule (Sperberschule) sehr positiv, weitere Schulen hätten bereits Interesse angemeldet. Die aktuelle Kampagne und Aktionen vor Ort zum Thema „Sei ein Lichtblick“, inklusive Dunkeltunnel zum Ausprobieren und Reparaturservice wurden insbesondere auf Social Media kontrovers kommentiert, wobei aus Sicht der Verwaltung deplatzierte Kommentare mit dem Vorwurf des „Victim Blaming“ u.a. durch den offiziellen ADFC Account kommentiert wurden.

#### Fragen und Diskussion

- Herr Roß findet die Themen grundsätzlich gut aufgegriffen und wünscht sich eher eine Verlängerung der Kampagnenlaufzeit, sodass mehr Themen Platz finden. Auch Herr Wastrack findet den Ansatz richtig, wobei er den einseitigen Fokus kritisiert und Autoverkehr nicht in die Pflicht genommen werde.
- Herr Hinneke hat die Aktion vor Ort besucht und fand insbesondere den Dunkeltunnel „erhellend“. Die Social Media-Diskussion mit Fokus Victim Blaming sei für ihn absolut nicht nachvollziehbar. Er schlägt vor, dass der Runde Tisch Radverkehr bei weiteren Aktionen geschlossen vor Ort auftritt und gemeinsam ansprechbar ist.
- Auch Herr Ulrich wünscht sich mehr Differenziertheit im öffentlichen Auftritt (Kommentare) der Verbände. Aus Sicht der Verwaltung sei der Vorwurf bizarr, da eine gute Sichtbarkeit von Fuß- und Radverkehr essenziell sei – tödliche Unfälle passieren

nicht vorsätzlich, oft aber aufgrund von Fehlern und immer Zulasten von Fuß- und Radverkehr. Ziel ist es, durch Sichtbarkeit Unfälle zu vermeiden und Leben zu retten.

- Frau Kraus (Vpl) berichtet vom großen Einsatz bei den Vor-Ort-Aktionen, die ein kurzes Video auf Instagram nicht darstellen könne. Es wurden viele Gespräche geführt, viel ausprobiert und viel diskutiert – allerdings mit niemanden aus den Verbänden. Die – anonym oder durch Verbände – geposteten Kommentare wurden von den Verwaltungsmitarbeitenden, die die Kampagne mit viel persönlichen Engagement und Einsatz umsetzen und oft bis spät abends dafür unterwegs sind, stark demotivierend wahrgenommen und bestimmten Stimmung und Gespräche in der Abteilung über mehrere Tage.
- Als Negativbeispiel für die große Wirkung einer Kampagne nennt Herr Hüber die „Jaywalking“ Kampagne und den Einfluss, den diese bis heute hat.
- Insgesamt herrscht Einigkeit, dass – insbesondere unter den Teilnehmenden des Runden Tisches – ein respektvoller und wertschätzender Umgang online wie offline immer gegeben sein sollte.

#### TOP IV Sonstiges / Themenspeicher

**Frau Pucher** stellt die voraussichtlichen Themen für die kommende Sitzung des Runden Tisches Radverkehr am **17. März 2026** vor (Bericht Mobilitätsbeschluss, Planungs- und Bauprogramm 2026 und Radstreifen in Mittellage) und bittet um frühzeitige Anmeldung von Themenwünschen bzw. eigener Inputs bei Frau Meyer-Rost. Herr Schwerdtner bittet um eine gemeinsame Priorisierung der Themen für 2026. Herr Roß bringt den Wunsch ein, sich einmal genauer mit der Landesgartenschau 2030 und den Auswirkungen auf den Radverkehr in der Stadt zu beschäftigen, z.B. durch die Einladung des zuständigen Büros Sinai.

**Herr Jülich** bedankt sich bei den Teilnehmenden für die guten Diskussionen im Jahr 2025. Alle Teilnehmenden erhalten einen „Lichtgurt“ aus der aktuellen Kampagne, eine leichtere und alltagstauglichere Alternative zu einer reflektierenden Warnweste.

**Herr Baureferent Ulrich** verabschiedet sich aus dem Runden Tisch Radverkehr – seine Amtszeit endet im März. Er bedankt sich für die immer konstruktive und gute Diskussion und wünscht dem Runden Tisch für die zukünftige Arbeit alles Gute.

Die Sitzung endet um 19.00 Uhr.