

Berlin, 01.07.2022

## **23. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr (RTR) Nürnberg am 29.06.2022**

**Tagungsort: Aula des Baumeisterhauses**

### **Ergebnisvermerk**

#### **TOP 1: Begrüßung**

Nach der Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Vogel, der dabei auch den aus persönlichen Gründen verhinderten Baureferenten Herrn Ulrich entschuldigt, übernimmt Herr Horn die Moderation der Sitzung. Angesichts der langen Pause seit der letzten Präsenzsitzung gibt es zunächst eine kurze Vorstellungsrunde. Herr Horn beglückwünscht in diesem Zusammenhang Frau Meyer-Rost zu der für den 1. Juli vorgesehenen Übernahme der Funktion der Radverkehrsbeauftragten und begrüßt Frau Kraus aus dem Verkehrsplanungsamt, die ebenfalls im Bereich Radverkehr dabei ist und das erste Mal am RTR teilnimmt. Außerdem begrüßt er Frau Schubert vom Rechnungsprüfungsamt der Stadt Nürnberg, die sich derzeit mit der Radverkehrsförderung bei der Stadt Nürnberg befasst und sich einen Eindruck von der Arbeit des RTR verschaffen möchte. In diesem Zusammenhang verweist Herr Horn auf die „Spielregeln“, die sich der RTR gegeben hat und betont dabei besonders die Vertraulichkeit der Sitzungen.

#### **TOP 2: Auswertung Radverkehrsunfälle**

Vor dem Hintergrund eines entsprechenden Wunsches aus dem RTR erläutert Herr Fiegl vom Verkehrsplanungsamt mittels der beigegefügt Präsentation die Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens in Nürnberg mit besonderem Fokus auf dem Radverkehr. Er geht dabei auch auf die diesbezüglichen Rechtsgrundlagen und die Methodik für die Erfassung bzw. Aufbereitung der Daten ein (über die Software PTV Vistad – Euska). Neben der Darstellung allgemeiner Daten zur Entwicklung bei den Unfallzahlen und den Unfällen mit Personenschäden erläutert Herr Fiegl detaillierte Auswertungen zu Unfallursachen und den Unfallverursachern. Ein weiterer Fokus liegt auf einer separaten Darstellung der Entwicklung von Unfällen mit Beteiligung von Pedelecs.

In der anschließenden Diskussion werden u. a. folgende Punkte angesprochen:

- Grundsätzlich seien mehr und weiter vertiefende Informationen zum Unfallgeschehen im Radverkehr wünschenswert, auch zu Fragen der subjektiven Sicherheit.
- Es sollten bei der Auswertung auch Details wie z.B. die Gestaltung von Grundstücksausfahrten oder Einmündungen stärker berücksichtigt werden, da es gerade hier zu vermehrten Unfällen kommt.
- Bei der Bewertung des Anteils der Radfahrenden bei den Hauptverursachern müsse der hohe Anteil an Alleinunfällen berücksichtigt werden.

Die Vertreter von Verkehrsplanungsamt und Polizei weisen darauf hin, dass bei Unfallhäufungsstellen u. a. über die Arbeit der Unfallkommission selbstverständlich all die geforderten Details sorgfältig begutachtet werden, um ggf. auch rasch umsetzbare erste Maßnahmen zur Verbesserung der Situation ableiten zu können. Auch Maßnahmen im Bereich Kommunikation seien bei der Verkehrssicherheitsarbeit wichtig. Der Wunsch seitens der Verbände, ggf. an den Sitzungen der Unfallkommission teilzunehmen, wird seitens der Verwaltung eher skeptisch gesehen und nicht für zielführend gehalten. Es wird aber zugesichert, bei aus der Arbeit der Unfallkommissionen entstehenden Planungen zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten die Verbände einzubeziehen.

### **TOP 3: GIS-Befahrung Radwegenetz**

Frau Lutz vom Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) erläutert anhand einer Präsentation (s. Anlage) den Sachstand zur Erstellung eines Geo-Information-Systems (GIS) für die Radverkehrsanlagen im Nürnberger Stadtgebiet. Sie verweist dazu auf den Mobilitätsbeschluss für Nürnberg vom Januar 2021, in dem für die Umsetzung diverser Ziele beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auch eine bessere Datenbasis gefordert wird.

Um diese zu schaffen, wurde im Jahr 2021 eine komplette Befahrung des Radwegenetzes in Nürnberg durchgeführt mit dem Ziel, 17 verschiedene Attribute zu erfassen, die nach Prüfung und Aufbereitung dann noch im Laufe dieses Jahres als Informationen im Rahmen einer digitalen Darstellung des Radwegenetzes für die Verkehrsplanung wie für eine effiziente Steuerung von Sanierung und Unterhaltung zur Verfügung stehen sollen. Zukünftig ist die Erfassung noch weiterer Attribute denkbar.

Diese deutliche Verbesserung der Arbeitsgrundlagen für die Verwaltung wird in der anschließenden kurzen Diskussion allgemein begrüßt. Nachfragen beziehen sich u. a. auf die Möglichkeit, mögliche Behinderungen durch unzureichende Pflege von begleitendem Grün als zusätzlichen Parameter aufzunehmen (grundsätzlich denkbar) und die Frage, ob die erfassten bzw. aufbereiteten Daten grundsätzlich als open Data auch breiteren Kreisen zur Verfügung gestellt werden könnten (noch offen).

### **TOP 4: Beschlussvorschlag Rotmarkierung**

Vor dem Hintergrund der Diskussion in der letzten RTR-Sitzung zur Rotmarkierung der Radverkehrsanlagen in der Bayerstraße stellt Herr Jülich den von der Verwaltung vorab an alle RTR-Mitglieder versandten Vorschlag zur Aktualisierung des Beschlusses zur Rotmarkierung aus dem Jahr 2016. Der neue Beschlussvorschlag lautet wie folgt:

*„Radwege, seien es Radfahrstreifen, eigenständige Radwege, getrennte Rad- und Gehwege, sogenannte aufgeweitete Aufstellstreifen oder auch Fahrstreifenmarkierungen entgegen der*

*Fahrtrichtung von Einbahnstraßen, sind bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen rot einzufärben. Bei eigenständigen Radwegen oder getrennten Rad- und Gehwegen, die entweder baulich getrennt sind oder kein Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr zu erwarten ist, kann nach eingehender Prüfung auf eine Roteinfärbung aus Kostengründen verzichtet werden.“*

Während die Neuformulierung seitens der Politik grundsätzlich gutgeheißen wird, weisen die Verbände auf Unschärfen hin, wie z. B. der Frage, was unter „baulich getrennt“ zu verstehen ist. Dies betreffe u. a. mögliches Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr. Herr Jülich weist darauf hin, dass einer Entscheidung über eine Roteinfärbung gemäß Satz 2 des Beschlussvorschlags immer eine sorgfältige Einzelfallprüfung vorausgehe. Er sichert außerdem zu, dass die Verbände in die entsprechenden Diskussionen einbezogen werden. Frau Meyer-Rost ergänzt, dass der neue Formulierungsvorschlag ausschließlich den Beschluss von Oktober 2016 ersetze, der sich auf sämtliche Neubaumaßnahmen bezieht. Der in diesem Zusammenhang ebenfalls wichtige Beschluss zur Roteinfärbung von Radfahrstreifen im Bestand auf der Fahrbahn, der vom AfV auch im Oktober 2016 beschlossen wurde, bleibe davon unberührt.

## **TOP 5: Sonstiges**

Herr Jülich berichtet zunächst von der bevorstehenden Sitzung des **Verkehrsausschusses am 7. Juli**. Dort stehen sowohl die bei der letzten RTR-Sitzung vorgestellte **Untersuchung zu den Radvorrangrouten** als auch die überarbeitete **Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“** auf der Tagesordnung. Herr Horn erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass für die geplante Broschüre zur Radverkehrsstrategie noch Zitate der RTR-Mitglieder erwünscht sind, insbesondere eines von Seiten der Radfahrverbände (vgl. Protokoll zur letzten Sitzung).

Vor dem Hintergrund einer Mail des ADFC-Vertreters, die allen RTR-Mitgliedern vorab zugegangen ist, erläutert Herr Daume (SÖR) die Hintergründe der Verzögerungen beim **1. Bauabschnitt für die Radschnellverbindung (RSV) zwischen Nürnberg und Erlangen**, dessen Umsetzung nunmehr für 2023 vorgesehen ist. Grund dafür sind die langwierigen Prozesse bei der Beantragung und Genehmigung der erforderlichen Fördermittel, ausgelöst u. a. durch die sehr starke Beanspruchung des Bundesprogramms „Stadt und Land“. Mittlerweile steht die Bewilligung der Fördermittel aber unmittelbar bevor, ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn ist bereits in Aussicht gestellt. Frau Meyer-Rost ergänzt, dass diese Verzögerungen keine negativen Auswirkungen („Domino-Effekt“) auf die Zeitleiste für die weiteren Bauabschnitte haben werden. Diese werden unabhängig geplant, gefördert und umgesetzt. Abschließend beschreibt Herr Daume anhand einer kurzen Präsentation (s. Anlage) die Auswirkungen der Verzögerungen beim 1. Bauabschnitt auf das Bauprogramm 2022 und erläutert in diesem Zusammenhang grundsätzlich, wie für die einzelnen Maßnahmen des Bauprogramms die Mittel festgelegt und gebunden werden, um sicherzustellen, dass möglichst keine Mittel aus dem Radwegebausetat verloren gehen. Zu Schluss wurde noch einmal eingehend über die Problematik von Fördermitteln diskutiert, die immer wieder zu Verzögerungen bei Baumaßnahmen führen. Kritisiert wurde in diesem Zusammenhang auch die lange zeitliche Abfolge bis eine Baumaßnahme umgesetzt wird. Herr Daume erläutert noch einmal die Hürden, die von der Planung bis zur Ausführung genommen werden müssen und es aktuell zusätzlich an Fachkräften fehlt. Herr Jülich ergänzt, dass es zum Ende des Jahres erstmals einen Report über die Fortschritte des Mobilitätsbeschlusses im Stadtrat geben wird. Die neue Stelle, die u.a. mit der Evaluierung der Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses betraut ist, wird demnächst besetzt.

Die **nächste Sitzung des Runden Tisches** wird am 05.10.2022 stattfinden, wie immer von 17.00 bis 19.00 Uhr und soweit es die Pandemielage erlaubt als Präsenzsitzung. Für die Tagesordnung ist u. a. geplant, das Bauprogramm 2023 zu diskutieren und dabei auch zu erörtern, wie die

Radvorrangrouten in das Bauprogramm integriert werden sollen. Weitere Tagesordnungspunkte können gerne beim Verkehrsplanungsamt angemeldet werden.

Weitere Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt liegen nicht vor.

Herr Jülich bedankt sich abschließend stellvertretend für Herrn Horn (der die Sitzung kurz vor Ende bereits verlassen musste) bei allen RTR-Mitgliedern für die gute Sitzung und die engagierte Diskussion und schließt die Sitzung um 19.10 Uhr.

Burkhard Horn

#### Anlagen

- Liste der Teilnehmenden
- Präsentationen zu TOP 2, 3 und 5