

Berlin, 11.10.2021

20. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr (RTR) Nürnberg am 07.10.2021 (Videokonferenz)

Ergebnisvermerk

TOP 1: Begrüßung

Nach der Begrüßung durch Herrn Herr Baureferent Ulrich übernimmt Herr Horn die Moderation der Sitzung. Da einige Teilnehmende (z. T. vertretungsweise) das erste Mal bei einer Sitzung des Runden Tisches dabei sind, weist Herr Horn auf die technischen Regularien und die „Spielregeln“ des Gremiums hin (insbesondere den gegenseitigen Respekt, die Offenheit für andere Positionen und die Vertraulichkeit des Meinungsaustauschs). Er erwähnt außerdem die Vereinbarung, dass jede Institution nur mit einer Person bei den Sitzungen des Gremiums vertreten sein soll, um dessen Arbeitsfähigkeit zu gewährleisten. Er begrüßt als Gäste zu TOP 2 die Vertreter*innen der Planungsbüros Planersocietät aus Dortmund (Frau Wörmann, Herr Steinberg) und VIA aus Köln (Frau Busch, Frau Erler) sowie Herrn Gatterer von der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) und Herrn Vogel von der Polizei (zu TOP 5).

TOP 2: Aktueller Stand Radvorrangrouten (RVR) – Präsentation erster Ergebnisse

Einleitend weist Herr Horn darauf hin, dass es sich bei der Präsentation der Planungsbüros (s. Anlage) um einen Werkstattbericht aus einem laufenden Prozess handelt. Es gebe noch keinerlei Festlegungen, es gehe vor allem darum, ein Feedback des RTR zum aktuellen Arbeitsstand einzuholen. Bei Bedarf können auch nach der Sitzung noch Hinweise eingereicht werden.

Die nachfolgend vorgestellte Präsentation gliedert sich (nach einer Definition des Begriffs „Radvorrangrouten“ und einer kurzen Darstellung der Vorgehensweise bei der Befahrung des Routennetzes) im Wesentlichen in drei inhaltliche Abschnitte:

- Handlungsaufwand und Qualität
- Wegweisungskonzept
- Einzelfälle mit Diskussionsbedarf

Diese Themen werden separat diskutiert:

Handlungsaufwand und Qualität

- Zur Qualitätseinschätzung im Bestand gibt es in Einzelfällen unterschiedliche Einschätzungen. In der Definition der RVR ist eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr nicht vorgesehen, dennoch zeigt die bisherige Bestandsanalyse, dass eine getrennte Führung des Radverkehrs nicht überall durchsetzbar sein wird (z. B. im Marienbergpark). Bei der Bewertung der Routen werden sowohl Regel- wie auch Mindeststandards berücksichtigt, so dass eine RVR mit einer abschnittswisen gemeinsamen Führung trotzdem den Mindeststandard erreicht, wenn die Wege ausreichend breit sind. Generell sollen Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr möglichst vermieden werden.

Wegweisungskonzept

- Die ersten Vorschläge werden grundsätzlich begrüßt. Herr Ulrich regt an, bei der Wegweisung für die einzelnen Routen eine weitere farbliche Differenzierung zu prüfen.

Einzelfälle mit Diskussionsbedarf

- „Ringführungen“ in Fischbach und Kornburg:
 - Die Vorschläge werden als interessante Planungsvarianten begrüßt, hierzu sei jedoch noch eine weitere Diskussion mit den Beteiligten vor Ort erforderlich.
- Altstadttring:
 - Bei der Diskussion werden sehr unterschiedliche Einschätzungen und Erwartungshaltungen sichtbar, die die Komplexität dieses Projekts verdeutlichen.
 - Kritisiert wird auf der einen Seite die angeregte Wegnahme eines Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr auf ganzer Länge. Auf der anderen Seite wird eine Mindestbreite von 3,0 m für einen Zweirichtungsradweg mit Verweis auf den Mobilitätsbeschluss als zu gering angesehen, die Sinnhaftigkeit eines Zweirichtungsradwegs aber auch generell bezweifelt. Vorgeschlagen wird u. a., auch die im Rahmen der anstehenden Landesgartenschau geplante Verbesserung der Wegeanlagen im Stadtgraben in die Überlegungen einzubeziehen.
 - Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass im Mobilitätsbeschluss eine weitgehende Fertigstellung des „Altstadtrings für Radler“ bis 2026 enthalten ist.

Herr Horn regt an, die Diskussion zum Altstadttring ggf. vertieft in einem anderen Format weiterzuführen (Arbeitsgruppe, Workshop o. ä.). Herr Steinberg (Planersocietät) bedankt sich abschließend für die zahlreichen Anregungen und bittet darum, die Diskussion zum Radvorrangroutennetz nicht nur auf den Altstadttring zu fokussieren.

TOP 3: Weiterentwicklung des Runden Tisches Radverkehr

Herr Jülich (Verkehrsplanungsamt) stellt zunächst kurz den bereits vor der Sitzung versandten Vorschlag der Verwaltung vor, wie mit der im „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ des Stadtrats vom Januar 2021 enthaltenen Maßgabe umgegangen werden soll, dass der RTR als Beratungsgremium konsensual weiterentwickelt werden soll, um bei der Umsetzung des Beschlusses die Stadtgesellschaft einzubinden. Der Vorschlag enthält folgende Kernpunkte:

- Der RTR hat sich in seiner jetzigen Zusammensetzung und Arbeitsweise grundsätzlich bewährt. Eine Ausweitung seiner Arbeit auf weitere Themen (ÖPNV, Fußverkehr etc.) oder eine Verdichtung des bisher vierteljährlichen Turnus der Sitzungen würde diese positive Entwicklung gefährden und die Arbeitsfähigkeit des Gremiums sprengen.

- Ebenfalls bewährt hat sich die im Rahmen der Fortschreibung von „Nürnberg steigt auf“ etablierte Einrichtung von Arbeitsgruppen. Diese solle bedarfsorientiert verstetigt werden (max. 4 Sitzungen pro Jahr).
- Das Anliegen des Mobilitätsbeschlusses soll ggf. über ein anderes, noch einzurichtendes Gremium umgesetzt werden (z. B. „Nürnberger Mobilitätsdialog“).

In der anschließenden Diskussion wird diesem Vorschlag seitens der Verbände grundsätzlich zugestimmt. Auch die Verstetigung der Arbeitsgruppen wird begrüßt, wobei ggf. auch mehrere Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themen denkbar seien. Außerdem wünschen sich die Verbände, dass das Votum des RTR zu bestimmten Themen bei Bedarf klarer formuliert wird und entsprechend Eingang in weitere Beratungs- und Beschlussprozesse findet. Von der Verwaltung wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass der RTR zwar ein wichtiges Gremium ist und seine Positionierung in die politische Entscheidungsfindung einfließt, dass aber die Beschlussfassung selbstverständlich den Gremien des Stadtrats vorbehalten bleibt.

TOP 4: Winterdienstkonzept Radwegenetz

Herr Daume vom Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) erläutert zunächst ausführlich den Vorschlag des SÖR für eine Überarbeitung des Winterdienstkonzepts für Nürnberg auf die Bedürfnisse des Radverkehrs bezogen (ein entsprechendes Positionspapier wurde den Mitgliedern des RTR vorab zur Verfügung gestellt). Neben einer Erläuterung der aktuellen Rahmenbedingungen und Herausforderungen enthält der Vorschlag u. a. folgende Kernpunkte:

- Räumung der Radverkehrsanlagen mit eigenen Sicherungstouren
- Erlaubnis des Einsatzes auftauender Streustoffe (in Form eines Solenebels) mittels eines Sprühbalkens am Räumfahrzeug (bei Bedarf auch präventiv)
- Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen (zusätzliche Multifunktionsfahrzeuge, Personal etc.)

Eine Beschlussfassung zu diesem Konzept gibt es noch nicht.

In der anschließenden Diskussion findet dieses Konzept seitens der Verbände allgemeine Zustimmung. Wichtig sei, dass beim Räumen von Schnee auf Kfz-Fahrbahnen der Fuß- und Radverkehr nicht unzumutbar behindert werde. Seitens der Politik wird inhaltlich Zustimmung zu diesem Konzept signalisiert, allerdings müsse bei der erforderlichen Mittelbereitstellung die angespannte Haushaltslage berücksichtigt werden.

TOP 5: Zugeparkte Radverkehrsanlagen

Mittels einer Präsentation, die dem Teilnehmerkreis bereits vorab zugesandt wurde, erläutert der Vertreter des „Radentscheids Nürnberg“ die Problematik zugeparkter Radverkehrsanlagen in Nürnberg und weist dabei insbesondere auf unzureichende bzw. inkonsequente Überwachung seitens der Ordnungsbehörden hin, was im Widerspruch zum „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ des Stadtrats vom Januar 2021 stehe. U. a. sei eine deutliche Intensivierung der Überwachung erforderlich, Verstöße müssten konsequenter sanktioniert werden (auch durch Abschleppen).

In der anschließenden Diskussion findet diese Einschätzung Unterstützung von Verbänden und Politik. Allerdings reichten Überwachungsmaßnahmen nicht aus, auch planerische Elemente wie die Ausweisung weiterer Liefer- und Ladezonen oder die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung könnten positive Effekte haben. Unter Sicherheitsaspekten sei insbesondere das Freihalten von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen von besonderer Bedeutung. Herr Vogel von der Polizei und

Herr Gatterer von der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) erläutern die Überwachungsaktivitäten der Ordnungsbehörden in diesem Zusammenhang und betonen, dass das Parken auf Radverkehrsanlagen nicht als Bagatelle angesehen werde. Herr Vogel nennt hierzu konkrete Daten, die den Mitgliedern des RTR soweit möglich im Nachgang zur Verfügung gestellt werden sollen. Dabei müssten auch die personellen Kapazitäten in Betracht gezogen werden. Bei der KVÜ sind im Haushalt 2020/21 15 neue Stellen für die Verkehrsüberwachung vorgesehen, die derzeit besetzt werden. Durch „Flexschichten“ sei gewährleistet, dass auch in Tagesrandzeiten (ab 6.30 Uhr bzw. bis 22.30 Uhr) kontrolliert werde. Alle Beteiligten erhoffen sich eine abschreckende Wirkung durch den (am 08.10.2021 vom Bundesrat beschlossenen) neuen Bußgeldkatalog, nach dessen Einführung das Parken auf Radverkehrsanlagen deutlich schärfer geahndet wird.

TOP 6: Fortschreibung „Nürnberg steigt auf“

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit wird dieser Tagesordnungspunkt nicht mehr behandelt und auf die nächste Sitzung des RTR verschoben. Dann soll auch das allen Mitgliedern des RTR zugegangene Schreiben des ADFC vom 01.10.2021 zu den strategischen Aspekten der Umsetzung der Radverkehrsstrategie (Zeitleiste, Ressourcen etc.) diskutiert werden.

TOP 7: Sonstiges

Die nächste Sitzung des Runden Tisches wird am 16.12.2021 stattfinden, wie immer von 17.00 bis 19.00 Uhr. Ob die Sitzung als Präsenzveranstaltung oder im Online-Format stattfinden wird, steht noch nicht fest. Im Mittelpunkt der Sitzung soll die Fortschreibung der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ stehen. Außerdem soll eine Aktualisierung der Prioritätenliste für das Radwegebauprogramm behandelt werden.

Weitere Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt liegen nicht vor.

Herr Horn bedankt sich abschließend bei allen Beteiligten für die engagierte und konstruktive Diskussion trotz der Dauer des Treffens und schließt die Sitzung um 19.30 Uhr.

Burkhard Horn

Anlagen

- Liste der Teilnehmenden
- Präsentation zu TOP 2