

Berlin, 07.10.2022

24. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr (RTR) Nürnberg am 05.10.2022

Tagungsort: Aula des Baumeisterhauses

Ergebnisvermerk

TOP 1: Begrüßung

Herr Horn begrüßt stellvertretend für den krankheitsbedingt verhinderten Baureferenten Herrn Ulrich die Anwesenden und übernimmt anschließend auch die Moderation der Sitzung. Auch einige andere RTR-Mitglieder mussten ihre Teilnahme absagen und lassen sich teilweise vertreten. Herr Horn berichtet, dass der eigentlich für diese Sitzung vorgesehenen TOP „Bauprogramm 2023“ auf die nächste Sitzung im Dezember verschoben werden musste, da die entsprechenden Unterlagen nicht rechtzeitig fertiggestellt werden konnten (bedingt u. a. durch personelle Engpässe im Bereich SÖR).

TOP 2: Weiteres Vorgehen Radvorrangrouten (RVR)

Herr Horn verweist einleitend auf den Beschluss des Verkehrsausschusses am 07.07.2022, durch den (neben der Kenntnisnahme des Abschlussberichts der Untersuchung zu den Radvorrangrouten) die Verwaltung beauftragt wurde, entsprechend der Erkenntnisse des Gutachtens die Umsetzung der Radvorrangrouten voranzutreiben. Anhand einer vorab an die RTR-Mitglieder versandten Präsentation erläutert Herr Jülich (Verkehrsplanungsamt) den aktuellen Arbeitsstand („Bericht aus der Werkstatt“) und verweist in diesem Zusammenhang zunächst auf die Aufgabenteilung zwischen dem Verkehrsplanungsamt und dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR). Er stellt nachfolgend schrittweise dar, wo für einzelne Abschnitte der RVR schon heute von der Dimensionierung her das Regel- bzw. Mindestmaß erreicht wird, wie die unterschiedlichen Realisierungshorizonte für die weiteren Abschnitte aussehen und wie sich dies zum angestrebten Zielnetz zusammenfügt. Bei der Umsetzung sei es ein Ziel, zwei Routen möglichst rasch in weitgehend voller Länge zu realisieren. Ergänzend stellt Herr Jülich noch die geplanten Radschnellverbindungen und deren Umsetzungsstand dar (deutliche Fortschritte bei den Verbindungen in Richtung Westen und Norden).

Bei der anschließenden Diskussion wird insbesondere von Mitgliedern des Stadtrats mit Verweis auf den Mobilitätsbeschluss kritisiert, dass der Altstadttring trotz seiner hohen Bedeutung und politischen Priorität bei den Planungen offenbar eher nachrangig behandelt werde. Die Argumentation der Verwaltung, die Umsetzbarkeit sei schwierig bzw. fraglich, da die Leistungsfähigkeit des Rings nicht sichergestellt werden könne, wird u. a. mit dem Hinweis in Frage gestellt, dass der Mobilitätsbeschluss ja auch eine Reduzierung des Autoverkehrs vorsehe. Im Übrigen dürften sich Leistungsfähigkeitsbetrachtungen nicht nur auf den Autoverkehr beziehen.

Daraus entwickelt sich eine Grundsatzdiskussion darüber, welche Prioritäten die Verwaltung bei der Umsetzung des RVR-Netzes setzen soll. Die Verwaltung weist darauf hin, dass das Ziel einer Reduzierung des Autoverkehrs und einer möglichst effizienten Förderung des Radverkehrs ausdrücklich geteilt werde. Angesichts der allen bekannten Restriktionen hinsichtlich finanzieller und personeller Ressourcen stehe man aber vor der Frage, ob man mit den gegebenen Mitteln möglichst viel realisieren wolle (Fokus auf vergleichsweise einfach und günstig umsetzbare Maßnahmen) oder sich vorrangig auf komplexe und aufwändige Projekte konzentrieren solle, mit denen ggf. auch ein hohes Risiko verbunden sein kann, zu scheitern. Aus Sicht der Verwaltung gehe es darum, unter den gegebenen Rahmenbedingungen einen möglichst hohen Mehrwert für den Radverkehr zu erreichen. Im Übrigen würden auch jetzt bereits Maßnahmen umgesetzt, die mit erheblichen (vermittelbar und verkräftbar) Einschränkungen für den Autoverkehr verbunden seien. Seitens der Politik wird nochmals darauf hingewiesen, dass vom Stadtrat gefasste Beschlüsse umzusetzen seien. Der Mobilitätsbeschluss basiere außerdem auf einem Vorschlag der Verwaltung.

Der ADFC bemängelt die langsame Umsetzungsgeschwindigkeit. Das RVR-Netz stelle das Rückgrat des Radverkehrsnetzes in Nürnberg da und benötige deshalb eine entsprechende Priorisierung bei der Radverkehrsplanung. Diese zentrale Funktion könne das RVR-Netz nur erfüllen, wenn es mit mehr Verbindlichkeit und mehr Transparenz bezüglich der Umsetzungszeitleisten für die einzelnen Routen vorangetrieben werde. Umweltamt, SÖR und Stadtplanungsamt sollten auf dieses Ziel verpflichtet werden und alle Planungen sollten auf Kompatibilität mit dem RVR-Netz und seine Unterstützung ausgerichtet und geprüft werden.“ Die vorgestellte Netzentwicklung bestehe im Wesentlichen aus Teilstücken, bleibe hinter den Qualitäten des Mobilitätsbeschlusses zurück und zeige nicht annähernd auf, wie bis 2030 das geplante RVR-Netz fertig gestellt werden könne. Die Verwaltung wird deshalb gebeten, mit vertretbarem Aufwand eine Zeitplanung für die Umsetzung aller RVR-Routen mit Zielterminen für die Inbetriebnahme vorzulegen, einschließlich einer Darstellung der Umsetzungshindernisse und -risiken.

Weitere Nachfragen beziehen sich auf den geplanten Metropolradweg entlang des Main-Donau-Kanals zwischen Bamberg und Nürnberg (die Verwaltung unterstützt das Vorhaben und ist in den Planungsprozess eingebunden) und die Möglichkeit, externe Planungsbüros für die Radvorrangrouten einzubeziehen, um die Bearbeitungskapazitäten zu erhöhen (davon wird auch angesichts nicht immer überzeugender Arbeitsqualität seitens der beauftragten Büros und des trotzdem weiter bestehenden eigenen Aufwands u. a. bei der Steuerung der Projekte nur begrenzt Gebrauch gemacht).

TOP 3: Evaluation Fahrradstraßen

Frau Meyer-Rost (Verkehrsplanungsamt) erläutert ebenfalls anhand einer vorab versandten Präsentation zunächst kurz die Planungs- und Umsetzungs historie der Fahrradstraßen in Nürnberg, beginnend mit der Gesamtkonzeption für die 1. Stufe in 2018. Die Umsetzung der 1. Stufe soll im kommenden Jahr abgeschlossen werden, parallel wird auch bereits an der Umsetzung der 2021 beschlossenen 2. Stufe gearbeitet. Dabei steht mehr und mehr der Gedanke eines Netzes von

Fahrradstraßen im Vordergrund. Anschließend stellt Frau Meyer-Rost die ersten Ergebnisse einer Evaluierung zu den Wirkungen der Fahrradstraßen dar, deren Aussagekraft allerdings teilweise u. a. durch die Corona-Pandemie und den noch eher kurzen Betrachtungszeitraum eingeschränkt ist. Sie geht dabei auf die Aspekte der Nutzungshäufigkeit (Fahrrad und Kfz), des Geschwindigkeitsverhaltens im Kfz-Verkehr (Überschreitungshäufigkeiten) und der Verkehrssicherheit (Unfallzahlen) ein. Als Fazit kann festgehalten werden, dass sich Fahrradstraßen als Element der Radverkehrsförderung grundsätzlich bewährt haben und an Bedeutung gewinnen. Sie machen das Radfahren attraktiver und werden mehr und mehr akzeptiert. Befürchtungen wie eine Zunahme des Kfz-Durchgangsverkehrs (aufgrund Aufhebung der Rechts-vor-links-Regelung) haben sich größtenteils nicht bewahrheitet. Bei der weiteren Umsetzung werden bereits Anpassungen vorgenommen, um Akzeptanz, Attraktivität und Sicherheit der Fahrradstraßen weiter zu erhöhen (z. B. größere Piktogramme, begleitende bauliche Maßnahmen). Abschließend gibt Frau Meyer-Rost einen Ausblick auf die weitere Umsetzungsplanung.

In der anschließenden Diskussion werden folgende Aspekte angesprochen:

- Der ADFC sieht die Notwendigkeit, eine Evaluierung auch um die Perspektive der Nutzer*innen zu ergänzen.
- Bezüglich des Geschwindigkeitsverhaltens im Kfz-Verkehr werden detailliertere Daten gewünscht (d.h. nicht nur Zahlen zu Ordnungswidrigkeiten, sondern gemessene Geschwindigkeitsprofile als Anteile in Geschwindigkeitsklassen), außerdem müsse bei der Bewertung auch das subjektive Sicherheitsgefühl einbezogen werden. Die Verwaltung verweist darauf, dass die Überwachungsdaten nur in begrenztem Umfang veröffentlicht werden.
- Der immer noch vorhandene Kfz-Durchgangsverkehr soll unter Nutzung des verfügbaren Maßnahmenrepertoires (Anlieger-frei-Regelungen, Durchfahrtssperren/Modalfilter etc.) weiter reduziert werden. Die Verwaltung sieht ein eher niedriges Niveau beim Durchgangsverkehr und weist in diesem Zusammenhang auf die Schwierigkeit hin, bestimmte verkehrsrechtliche Anordnungen wie Anlieger-frei-Regelungen angemessen zu kontrollieren.
- Auf Navigationsdienste wie Google soll darauf eingewirkt werden, dass Fahrradstraßen nicht mehr Teil der Kfz-Routennavigation sind.
- Die Markierung von zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz erscheint dem ADFC notwendig, insbesondere solle durch klare Wegführung vermieden werden, dass Radfahrende durch Ausweichen bei parkenden Kfz in den Kfz-Gegenverkehr geschickt werden. Die Verwaltung will dies im Kontext mit der noch festzulegenden Markierung der Radvorrangrouten klären.
- Die begleitende Kommunikation zur Einrichtung von Fahrradstraßen soll ausgebaut werden.

TOP 4: Sonstiges

Die **nächste Sitzung des Runden Tisches** wird am 13.12.2022 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 (ggf. zusammen mit der Prioritätenliste). Außerdem soll die bis dahin voraussichtlich fertiggestellte Broschüre zur neuen Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ vorgestellt werden. Herr Horn regt an, dies im Rahmen der Sitzung als Meilenstein der Arbeit des Runden Tisches zu würdigen (zumal es sich um die 25. Sitzung des RTR handelt). Weitere Tagesordnungspunkte können gerne beim Verkehrsplanungsamt angemeldet werden.

Weitere geplanten Themen für die nächsten Sitzungen sind:

- Vorstellung des Behindertenrates mit fachlichem Austausch
- Vorstellung des ersten Reportings zum Mobilitätsbeschluss

- Grundsatzdiskussion zur Radverkehrsführung in Grünanlagen (ggf. mit externen Inputs)

Weitere Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt liegen nicht vor.

Herr Horn bedankt sich abschließend bei allen RTR-Mitgliedern für die gute Sitzung und die engagierte Diskussion und schließt die Sitzung um 19.00 Uhr.

Burkhard Horn

Anlagen

- Liste der Teilnehmenden