

Berlin, 30.03.2023

25. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr (RTR) Nürnberg am 21.03.2023

Tagungsort: Aula des Baumeisterhauses

Ergebnisvermerk

TOP 1: Begrüßung

Nach der Begrüßung der Anwesenden durch Herrn Baureferenten Ulrich übernimmt Herr Horn die Moderation der Sitzung. Er erläutert die vor dem Hintergrund der ausgefallenen Sitzung im Dezember recht volle Tagesordnung und weist auf die ausliegende Broschüre zur im vergangenen Jahr beschlossenen neuen Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ hin, die ursprünglich bereits in der Dezember-Sitzung vorgestellt werden sollte. Er begrüßt außerdem Herrn Vogt und Herrn Puff vom Behindertenrat der Stadt Nürnberg als Gäste der Sitzung (vgl. TOP 2) und bittet vor diesem Hintergrund um eine kurze Vorstellungsrunde der anwesenden RTR-Mitglieder.

TOP 2: Belange von behinderten Menschen aus Sicht des Behindertenrats

Herr Vogt und Herr Puff erläutern zu Beginn kurz ihre Rollen im Behindertenrat der Stadt Nürnberg und dessen Aufgaben. Sie betonen das Interesse des Behindertenrats, als reguläres Mitglied zukünftig regelmäßig an den Sitzungen des RTR teilzunehmen, und verweisen auf ihre Rolle als gewählte Interessenvertretung sowie die Bedeutung des Themas. Als beispielhafte Einzelthemen, die für Menschen mit Behinderung von Belang sind, werden die Radverkehrsführung an Bushaltestellen, die Querungssituationen an Lichtsignalanlagen, die Unsicherheit von Blinden, ob es sich bei einem Radweg um einen Ein- oder Zweirichtungsradweg handelt und das Verhalten von Radfahrenden auf baulich abgegrenzten Radwegen (Fahren gegen die Fahrtrichtung) genannt. Zu diesen Punkten gibt es kurze Nachfragen von einzelnen RTR-Mitgliedern.

Herr Ulrich erläutert Rolle und Aufgaben des RTR und verweist darauf, dass in diesem Gremium keine konkreten Einzelmaßnahmen diskutiert werden können. Hierfür seien die bestehenden Abstimmungsformate mit dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) und dem Verkehrsplanungsamt geeigneter. Grundsätzlich könne er aber das Anliegen des Behindertenrats

bezüglich einer dauerhaften Mitgliedschaft gut nachvollziehen, da ja der Behindertenrat ein gewähltes Gremium der Stadt Nürnberg ist. Herr Horn beschreibt verschiedene denkbare Lösungswege (reguläre Mitgliedschaft, fallweise Sitzungsteilnahme zu den Behindertenrat besonders betreffenden Punkten wie z. B. Radverkehr in Grünanlagen oder Kommunikationskampagne, Beibehalten der bisherigen Regelungen) und stellt in den Raum, dass eine Entscheidung darüber ggf. erst nach der Sitzung getroffen werden kann (vgl. TOP 6).

TOP 2a: Mitnahme von für Menschen mit Behinderung erforderlichen Rädern in Fahrzeugen der VAG

Der Vertreter des ADFC berichtet von der Problematik, dass in den Fahrzeugen der VAG Spezialfahrräder, die von Menschen mit Behinderung im Regelfall nicht mitgenommen werden dürfen und bittet um Änderung dieser Praxis.

Der Vertreter der VAG verweist zunächst darauf, dass dieses Thema bereits umfassend im Behindertenbeirat der VAG erörtert worden sei. Für Fahrzeug mit diesen Abmessungen reichten Abstellflächen in den Fahrzeugen der unterschiedlichen VAG-Verkehrsmittel nicht aus, dies gelte auch für die U-Bahn (abgesehen davon, dass die hier anzuwendenden DIN-Normen für die Abmessungen überschritten würden). Auch eine angemessene Eigensicherung der Fahrräder sei nicht möglich. Dazu kämen die knappen Begegnungsräume an den Haltestellen.

Der Behindertenrat bekräftigt die Position der VAG und betont die bei diesem Thema vorbildliche Abstimmung zwischen den Beteiligten. Der ADFC will sich weiter für bessere Mitnahmemöglichkeiten für derartige Fahrräder einsetzen.

TOP 3: Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2023

Herr Horn verweist einleitend darauf, dass aufgrund der verzögerten Beratung dieses Themas (Verschiebung von der Sitzung im Oktober 2022, Ausfall der Dezember-Sitzung) diese Programme jetzt nur im Rahmen einer Kenntnisnahme beraten werden könnten, da der zuständige Fachausschuss des Stadtrats dazu bereits Beschlüsse gefasst habe.

Herr Daume (SÖR) erläutert anschließend anhand von bereits vorab an die RTR-Mitglieder versandten Unterlagen sowie einigen beispielhaften Lageplänen das Bauprogramm für 2023. Er geht dabei zunächst in einem kurzen Rückblick auf die Maßnahmen des Programms für 2022 ein. In diesem Zusammenhang erläutert er die Problematik der teilweise langen Planungsprozesse und der Umsetzungsprobleme aufgrund unzureichender personeller Ressourcen. Außerdem geht er auf die kontinuierlich steigenden Finanzmittel für die Radverkehrsinfrastruktur ein. In 2023 werde erstmals der Zielwert von 10 Mio. EUR/Jahr für den Radwegebauetat erreicht. Insgesamt seien im Bauprogramm für 2023 Maßnahmen im Umfang von über 21 Mio. EUR vorgesehen, davon stammten 8,7 Mio. EUR aus dem Radwegebauetat.

In der anschließenden Diskussion kritisieren die Vertreter von ADFC und Radentscheid die mangelnde Transparenz der Bauprogramme hinsichtlich der Inanspruchnahme der jeweiligen Jahresetats. Es sei völlig unklar, wie mit nicht verbrauchten Mitteln umgegangen werde, manche Maßnahmen tauchten schon seit mehreren Jahren immer wieder in den Bauprogrammen auf. Die ersten 8 Positionen des neuen Bauprogramms sowie die Fahrradzählgeräte stünden schon in den Bauprogrammen 2021 und 2022 und die beiden konkret benannten Fahrradstraßenprojekte in den Bauprogrammen 2020 und 2022. Insgesamt seien rund 6 Mio. Euro der für die Umsetzung 2023 vorgesehenen 8,7 Mio. Euro aus

den Radwegebauetats der vergangenen Jahre, so dass der Überhang aus dem Jahresradwegebauetat 2023 noch höher als bisher ausfallen würde. Es müsse klarer dargestellt werden, wie mit Überhängen umgegangen werde und welche Mittel tatsächlich real aus den Jahresbauprogrammen abfließen würden. Die dargestellte Situation zu den Überhängen wurde von SÖR bestätigt.

Herr Bürgermeister Vogel weist diese Kritik zurück und verweist auf eine ähnliche Diskussion im RTR im vergangenen Jahr. Er sei sehr froh, dass gegenüber der Kämmerei erreicht worden sei, dass nicht ausgegebene Mittel für den Radwegebau ins Folgejahr übertragen werden könnten. Dies sei eine absolute Ausnahme. Für den Radverkehr gehe kein Cent verloren. Die Radverkehrsverbände erneuern gleichwohl ihren Wunsch nach einer transparenteren Darstellung der Mittelabflüsse und -übertragungen aus den einzelnen Jahresbauprogrammen.

Weitere Nachfragen beziehen sich auf die Beschaffung der an bestimmten Stellen im Netz zu installierenden 10 Radzählgeräte (Antwort: soll im Sommer 2023 abgeschlossen sein) und die angestrebte Radwegenetzlänge (Antwort: Länge des Radvorrangroutennetzes 135 km, allerdings sei weniger die Länge relevant als vielmehr die Durchgängigkeit der Verbindungen). Auch hat der ADFC um Nachbesserung der Fahrradstraße Gleißhammerstraße gebeten, die in 2023 fertig gestellt werden soll. Das Verkehrsplanungsamt wird den Plan hinsichtlich der Parkregelung noch einmal überprüfen.

Der Vertreter des VCD bittet um Erläuterung der Formulierung in der Beschlussvorlage zum Bauprogramm, dass der „ÖPNV als der wesentliche Träger urbaner Mobilität keinesfalls nachrangig zu behandeln“ sei. Herr Ulrich verweist auf die Bedeutung des ÖPNV für die angestrebte Mobilitätswende. Dies sei aber keineswegs so zu verstehen, dass der Radverkehr in seiner Bedeutung zukünftig zurückgesetzt werden solle. Außerdem gebe es viele „Multiprojekte“, bei denen die Bedingungen für den ÖPNV wie für den Radverkehr als integrierte Maßnahme verbessert würden.

Abschließend erläutert Herr Jülich anhand einer ebenfalls vorab versandten Tabelle das 51 Maßnahmen umfassende Radwegeplanungsprogramm für 2023 („wir planen so viel wie noch nie“). Er weist darauf hin, dass es sich hier um eine offene Liste handle, die ggf. auch noch ergänzt werden könne (z. B. bei sich kurzfristig ergebenden Möglichkeiten, die Radverkehrsführung im Zuge anderer Anlässe zu verbessern). Der Vertreter des ADFC lobt das Programm und den starken Stellenwert des Netzgedankens. Gleichwohl müssten Planung und Umsetzung der Maßnahmen beschleunigt werden.

TOP 4: Reporting zum Mobilitätsbeschluss

Herr Horn verweist auf den Mobilitätsbeschluss des Stadtrats vom Januar 2021, in dem auch eine regelmäßige Berichterstattung der Verwaltung zum Umsetzungsstand vorgesehen ist. Der RTR erhalte in dieser Sitzung die Gelegenheit, noch vor der zwei Tage später stattfindenden Sitzung des Verkehrsausschusses mit der offiziellen Vorstellung des Berichts einen ersten Einblick in das erste „Reporting“ dieser Art zu bekommen. Er regt an, die Diskussion dazu nicht auf einzelne Maßnahmen zu beziehen, sondern eher auf die generellen Erkenntnisse („Stimmt die Richtung?“) und auf Hinweise für eine Verbesserung des Berichts beim nächsten Mal.

Anschließend erläutert Herr Ulrich anhand einer Präsentation (s. Anlage) den Bericht ausführlich. Er geht verweist dabei zunächst auf die übergeordneten allgemeinen und messbaren Ziele des Mobilitätsbeschlusses (z. B. die Erhöhung des Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbands am Modal-Split bis 2030 auf 68%). Ein generelles Umsetzungsproblem sei die schwierige Realisierung des vorgesehenen Personalaufwuchses sowohl bei der Planung wie bei der Umsetzung aufgrund der aktuellen Lage auf dem Arbeitsmarkt. Dies sorge für spürbare Verzögerungen. Der geht anschließend

auf die einzelnen Handlungsfelder des Mobilitätsbeschlusses ein, mit einem Schwerpunkt auf dem Radverkehr, aber auch unter Einbeziehung der Bereiche Fußverkehr, ÖPNV und Autonutzung. Sein Fazit: Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen sei schon viel erreicht worden, es gehe aber langsamer voran als geplant (was nicht am Geld liege, was für die Investitionen etwa beim Radverkehr bereitstehe). Interessant werde es sein zu beobachten, inwieweit sich der 2022 an den Kfz-Zählstellen beobachtete Rückgang des Kfz-Verkehrs verstetigt. Für den weiteren Prozess sei ein noch stärkerer Rückenwind aus der Stadtgesellschaft wünschenswert.

Auch nach Einschätzung des ADFC ist die Stadt bei der Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses bei vielen Punkten in der richtigen Richtung unterwegs, aber bei vielen Punkten doch mit Rückstand zum Plan. Es handele sich um ein „work in progress“. Es wäre wünschenswert, wenn beim nächsten Reporting die Umsetzung im Verhältnis zu den nach dem Mobilitätsbeschluss bestehenden Zielen dargestellt werde. Durch diesen Vergleich könnten daraus dann auch Prognosen für den Umsetzungshorizont abgeleitet werden. Der VCD weist darauf hin, dass beim Thema Sicherheit auf dem Schulweg/„Eltern-Taxi“ alle Akteure in der Verantwortung seien, die öffentliche Hand ebenso wie Eltern und Schulen.

TOP 5: Vision Zero: Handlungsbedarf nach drei im letzten Jahr getöteten Radfahrenden

Im Einvernehmen mit dem VCD, der dieses Thema für die Sitzung angemeldet hatte, wird der TOP angesichts der fortgeschrittenen Zeit auf die nächste Sitzung vertagt und soll dort gleich zu Beginn der Tagesordnung aufgerufen werden.

TOP 6: Sonstiges

Die **nächste Sitzung des Runden Tisches** wird am 27.06.2023 stattfinden, wie immer von 17.00 bis 19.00 Uhr, als Präsenzsitzung. Für die Tagesordnung sind (neben dem vertagten TOP zu „Vision Zero“) bislang folgende Punkte angedacht:

- Befahren von Schutzstreifen
- Vorstellung der Fahrradstaffel der Polizei
- Baustellenmanagement

Vorschläge für weitere Tagesordnungspunkte können gerne beim Verkehrsplanungsamt angemeldet werden.

Zum von Herrn Puff abschließend noch einmal betonten Wunsch nach einer zukünftigen regulären Mitgliedschaft des Behindertenrats im RTR bestehen seitens der anwesenden RTR-Mitglieder grundsätzlich keine Bedenken. Herr Horn schlägt vor, dass allen Mitgliedern nach Zugang des Sitzungsprotokolls zwei Wochen Zeit gegeben wird, sich hierzu ggf. nochmals zu äußern. Falls bis dahin weiterhin keine Rückmeldungen vorliegen, die die dauerhafte Mitgliedschaft des Behindertenrats in Frage stellen, gilt diese als bestätigt. Dieser Verfahrensvorschlag findet allgemeine Zustimmung.

Herr Horn teilt mit, dass er bei der nächsten Sitzung in Abstimmung mit dem Verkehrsplanungsamt das letzte Mal die Rolle des Moderators übernehmen werde, es sei nach über 5 Jahren Zeit für einen Wechsel. Das Verkehrsplanungsamt arbeitet bereits an einer Nachfolgelösung, Vorschläge für eine*n neue Moderator*in können aber auch gerne von den RTR-Mitgliedern eingereicht werden.

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 19.15 Uhr.

Burkhard Horn

Anlagen

- Liste der Teilnehmenden
- Präsentation zu TOP 4