

Berlin, 03.07.2023

26. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr (RTR) Nürnberg am 27.06.2023

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 weist auf einige Absagen hin (u. a. Herr Bürgermeister Vogel, Herr Jülich vom Verkehrsplanungsamt und der neu in den RTR berufene Vertreter des Behindertenbeirats). Er begrüßt außerdem als neue Mitglieder Herrn Zuber für die VAG und Herrn Gussner vom Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR), die zukünftig im Regelfall ihre Institutionen beim RTR vertreten werden. Herr Horn erläutert in diesem Zusammenhang kurz die „Spielregeln“ des Runden Tisches (s. Anlage). Als Gäste sind außerdem zu TOP 3 Vertreter*innen der Polizei Mittelfranken anwesend.

Im Zusammenhang mit der Festlegung der Tagesordnung fragt der Vertreter des VCD nach den Ursachen für eine aus seiner Sicht bestehende Häufung beim Vertagen von Radverkehrsprojekten in den Sitzungen des Ausschusses für Verkehr des Stadtrats. Herr Ulrich erläutert, dass dies jeweils aus unterschiedlichen Gründen bzw. aufgrund des Wunsches einer Fraktion erfolgt sei und ein durchaus übliches Verfahren darstelle. Alle Punkte würden selbstverständlich in den kommenden Sitzungen erneut aufgerufen.

Da die Tagesordnungspunkte 2 bis 4 alle das Thema Verkehrssicherheit im Fokus und auch sonst weitere Berührungs punkte haben, schlägt Herr Horn vor, nach TOP 4 eine übergreifende Diskussion zu führen und vorher zu den einzelnen Punkten nur Verständnisfragen zu stellen. Dies findet allgemeine Zustimmung.

TOP 2: Vision Zero – Handlungsbedarf nach drei im letzten Jahr getöteten Radfahrenden?

Anhand einer kurzen Präsentation (s. Anlage) benennt der Vertreter des VCD die aus seiner Sicht teilweise ungenügende Radverkehrsinfrastruktur als mitursächlich für die Verkehrsunfälle im

vergangenen Jahr, bei denen drei Radfahrende tödlich verunglückt waren (u. a. an der Regensburger Straße und der Höfener Straße). Die veraltete Markierung sei zwar mittlerweile an diesen Stellen beseitigt worden, es gebe aber weitere Stellen im Stadtgebiet mit ähnlichen Gefahrensituationen. Man habe den Eindruck, dass häufig das Kfz-Parken immer noch wichtiger sei als der Radverkehr. Auch kritisiert er, dass Vertreter der Stadt Nürnberg in der Presse die Lösung ausschließlich in defensivem Verhalten der Radfahrenden gesehen hätten.

Herr Ulrich weist die Vorwürfe zurück. Politik und Verwaltung würden sich u. a. über den Mobilitätsbeschluss klar zu einem Vorrang für sichere Radverkehrsanlagen gegenüber dem Kfz-Parken bekennen. Dass die Verbesserung alter und nicht ausreichender Radverkehrsinfrastruktur ein Problem darstellt, sei bekannt. Man habe sich gemeinsam darauf verständigt, dass bei der Radverkehrsinfrastruktur die Radvorgrouten oberste Priorität haben sollen, was natürlich nicht ausschließe, kurzfristige sicherheitsrelevante Maßnahmen auch an anderen Stellen durchzuführen. Die in der Presse dargestellten Äußerungen bitte er nicht überzubewerten, zumal die Richtigkeit der Zitate fraglich sei. Im Übrigen gebe es das Grundproblem des Fehlverhaltens der Autofahrenden, das sei auch eine Frage der polizeilichen Überwachung.

Die Vertreter von BUND, VCD und Radentscheid betonen, dass eine defensive Fahrweise in solchen Situationen Unfälle vermutlich auch nicht verhindern würde. Es müsse in solchen Fällen auch bei der Infrastruktur kurzfristig reagiert werden. Es wird außerdem angeregt, die „Dooring-Zone“ links neben den parkenden Fahrzeugen separat zu markieren, um auf diesen gefahrenrächtigen Bereich besonders aufmerksam zu machen. Auch solle an Knotenpunkten vermehrt lichtsignalgeregeltes konfliktfreies Abbiegen ermöglicht werden.

Herr Ulrich betont hier noch einmal, dass bei Schutzstreifen ein Sicherheitstrennstreifen markiert wird, bei Radfahrstreifen ist der Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos in die Rotmarkierung eingerechnet, da die Gefahr besteht, dass ein Sicherheitstrennstreifen Autofahrende dazu verleitet, diesen als zusätzliche Parkfläche zu nutzen.

Angesichts des engen inhaltlichen Zusammenhangs zu TOP 2 wird vereinbart, den TOP 4 direkt im Anschluss zu behandeln.

TOP 4: Befahren von Schutzstreifen

Der Vertreter des ADFC beschreibt mittels einer Präsentation (s. Anlage) die Sicherheitsproblematik von Schutzstreifen insbesondere durch Nichteinhalten des vorgeschriebenen Sicherheitsabstands von 1,50 m beim Vorbeifahren an Radfahrenden durch Kfz. Dieser gelte laut eines Gutachtens der Unfallforschung der Versicherer (UDV) auch für Radfahrstreifen mit durchgezogener Trennmarkierung. In der Praxis werde dieser Sicherheitsabstand aber nur selten eingehalten, wie auch Messungen des ADFC mittels „Open Bike Sensor“ deutlich nachgewiesen hätten. Es sei wichtig, dass alle Beteiligten sich einig seien, dass die vorgegebenen Regeln auch durchgesetzt werden müssten, z. B. durch den Einsatz des neuen Verkehrszeichens 277.1 (einspurige Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden) in besonders engen Bereichen. Der ADFC schlägt die Einrichtung einer Arbeitsgruppe des RTR vor, die sich mit verbesserter Kommunikation und Überwachung der Regeln beim Vorbeifahren von Kfz an Radfahrenden befassen soll.

Herr Ulrich bestätigt grundsätzlich die Dringlichkeit der Problematik, auch wenn das gezeigte Beispiel Nordring sicherlich nur begrenzt repräsentativ sei (keine adäquaten Radverkehrsanlagen, ggf. Radfahrverbot denkbar). Auch hier sei das Problem mit älteren Radverkehrsanlagen besonders groß, Schutzstreifen halte er generell für keine gute Lösung. Den Einsatz des neuen Verkehrszeichens 277.1

könne er sich persönlich auch in Nürnberg vorstellen. Er begrüßt den Vorschlag zur Einrichtung einer AG zu diesem Thema, das Verkehrsplanungsamt wird dazu einladen (genaue Zusammensetzung und Themenstellung der AG sind noch zu klären).

In der kurzen Diskussion wird außerdem an die VAG appelliert, ihre Busfahrer*innen stärker für die Vorbeifahrproblematik zu sensibilisieren. Der Polizei ist das Thema bekannt, sie hat aber noch keine eigenen Messungen dazu durchgeführt.

TOP 3: Vorstellung der Fahrradgruppe der Polizei Mittelfranken

Der Vertreter der Polizei Mittelfranken, auch Leiter der neu eingerichteten Fahrradgruppe der Polizei für Nürnberg, berichtete anhand einer Präsentation (s. Anlage) über die Einrichtung der Fahrradgruppe im vergangenen Jahr und die bisherigen Erfahrungen. Die Einsatzschwerpunkte umfassen die Bereiche Sicherheit, Überwachung, Prävention sowie die Begleitung von Versammlungen bzw. Veranstaltungen. Aber auch an von der Zentrale kommenden Einsätzen unabhängig von diesen Schwerpunkten ist die Fahrradgruppe beteiligt. Die ersten Erfahrungen werden trotz einiger Startschwierigkeiten (z. B. später Ausstattung mit Schlechtwetterbekleidung) als positiv bezeichnet. Eine Ausweitung ist anzustreben, auch weil sich der Einsatzbereich bislang weitgehend auf die Innenstadt beschränken müsse.

Auf Nachfragen wird bestätigt, dass sich für die Mitglieder der Fahrradgruppe der Blick auf das Radfahren und die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur verändert habe. Außerdem wird die Idee gemeinsamer Abstandsmessungen (zwischen Radfahrenden und vorbeifahrenden Kfz) von Verbänden und Polizei erörtert. Der ADFC möchte dieses Thema gemeinsam mit der Polizei im Rahmen des Verkehrssicherheitstags, der alljährlich stattfindet, aufgreifen.

Herr Ulrich bedankt sich bei der Polizei für die Einrichtung der Fahrradgruppe, sieht sie schon jetzt als Erfolg und hofft ebenfalls auf eine rasche Ausweitung.

Die abschließende allgemeine Diskussion zu den Tagesordnungspunkten 2 bis 4 fokussiert sich auf den übergeordneten rechtlichen Rahmen. Herr Horn weist auf die aktuellen Diskussionen zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) hin, die bei gutem Verlauf zu erheblichen Erleichterungen bei der Anordnung von Radverkehrsanlagen führen könnten. Herr Ulrich verweist auf die Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die als „Stand der Wissenschaft“ großen Einfluss auf die Gestaltung der Straßenräume hätten, mit erheblichem juristischen Gewicht (z. B. bei den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST). Auch hier gibt es derzeit interessante Entwicklungen, etwa die Herausgabe der „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“ (E-Klima 2022) durch die FGSV, die den Stellenwert des Klimaschutzes (und damit auch klimafreundlicher Verkehrsmittel wie das Fahrrad) deutlich erhöhen (mehr Informationen und Downloadlinks: <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022>).

TOP 5: Sonstiges

Die **nächsten Sitzungen des Runden Tisches** sind für den 10.10.2023 sowie für den 20.12.2023 vorgesehen (*in der Sitzung ist versehentlich der 19.12. als Datum für die letzte Sitzung in diesem Jahr genannt worden*). Als Tagesordnungspunkte für diese Sitzungen kommen u. a. in Betracht:

- Radverkehr in Grünanlagen (Bericht vom verwaltungsinternen Workshop am 21.07.2023)
- Baustellenmanagement
- Sachstand Radvorrangrouten
- 3. Stufe Fahrradstraßen
- Rücksichtnahme-Kampagne

Vorschläge für weitere Tagesordnungspunkte können gerne beim Verkehrsplanungsamt angemeldet werden.

Für die Nachfolge bei der Moderation des Runden Tisches bereitet die Verwaltung derzeit eine Angebotsabfrage bei geeigneten Personen vor.

Herr Hueber weist im Zusammenhang mit den vorhergehenden Tagesordnungspunkten auf die unterschiedlichen Planungsphilosophien in den Niederlanden und in Deutschland beim Thema Radverkehrsinfrastruktur hin. Er begrüßt in diesem Zusammenhang eine neue Veröffentlichung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zum Thema „Einladende Radverkehrsnetze“, in der auch ausführlich auf geschützte Radverkehrsanlagen und Kreuzungen eingegangen werde (Downloadlink: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/einladende-radverkehrsnetze.pdf?blob=publicationFile>). Er appelliert an alle Beteiligten, bei allen Planungen für den Radverkehr das Ziel der Unfallvermeidung und insbesondere die Sicht von Kindern in den Mittelpunkt zu stellen.

Zum Ende der Sitzung geht Herr Horn kurz darauf ein, dass er an diesem Tag den RTR (wie bereits in der vorhergehenden Sitzung angekündigt) nach 20 Sitzungen das letzte Mal moderiert hat. Er erläutert kurz seine Gründe für die Beendigung seiner Tätigkeit und weist auf die erzielten Erfolge und die Herausforderungen für eine produktive Arbeit des Runden Tisches hin. Er bedankt sich für die gute Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Beteiligten und wünscht dem RTR für seine weitere Arbeit alles Gute. Anschließend würdigt Herr Ulrich die Verdienste von Herrn Horn für den RTR und die Radverkehrsförderung in Nürnberg, bedankt sich für die geleistete Arbeit und wünscht ihm seinerseits alles Gute.

Herr Horn bedankt sich abschließend ein letztes Mal 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
- „Spielregeln“ des RTR
- Präsentationen zu TOP 2, 3 und 4