

# Runder Tisch Radverkehr Nürnberg - Ergebnisvermerk

---

## 28. Sitzung am 20.12.2023

17.00 bis 19.00 Uhr

Aula des Baumeisterhauses

## Anlagen

1. Teilnehmendenliste
2. Präsentation ADFC Fahrradklimatest 2022 [TOP 2]
3. Präsentation Radwegeplanung 2024 [TOP 3]
4. Überblick Bauvorhaben 2024 [TOP 3]

## Ergebnisvermerk

---

### TOP I

#### Begrüßung

Herr Baureferent Ulrich eröffnet die Sitzung und begrüßt die Teilnehmenden zur letzten Sitzung 2023. Anschließend übergibt er an Lisanne Pucher, die sich als neue Moderation des Runden Tisches Radverkehr vorstellt.

Frau Pucher hat sich mit ihrem Büro DialogWerke (Stuttgart) auf die partizipative Begleitung der Mobilitätswende in Kommunen spezialisiert. Sie moderiert regelmäßig Sitzungen und Veranstaltungen rund um das Thema nachhaltige Mobilität und insbesondere Radverkehr. U.a. begleitete sie (gemeinsam mit Burkhard Horn) die Erstellung des Nationalen Radverkehrsplans 3.0.

Nach der Vorstellung von Frau Pucher werden Herr Groh als Vertretung für Herrn Ahmed, SPD, sowie Herr Dr. Heimbucher als Vertretung für Herrn Frank, CSU, begrüßt. Für die Sitzung entschuldigt haben sich Bürgermeister Vogel, Herr Hübner (I bike Nürnberg) sowie Tobias Zuber (VAG).

Die Tagesordnung wird vorgestellt und ohne Ergänzungen angenommen.

### TOP II

#### Ergebnisse ADFC Fahrradklimatest 2022

Herr Ross (ADFC) stellt die **Auswertung des ADFC-Fahrradklimatest 2022** vor. Die 1.460 Teilnehmenden bewerteten die Fahrradinfrastruktur und die Bedingungen für

Radfahrende. Die Umfrage wurde zwischen September und November 2022 erhoben. Insgesamt wurden leichte Verbesserungen ebenso wie leichte Verschlechterungen im Vergleich zum letzten Fahrradklimatest 2020 ermittelt. Die detaillierte Auswertung inklusive Erläuterungen zur Methode sind als Anlage angefügt.

In der anschließenden Diskussion merkt Dr. Heimbucher (CSU) an, dass die Radfahrenden mit der ermittelten Unzufriedenheit nicht alleine seien und das Ergebnis in Zusammenhang mit den erfragten Themen gebracht werden müsse. Der Verkehr in Nürnberg sei auch für Autofahrende enormer Stress, eine Umfrage unter diesen würde vergleichbare Ergebnisse produzieren. Herr Wastrack (Radentscheid Nürnberg) verweist auf Folie 10 (vgl. Präsentationsfolien), die zeige, dass der Stress für Radfahrende mit echten Gefahren verbunden sei. Insgesamt zeige der Fahrradklimatest erneut, dass es viel zu tun gäbe und man sich nicht aufhalten lassen dürfe.

Herr Baureferent Ulrich merkt an, dass die Umfrage zwar nicht wissenschaftlich signifikant sei, aber aufzeige, wie sich die Wahrnehmung und Priorisierung verschiedener Themen verändere. Das zeige beispielsweise die Frage nach verbesserter Ampelschaltung. Objektiven Verbesserungen würden sich in den Ergebnissen nicht widerspiegeln, was die Schlussfolgerung zulasse, dass die Aktivitäten und Maßnahmen nicht ausreichend öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden. Insgesamt seien die Ergebnisse ein Ansporn für die Verwaltung.

---

### TOP III Radwegeplanung und Bauplanung 2024

Herr Jülich (Verkehrsplanungsamt) präsentiert das **Planungsprogramm Radwege** für das kommende Jahr. Die höchste Priorität wird 2024 die Umsetzung der priorisierten Radvorrangrouten Nr. 2, 4 und 10 haben. Zudem ist die Umsetzung verschiedener Fahrradstraßen des Fahrradstraßenkonzept Stufe 2 sowie Radschnellverbindungen geplant. Insgesamt sei das Programm ein ambitioniertes Vorhaben mit sehr positiver Auswirkung auf das Nürnberger Radnetz. Die genaue Übersicht sowie die zeitliche Einordnung nach AfV-Ziel sowie eine kartenbasierte Darstellung der geplanten Abschnitte kann im Anhang eingesehen werden.

Herr Gußner (SÖR) stellt im Anschluss das **Bauprogramm für 2024** vor. Herr Gußner weist darauf hin, dass das Programm sehr ambitioniert und die Umsetzung so nicht gesichert sei. Verzögerungen seien u.a. aufgrund des akuten Personalmangels zu erwarten. Auch die kommunale Wärmeplanung (Fernwärme) und die damit verbundenen Bauarbeiten lassen eine größere Herausforderung für die Bauabwicklung erwarten, was die Umsetzung der Vorhaben zusätzlich erschwere.

Im Anschluss an die Präsentationen der Vorhaben wird besprochen, weshalb größere Vorhaben (Beispiel Lohestraße, Anmerkung VCD) nicht mehr in die Planung für 2024

einbezogen werden können. Herr Jülich erläutert dazu zwei verschiedene Arten von Maßnahmen: (1) Maßnahmen, die dem Unterhalt von Infrastruktur dienen und technisch unaufwändig seien. Solche Maßnahmen seien in der Planung und Umsetzung verhältnismäßig schnell. (2) Größere und aufwändige Maßnahmen über 500.000, die zuerst in den Verkehrsausschuss und dann in die mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) müssten. Zusätzlich müssten dabei auch oft mögliche Förderungen beantragt werden. Für die Radwegeplanung bedeutet das, dass der Verkehrsausschuss zwar einen großen Abschnitt beschlossen habe, was sehr positiv, realistisch aber nicht in unter 18 Monaten umzusetzen sei. Ab Werkplanung kommt es dadurch zu Zeiträumen bis zu zwei Jahren.

Auf Nachfrage des ADFC erläutert Herr Jülich, dass das Verkehrsplanungsamt auch noch nicht beschlossene Vorhaben priorisiert und nummeriert. Im sogenannten Prioritätenprogramm seien alle Planungs- und Bauvorhaben bis einschließlich 2026 in einer sehr komplexen Tabelle mit über 400 Maßnahmen aufgeführt. Die Priorisierung sei ein guter Weg, die begrenzten Ressourcen optimal zu verteilen. Nichtsdestotrotz werde die Planung durch externe, oft unvorhersehbare Einflüsse beeinflusst. Aktuelle Beispiele seien die Haushaltsdebatte oder die gestiegenen Energiekosten.

Auf die Anmerkung, dass mehr Transparenz hinsichtlich der Planung und des angesetzten Zielhorizontes wünschenswert sei (Radentscheid Nürnberg) erläutert Herr Baureferent Ulrich, dass eine regelmäßige Veröffentlichung personell nicht stemmbar sei. Das Prioritätenprogramm sei sehr komplex und werde laufend überarbeitet, so dass es nicht realistisch sei, immer die aktuellste Version mit der notwendigen Qualität zu veröffentlichen. Insbesondere im aktuellen Diskussionsklima könne man sich der zu erwartenden Kritik nicht dauerhaft aussetzen. Herr Dr. Köppel (Umweltamt) lobt die Bemühung nach maximaler Transparenz in der Planung und verweist auf die Schwierigkeiten bei der Umsetzung von Vorhaben, die sich auch im Rahmen des Masterplan Freiraums gezeigt haben.

Auf die Nachfrage, weshalb der Radwegeetat nicht danach untergliedert sei, welche Ausgaben in welchem Jahr geplant sind (ADFC), erläutert Herr Baureferent Ulrich, dass eine solche Zuordnung nach Jahr nicht relevant sei. Im Fokus müsse das Ziel stehen, den Gesamtetat von 10 Millionen in die Umsetzung von Maßnahmen zu investieren, was aufgrund fehlenden Personals eine Herausforderung sei. Insgesamt sei der Radverkehr finanziell in einer guten Lage, was auch so kommuniziert werden sollte. In der Diskussion wird seitens ADFC und Radentscheid unterstrichen, dass die Aufteilung, aus welchem Etat Gelder für Maßnahmen verwendet werden, wichtig für die öffentliche Wahrnehmung sei und benennt das Beispiel Löbleinstraße (Finanzierung von Parkplatzumwidmung durch den Radetat). Auch die Belastung nach dem Verursacherprinzip sei wichtig.

Herr Puff (Behindertenrat) unterstreicht die Relevanz der Sanierungsarbeit und der Neuplanung, es sei gut zu wissen, dass hier kontinuierlich gearbeitet werde.

---

**TOP IV Sonstiges – Ausrichtung Runder Tisch Radverkehr**

Angesichts des Jahreswechsels und der neuen Moderation wird die Sitzung genutzt, um die Ausrichtung des Runden Tisches zu überprüfen und Erwartungen und Wünsche für die Zukunft abzufragen. Der Runde Tisch wurde 2015 ins Leben gerufen, um die Themen der Radverkehrsförderung in Nürnberg voranzubringen und die Umsetzung von „Nürnberg steigt auf“ sowie des Mobilitätsbeschlusses zu begleiten.

Insgesamt sind die Teilnehmenden mit dem Runden Tisch Radverkehr und seiner Ausrichtung sehr zufrieden. Der Arbeitsauftrag sei nach wie vor aktuell und der Runde Tisch bewährt. Lobend erwähnt wird die gute, konstruktive Diskussionskultur und Vertraulichkeit innerhalb der Runde sowie der Beitrag des Runden Tisches zur Transparenz in der Radverkehrsförderung. Die Kombination aus Verwaltung, Politik und Verbänden wird geschätzt sowie die Möglichkeit, eigene Themen in die Sitzungen einzubringen. Die guten Strukturen könnten noch stärker für eine positive Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden, indem die Mitglieder verstärkt Nachrichten in ihre Organisationen weitertragen. Operativ wird angemerkt, dass der inhaltliche Umfang dieser Sitzung mit zwei Themenschwerpunkten gut sei und so ausreichend Zeit für Diskussion bleibe. Im Protokoll könne die Positionierung (Zustimmung / Ablehnung) stärker verdeutlicht werden, wo möglich. Arbeitsaufträge, die sich aus der Sitzung ergeben, sollen klar vermerkt werden. Es wurde zudem der Wunsch geäußert, Pläne zu erhalten und kommentieren zu können, bevor sie im AfV diskutiert werden (VCD).

Die Politik werde auch in Zukunft in der ihr zugewiesene Zuhörerrolle bleiben, politische Diskussionen würden im Verkehrsausschuss geführt.

Die nächste Sitzung des Runden Tisches Radverkehr findet am **19. März 2024** von 17.00 bis 19.00 Uhr statt. Die darauffolgende Sitzung ist für den **25. Juni 2024** terminiert. Themenwünsche können gerne eingebracht werden.

Herr Baureferent Ulrich bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die konstruktive Diskussion und den Einsatz. Er wünscht allen Mitgliedern frohe Weihnachtsfeiertage und einen guten Start in das neue Jahr.

Die Sitzung endet um 18.55 Uhr.