

Berlin, 21.12.2021

21. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr (RTR) Nürnberg am 16.12.2021 (Videokonferenz)

Ergebnisvermerk

TOP 1: Begrüßung

Nach der Begrüßung durch Herrn Baureferent Ulrich mit einem ersten Überblick über die Tagesordnung übernimmt Herr Horn die Moderation der Sitzung. Er begrüßt einen bei dieser Sitzung vertretungsweise Anwesenden der Initiative Radentscheid Nürnberg und weist in diesem Zusammenhang auf die technischen Regularien und die „Spielregeln“ des Gremiums hin (insbesondere den gegenseitigen Respekt, die Offenheit für andere Positionen und die Vertraulichkeit des Meinungs austauschs).

TOP 2: Aktualisierung Prioritätenliste für Lückenschlüsse im Radwegenetz

Frau Heym (Verkehrsplanungsamt) erläutert zu Beginn einleitend die Verfahrensweise zur Festlegung der Umsetzungsprioritäten bei den Lückenschlüssen im Radwegenetz sowie die Systematik der dazu vorab versandten Übersichtstabellen (Teil A „Bewertung“ und Teil B „Prozess“). Sie weist darauf hin, dass von insgesamt 82 in der Prioritätenliste enthaltenen Maßnahmen 9 Maßnahmen fertiggestellt, 8 Maßnahmen ins Bauprogramm 2022/23ff aufgenommen worden und 14 Maßnahmen Teil des Planungsprogramms 2022/23 ff sind. Zum weiteren Verfahren regt sie an, nach Abschluss der Untersuchung zu den Radvorrangrouten auch die dort identifizierten Maßnahmen in die Prioritätenliste zu integrieren.

In der anschließenden Diskussion wird die Integration der Maßnahmen zu den Radvorrangrouten allgemein befürwortet. Auf die Frage nach dem Nutzen und der Fortschreibungsfähigkeit der Liste weist Herr Horn darauf hin, dass die Prioritätenliste auf Initiative des RTR (insbesondere des ADFC) zustande gekommen ist und u. a. das Ziel hat, bei größeren Verzögerungen bei einzelnen Projekten rasch Umpriorisierungen vornehmen zu können, damit eine möglichst vollständige Verausgabung der für Radwegebaumaßnahmen zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ermöglicht wird. Darüber hinaus habe die Liste das Ziel, ein Höchstmaß an Transparenz im Hinblick auf den Sachstand der

jeweiligen Maßnahmen zu schaffen. Dieses werde insbesondere in Teil B „Prozess“ dargestellt. Eine Fortschreibung und Ergänzung der Liste sei selbstverständlich möglich. Herr Ulrich ergänzt, dass es dabei wichtig sei, sich auf prioritäre Maßnahmen zu konzentrieren. Er betont außerdem, dass die von Frau Heym genannten Zahlen zeigten, dass bereits viel erreicht worden sei. Dies müsse auch nach außen kommuniziert werden.

TOP 3: Fortschreibung Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“

Herr Horn verweist zunächst auf den bisherigen Erarbeitungsprozess zur Fortschreibung der Radverkehrsstrategie und erinnert daran, dass dieser Punkt mangels Zeit in der letzten Sitzung des Runden Tisches nicht behandelt werden konnte. Herr Jülich (Verkehrsplanungsamt) geht in einer ersten Präsentation zunächst auf die bereits im Vorfeld der 20. Sitzung des RTR versandten Entwürfe für die Steckbriefe zu den drei zentralen rahmensetzenden Aspekten für die neue Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ ein (Beteiligung der Stadtgesellschaft, Modal Split, Personal und Finanzen). Er setzt diese auch in Bezug zum „Mobilitätsbeschluss“ von Januar 2021 und den Ergebnissen der aktuellen Haushaltsberatungen für das kommende Jahr. Die erreichten Personalzuwächse im Verkehrsplanungsamt und beim für die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen verantwortlichen Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) bewertet er als positiv. Anschließend erläutert Herr Jülich anhand einer weiteren Präsentation den überarbeiteten Text zu den übergeordneten Zielen der Radverkehrsstrategie (ein erster Entwurf wurde dem RTR bereits vor einem Jahr vorgelegt, dieser wurde vor dem Hintergrund der Ergebnisse zu den Bausteinen „Infrastruktur“ und „Kommunikation“ überarbeitet und auch hinsichtlich des „Mobilitätsbeschlusses“ u. a. beim Modal-Split-Ziel angepasst).

In der anschließenden Diskussion wird insbesondere die Frage thematisiert, inwieweit die neue Radverkehrsstrategie und der Mobilitätsbeschluss übereinstimmen, vor allem hinsichtlich der Ziele. Es könne nicht sein, so Vertreter der Verbände und von Teilen der Politik, dass die Ziele des Mobilitätsbeschlusses und dessen Umsetzbarkeit bereits jetzt in Frage gestellt würden. Außerdem gebe es deutliche Diskrepanzen hinsichtlich der erforderlichen Umsetzungsgeschwindigkeiten (z. B. bei der Ausweisung von Fahrradstraßen), da viele die Radverkehrsstrategie hinter den Mobilitätsbeschluss zurück. Die Verwaltung bekräftigt (unterstützt von Teilen der Politik), dass der Mobilitätsbeschluss die Leitplanken für ihr Handeln im Themenfeld Mobilität und Verkehr definiere und dass selbstverständlich alles getan werde, um die dort formulierten Ziele zu erreichen. Die für den kommenden Haushalt erreichten Verbesserungen seien gerade angesichts der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen ein großer Schritt. Zu beachten sei auch, dass es beim Mobilitätsbeschluss nicht nur um Radverkehr gehe. Wichtig sei ein Monitoring, um ggf. auf erkennbare Zielabweichungen reagieren zu können.

Der Vertreter des ADFC bittet darum, den Modal Split nicht nur insgesamt über alle Wege bis 100 km auszuweisen, sondern auch gegliedert nach Gruppen von Wegelängen. Damit ist nicht der Modal Split in Bezug auf die Verkehrsleistung gemeint. Herr Horn weist darauf hin, dass Daten zu Verkehrsleistungen eine wichtige Grundlage für planerisches und politisches Handeln seien. Allerdings solle man sie in der öffentlichen Kommunikation eher vorsichtig verwenden, da sie den Eindruck einer geringeren Bedeutung von Rad- und Fußverkehr erwecken könnten.

Außerdem bittet der ADFC darum, bei der Ziffer 1 des Zielekatalogs zum Thema Verkehrssicherheit nicht den Begriff „Schwerstverletzte“ zu verwenden, sondern sich wie andersorts auch (sowie im Mobilitätsbeschluss) auf schwerverletzte und getötete Personen zu beziehen. Dem wird die Verwaltung nachkommen.

Abschließend geht Herr Jülich auf die nächsten Verfahrensschritte zur Fertigstellung und Beschlussfassung der neuen Radverkehrsstrategie ein. Die Mitglieder des RTR haben noch bis zum 15.01.2022 die Gelegenheit, dem Verkehrsplanungsamt ergänzende Hinweise zum überarbeiteten Zielekatalog zukommen zu lassen. Danach soll der finale Entwurf von „Nürnberg steigt auf“ formuliert werden, der den RTR-Mitgliedern zur Kenntnisnahme und für mögliche redaktionelle Hinweise übersandt werden soll (die inhaltliche Diskussion ist mit der aktuellen Sitzung des RTR im Grundsatz abgeschlossen). Danach wird mit Unterstützung eines externen Grafikbüros eine Broschüre erstellt, die Beschlussfassung im Stadtrat ist für Sommer 2022 vorgesehen. Um die wichtige Rolle des RTR bei der Entwicklung der neuen Radverkehrsstrategie zu betonen, regt Herr Jülich an, der Broschüre nicht nur ein Vorwort seitens der Stadt Nürnberg beizufügen, sondern auch eines seitens der Verbände, ggf. stellvertretend durch den ADFC. Dieser Vorschlag findet grundsätzlich Zustimmung. Alternativ wird vorgeschlagen, verschiedene Mitglieder des RTR in Form von über die Broschüre verteilten Statements zu Wort kommen zu lassen und so die breite Unterstützung zu dokumentieren. Die Verwaltung wird diesen Vorschlag näher prüfen.

TOP 4: Aktueller Sachstand Radschnellverbindungen

Mit Verweis auf die bereits in der 15. Sitzung des RTR am 25.06.2020 geführten Diskussion zu möglichen Führungsvarianten für einen Planungsabschnitt der Radschnellverbindung zwischen Nürnberg und Erlangen zwischen Quartiersplatz Kleinreuther Weg und Marienbergstraße erläutert Herr Jülich anhand einer Präsentation zunächst das Ergebnis der mittlerweile durchgeführten Variantenprüfung für diesen Planungsabschnitt. Danach favorisiert die Verwaltung die Variante D (Führung über die Lohestraße) u. a. aufgrund der im Vergleich wenigsten Konfliktpunkte und der im Vergleich erreichbaren höchsten Reisegeschwindigkeit. Dieser Vorschlag findet grundsätzlich Zustimmung. Es wird aber auf die in diesem Zusammenhang noch zu lösenden Umsetzungsprobleme hingewiesen, u. a. beim Begegnungsverkehr mit Bussen und Taxen in der nördlichen Lohestraße, dem Erschließungsverkehr in den südlichen Lohestraße, beim Verkehrsknoten Mittelstraße, und hinsichtlich möglicher Blendwirkungen bei Dunkelheit durch entgegenkommenden Autoverkehr in der Marienbergstraße.

Anschließend geht Herr Jülich auf die Sachstände zu anderen geplanten Radschnellverbindungen ein:

- Nürnberg – Oberasbach/Zirndorf/Stein: Hier ist zwischenzeitlich eine Planungsvereinbarung zwischen dem Staatlichen Bauamt, dem Landkreis Fürth, der Stadt Fürth, der Stadt Nürnberg und den Städten Stein, Oberasbach und Zirndorf abgeschlossen worden. Damit kann die Planung hier nunmehr beschleunigt vorangebracht werden, zumal die Stadt Nürnberg hier den größten Teil der Planung übernimmt.
- Nürnberg – Schwabach: Hier gibt es momentan keine berichtenswerte neue Entwicklungen.
- Nürnberg – Lauf: Auch für diese Strecke gibt es mittlerweile eine Planungsvereinbarung. Allerdings ist hier jetzt erst einmal der Landkreis gefordert, weitere Schritte in die Wege zu leiten.

Außerdem hat die Stadt Bamberg die Idee eines Metropolradwegs zwischen Bamberg und Nürnberg entlang des Main-Donau-Kanals entwickelt und alle an der potenziellen Strecke liegenden Gebietskörperschaften um Unterstützung gebeten. Die Stadt Nürnberg wird diesen Vorschlag unterstützen, auch wenn Zweifel bezüglich einer raschen Umsetzbarkeit bestehen. Die Beauftragung einer entsprechenden Machbarkeitsstudie für den Abschnitt zwischen Bamberg und der Schleuse Nürnberg befindet sich derzeit in Vorbereitung.

In der Diskussion weist der Vertreter des ADFC auf mögliche Konflikte mit Verweilenden bzw. Zu-Fuß-Gehenden auf langen Teilabschnitten der geplanten Radschnellverbindungen hin, wenn das Ziel

zügigen Radverkehrs für Berufspendler auf exakt den gleichen Strecken realisiert werden soll, auf denen hohe Aufenthaltsqualität für Zu-Fuß-Gehende entstehen soll, wie das bei der RSV nach Schwabach der Fall ist. Herr Ulrich betont in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit von Kompromissen, ideale Lösungen seien nicht überall möglich.

TOP 5: Sonstiges

Herr Horn berichtet vom Angebot des ADFC, den Verantwortlichen für die wissenschaftliche Begleitung des regelmäßig vom ADFC durchgeführten „Fahrradklimatests“ nach Nürnberg einzuladen, um für Interessierte die genaueren Hintergründe dieser Untersuchung zu erläutern. Dafür soll ein separater Termin organisiert werden, der für alle interessierten Mitglieder des RTR offenstehen soll.

Frau Heym verweist auf die mittlerweile wieder neu gedruckten Aufkleber für Kraftfahrzeuge, mit denen auf den zwischen Kfz und Radfahrenden einzuhaltenen notwendigen Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 m beim Überholen hingewiesen wird. Auf Anfrage (per E-Mail an vpl@stadt.nuernberg.de) sendet das Verkehrsplanungsamt gerne die gewünschte Anzahl dieser Aufkleber zu.

Die nächste Sitzung des Runden Tisches wird am 24.03.2022 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 sollen der Endbericht der Untersuchung zu den Radvorrangrouten sowie die Radwegeplanungs- und -bauprogramme für 2022 und 2023 stehen. Weitere Tagesordnungspunkte können gerne beim Verkehrsplanungsamt angemeldet werden. Herr Horn regt darüber hinaus an, etwaige Themenwünsche bereits mit dem Blick auf das gesamte Jahr 2022 anzumelden, um möglichst frühzeitig die geplanten Sitzungen vorstrukturieren zu können.

Weitere Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt liegen nicht vor.

Herr Bürgermeister Vogel bedankt sich abschließend bei allen Beteiligten für die engagierte und konstruktive Arbeit des Runden Tisches Radverkehr im Jahr 2021 und würdigt die auch durch diese Arbeit erreichten Verbesserungen für den Radverkehr in Nürnberg. Er wünscht allen Mitgliedern ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes Jahr 2022. Herr Horn schließt sich diesen Wünschen an und schließt die Sitzung um 19.15 Uhr.

Burkhard Horn

Anlagen

- Liste der Teilnehmenden
- Präsentationen zu TOP 2, 3 und 4