

Runder Tisch Radverkehr Nürnberg – Ergebnisvermerk

31. Sitzung am 01. Oktober 2024

17.00 bis 19.00 Uhr

Aula des Baumeisterhauses

Anlagen

1. Teilnehmendenliste
2. Präsentation Protected Bikelanes München
3. Präsentation SÖR Winterdienst

Ergebnisvermerk

TOP I | Begrüßung und Einführung

Bürgermeister Vogel begrüßt die Teilnehmenden und eröffnet die 31. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr. Er entschuldigt Baureferent Ulrich, der leider verhindert ist, und übergibt an die Moderatorin Lianne Pucher.

Lianne Pucher heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen und begrüßt Herrn Hientz (ADAC) sowie Frau Herrmann und Herrn Herzog (jeweils SÖR) neu in der Runde. Neben Herrn Ulrich sind Herr Zuber (VAG), Herr Heimbucher (CSU) sowie Frau Frieß (IHK) entschuldigt. Herr Ahmed (SPD) lässt sich für die erste Hälfte der Sitzung entschuldigen und stößt später hinzu.

Die Tagesordnung wird vorgestellt. Der in der vorab versendeten Agenda angekündigte TOP 3, „Geteilte Rad- und Fußwege“, wird aufgrund der Abwesenheit von Herrn Ulrich vertagt.

Es gibt keine Ergänzungen zum Protokoll der letzten Sitzung. Frau Pucher weist darauf hin, dass es sich um ein Ergebnisprotokoll handele und der Fokus auf fachlicher und inhaltlicher Vollständigkeit liege. Einzelne Formulierungen aus der Sitzung können nicht übernommen werden.

TOP II | Protected Bike Lanes in München

Benjamin Glas, Leiter Strategie Radverkehr im Mobilitätsreferat München, gibt Einblicke in die Erfahrungen mit Protected Bike Lanes (PBL) in der Landeshauptstadt. Im Rahmen der verschiedenen Strategien der Stadt wurden diese als Verkehrsversuche in kleinerem Rahmen eingerichtet. Verschiedene Elemente mit verschiedenen Montagemöglichkeiten wurden in diesem Zusammenhang getestet.

Die Präsentation von Herrn Glas ist dem Protokoll beigelegt und behandelt Anlass, Rahmenbedingungen, die getesteten Elemente, sowie die Faktoren und Ergebnisse der Evaluation. Herr Glas bietet an, gerne den Kontakt zu Expertinnen und Experten aus München sowie zum Radentscheid, der von Beginn an in das Vorhaben eingebunden war, herzustellen.

In der anschließenden Diskussion stellt Herr Hüber (IbikeNBG) die Frage, ob sich internationale Best-Practice Beispiele – z.B. aus den Niederlanden – zur Ableitung von Standards nutzen lassen. Herr Glas erläutert, dass jede Stadt ihren eigenen Weg finden müsse, wobei internationale Praxisbeispiele als Inspiration dienen können. Die Rahmenbedingungen einzelner Städte seien sehr individuell, wie z.B. Baulasträger, Sicherheit oder verfügbarer Straßenraum. Im Münchner Prozess wurden alle internationalen Beispiele vorgebracht. Am Ende habe man sich auf die vorgestellten Beispiele geeinigt, die in München realisierbar waren. Auf Nachfrage berichtet er davon, dass in München auch eng und gut mit der Branddirektion zusammengearbeitet wurde, welche geschützte Radstreifen mittlerweile auch als Gewinnerthema erkannt und im eigenen Leitfaden aufgenommen habe.

Herr Roß (ADFC) erkundigt sich, welche Lösung Herr Glas für flächendeckende Radinfrastruktur sehe, wenn PBL sich dazu nicht eigene und auch Schutzstreifen aus seiner Sicht eine Rückfalloption seien. Die finale Auswahl der passenden Infrastruktur sei vor allem politische Abwägung: Für jedes Projekt bereite die Verwaltung die fachlich sinnvollen Möglichkeiten zur Auswahl auf. Die schlussendliche Entscheidung wird darauf aufbauend politisch unter Berücksichtigung der verfügbaren Ressourcen getroffen.

Auf Nachfrage von Herrn Puff (Behindertenrat) berichtet Herr Glas, dass PBL nur für Hauptverkehrsrouten in Frage kommen und Fußgängerfurten oder Querungen ausgenommen seien. Mit dem Thema Farben / Sichtbarkeit der Trennung für Menschen mit Sehbehinderung habe sich die Stadt München hingegen noch nicht tiefer auseinandergesetzt.

Herr Schwerdtner (VCD) erkundigt sich nach der Möglichkeit von Elementen, die an bestimmten Stellen eine Durchfahrt ermöglichen, z.B. vor Geschäftseinfahrten. Diese seien ungeeignet, da sie Parken auf Radinfrastruktur ermöglichen. Das Verhindern von Radwegparken sei neben der Erhöhung der subjektiven Sicherheit ein Hauptziel der PBL und durch reine Markierungen, wie Radstreifen, nicht zu verhindern, so Herr Glas. Die objektive Sicherheit im Längsverkehr sei jedoch keine der größeren Gefahrenquellen für Radfahrende.

Herr Jülich (VPL) erläutert auf Nachfrage von Herrn Wastrack, dass die PBL in München zwar zeigen, dass diese auch unter Berücksichtigung von Winterdienst, Einfahrten und Rettungsdienst umgesetzt werden können, Nürnberg hier aber noch weniger Spielraum in der Fläche habe. München verfüge über mehr Spielraum, wie der Feldversuch zeige. Die gezeigten Strecken haben wenig Ein- und Zufahrten. Solche Abschnitte an

Hauptverkehrsrouten gebe es in Nürnberg praktisch nicht - insbesondere in der Südstadt oder Fürther Straße. Vielleicht fänden sich einzelne Abschnitte in der Trierer Straße oder Julius-Loßmann-Straße. Herr Glas unterstreicht, dass die Streckenfindung auch in München sehr aufwändig war. Die Berücksichtigung von Winterdienst etc. sei unter großem Aufwand und nur für einen großen Streckenabschnitt möglich gewesen. Gerade in Gegenden mit hohem Parkdruck brauche es funktionale Ansätze und Kompromisse statt 100%-Lösungen (Beispiel Fraunhofer Straße). Herr Jülich ergänzt als Antwort auf die Nachfrage von Herrn Wastrack, dass für ihn bei der Diskussion vor allem zwei Punkte entscheidend seien: Erstens sind PBL nur ab mindestens zwei, eher mehr Metern Breite sinnvoll, um Platz zum Überholen auch von unsicheren, langsamen Radfahrenden zu ermöglichen. Zweitens führt der „WandORCA“, das Modul mit der besten Bewertung aus München, in den Nürnberger Gegebenheiten oft zu einer Art Kanal, aus dem nicht herausgefahren werden kann. Herr Wastrack verweist auf die Stadt Düsseldorf, die gute Erfahrungen mit weiteren Modulen gemacht habe. Herr Glas ergänzt, dass die zwei Meter Breite (Unterkante) das kleinste Maß seien und die Module je nach Abschnitt passend gewählt werden müssen.

Herr Roß stimmt der Aussage, Längsstrecken seien ohne größere Gefahrenquellen, nicht voll zu und verweist insbesondere auf langgezogene Kurven und die Gefahr von Verschwenkungen o.ä. Für diese Situationen sieht Herr Glas andere bauliche Maßnahmen als bessere Lösung. PBL richte sich in erster Linie an die Problematik der subjektiven Sicherheit und des Radwegparkens.

TOP III Winterdienst auf Radwegen

Frau Herrmann (SÖR) stellt mit Blick auf die anstehende Wintersaison (1. November bis 31. März) die aktuelle Situation zum Winterdienst auf Radwegen vor. Die hierzu gezeigten Folien sind dem Protokoll beigelegt.

Der SÖR räumt mit drei Prioritäten, wobei Fahrradstraßen seit 2022 auch mit Priorität 1, also direkt zu Beginn, geräumt werden. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, laufen unter dem Arbeitstitel „Soletour Radwege“ aktuell Bewerbungsgespräche, um noch zwei offene Stellen zu besetzen. Mit acht Stellen sei man gut aufgestellt, um die Bereitschaft über die gesamte Wintersaison zu gewährleisten und die geplanten drei Touren zu fahren.

Frau Herrmann zeigt das eingesetzte Fahrzeug, welches im Sommer mit einem Gießschlauch und im Winter mit einer Räumschaufel ausgestattet ist. Sie weist darauf hin, dass die Beschaffung eines solchen Fahrzeugs ab Bestellung aktuell ein bis zwei Jahre dauere, was eine zusätzliche Herausforderung sei.

Zur Solenutzung auf Radwegen gibt es ein Monitoring zur Auswirkung auf die umliegenden Flächen. Bisher haben die externen Gutachtungsstellen keine Auffälligkeiten

finden können (Abweichung zum Normfall gegen Null). Deshalb und aufgrund des milden Winters ist die Messung derzeit ausgesetzt. Im Frühjahr soll sie erneut stattfinden.

Abschließend gibt Frau Herrmann einen Ausblick auf eine geplante zusätzliche vierte Tour und zieht ein positives Resümee. Herr Bürgermeister Vogel ergänzt mit Blick auf zahlreiche Schreiben und Anrufe, dass selbst bei bester Aufstellung nur eine Straße nach der anderen geräumt werden könne

Herr Puff erkundigt sich, ob auch die Radwege auf Gehsteigen geräumt werden und ob Querungsstellen und Blindenleitsysteme berücksichtigt werden. Beides wird bejaht, insbesondere Kreuzungsbereiche werden besonders gereinigt (auch unabhängig von den Radwegen).

TOP IV Sonstiges

Herr Roß weist auf den [Fahrradklimatest](#) (FKT) hin, der aktuell noch bis Ende November läuft und u.a. ein wichtiger Beitrag zum Monitoring des Mobilitätsbeschlusses sei. Der FKT findet alle zwei Jahre statt. Eine rege Teilnahme, auch außerhalb des ADFCs, sei besonders wichtig - daher die Bitte an alle Mitglieder des Runden Tisches, den Aufruf zu streuen und teilzunehmen.

Herr Schwerdtner bittet darum, dass bereits eingebrachte **Themenvorschläge** terminiert und im Vorfeld bekannt gegeben werden. Themenvorschläge seien immer gewünscht. Sollten Vorschläge untergegangen sein, können diese erneut an Frau Meyer-Rost (Vpl) gesendet werden.

Weiterhin erkundigt Herr Schwerdtner sich nach einem Update zur **Fürther Straße**. Herr Jülich berichtet, dass die Fachinstruktion abgeschlossen sei. Bevor der Prozess seinen weiteren Gang gehe (Kosteninstruktion, dann Öffentlichkeitsarbeit mit Bürgerverein und AfV) werde aber abgewartet, bis es ein positives Signal seitens SÖR zur Umsetzung und Zeitplanung gebe. Die Fürther Straße gehöre mit dem Thema Superblock zu einem Gesamtpaket rund um Gostenhof, welches aktuell vom SÖR geprüft werde. Aufgrund der begrenzten Ressourcen kann es nur umgesetzt werden, wenn andere Projekte zurückgestellt werden. Durch die aktuelle Haushaltslage im Bund gibt es einen Antragsstau, sodass Bewilligungen teilweise 1,5 Jahre dauern. Die Fürther Straße sei ein großer Wunsch der Verwaltung und werde auch so platziert. Zum Umsetzungszeitraum kann derzeit noch nichts gesagt werden. Bürgermeister Vogel ergänzt, dass der Wunsch der Verwaltung angekommen sei, die Wahrscheinlichkeit, dass die Fürther Straße aus allen beschlossenen und noch nicht umgesetzten Maßnahmen priorisiert ausgewählt wird, aber gering sei. Die Entscheidung liegt schlussendlich beim Rat. Sollte dieser den Ausbau des ÖPNV weiter vorantreiben wollen, werde die Fürther Straße noch nicht umgesetzt. Das liege zum einen an den personellen und finanziellen Ressourcen, aber zum anderen auch an der Menge der anstehenden Bauvorhaben in Nürnberg, die nicht alle parallel laufen können und stattdessen schnell abgeschlossen werden sollen. Dabei sollen nicht die Verkehrsarten des Umweltverbunds gegeneinandergestellt werden. Es wird

Personal für alle Bereiche gesucht. Dieses werde einen Punkt nach dem anderen umsetzen. Die Priorisierung (Nachfrage Herr Schwerdtner) erfolge dabei nach zwei Kriterien: (1) Der Fortschritt der Planung und die zur Verfügung stehenden Kapazitäten, sowie (2) die Beeinflussung des Verkehrsflusses, insbesondere angesichts der geplanten 30.000 Baustellen in den nächsten Jahren. Die Fürther Straße sei ein großes, mehrjähriges Projekt, welches den Verkehrsfluss stark beeinflussen werde. Schlussendlich liege die Entscheidung aber beim Rat, die Verwaltung könne nur eine Empfehlung aussprechen.

Herr Puff erkundigt sich, ob es Pläne zu „**Haltebrettern**“ für Radfahrende an Ampeln gebe und weist darauf hin, dass solche aus Gründen der Barrierefreiheit vom Behindertenrat abgelehnt werden sollen. Dem Vpl sei kein aktueller Antrag zur Einrichtung solcher Haltehilfen bekannt. Herr Puff wird sich bilateral mit Frau Meyer-Rost dazu austauschen. Herr Hüber verweist darauf, dass solche Haltevorrichtungen international genutzt und barrierefrei umgesetzt werden können.

Herr Wastrack verweist auf zwei Themen, die er gerne mit Herrn Baureferent Ulrich besprochen hätte und bezieht sich dabei auf Aussagen aus zwei Sitzungen des Verkehrsausschusses: (1) Die Einschätzung, dass Radstreifen in Mittellage im Vergleich zu geschützten Kreuzungen mit separater Schaltung keinen Nachteil für Radfahrende darstellen würden (Sitzung im Juli 2024), sowie (2) die Einschätzung, dass die Ziele des Mobilitätsbeschlusses so gut wie umgesetzt seien (Sitzung im September 2024). Beiden Aussagen möchte er widersprechen.

Weiter bittet er, dass die in der Sitzung gezeigten Präsentation zwei Wochen im Vorfeld verschickt werden. Sofern nicht möglich sollte zumindest ein Problemaufriss zur Verfügung gestellt werden, sodass die Teilnehmenden sich vorbereitet an der Diskussion beteiligen können (Anmerkung Herr Roß). Herr Jülich merkt an, dass der verschobene Tagesordnungspunkt „Geteilter Geh- und Radweg“ ohne Präsentation geplant und auf Anstoß des Baureferenten aufgenommen wurde, um in der Runde offen einen möglichen neuen Ansatz zu diskutieren.

Die nächste Sitzung findet am 03. Dezember statt. Themenwünsche können gerne an Frau Meyer-Rost gesendet werden. Geplant ist von Seiten der Verwaltung für Dezember das Planungs- und Bauprogramm 2025 vorzustellen. Herr Bürgermeister Vogel bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktive Sitzung und schließt diese um 18.45 Uhr.