

Runder Tisch Radverkehr Nürnberg – Ergebnisvermerk

32. Sitzung am 03. Dezember 2024

17.00 bis 19.00 Uhr

Aula des Baumeisterhauses

Version 1 – 10. Dezember 2024

Anlagen

1. Teilnehmendenliste
2. Präsentation Radwegeplanungsprogramm 2024 und 2025
3. Übersicht Bauprogramm 2024
4. Übersicht Bauprogramm 2025
5. Präsentation Umgang mit Schrotträdern (Noa kommunal GmbH)
6. Vorläufige Themenplanung Runder Tisch Radverkehr 2025

Ergebnisvermerk

TOP I	Begrüßung und Einführung <p>Herr Baureferent Ulrich begrüßt die Teilnehmenden und eröffnet die 32. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr. Er entschuldigt Herrn Bürgermeister Christian Vogel und Herrn Frank Jülich (Verkehrsplanungsamt (Vpl)) krankheitsbedingt und übergibt an die Moderatorin Lisanne Pucher.</p> <p>Lisanne Pucher heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen und begrüßt Herrn Schmidt (Noa kommunal GmbH) als Gast in der Runde. Neben Herrn Bürgermeister Vogel und Herrn Jülich lassen sich Herr Gerke (ÖDP) sowie Herr Wehr (AGBV) ebenfalls für die Sitzung entschuldigen. Herr Groh (SPD) wird verspätet teilnehmen.</p> <p>Die Tagesordnung wird vorgestellt. Herr Puff (Behindertenrat) meldet einen kurzen Beitrag unter „Sonstiges“ an. Es gibt keine Ergänzungen für das Protokoll der letzten Sitzung.</p>
TOP II	Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2025 <p>Bettina Meyer-Rost, Vpl, gibt einen Rückblick auf das Planungsprogramm 2024, welches im Januar im Verkehrsausschuss (AfV) beschlossen wurde und im Rahmen des jährlichen Reportings zum Mobilitätsbeschluss vertieft betrachtet wird. Ziel ist es, möglichst alle vorgestellten Planungen im kommenden Jahr beschließen zu lassen. Die letzte Entscheidung liegt aber bei der Politik.</p>

Die genaue Übersicht kann in der Anlage 1 eingesehen werden. Alle in 2024 beschlossenen Maßnahmen sind markiert.

Eine Karte stellt dar, wie die Radwegeplanung den Netzgedanken weiter fortführt und sich prioritär auf Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sowie Lückenschließungen im Radwegenetz konzentriert. Baureferent Ulrich unterstreicht, dass mit dem Fokus auf lange, durchgehende Routen über die relevantesten Strecken ein wichtiges Rückgrat für den Radverkehr geschaffen wird. Dieser Fortschritt ist auch ein Ergebnis der konstruktiven Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung und auch dem Runden Tisch Radverkehr. Einzelne Gefahrenstellen werden auch kurzfristig angegangen, alleinstehende Stellen in der Priorisierung aber nach hinten geschoben, um das Gesamtbild im Sinne des Radroutenkonzepts weiterzuverfolgen.

Vor dem Ausblick auf die Bauplanung wird die Möglichkeit für Rückfragen genutzt. Herr Roß (ADFC) bewertet die vorgestellte Planung als vernünftig und unterstützt wichtige Lückenschlüsse. Er weist darauf hin, dass die gesetzten Themen von Vpl auch in der Planung klar erkennbar sein sollten und dadurch auch Transparenz in der Umsetzung geschaffen werden könne. Auf die Nachfrage nach Fortführungen der Radwege, wie beispielsweise in der Regensburger Straße oder Schloßstraße, erläutert Frau Meyer-Rost dass selbstverständlich diese Lückenschlüsse Teil der Planung seien. Der Kreuzungsbereich Regensburger Straße mit Anschluss an die Schloßstraße ist im Planungsprogramm 2025 unter Nr. 23 aufgelistet. Aufgrund der vorhandenen Kfz-Auslastung und Straßenbahnführung sei die Planung herausfordernd. Die Planungen der Hainstraße sind im Planungsprogramm 2025 unter der Nr. 25 gelistet. Auch der Grunderwerb sei geklärt.

Herr Bock (Bündnis 90/Die Grünen) erkundigt sich, weshalb der Altstadttring für Radfahrende trotz Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses nicht aufgeführt sei. Baureferent Ulrich ordnet ein, dass das Projekt zwar vom Stadtrat komme, damit aber eines von 65 beschlossenen Projekten sei, für die es nicht die notwendigen (Geld- und Personal-) Ressourcen für eine gleichzeitige bauliche Umsetzung gebe. Es werde daher versucht, den Altstadttring für Radfahrende bis zur Urbanen Gartenschau 2030 umzusetzen. Herr Hinnecke (Stab Stadtentwicklung, Bürgermeisteramt) merkt an, dass eine Umsetzung des Altstadttrings für Radfahrende in der Bewerbung für die Gartenschau erwähnt wurde, er werde aber nicht durch die Landesgartenschau Nürnberg 2030 GmbH geplant oder umgesetzt. Für die im Rahmen der Gartenschau unter anderem notwendigen Anbindungen und das sich daraus ergebende Potential für den Fuß- und Radverkehr (Anmerkung Herr Wastrack, Radentscheid Nürnberg, mit Verweis auf einen Brief zu diesem Thema an den Oberbürgermeister) wird Anfang April ein Wettbewerb entschieden, in dem verschiedene Büros u.a. ihre Ideen für eine zeitgemäße Mobilität präsentieren.

Auf Nachfrage von Herrn Dr. Heimbucher (CSU) erklärt Herr Baureferent Ulrich, dass der Thumenberger Weg aufgrund von Plänen der Deutschen Bahn zurückgestellt wurde. Im

Zuge der Planung müsste die Fahrbahn durch die Unterführung deutlich tiefer gelegt werden. Hier liegen jedoch Kanalrohre, die ebenfalls tiefer gelegt werden müssten. Damit würden die Kosten für die Stadt enorm steigen und mit einer Bauzeit von mehreren Jahren müsste gerechnet werden. Aktuell werde nun geklärt, ob kostengünstiger gebaut werden kann.

Als nächstes gibt Herr Gußner einen Rückblick auf das Bauprogramm 2024 (Anlage 2) und erläutert die Maßnahmen, die abgeschlossen oder in Umsetzung sind sowie die Maßnahmen, die sich weiterhin verzögern oder aus unterschiedlichen Gründen nicht umgesetzt werden konnten.

Baureferent Ulrich ergänzt, dass die Verzögerungen oft nicht am zuständigen Etat liegen, sondern daran, dass die Spartenvorabstimmung nicht von allen Trägern gleichermaßen ernst genommen werden. Teilweise werde die Planung erst richtig angeschaut, wenn der SÖR bereits bauen möchte. Dies sei zum einen ein internes Problem, zum anderen aber auch auf die gesetzliche Vorgabe, dass z.B. die Verlegungen von Kabeln nur sechs Wochen Vorlaufzeit vorgeschrieben habe, zurückzuführen. Dies erschwert ein gebündeltes Spartenmanagement zusätzlich.

Herr Roß und Herr Wastrack bitten darum, die Dokumentation insbesondere bezüglich der Fertigstellung in Zukunft ordentlicher und transparenter aufzuschlüsseln. Wegen fehlender Beschilderung oder Markierungen, wie beispielsweise in der Sybelstraße sei die Straße noch nicht als „fertiggestellt“ zu listen. Auch die Zollhausstraße sei noch nicht fertiggestellt und ist im Bauprogramm nicht mehr enthalten.

Im Anschluss Herr Gußner (SÖR) stellt das Bauprogramm für 2025 vor (vgl. Anlage 3) und erläutert, was 25/26 durch den SÖR gebaut werden solle. Insbesondere die kommunale Wärmeplanung führe zu großen Herausforderungen, wie z.B. in der Friedrichsstraße, wo nach dem ersten Bauvorhaben ein neues Cluster für Fernwärme verortet wurde.

Auf Nachfrage von Herrn Wastrack, wie es nach einem Jahr Zuwendungsbeantragung zu nur einer Zusage kommen könne, erläutert Herr Gußner die Rolle der ZUG (Zukunft-Umwelt-Gesellschaft), die durch den Bund mit der Umsetzung der Klimaschutzinitiative beauftragt wurde und u.a. auf den Projektträger Jülich folgt. Herr Ulrich ergänzt, dass die ZUG nach Aufhebung des Transformationsfonds praktisch stillgelegt sei und nichts auszahlen dürfe, bis der Haushalt stehe. Für die Radwegeplanung sei dies ein Desaster, da erst mit neuem Haushalt wieder Anträge neu gestellt und anschließend bewilligt werden können. Es fehle also an einer garantierten Finanzierung, da alle städtischen Maßnahmen Förderanträge, ergänzend zum Radverkehrsetat, stellen müssen.

Herr Dr. Heimbucher erkundigt sich nach der Gesamtsumme von 24 Millionen €. Herr Gußner führt auf, dass es sich hierbei um eine über mehrere Jahre addierte Summe handele. Eine Aufschlüsselung lohne sich erst nach Fertigstellung. Herr Roß regt an, dass die Summe aus dem Radwegeetat in der Übersicht separat aufgeführt wird. Herr Wastrack bittet um einen Austausch bezüglich der Zusammensetzung der Summen in kleinerer

Runde. Baureferent Ulrich unterstreicht, dass die Debatte vor allem retrospektiv Sinn ergebe, da die Summe in keinem Jahr genau aufgehe.

Auf Nachfrage von Herrn Dr. Heimbucher wird bestätigt, dass die im vergangenen Jahr beschlossene Planung zur Waldstraße umgesetzt werden soll. Ein Umsetzungshorizont ist jedoch nicht bekannt. Die von Herrn Roß angesprochene Radvorrangroute an der Kreuzung Allersberger Straße (Schweinau Richtung St. Peter) sei Teil des ÖPNV-Programms und werde Thema im nächsten Stadtrat. Nach dem Beschluss werden die Termine für die Umsetzung festgelegt. Wenn die Treiber für die Planung aus anderen Töpfen kommen, wird der Radwegeetat nicht genutzt.

Weitere Anmerkungen zu den einzelnen Vorhaben: Für die Oelser Straße sind die Grunderwerbsverhandlungen mit Siemens wider Erwarten noch nicht vollzogen. Erst im Anschluss daran kann mit dem Staatlichen Bauamt die Vereinbarung zum Bauvorhaben abgeschlossen werden. Die Spohrstraße ist kurzfristig in der Übersicht aufgenommen worden. Sie ist kein Vorgriff auf den Umbau der Fürther Straße, sondern eine ältere beschlossene Maßnahme, die es dem Radverkehr zukünftig ermöglichen soll, signalisiert die Fürther Straße zu queren mit Anschluss in die Habsstraße. Das Budget für die Planungen ist nicht ausschließlich aus dem Radwegeetat.

TOP III Bericht Schrotträdermanagement in Nürnberg

Herr Schmidt (Noa Kommunal GmbH) stellt das Vorgehen um den Bereich des Schrotträdermanagements in Nürnberg vor (vgl. Anlage 4). Julia Kraus (Vpl) erklärt, dass der Auslöser für die Beauftragung der Noa mit diesem Thema u.a. daher komme, dass häufig Bedarfe für weitere Radabstellanlagen angemeldet werden. Bei der Vor-Ort-Prüfung fiel auf, dass die Abstellanlagen oft von alten Rädern belegt werden. Das Personal vom Mängelmelder bei SÖR konnte den Anfragen nicht nachkommen. Die Noa hingegen verfüge über die notwendigen Ressourcen, weshalb es zur aktuellen Zusammenarbeit kam.

Folgende Fragen / Hinweise erfolgen im Rahmen der Diskussion und werden von Herrn Schmidt beantwortet:

- Erfolgt ein Abgleich mit den bei der Polizei als gestohlen gemeldeten Rädern? (Ulrich) → Ja, wobei die wenigsten Räder gemeldet werden, da die Versicherung oft nicht zahlt.
- Kann jeder ein Rad abholen oder nur Menschen mit geringem Einkommen? (Schwerdtner) → Wer möchte kann ein Rad holen, zu 98% sind sie aber nicht reparierbar. Herr Roß weist auf eine mögliche Kooperation mit der *noris inklusion Nürnberg* hin und stellt gerne einen Kontakt her.
- Gibt es mehrere Faktoren, die ein Rad als „Schrottrad“ qualifizieren? Die Anforderungen für die Abschleppung eines Pkws seien vergleichsweise sehr hoch. Zusätzlich der Hinweis auf die niederländischen Fietsdepots als Best Practice Beispiele. (Hüber) → Kette und Sattel sind in der Regel gute Hinweise. Seit

Übernahme der Noa gab es vier Beschwerden von Personen, die ihr Rad wieder abholen konnten.

- Die Entwicklungen sind sehr positiv und auch Ergebnis der guten Zusammenarbeit mit SÖR.
- Die Kontrolle der Abstellplätze folgt einer festen Tour im festen Turnus, es sei denn es werden Prioritäten durch den SÖR angemeldet.

Abschließend ergänzt Frau Kraus, dass aktuell gemeinsam mit einer Kollegin der Öffentlichkeitsarbeit (Frau Melber) eine Information zum Kreislauf des Fahrrads erarbeitet wird. Damit soll u.a. die Frage beantwortet werden, wo ein Schrottrrad abgegeben werden kann. Sobald die Publikation fertig ist, wird sie mit dem Runden Tisch Radverkehr geteilt.

TOP IV Verkehrszeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“

Herr Baureferent Ulrich bittet um ein kurzes Meinungsbild zum Thema Verkehrszeichen 240, „gemeinsamer Geh- und Radweg“. Das Schild sei an manchen Stellen notwendig, aber nicht immer ein Gewinn. Für die weitere Planung bzw. den Umgang mit dem Verkehrszeichen bestehe Interesse an der Einschätzung des Runden Tisches.

Herr Puff vermerkt, dass insbesondere aus Sicht der Rollstuhlfahrenden das Schild begrüßt werde. An schwierigen Kreuzungen erlaube es die Nutzung der Radwege mit Nullabsenkung. Für Blinde sind im Idealfall die Wege mit blindengerechten Elementen voneinander getrennt, damit blinde Personen ertasten können, wenn sie den Fußbereich verlassen. Auf gemeinsamen Geh-/Radwegen können sich seheingeschränkte/blinde Personen nur unzureichend orientieren. Auch Herr Schwerdtner bewertet das Schild in manchen Situationen als sinnvoll, da es die volle Nutzung des zur Verfügung stehenden Raums erlaubt. Herr Wastrack merkt an, dass auch bei Gleichberechtigung die Radfahrenden als stärkere Verkehrsteilnehmende Rücksicht nehmen müssen. Persönlich finde er die Lösung nicht gut. Sie solle nur dann eingesetzt werden, wenn es weiter außerhalb kaum Begegnungsverkehr gebe. Auch Unterbrechungen sieht er kritisch, wie z.B. an der Querung zum Bahnhof. Dies führe zu Irritationen bei den Verkehrsteilnehmenden. Herr Roß merkt an, dass das Schild auf verschiedenen Ebenen diskutiert werden müsse. Grundsätzlich sei eine, wenn möglich bauliche Trennung der Verkehre anzustreben. Es gebe aber auch gute Gründe für das Schild. Wichtig sei die klare Kommunikation und deutliche Markierung, wo Radfahrende fahren dürfen und wo nicht. Zudem verweist er auf die österreichische Möglichkeit des „Angebotsradwegs“. Herr Dr. Heimbucher vermerkt, dass der Gehweg nur im Ausnahmefall für Radfahrende freizugeben sei. Herr Baunach verweist auf das Beispiel Pegnitztal, da Anlässe für das Schild meistens in Grünanlagen gegeben seien. Es gebe keine Patentlösung, die alle Konflikte (Mindestbreite, Flächenversiegelung, etc.) beseitigen könne. Auch Herr Bock wirbt für eine differenzierte Betrachtung. Grundsätzlich gebe es mehr Rücksicht, wenn Gehwege auch für den Radverkehr freigegeben seien. Es müssten aber immer die konkreten Situationen betrachtet und Verwirrung, z.B. über Benutzungspflicht, verhindert

werden. Herr Puff ergänzt, dass eine Trennung durch einen Strich nicht ausreichend sei. Es brauche an Übergängen Absenkungen für eine garantierte Nutzung. Eine eigens für Rollstuhlfahrende abgesenkte Furth sei zwar wünschenswert, werde flächendeckend aber nicht kommen.

Herr Baureferent Ulrich nennt drei abschließende Bemerkungen und bedankt sich für die Diskussion: Zum einen gelten Rollstuhlfahrende ohne Motor als Fußverkehr und dürfen Radwege daher nicht nutzen. Weiter sei eine gewollte Radwegführung oft schwer, wenn nicht intuitiv und nicht mit Rücksichtnahme verbunden (Verweis auf Unfall mit Kleinkind). Eine Bestrafung für Nichtnutzung der geteilten Wege werde praktisch nie durchgesetzt, wie auch durch die Polizei Nürnberg bestätigt wird. Stattdessen gebe es Aktionstage mit mündlichen Verwarnungen und Aufklärung.

Im gesamten (geteilten) Verkehrsraum kann es für alle nur durch Rücksichtnahme (u.a. auch durch das Vermeiden von gespannten Hundeleinen) und die Nutzung der Fahrradklingel sicher sein.

TOP IV Sonstiges

Herr Puff informiert darüber, dass die Stadt Nürnberg beim **Access City Award** der Europäischen Kommission zwei Preise für Inklusion und Barrierefreiheit erhalten hat. Aus 50 Bewerbungen wurde die Stadt ausgewählt, was u.a. aufgrund der guten Zusammenarbeit in verschiedenen Gremien, darunter auch der Runde Tisch Radverkehr, möglich war. Herzlichen Glückwunsch zu dieser Leistung!

Frau Meyer-Rost stellt die **Jahresplanung des Runden Tisches** für 2025 vor. Die Themenanmeldung funktioniert aufgrund der notwendigen Vorbereitung nicht auf Zuruf, weshalb für das kommende Jahr eine Übersicht erstellt wurde. Bei einer Themenanmeldung wird davon ausgegangen, dass das Thema auch durch die Anmeldenden vorbereitet und vorgestellt wird. In Zukunft wird mit Versand des Protokolls eine konkrete Deadline für die Themenanmeldung für die kommende Sitzung genannt. Die Übersicht der bereits geplanten Themen kann dem Anhang entnommen werden. Für das Thema VGN-App wird der ADFC auf Herrn Zuber (VGN) zugehen. Das Thema Parken von E-Scootern wird nicht im Runden Tisch Radverkehr behandelt, es gibt vorgeschriebene Abstellzonen innerhalb des B4R Rings. Das Parken auf Radwegen ist verboten. Das Thema „Elterntaxi“ / sichere Schulwege wird ebenfalls nicht im Runden Tisch behandelt, da es bereits am 13.12.2024 Thema im Schulausschuss war. Herr Baureferent Ulrich verweist auf aktuelle Auswertungen, die zeigen, dass es bisher zu keinem Unfall in diesem Kontext kam. Herr Wastrack unterstreicht die Relevanz des Themenbereichs „Baustellen“, da die aktuelle Situation oft gefährlich ist. Das Thema sollte in Abstimmung mit Polizei und SÖR vorbereitet werden. Ergänzend sollte das Thema „*Radstreifen in Mittellage*“ in die Jahresplanung aufgenommen werden.

Der nächste Runde Tisch findet am **25. März 2025** statt und wird das Thema Fahrradabstellanlagen (VCD) und VGN-App (VGN, ADFC) behandeln. Die darauffolgende Sitzung ist für den **27. Mai** terminiert.

Auf Nachfrage von Herrn Groh zur Sichtbarkeit von Radfahrenden in der dunklen Jahreszeit wird auf die Aktion zum kostenlosen Rad- und Lichtcheck sowie verschiedene Einzelaktionen durch die Stadt und den ADFC verwiesen.

Herr Baureferent Ulrich bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die intensive Diskussion und beendet die Sitzung um 19.00 Uhr.