Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“
hier: Bilanz und weiterer Handlungsbedarf

Entscheidungsvorlage

Der Stadtrat hat am 16.12.2009 im Sinne einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrs- und Stadtentwicklung die Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ beschlossen. Diese beinhaltet ein breites Konzepte- und Maßnahmenbündel mit den Oberzielen:

- „Schaffung eines radverkehrsfreundlichen Klimas“,
- „Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr auf 20 % bis zum Jahr 2015“,
- „Reduzierung der Zahl der Unfälle und der verletzten sowie getöteten Radfahrer“ und
- „Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV“.

Im Folgenden wird berichtet, inwieweit diese Ziele, mit welchen Maßnahmen und welchem Budget erreicht werden konnten. Es wird der für erforderlich gehaltene Handlungsbedarf erläutert, die Weiterführung der Radverkehrsstrategie empfohlen und der hierfür erforderliche Finanzbedarf angemeldet.

1. Evaluierung der Zielannahmen

- Eine Vielzahl von Faktoren ist für die „**Schaffung eines radverkehrsfreundlichen Klimas“** verantwortlich. Wie erfolgreich „Nürnberg steigt auf“ hier war, ist durch objektive Kriterien nur schwer messbar und Umfrageergebnisse, die dies belegen könnten, liegen nicht vor. Allerdings zeigt die Auszeichnung der Stadt im Juli 2013 als erste „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ durch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK) und das Bayerische Staatsministerium des Innern, dass man auf einem guten Wege ist. Bewertet wurde das politische Engagement der Stadtspitze und die gesteckten Ziele sowie die bereits auf den Weg gebrachten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

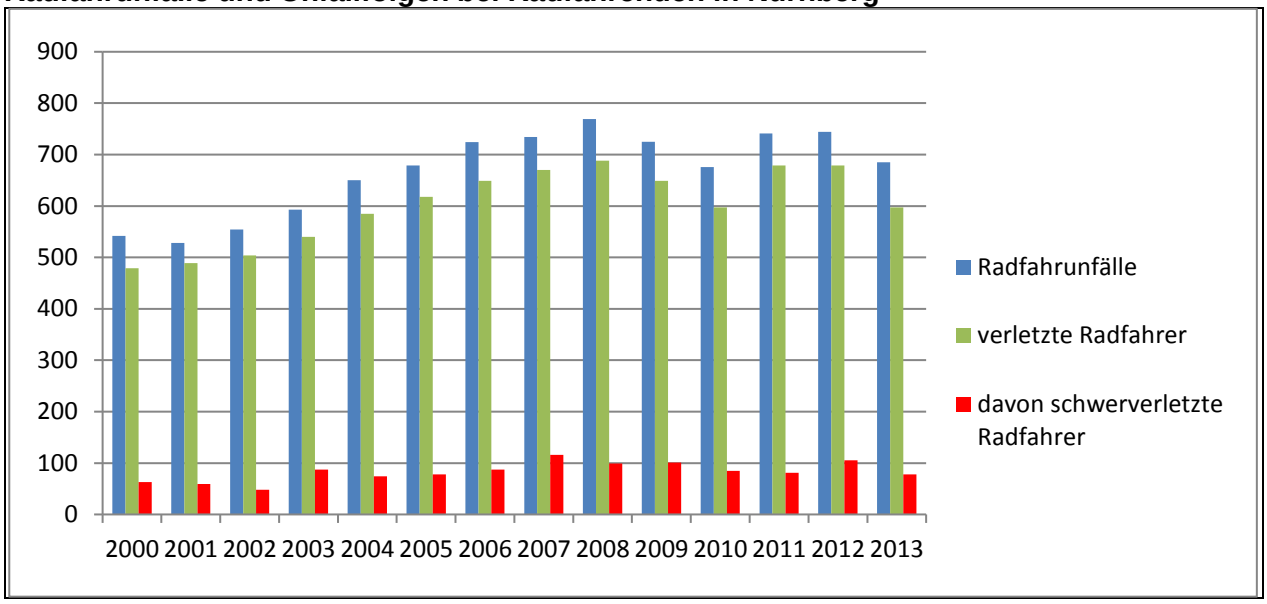
  Will man die Auszeichnung, die nur sieben Jahre Bestand hat, nicht verlieren und die Diskrepanz, dass die Auszeichnung in der öffentlichen Wahrnehmung nicht nur positiv aufgenommen wurde, vermeiden, empfiehlt sich eine Fortführung der Strategie.

- Das Ziel „**Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr auf 20 % bis zum Jahr 2015“** wird, wenn man die Erhebungen von Socialdata heranzieht, sicherlich nicht erreicht werden. Hier liegt mit steigender Tendenz der Anteil derzeit bei circa 12 %. Dieser Wert deckt sich allerdings nicht mit den Ergebnissen der jährlichen Querschnittszählungen, bei denen in den letzten Jahren absolut wie prozentual ein stetiger Anstieg des Radverkehrs gemessen wurde. Zum Beispiel wurde am Altstadtkordon der Fahrradverkehr mit einem Anteil von ca. 27% an allen Fahrzeugen gegenüber 2007 mit ca. 22 % erfasst. Auch bei der Wahl des bevorzugten Verkehrsmittels lässt sich dieser Trend belegen: Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr auf dem Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte lag 2011 bei 12 % in der Freizeit benutzten 23 % das Rad (die Vergleichswerte für 2007 lagen bei 10 % bzw. 21 %).

  Dass das angestrebte Ziel einer Steigerung des Radverkehrsanteils nicht unrealistisch ist, zeigen Vergleiche mit anderen europäischen Städten, die sich seit Jahren kontinuierlich für eine Radverkehrsförderung einsetzen.

- Dem Ziel der „**Reduzierung der Zahl der Unfälle und der verletzten sowie getöteten Radfahrer“** ist man ein Stück weit näher gekommen: Der seit 2000 zu verzeichnende Anstieg von Radverkehrsunfällen und verletzten Radfahrern konnte gestoppt werden. Trotz gestiegenem Radverkehrsaufkommen blieb man in den letzten Jahren unter dem Höchstwert von 2008 mit rund 690 Verletzten (davon 100 Schwerverletzte).

Radfahrunfälle und Unfallfolgen bei Radfahrenden in Nürnberg



Dennoch sind circa 600 verletzte Radfahrer (davon 80 Schwerverletzte) im Jahr 2013 Anlass genug, weiter für eine sichere Infrastruktur zu sorgen und für ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr zu werben.

- Auf dem richtigen Weg ist man auch hinsichtlich einer besseren „**Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV“**: Maßgeblich dazu beigetragen hat zum Beispiel das Fahrradverleihsystem NorisBike, bei dem rund ein Drittel der aktuell circa 12.000 Nutzer über eine Zeitkarte des Verkehrsverbunds verfügen. Ein weiteres Indiz ist, dass sich sowohl die Anzahl der Fahrradständer an den Haltestellen der VAG als auch deren Auslastung erhöht hat.

  Die Förderung des Umweltverbunds und hier des kombinierten Verkehrs bleibt ein wichtiges Anliegen der Verkehrsplanung.

2. Evaluierung der Konzepte und Maßnahmen sowie Vorstellung des künftigen Handlungsbedarfs

Die Kampagne „Nürnberg steigt auf“ versteht Radverkehr als System und enthält folglich vielfältige sowohl investive als auch nichtinvestive Maßnahmen. Über deren Umsetzung in den Jahren 2010 – 2014 wird nachfolgend gemäß der Reihenfolge des Strategiepapiers kurz berichtet und der jeweilige Handlungsbedarf für die Jahre 2015 – 2019 vorgestellt.

2.1 Radwegebauprogramm

Die Umsetzung des im November 2011 beschlossenen Radwegenetzplans schreitet zwar langsam, aber stetig voran: So wurden Radwege und Radfahrstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen in einer Länge von circa fünf Kilometern angelegt. Aufgrund der im Mittelfristigen Investitionsplan erhöhten Mittel für den Radwegebau konnten auch insbesondere kostenintensive Maßnahmen initiiert werden. Dazu kommt der Bau von eigenständigen Radwegen in einer Länge von circa einem Kilometer im Zusammenhang mit der Umsetzung von Bebauungsplänen oder städtebaulichen Verträgen.

Handlungsbedarf:
Gemäß einschlägiger Richtlinien besteht bei circa 80 Kilometern der städtischen Straßen Anlass zu handeln, um ein zusammenhängendes und lückenloses Radwegenetz anbieten zu können. Da dies in zunehmendem Maße den Umbau von Hauptverkehrsstraßen bedeutet, handelt es sich folglich auch um äußerst aufwändige und kostenintensive Maßnahmen.

2.2 Sonstige Netzelemente

Im Sinne der Schaffung einer „Stadt der kurzen und komfortablen Wege“ ist es gelungen, weitere Tempo 30-Zonen und Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung auszuweisen. Die Planungen für den Osttunneldurchstich mit Wegeanbindung zur fußläufigen Erschließung weiterer Stadtquartiere sind abgeschlossen. Der Durchstich soll in den nächsten Jahren realisiert werden.

Handlungsbedarf:
Es wird angestrebt, alle geeigneten Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen und die Hauptverkehrsstraßen hinsichtlich ihrer Funktion im Netz zu überprüfen und gegebenenfalls Tempo 30-Zonen, in denen Radfahrer sicher im Mischverkehr unterwegs sind, auszuweisen. Auch die Neubeschilderung von Fahrradstraßen wird in diesem Zusammenhang überprüft.

2.3 Flankierende Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Neben der Anlage von Markierungen und Rotfurten oder aufgeweiteten Radaufstellstreifen sowie Anpassungen der Signalsteuerungen wurden streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen und deren Überwachung zur Senkung des Unfallrisikos vollzogen. Außerdem wurde vor 29 Schulen Tempo 30 angeordnet.

Handlungsbedarf:
Das Straßennetz bedarf der laufenden Kontrolle hinsichtlich seines übersichtlichen, begreifbaren und verkehrssicheren Zustands. Regelmäßige Verkehrsüberwachung unterstützt die Bemühungen zur Senkung des Unfallrisikos.

2.4 Freiraumverbindungen

Vom Konzept der übergeordneten Freiraumverbindungen konnte ein Trassenabschnitt der Freiraumverbindung Nord zwischen der Grolandstraße und der Atlantastraße verwirklicht und ein Abschnitt im Bereich Nordbahnhof gesichert werden.

Handlungsbedarf:
Die Umsetzung des Konzepts bleibt eine schwierige und langandauernde Aufgabe, da viele der im Flächennutzungsplan gesicherten Verbindungen sich erst bei konkreten Bauanfragen, Entwicklungsplänen oder Verkäufen Dritter realisieren lassen.

2.5 Wegweisung

Die eigenständige Wegweisung für den Radverkehr auf attraktiven Routen abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes wurde teilweise den neuen Richtlinien angepasst. Ergänzt wurde die Beschilderung zwischen Main-Donau-Kanal und ehemaligem Ludwig-Donau-Main-Kanal. Derzeit wird an der Beschilderung der circa sieben Kilometer langen Radroute Schniegling – Höfles – Boxdorf / Kraftshof gearbeitet.

Handlungsbedarf:
Vorgesehen ist die Beschilderung weiterer stadtteilverbindender Routen; in Vorbereitung ist die Route Bleiweiß – Dokumentationszentrum – Langwasser Mitte – Moorenbrunn und die Route Wöhrd – Weichselgarten – Zerzabelshof.

2.6 Öffentliches Fahrradverleihsystem

Das Fahrradverleihsystem NorisBike zielt insbesondere auf einen Lückenschluss in der ÖV-Wegekette ab, um ein Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV und

das Fahrrad attraktiver zu machen und so den MIV zu reduzieren. Im Nürnberger Stadtgebiet stehen aktuell 74 Verleihterminals, dazu kommt eine Station in Stein und zwei Stationen in der Stadt Lauf a.P., jeweils finanziert von den Städten, sodass das Verleihsystem insgesamt 77 Stationen mit über 800 Fahrrädern umfasst. Die Stadt Erlangen plant in Kooperation mit der Universität und Siemens in naher Zukunft 20 Stationen zu errichten, sodass das Leihrad in der Metropolregion zunehmend verankert wird. Die derzeit insgesamt 12.000 Kunden haben seit Mai 2011 rund 152.000 Fahrten zurückgelegt. Von diesen wiederum wurden 60.000 Fahrten von Kunden der VAG unternommen. Damit ist das Angebot eine wichtige Ergänzung in der Nürnberger Mobilitätskette, das die Chance birgt, zu einer Erhöhung des Anteils des Umweltverbunds am Gesamtverkehr und damit zu einer Reduzierung von verkehrsbedingten Luftschadstoffen und Lärmbelästigungen beizutragen.

Handlungsbedarf:
Das Projekt ist aus Sicht der Stadt Nürnberg abgeschlossen. Sollten Unternehmen daran interessiert sein, weitere Verleihterminals zu finanzieren, kann das System jederzeit erweitert werden. NextBike ist verpflichtet, das Verleihsystem auf eigenes wirtschaftliches Risiko bis 2016 weiter zu betreiben.

2.7 Abstellanlagen

Mit der Errichtung von vier überdachten Fahrradabstellanlagen in der Altstadt wurde gemäß Abstellanlagenkonzept begonnen. Im Rahmen des Projekts „Radständer für die Südstadt“ wurde darüber hinaus erstmalig ein systematischer Ausbau vieler dezentraler Abstellflächen in einem definierten Gebiet unter Einbeziehung der Öffentlichkeit im Rahmen einer E-Partizipation vorgenommen. Durch die Errichtung kleiner oder mittlerer Einheiten sollen von allen Punkten im Stadtteil kurze Wege zur nächstgelegenen Abstellanlage sichergestellt werden. Es wurden im ersten Pilotgebiet der Südstadt 87 Standorte mit 360 Fahrradbügeln geplant, die derzeit aufgebaut werden.

Handlungsbedarf:
Es sollen Schritt für Schritt weitere Stadtteile als Projektgebiete untersucht werden. Für 2014 / 2015 steht konkret ein Bereich der Nordstadt an (s. separater Tagesordnungspunkt im AfV am 03.07.2014).

2.8 Bike & Ride

Zur Förderung des kombinierten Verkehrs wurden hochwertige Abstellanlagen an den U-Bahnhöfen Kaulbachplatz und Friedrich-Ebert-Platz geschaffen. Mit der Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) wurde eine Kooperationsvereinbarung mit dem Ziel einer künftig verstärkten Förderung von Bike & Ride-Anlagen geschlossen.

Handlungsbedarf:
Im Zuge der im Bau befindlichen U-Bahn und der Straßenbahnverlängerung von Thon nach Am Wegfeld werden die einzelnen Bahnhöfe mit überwiegend überdachten Abstellanlagen ausgestattet. Im Zuge des Umbaus des Nelson-Mandela-Platzes und des Durchstichs des Osttunnels soll ein Fahrradparkhaus mit circa 400 Stellplätzen entstehen.

2.9 Unterhalt / Winterdienst

Umgesetzt werden konnte das Ziel der Förderung des Alltagsradverkehrs auch bei widrigen Bedingungen: Ein auf den Radverkehr ausgerichteter Winterdienstplan gewährleistet die Räumung bestimmter Radrouten in erster Priorität und damit ganzjährig verkehrssicher befahrbare Radwege. Mängel im Radwegenetz können über das Servicetelefon der Stadt, die Online Anwendung „Schadensmeldung“ und die Kontaktformulare der jeweiligen Dienststellen gemeldet werden.

Handlungsbedarf:
Es gilt, das Winterdienstkonzept sowie die Serviceleistungen der Stadt aufrecht zu erhalten.

2.10 Radrouting

Kurz vor Abschluss steht das Projekt eines internetbasierten, intermodalen Radroutingsystems, das eine nach unterschiedlichen Kriterien gewichtete, ideale Fahrradverbindung zwischen mehreren Punkten – auf Wunsch unter Einbeziehung öffentlicher Verkehrsmittel – errechnet. Es handelt sich um ein Pilotprojekt des Freistaats Bayern mit der Stadt Nürnberg.

Handlungsbedarf:
Die Datengrundlagen bedürfen der laufenden Pflege und kontinuierlichen Aktualisierung.

2.11 Mobilitätserziehung

Ins Leben gerufen wurde das Projekt „Mobil in der Kita“ unter der Federführung von Ref. V, das Kindern und deren Familien frühzeitig den Zugang zum eigenständigen und regelmäßigen Fahrradfahren erleichtern soll. Bei der Auswahl der aktuell sechzehn Einrichtungen wurden Stadtteile mit besonderem sozialem Entwicklungsbedarf priorisiert. Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert.

Für alle Grundschulen wurden Schulwegkarten entwickelt, die den Schülern die jeweils sicheren Wege aufzeigen und deren individuelle Mobilität unterstützen.

Handlungsbedarf:
Es ist vorgesehen, weitere Kitas in das Projekt mit einzubeziehen. Ferner soll eine Kommunikationskampagne zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr unter Einbeziehung der Polizeidirektion und der Verkehrswacht gestartet werden. Die Aktualisierung der Schulwegkarten wird derzeit vorbereitet.

2.12 Individualisiertes Marketing

Bisher nicht umgesetzt werden konnte die Idee, analog der Marketingkampagne der VAG Bürgerinnen und Bürger stadtteilbezogen gezielt über Radrouten, Entfernungen und Wegweisung zu informieren und so zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen.

Handlungsbedarf:
Es ist vorgesehen, zunächst in vier Stadtteilen bei maximal 5.000 Einwohnern pro Gebiet alle Haushalte anzuschreiben, um Informationen zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes und ein persönliches Beratungsgespräch anzubieten.

2.13 Image- und Marketingkampagne „Nürnberg steigt auf“

Die Kampagne wurde mit einer breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit begleitet, bei der die Megaboards und Citylights der Stadtreklame bespielt, Informationsflyer, Freecards und Schnappbänder verteilt sowie ein Kinospot und ein Internetauftritt geschaltet wurden. Nürnberg erhält als Gründungsmitglied der AGFK und als erste als fahrradfreundlich ausgezeichnete Kommune Bayerns auch überregional Aufmerksamkeit.

Handlungsbedarf:
Um das Thema Radfahren in der Öffentlichkeit präsent zu halten und mehr Bürgerinnen und Bürger zum dauerhaften Mitmachen zu aktivieren, sind neben der passenden Infrastruktur insbesondere weitere Werbe- und Informationskampagnen unerlässlich.

2.14 Nationaler Radverkehrskongress

Im Mai 2011 tagte in Nürnberg der zweite Nationale Radverkehrskongress. Der vom BMVBS ausgerichtete Kongress fand mit mehr als 650 Teilnehmern aus dem In- und Ausland großen Anklang.

2.15 Mobile Fahrradständer

Als neue Maßnahme hinzugekommen ist die Anschaffung und Bereitstellung von mobilen Fahrradständern (42 Module a‘ 3 Bügel) für Großveranstaltungen, die in enger Kooperation mit der NOA hergestellt wurden. Damit können die Stadt und die jeweiligen Veranstalter zeigen, dass

sie Radfahrende willkommen heißen. Das Angebot bei Großveranstaltungen die zahlreichen Fahrräder geordnet und sicher abzustellen wurde sehr gut angenommen (Klassik open air, Bardentreffen, Blaue Nacht, Public Viewing u.v.m.)

Handlungsbedarf:
Zur Deckung der großen Nachfrage nach mobilen Fahrradständern sollen je nach Bedarf weitere Module angeschafft werden.

2.16 Sonstige Handlungsfelder

Weitere wichtige neue Handlungsfelder sind in den nächsten Jahren:

- Kooperationen mit der Wirtschaft und Verbänden zum Thema: Radverkehr und Einkaufen
- Kooperation mit einzelnen oder mehreren Nachbarstädten zum Thema: Radschnellwege
- Kooperationen mit Schulen zum Thema: Radverkehrssicherheit

3. Finanzierung 2010 – 2014

In den Verkehrsausschüssen vom 25.03.2010, 10.06.2010 und 07.07.2011 wurde beschlossen, dass für 2010 bis 2014 insgesamt 450.000,- € aus den Mehreinnahmen durch die Verlängerung der gebührenpflichtigen Parkzeiten an ausgewählten Parkscheinautomaten in der Innenstadt dem Verkehrsplanungsamt für „Betriebsbedarf Projekte“ bereitgestellt werden. Es handelt sich um die Einzelprojekte: „Nürnberg steigt auf“, „Planungskosten Osttunnel“, „Parkleitsystem Altstadt“, „Online-Mitfahrzentrale“, „Elektromobilität“ und „Tempo 30 vor Schulen“. Von der Gesamtsumme wurden für nichtinvestive Maßnahmen im Rahmen von „Nürnberg steigt auf“ 290.000,- € veranschlagt.

Ende 2014 werden voraussichtlich 253.000,- € verbraucht worden sein und zwar für:

-	Öffentlichkeitsarbeit „Nürnberg steigt auf“	100.000.- €
-	Aufbau Radrouting	8.000,- €
-	Fahrradverleihsystem	75.000.- €
-	Mobile Fahrradständer	22.000,- €
-	AGFK	13.000,- €
-	Raddauerzählgerät	20.000,- €
-	Projekt „Radständer für die Südstadt“	15.000,- €

4. Fortführung der Kampagne 2015 – 2019 und Finanzierungsbedarf

Sowohl die Evaluierung der Zielannahmen der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ als auch die Evaluierung der einzelnen Konzepte und Maßnahmen hat gezeigt, dass man auf einem guten Weg im Sinne einer zeitgemäßen Verkehrsplanung ist. Erfreulich ist, dass der Radverkehr in der Bevölkerung eine zunehmende Sympathie erfährt und mehr Wege mit dem stadtverträglichen Verkehrsmittel Rad zurückgelegt werden. Letztlich muss es gelingen, dass die Bürger das Rad für sich entdecken und davon überzeugt sind, dass es eine ernstzunehmende Alternative als Alltagsverkehrmittel darstellt. Nur so werden auch andere zum Mitmachen animiert werden können. Herausgestellt hat sich auch, dass zur Förderung des Radverkehrs die nichtinvestiven Maßnahmen mindestens genauso wichtig sind wie die investiven Maßnahmen.

Wie schwierig es ist, dauerhaft Änderungen in der Verkehrsmittelwahl und im Verkehrsverhalten zu erreichen, zeigt die zwar stetige, aber langsame Zunahme des Anteils des Umweltverbunds im Modal Split. Es gilt deshalb, die Anstrengungen beizubehalten und zu intensivieren. Insbesondere die Trendwende in der Entwicklung der Zahl der Radverkehrsunfälle und der verletzten

Radfahrer hin zu einer Stagnation, wenn nicht sogar zu einer Abnahme in den letzten Jahren muss unbedingt weiter unterstützt werden.

Auch an den Erfolgen einer Stärkung des Umweltweltverbunds mit dem Ziel einer stadtverträglichen Mobilität wird sich das für sieben Jahre geltende Prädikat „Fahrradfreundliche Stadt“ messen lassen und einer erneuten Überprüfung stellen müssen. Es wird deshalb für notwendig erachtet, die Kampagne fortzuführen.

Nur durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Projekte kann sichergestellt werden, dass sich die Ziele einer verkehrssicheren, umweltschonenden und sozialverträglichen Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik langfristig niederschlagen. Um die Radverkehrsstrategie weiterhin erfolgreich betreiben zu können, wird deshalb für die Jahre 2015 – 2019 ein Finanzierungsbedarf von 275.000.- € gesehen (jährlich 55.000 Euro):

-	Öffentlichkeitsarbeit „Nürnberg steigt auf“	100.000.- €
-	Radrouting	10.000,- €
-	Mobile Fahrradständer	20.000,- €
-	AGFK (ohne Mitgliedsbeitrag)	10.000,- €
-	Projekt „Radständer in den Stadtteilen“	70.000,- €
-	Individualisiertes Marketing	40.000,- €
-	Planungsaufträge (u.a. Radschnellwege)	25.000,- €

Der von der Bundesregierung im Oktober 2012 verabschiedete Nationale Radverkehrsplan 2020 beziffert den Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für nicht investive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs je nach Ausgangssituation und Perspektive:

- Einsteiger : 0,5 Euro / Einwohner pro Jahr
- Aufsteiger: 0,5 Euro / Einwohner pro Jahr
- Vorreiter: 1,0 Euro / Einwohner pro Jahr

Die Stadt Nürnberg wird als Aufsteiger-Stadt eingestuft. Im Vergleich zu diesen Beträgen sind die veranschlagten Maßnahmen für die Kampagne „Nürnberg steigt auf“ moderat.