

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
18.07.2019

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	3
Tagesordnung -öffentlich-	3
Vorlagendokumente	5
TOP Ö 1 Evaluation der Radverkehrsstrategie "Nürnberg steigt auf"	5
Bericht Vpl/077/2019	5
Endbericht zur Evaluation April 2019 Vpl/077/2019	9
Sachverhalt Vpl/077/2019	79
TOP Ö 2 Ausbau der Radwege im Nürnberger Süden	81
Sitzungsvorlage Ref.VI/069/2019	81
Antrag_Ausbau Radweg Nbg Süden_CSU Ref.VI/069/2019	85
TOP Ö 3 Wöhrder Talübergang, Adenauerbrücke und Wassertorstraße, Markierung von Radstreifen	87
Sitzungsvorlage Vpl/078/2019	87
Straßenplan 2.2210.2.1 Vpl/078/2019	91
Straßenplan 2.2210.2.2 Vpl/078/2019	92
Entscheidungsvorlage Vpl/078/2019	93
TOP Ö 4 Spohrstraße, Ausbau der Ostseite	95
Sitzungsvorlage Vpl/079/2019	95
Straßenplan 2.2219.2.1a Vpl/079/2019	99
TOP Ö 5 Nahverkehrsplan Nürnberg 2017 (NVP)	100
Sitzungsvorlage Vpl/076/2019	100
Schreiben VAG vom 07.06.2019 Vpl/076/2019	104
Schreiben Dr.Erler-Klinik vom 03.06.2019 Vpl/076/2019	107
Linien-skizze Linie 84 Vpl/076/2019	109
Lageplan Haltestelle Dr.Erler-Kliniken Vpl/076/2019	110
* TOP Ö 5.1 Intermodale Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein und des Nürnberger Südwestens	111
Sitzungsvorlage Vpl/080/2019	111

TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Verkehrsausschusses



Sitzungszeit

Donnerstag, 18.07.2019, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- | | |
|---|----------------------------|
| 1. Evaluation der Radverkehrsstrategie "Nürnberg steigt auf"

Ulrich, Daniel | Bericht
Vpl/077/2019 |
| 2. Ausbau der Radwege im Nürnberger Süden
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 10.12.2018

Ulrich, Daniel | Bericht
Ref.VI/069/2019 |
| 3. Wöhrder Talübergang, Adenauerbrücke und Wassertorstraße,
Markierung von Radstreifen

Ulrich, Daniel | Beschluss
Vpl/078/2019 |
| 4. Spohrstraße, Ausbau der Ostseite

Ulrich, Daniel | Beschluss
Vpl/079/2019 |
| 5. Nahverkehrsplan Nürnberg 2017 (NVP)
hier: Umsetzung Maßnahme "Anbindung Dr. Erler-Klinik &
Wilhelm-Löhe-Schule"

Ulrich, Daniel | Beschluss
Vpl/076/2019 |
| 5.1 Intermodale Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein
und des Nürnberger Südwestens

Ulrich, Daniel | Beschluss
Vpl/080/2019 |

**6. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 27.06.2019,
öffentlicher Teil**

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.07.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

Evaluation der Radverkehrsstrategie "Nürnberg steigt auf"

Anlagen:

Endbericht zur Evaluation April 2019
Sachverhalt

Bericht:

Mit der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ wurde 2009 eine Imagekampagne mit Konzepten und Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität ins Leben gerufen. Auch wenn die Zielvorstellungen und Leitlinien der Radverkehrsförderung, die im Rahmen dieser Strategie formuliert wurden, nach wie vor integraler Bestandteil der gesamten Nürnberger Stadt- und Verkehrsplanung sind, ist seit dem Start dieser Strategie einige Zeit ins Land gegangen. Auf Initiative des „Runden Tisches Radverkehr“ hin wurde daher die Durchführung einer Evaluation der Radverkehrsstrategie beauftragt. Das beauftragte Gutachterbüro PGV-Altrutz GbR hat den Endbericht zur Evaluation im April 2019 vorgelegt.

Die Ergebnisse der Evaluation zeigen den Sachstand der Radverkehrsförderung in Nürnberg auf und dienen als Grundlage für eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie. Diese Fortschreibung soll mit den Mitgliedern des „Runden Tisches Radverkehr“ und einer externen Kommunikationsagentur ausgearbeitet werden.

Die Finanzierung der Fortschreibung erfolgt aus den Budgetmitteln "Nürnberg steigt auf". Der Mittelbedarf für nicht investive Maßnahmen in den Folgejahren soll dann im nächsten Jahr für den Haushalt angemeldet werden.

Eine ausführliche Darstellung der Evaluationsergebnisse liegt mit dem Endbericht in Anlage vor.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☒ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)

- ☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☒ Nein
☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es sind keine Belange mit Diversity-Relevanz betroffen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☐
☐
☐

Stadt Nürnberg

Evaluation der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“



Stadt Nürnberg

Evaluation der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“

Auftraggeber: Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt
Frank Jülich

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlw
Linn Schröder
Elke Willhaus

Hannover, im April 2019

Inhalt

1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	3
1.1	Einordnung in Handlungsfelder	3
1.2	Vorgehen	5
2	Nürnberg steigt auf – Radverkehrsdaten kompakt.....	8
2.1	Strukturen und Rahmenbedingungen	8
2.2	Wegeinfrastruktur	12
2.3	Fahrradparken, Verknüpfung mit dem ÖV, Wegweisung	17
2.4	Fahrradfreundliches Klima.....	21
2.5	Unfallgeschehen, Verkehrssicherheitsarbeit	28
3	Fahrradstadt Nürnberg im Städtevergleich.....	31
3.1	Strukturen und Rahmenbedingungen	34
3.2	Wegeinfrastruktur	35
3.3	Fahrradparken, Verknüpfung mit dem ÖPNV, Wegweisung	37
3.4	Fahrradfreundliches Klima.....	40
3.5	Unfallgeschehen, Verkehrssicherheitsarbeit	41
4	Radverkehrsförderung der Zukunft	42
4.1	Strukturen und Rahmenbedingungen	42
4.2	Wegeinfrastruktur	45
4.3	Fahrradparken, Verknüpfung mit dem ÖV, Wegweisung	47
4.4	Fahrradfreundliches Klima.....	50
4.5	Unfallgeschehen, Verkehrssicherheitsarbeit	56
5	Zusammenfassung und Ausblick	59

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Mit der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ wurde im Dezember 2009 eine intensivierte Förderung des Radverkehrs in Nürnberg gestartet. Im Rahmen der Strategie wurden Ziele definiert und Maßnahmen entwickelt, die dazu beitragen sollen, die Situation zum Radfahren und das Fahrradklima nachhaltig zu verbessern.

Mit der vorliegenden Evaluation der Strategie wird nun nach rund 10 Jahren geprüft, welche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt und welche Ziele ggf. noch nicht oder nur teilweise erreicht wurden (vgl. Kap. 2). Zur besseren Einordnung der Ergebnisse der Evaluation werden die dabei gewonnenen Erkenntnisse anhand eines Vergleiches mit anderen Städten eingeordnet und bewertet (vgl. Kap. 3). Abschließend erfolgt ein Ausblick auf die zukünftige Radverkehrsförderung und damit verbundene Empfehlungen sowie die Entwicklung neuer Ideen und Impulse für eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ (vgl. Kap. 4).

Die Evaluation erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber (AG) und wurde dem Runden Tisch Radverkehr (RTR) in Nürnberg vorgestellt.

1.1 Einordnung in Handlungsfelder

Um die Themen einer umfassenden Radverkehrsförderung als System greifbar zu machen, werden alle wichtigen Aspekte in fünf Handlungsfelder unterteilt, nach denen die Evaluation vorgenommen wird. Diese Unterteilung ist ebenfalls Grundlage für den Vergleich mit der Radverkehrsförderung in anderen Städten.

Abb. 1-1: Übersicht über die 5 Handlungsfelder und die Zuordnung der einzelnen Faktoren der Radverkehrsförderung als System

Strukturen, Rahmenbedingungen

Dieses Handlungsfeld beinhaltet neben den *konzeptionellen Grundlagen* zur Radverkehrsförderung auch deren Aktualität und Themenbreite sowie den *Modal Split* und andere Zählungen des Radverkehrs. Darüber hinaus werden hier auch die *finanziellen und personellen Vorkehrungen* der Stadt für die Radverkehrsförderung sowie die *Zusammenarbeit* innerhalb der Verwaltung und mit weiteren Akteuren, z. B. innerhalb der für Radverkehr zuständigen Gremien betrachtet.

Wegeinfrastruktur

Die Netzkonzeption zum Radfahren ist ein wesentlicher Aspekt des Handlungsfeldes Wegeinfrastruktur. Dazu gehören neben den zentralen Aspekten des Wegebbaus die *Unterhaltung* und der *Winterdienst* im Zuge der Radverbindungen sowie das *Baustellenmanagement*. Flankierende *Verkehrssicherheitsmaßnahmen* wie Markierungs- und verkehrsregelnde Unterhaltungsmaßnahmen werden ebenfalls in diesem Themenfeld betrachtet.

Weiterhin spielen die Netzelemente zur Schaffung einer „Stadt der kurzen Wege“ und die damit verbundene verbesserte Erreichbarkeit wichtiger Ziele des Radverkehrs, geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen sowie Schaffung von attraktiven Routen abseits von Hauptverkehrsstraßen, die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sowie Fahrradstraßen und Planungen von Rad-schnellverbindungen, das in der Radverkehrsstrategie enthaltene Radwegebauprogramm und die geplanten Freiraumverbindungen im Handlungsfeld Wegeinfrastruktur eine zentrale Rolle.

Fahrradparken, Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, Wegweisung

Abstellanlagen im Stadtgebiet und *Bike+Ride* an Haltestellen des ÖPNV sind wesentliche Aspekte dieses Handlungsfeldes. Die *Mitnahmemöglichkeiten* von Fahrrädern im ÖPNV werden dabei einbezogen. Darüber hinaus werden die *Radwegweisung* sowie das öffentliche *Fahrradverleihsystem* betrachtet.

Fahrradfreundliches Klima

Unter dem Handlungsfeld fahrradfreundliches Klima werden die Themen *Öffentlichkeitsarbeit und Service* gefasst. Hierzu zählen u.a. Aktionen und Aktivitäten zum Radverkehr, Berichterstattung u.a. in der Presse, aber auch das Radrouting, individualisiertes Marketing, die Image- und Marketingkampagne, die Förderung von *E-Radmobilität* sowie die Förderung des Radverkehrs für *verschiedene Zielgruppen*.

Unfallgeschehen, Verkehrssicherheitsarbeit

In diesem Handlungsfeld werden neben der *Unfallentwicklung* und den flankierenden *Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Kampagnen*, auch die *Mobilitätsbildung* durch Aktionen und Aktivitäten betrachtet.

1.2 Vorgehen

Der Großteil der in dieser Evaluation verwendeten radverkehrsrelevanten Daten wurde durch die Stadt Nürnberg zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen wurden durch zusätzliche Datenlieferungen von Mitgliedern des RTR sowie durch weitere Internetrecherche und drei geführte Experteninterviews generiert. Alle Informationen wurden den jeweiligen Themen in den fünf Handlungsfeldern zugeordnet.

Am RTR beraten seit 2015 Vertreter aus Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zu Themen des Radverkehrs in Nürnberg. In der 8. Sitzung des RTR im Juli 2018 wurden die vordefinierten Handlungsfelder vorgestellt und als Auftakt der Evaluation ein Stimmungsbild der Teilnehmenden abgefragt. Dabei wurde von den Teilnehmenden die Einschätzung zur Entwicklung der Radverkehrsförderung entsprechend der Handlungsfelder von 2009 bis heute in den Kategorien

- ++ deutliche Verbesserung
- + generelle Verbesserung
- o keine Veränderung
- generelle Verschlechterung
- deutliche Verschlechterung

bewertet. Zur Unterscheidung der Bewertung nach den teilnehmenden Institutionen wurden farbliche Unterscheidungen getroffen:

- € blau - Verbände
- € blau mit Kreuz - Politik
- € schwarz - Verwaltung.

Eine weitere Abfrage bei der Sitzung erfolgte zur Zufriedenheit mit dem Status Quo in den einzelnen Handlungsfeldern entsprechend dem Schulnotensystem (s. Abb. 1-3).

Zusammenfassend wird die Entwicklung der Radverkehrsförderung seit 2009 in allen Handlungsfeldern durchaus mit Verbesserung und nur geringfügiger Verschlechterung bewertet. Der erreichte Status Quo ist allerdings noch nicht zufriedenstellend, sodass eine Weiterführung und Verbesserung der Radverkehrsförderung in Nürnberg erforderlich ist.

Detailliertere Ausführungen der Ergebnisse finden sich zugeordnet zu den Handlungsfeldern im Kapitel 2.

Abb. 1-2: Ergebnis der Abfrage zur Einschätzung der Entwicklung in den fünf Handlungsfeldern seit 2009 (- - deutliche Verschlechterung, ++ deutliche Verbesserung). Einschätzung der Verbände (blau), der Politik (blau mit Kreuz) und der Verwaltung (schwarz).

Abb. 1-3: Ergebnis der Abfrage zur Zufriedenheit mit dem Status Quo in den fünf Handlungsfeldern nach Schulnotensystem). Einschätzung der Verbände (blau), der Politik (blau mit Kreuz) und der Verwaltung (schwarz).

2 Nürnberg steigt auf – Radverkehrsdaten kompakt

2.1 Strukturen und Rahmenbedingungen

Maßnahmen der Radverkehrsförderung

Konzeptionelle und politische Grundlage

- € Radverkehrskonzept Altstadt (1992 beschlossen)
- € Konzept der übergeordneten Freiraumverbindungen gemäß Flächennutzungsplan (2006 beschlossen)
- € Radroutenkonzept (2006 beschlossen)
- € Radwegenetzplan (2007 beschlossen)
- € Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ (2009 beschlossen)
 - Zeithorizont 2010-2014
 - Grundlegende, grobe Ziele verankert
 - seitdem keine Fortschreibung
- € Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen (2017 beschlossen)
- € Fahrradstraßenkonzept (2018 beschlossen)

Modal Split und Radverkehrszählungen

Ziel: Modal Split von 20 % bis 2015.

Abb. 2-1: Verkehrsmittelwahl in Nürnberg 2009-2018
(Datenquelle: PB CONSULT Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH 2018)

- € Die Daten der MID 2017 lagen den Gutachtern zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes noch nicht vor.
- € Zählungen der Stadt zum Radverkehr
 - eine Dauerzählstelle
 - an den Altstadtoren alle fünf Jahre
 - an den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr jährlich (seit über 40 Jahren); auf Fuß- und Radverkehrsbrücken ohne Kfz-Verkehr Zählungen in größeren Abständen
 - unregelmäßige Zählungen vor und nach Baumaßnahmen sowie nach Einführung einer Radwegweisung
 - regelmäßige Zählungen zur Auslastung der B+R-Abstellanlagen
- € Es werden keine stadtweiten Erhebungen im Jahresverlauf oder zur Akzeptanz der Führungsformen für den Radverkehr in Nürnberg durchgeführt.

Personelle und finanzielle Vorkehrungen

- € Personelle Ausstattung
 - Seit 1990 ist die Vollzeitstelle eines Radverkehrsbeauftragten besetzt.
 - Die Aufgaben der Radverkehrsförderung sind darüber hinaus auf weitere Personen in verschiedenen Dienststellen verteilt.
 - Insgesamt sind ca. 5,5 Vollzeitäquivalente im Verkehrsplanungsamt und beim Servicebetrieb öffentlicher Raum für den Radverkehr zuständig.
- € Finanzielle Ausstattung
 - Regelung im Rahmen des Mittelfristigen Investitionsplanes (MIP): Erhöhung von ca. 550.000 € (2009) auf ca. 1.550.000 € (2018) für den Radwegbau. Im November 2018 wurde eine Erhöhung der Mittel für den Radwegbau für 2019 auf 2,7 Mio. € und ab 2020 auf 3 Mio. € beschlossen. Ein eigener Posten „Komplementärmittel“ wird seit 2019 nicht mehr in den MIP eingestellt.
 - Weitere Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit und „Radstände-Programm“ in den Stadtteilen sowie weitere nicht-investive Maßnahmen 2010-2014 jeweils 90.000 €, 2015-2019 jeweils 55.000 €.
 - Ausgaben für bauliche Ausbesserungen, Reinigung und Grünschnitt: aktuell jeweils ca. 200.000€ jährlich

- Durchschnittswert des Jahresgesamtaufwands für den Winterdienst auf öffentlichen Verkehrsflächen im Stadtgebiet der letzten Jahre (Personal, Gerätschaften, Fremdleistungen, Verbrauchsstoffe): ca. 1.000€/km. Für Gesamtlänge des zu sichernden Radverkehrsnetzes von 300 km ergibt sich daraus ein Aufwandswert von ca. 300.000€ jährlich.
- Ausgaben für Markierungen und Beschilderungen: aktuell 100.000€ jährlich
- Unterhalt/ Reinigung der Radabstellanlagen: ca. 50.000€ jährlich, Reparaturen der Anlagen: ca. 60.000€ jährlich
- Darüber hinaus wurden weitere Ausgaben (> 500.000 €) für Maßnahmen getätigt, in deren Zuge Radverkehrsmaßnahmen umgesetzt werden. Die genaue Höhe kann nicht explizit beziffert werden und ist in der Berechnung der Ausgaben pro Einwohner nicht enthalten.

Daraus ergaben sich für das Jahr 2018 ca. 5 €/ EW für die Radverkehrsförderung in Nürnberg.

Zusammenarbeit

- € Mehrere Dienststellen und Referate mit Zuständigkeit für Radverkehr:
 - *Baureferat*: planerisch und konzeptionell, verkehrsrechtliche Anordnungen
 - *Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)*, städtischer Eigenbetrieb: Ausführung Neubau, Sanierung, Unterhalt inkl. Winterdienst, Grünflächenpflege und Baustellenmanagement, zuständig für die Montage und Pflege der Wegweisung, Montage von Fahrradabstellanlagen
 - *Umweltreferat*: Ausgabe von Informationsbroschüren, Organisation regelmäßiger Veranstaltungen zum Thema umweltfreundliche Mobilität
 - *Geschäftsbereich Schule und Referat für Jugend, Familie und Soziales*: Radverkehr als Querschnittsaufgabe
 - *VAG*: Bedarfsermittlung Bike+Ride-Anlagen, finanzielle Unterstützung bei Unterhalt und Neubau der Anlagen. Einrichtung und Betrieb eines neuen Fahrradverleihsystems geplant
- € Regelmäßige Abstimmungen:
 - Verkehrsbesprechungen (aktuell alle zwei Wochen): ämterübergreifende Abstimmung (mit Polizei, Feuerwehr, städtische Verkehrsbetriebe). Radverkehr eines von vielen Verkehrsthemen
 - Runder Tisch Radverkehr (i.d.R. halbjährlich)

- Jour fixe mit dem ADFC (seit vielen Jahren monatlich, 2018 nur einmal im April). Themen u.a. städtische Planungen, Verkehrssicherheitsproblemen, Öffentlichkeitsarbeit
- Unregelmäßiger Austausch mit städtischen Verkehrsbetrieb (VAG) über den Radverkehr
- Unregelmäßiger Austausch mit den benachbarten Gebietskörperschaften
- situationsbedingter Informationsaustausch zwischen SÖR und ADFC bei Baustellenbeschilderungen

Einschätzung RTR

Die Entwicklung der Radverkehrsförderung im Handlungsfeld „Strukturen und Rahmenbedingungen“ seit 2009 wird von den Verbänden z.T. mit „keine Veränderung“, z.T. aber auch mit „deutliche Verbesserung“ eingeschätzt. Die Einschätzung der Politik bewegt sich zwischen „keine Veränderung“ und „generelle Verbesserung“. Die Verwaltung schätzt die Entwicklung größtenteils als „generelle Verbesserung“ ein.

Die Abfrage zur Zufriedenheit mit dem Status Quo 2018 zeigt eine größere Streuung. Die Verbände vergeben für das Handlungsfeld Schulnoten von 1 bis 5, wobei sich der Großteil der Bewertungen zwischen 2 und 4 bewegt. Die Politik vergibt mit einer Benotung im unteren 2er-Bereich sowie im 3er-Bereich eine mittlere Bewertung. Eine ähnliche Bewertung erfolgt auch durch die Verwaltung.

Insgesamt wird kritisiert, dass die verschiedenen Dienststellen eine unterschiedliche Radaffinität aufweisen. Auch bezüglich des Winterdienstes ist nach Aussagen der Verbände eine Verlässlichkeit nur auf den Strecken 1. Priorität (von insgesamt 3 Prioritätsstufen) gegeben.

Bewertung

Positiv:

- € Radverkehrsbeauftragter seit 1990
- € Radverkehr ist Querschnittsaufgabe in der Verwaltung
- € politische Beschlüsse
- € kontinuierliche Weiterentwicklung der konzeptionellen Grundlagen (z.B. Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen, Fahrradstraßenkonzept)
- € Runder Tisch Radverkehr ist etabliert
- € Zuwächse im Radverkehr

€ Fortschreibung der Radverkehrsstrategie geplant

„Knackpunkte“:

- € unzureichende Vernetzung der Akteure
- € zu geringe personelle Ausstattung
Orientierungswert anderer Bundesländer für fahrradfreundliche Kommunen: Pro 50.000 Einwohner sollte eine volle Stelle für den Radverkehr zur Verfügung stehen.
- € zu geringe Finanzmittel
Orientierungswert Finanzbedarf nach NRVP: „Aufsteiger“ 13-18 €/ Einwohner
- € Radverkehrsstrategie
 - keine ausreichend konkreten Zielsetzungen und Maßnahmen
 - Zeithorizont sehr kurz
 - seit 2014 keine Fortschreibung
- € Zielsetzung aus Radverkehrsstrategie (Radverkehrsanteil 20 % bis 2015) nicht erreicht, 2018: 14,0 % (StadtProfil Nürnberg, PB Consult), jedoch größere Steigerung als im Bundestrend (2008-2017: 10 auf 11%).
- € unzureichendes Datenmanagement für Maßnahmenableitung und Evaluation

2.2 Weeginfrastruktur

Maßnahmen der Radverkehrsförderung

Radverkehrsnetz

Ziel: Schaffung eines zusammenhängenden und lückenlosen Radverkehrsnetzes durch Schließung wichtiger Netzlücken.

- € Radwegenetzplan
 - 2007 beschlossen, seitdem mehrfach aktualisiert
 - enthält Planungen, neue Umsetzungen
 - enthaltene Führungsformen: getrennte und gemeinsame Geh- und Radwege; Radfahrstreifen
- € Länge 2009: ca. 287 km, aktuell ca. 304 km
- € Angaben, welcher Anteil der Radverkehrsanlagen den Regewerken entspricht, liegen nicht vor

Wegeinfrastruktur

Ziel: Separate Führung des Radverkehrs auf sicheren und attraktiven Wegen entlang von Hauptverkehrsstraßen. Radwegebauprogramm als Mittel zur Umsetzung.

€ Radwegebauprogramm:

- Zu Beginn der Strategie Handlungsbedarf auf ca. 90 km straßenbegleitenden Radwegen sowie auf ca. 25 km selbständigen Verbindungen
- Umgesetzt bis Ende 2017: 16 km straßenbegleitend (entspricht knapp 18 % des festgestellten Handlungsbedarfs), 2,5 km selbständige Wegeverbindungen (entspricht 10 % des festgestellten Handlungsbedarfs).
- Von zwölf konkret in der Radverkehrsstrategie genannten Örtlichkeiten sind sieben im Radwegebauprogramm als umgesetzt aufgelistet:
 - € Radfahrstreifen: Katzwanger Straße 2010, Mögeldorfer Hauptstraße zwischen Schmausenbuck- und Flußstraße 2011, Virnsberger Straße zwischen Rothenburger Straße und Sigmundstraße 2011, Äußere Bayreuther Straße zwischen Kilian- und Ziegelsteinstraße 2014, Rothenburger Straße zwischen Schweinauer Straße und Bertha-von-Suttner-Straße 2015
 - € Neubau Radweg: An der Radrunde 2011, St 2225 nach Wendelstein 2011.
- Im Radwegebauprogramm sind darüber hinaus einige Maßnahmen als umgesetzt aufgeführt, die nicht konkret in der Strategie als Ziel gesetzt waren.
- Die noch ausstehenden und in der Strategie genannten fünf Maßnahmen stehen kurz vor der Fertigstellung bzw. sind in Planung oder im Abstimmungsprozess
 - € Oelser Straße zwischen Breslauer Straße und Bregenzer Straße
 - € Maximilianstraße zwischen Fürther Straße und Reutersbrunnenstraße
 - € Ostendstraße zwischen Cherusker- und Thusneldastraße
 - € Erlanger Straße zwischen Zeisigstraße und Thoner Weg
 - € Ansbacher Straße zwischen Schnelldorfer Straße und Rednitzstraße).

Netzelemente

Ziele:

- Schaffung einer „Stadt der kurzen Wege“.
- Umsetzung von Freiraumverbindungen.

- € Fußgängerzone seit 1993 zu Zeiten des Lieferverkehrs für den Radverkehr freigegeben. Einzelne Verbindungen, seit 2016 auch der Hauptmarkt, sind ganztägig geöffnet
- € In Gegenrichtung für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen
 - Zu Beginn der Strategie: 110 Einbahnstraßenabschnitte; Ende 2017: 200 Einbahnstraßenabschnitte (kurze und längere Abschnitte)
 - Prüfung erfolgte früher in Abstimmung mit dem ADFC und der Polizei, später auf Anregung durch Dritte. Wenn rechtlich möglich erfolgt Freigabe
 - keine systematische Prüfung
- € Ausweisung von 12 Fahrradstraßen (Gesamtlänge ca. 15 km) ab 2019 geplant (Beschluss Juni 2018)
 - Bevorrechtigte Führung mit Ausnahme bei Querung von Hauptverkehrsstraßen
 - Markierung von Knotenpunkte: flächig rot, Fahrradpiktogramme
- € Freiraumverbindungen:
 - Konzept mit ca. 25 km selbständiger Verbindungen 2009 beschlossen
 - Realisierung erfolgt im Zuge von Bebauungsplänen, bislang Teilstücke einer Ost-West- sowie einer Nord-Süd-Verbindung realisiert. Gesamtlänge der realisierten Teilabschnitte ca. 4,5 km.
- € Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen mit Nachbarkommunen durchgeführt. Fünf von sieben vorgeschlagenen Routen verlaufen durch das Nürnberger Stadtgebiet. Zur Realisierung des Vorhabens laufen aktuell Abstimmungsprozesse.

Flankierende Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Ziele:

- Senkung des Unfallrisikos durch Schaffung einer übersichtlichen, begreifbaren, komfortablen und verkehrssicheren Infrastruktur.
- Markierung von ARAS, Einfärben von Furten, Einrichten von vorgezogenen Haltlinien.
- Förderung des Alltagsradverkehrs auch bei widrigen Bedingungen (Winterdienst).

€ Winterdienstes:

- seit 2011 stadtweit vereinheitlicht
- Durchführung nach drei Prioritätsstufen

€ Baustellenmanagement:

- seit 2009 werden nur noch Baustellen mit angemessener Radverkehrsführung verkehrsbehördlich genehmigt
- Orientierung am „Leitfaden Baustellen - Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen“ der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)
- Aufstellen des ehemals häufig verwendeten Zusatzzeichens „Radfahrer absteigen“ (Z 1012-32) gemäß Beschluss des Verkehrsausschusses aus dem Jahre 2011 nur noch in sehr wenigen begründeten Ausnahmefällen möglich

€ Roteinfärbung

- von Radverkehrsfurten im Zuge von Hauptverkehrsstraßen
- von Radverkehrsanlagen bei Neubaumaßnahmen (2016 beschlossen)
- von Radfahrstreifen im Bestand, sukzessive nach drei Prioritäten
- von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) (seit 2010 an vier Kreuzungen)

€ Verkehrssicherheitsmaßnahmen an Knotenpunkten:

- sukzessiver Rückbau freier Rechtsabbieger
- Vorlaufgrün für Fuß- und Radverkehr eingerichtet

- €# zwei Drittel des städtischen Straßennetzes sind Tempo 30-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche

Einschätzung RTR

Die Entwicklung der Radverkehrsförderung im Handlungsfeld „Wegeinfrastruktur“ seit 2009 wird von den Verbänden eher als „generelle bis deutliche Verbesserung“ eingestuft. Die Politik sieht dies als „generelle Verbesserung“ an. Die Verwaltung sieht hier „keine bis generelle Verbesserung“.

Die Bewertung zum Status Quo weist auch in diesem Handlungsfeld eine breite Streuung auf. Die Verbände bewerten die Wegeinfrastruktur mit den Schulnoten 1 bis 5, zum Großteil die Noten 3 und 4. Die Politik vergibt ausschließlich die Note 4. Die Verwaltung streut ihre Bewertung zwischen den Noten 2 und 4.

Darüber hinaus gibt es die Einschätzung, dass das Ziel der Radverkehrsstrategie „Schaffung eines zusammenhängenden und lückenlosen Radverkehrsnetzes durch Schließung wichtiger Netzlücken“ im Strategiezeitraum 2009-2014 verfehlt wurde. Der Radverkehr wird entlang von Hauptverkehrsstraßen teils weder separat noch sicher und attraktiv geführt. Die sich „darbietenden Insel-Lösungen und der Radweg-Flickenteppich“ erzeugen „Ärger und Frustration bei den Radfahrenden“.

Außerdem vermissen einzelne Mitglieder des RTR die Evaluierung von Infrastrukturmaßnahmen, v.a. zur Akzeptanz von Markierungslösungen auf Hauptverkehrsstraßen und im Kreuzungsbereich. Auch findet nach ihrer Ansicht der Leitfaden Baustellen der AGFK nur teilweise Berücksichtigung. Die Aktivitäten bezüglich des Winterdienstes hätten sich zwar verbessert, sind nach Auffassung der Teilnehmenden des RTR jedoch noch nicht zufriedenstellend.

Bewertung

Positiv:

- € Einführung einer einheitlichen Kennzeichnung von Radverkehrsanlagen
- € Radwegebauprogramm einschließlich Fortschreibung#
- € Fahrradstraßenkonzept mit geplanter Umsetzung 2019
- € Prioritätenplan zum Winterdienst

„Knackpunkte“:

- € unzureichende Berücksichtigung des Netzzusammenhangs bei der Umsetzung von Maßnahmen (Schließung von Netzlücken, Herstellung von Freiraumverbindungen)
- € unzureichende und eher langsame Beseitigung des festgestellten Handlungsbedarfs
- € eher weniger ambitionierte Vorhaben, z. B. zu Lasten des Kfz-Verkehrs
- € fehlende Systematik bei der Überprüfung zur Öffnung von Einbahnstraßen

2.3 Fahrradparken, Verknüpfung mit dem ÖV, Wegweisung**Maßnahmen der Radverkehrsförderung****Radabstellanlagen**

Ziel: Schaffung eines qualitativ hochwertigen Angebotes von Abstellanlagen

(an allen wichtigen Einkaufs- und Arbeitsstätten sowie an Schulen und Freizeiteinrichtungen sowie dezentrale Anlagen am Rande der Fußgängerzone. Bei Neu- und Umbaumaßnahmen soll die Stellplatzsatzung - Vorgabe von Art der Anlage, Anzahl, Zuwegung, Fläche - berücksichtigt werden).

- € Zu Beginn der Strategie: ca. 1.260 Fahrradständer in der Altstadt
- € „Radverkehrskonzeptes Altstadt – überdachte öffentliche Radabstellanlagen“ aus dem Jahr 2010 sah eine Erweiterung um 330 überdachte Rahmenhalter an 25 Standorten in der Altstadt vor. Bis heute wurden davon 140 Plätze an vier Standorten umgesetzt. Diese sind zu über 100 % ausgelastet. Ein weiterer Ausbau dieser Anlagen ist bislang nicht geplant, da sie sehr kostenintensiv sind
- € mindestens 95 % der Abstellanlagen im Stadtgebiet Rahmenhalter, 5 % Vorderradklemmen
- € sukzessiver Austausch der noch verbleibenden, nicht anforderungsgerechten Anlagen
- € Umwidmung einzelner Kfz-Stellplätze zu Fahrradabstellplätzen
- € seit 2011 mobile Abstellanlagen (aktuell 312 Plätze) für Veranstaltungen
- € „Radständer für die Stadtteile“
 - seit 2013: 1.860 neue Rahmenhalter in der Südstadt, Nordstadt, Wöhrd und Glockenhof unter Beteiligung der Bevölkerung zur Standortwahl

- Das Projekt soll in weiteren Stadtteilen innerhalb des Rings fortgesetzt werden
 - Für das Projekt „Radstände in der Nordstadt“ erhielt die Stadt Nürnberg den Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Infrastruktur und lag damit vor Göttingen mit dem „eRadschnellweg“. Vor allem der intensive Austausch zwischen Verwaltung und Bürgerinnen und Bürgern wurde als herausragend gewertet.
- € Beseitigung nicht mehr fahrtüchtiger Räder seit Jahren auf Zuruf. In organisierten Aktionen an viel genutzten Anlagen in der Innenstadt seit acht Jahren einmal jährlich.

Verknüpfung mit dem ÖPNV

Ziele:

- Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV.
- Beteiligung am bundesweiten Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“.
- Aufbau und (langfristiger) Betrieb des Fahrradverleihsystems.

- € Bike+Ride - Anlagen in unmittelbarem Umfeld zu den Haltestellen, ca. 50 % überdacht, mindestens 95 % anforderungsgerecht
- € keine Boxen oder Sammelgaragen vorhanden
- € Erfassung des Ist-Zustands (Anzahl Abstellplätze und Räder) bei bestehenden Anlagen. Bedarfsermittlung bei Planungen neuer Haltestellen anhand allgemein anerkannter Verkehrskenngrößen, standortbezogenen Informationen und in Anlehnung an das Verfahren zur Abschätzung von Bike+Ride-Potenzialen der Studiengesellschaft Nahverkehr mbH (SNV) in Form einer Regressionsanalyse
- € Erhebung der Auslastung 2009-2016 an Haltestellen der U-Bahn, Straßenbahn und Busse (Gesamtzahlen, nicht haltestellengenau – Anzahl abgestellter Räder für 2017 liegt nicht vor)
Anzahl Bügel 2009: 1.981, 2016: 2.233,
Anzahl der abgestellten Fahrräder 2009: 1.621, 2016: 1.939
- € Die VAG erhebt außerdem „wild“ abgestellte Räder im Umfeld der Abstellanlagen an Haltestellen. Diese Daten stehen der Stadtverwaltung jedoch nicht zur Verfügung

- € Aufstockung der Abstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn, Bushaltestellen, R- und S-Bahnen) zwischen 2009 (2.757 Rahmenhalter an 76 Haltestellen) und 2017 (3.310 Rahmenhalter an 86 Haltestellen)
- € Bike+Ride-Konzept geplant
- € Planung eines Fahrradparkhauses (350 Fahrrad-Stellplätze) am Südausgang des Hauptbahnhofes. Die Fertigstellung ist für 2019 angesetzt.
- € Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV seit 2009 unverändert (wichtig v.a. bei Zielen an der Stadtgrenze):
 - bei genug Platz ist die Mitnahme mit zusätzlichem Kinderticket möglich (bei bestimmten Abo-Karten auch Mitnahme mehrerer Räder möglich)
 - Rollstuhlfahrende und Kinderwagen haben Vorrang
- € In den S-Bahnen und Regional-Zügen gelten andere Bedingungen:
 - 2009: Von 6-8 Uhr und von 15-18:30 Uhr nur im Gepäckwagen erlaubt. In Zügen mit Mehrzweckabteilen ist die Mitnahme immer erlaubt.
 - 2017: Von 6-8 Uhr montags bis freitags in S-Bahnen verboten; in Regional-Zügen nur im Mehrzweckabteil erlaubt.
- € Fahrradverleihsystem:
 - Beteiligung der Stadt am bundesweiten Modellversuch „innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“
 - 2011 Inbetriebnahme des geförderten öffentlichen Verleihsystems „Noris-Bike“ mit 74 Stationen und mehr als 800 Fahrrädern
 - Ende des Modellvorhabens Ende 2012, Kündigung des Betreibervertrages zum Ende 2016 aus wirtschaftlichen Gründen (negative Ausleihentwicklung, vielfach geänderte Tarifbedingungen, Technikprobleme)
 - aktuell betreibt die nextbike GmbH das System mit eingeschränktem Angebot (40 Stationen)
 - Aktuelle Ausschreibung der VAG für Einrichtung und Betreiben eines neuen Systems
- € Mobilitätsstationen:
 - acht Stationen in unmittelbarer Nähe von ÖPNV-Haltestellen
 - Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge und Fahrräder

- jeweils eine Noris-Bike-Station

Wegweisende Beschilderung

Ziel: Ausschilderung weiterer Radrouten mit einer Länge von ca. 150 km.

- € Orientierung der Radverkehrswegweisung am "Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" der FGSV und dem Faltblatt "Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern" des BStMI
- € Zu Beginn der Strategie (Ende 2009): 11 Routen beschildert, Gesamtlänge ca. 135 km.

Ende 2016: 13 Routen beschilderte, Gesamtlänge ca. 160 km
- € Radverkehrswegweisung auf attraktiven Routen abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes nur teilweise an neue Richtlinien angepasst
- € Pflege und Wartung der Wegweisung bei Mängelmeldung oder bei Netzänderung
- € Wegweisungskataster liegt vor und wird bei neuen Routen aktualisiert

Einschätzung RTR

Die Einschätzung zu diesem Handlungsfeld fällt unter den Teilnehmenden des RTR sehr unterschiedlich aus. Die Verbände bewerteten die Entwicklung seit 2009 z.T. mit einer generellen Verbesserung, z.T. aber auch mit einer generellen Verschlechterung. Die Politik sieht keine Veränderung bis zu einer leichten Verbesserung. Die Verwaltung beurteilt die Entwicklung dagegen mit keiner, einer generellen sowie aber auch mit einer deutlichen Verbesserung.

Der Status Quo des Handlungsfeldes wird von den Verbänden mit den Schulnoten 2 bis 5, von der Politik mit 4 und von der Verwaltung mit 2 und 3 bewertet.

Des Weiteren wird angemerkt, dass die Beschilderung nur schleppend und auf der veralteten Grundlage des Radroutennetzplans 2006 umgesetzt wird. Auch die Überdachungen der Abstellanlagen im Altstadtbereich werden aus stadtgestalterischen Gründen kritisch gesehen. Darüber hinaus seien die durch die VAG neu installierten Rahmenhalter an der Haltestelle „Am Wegfeld“ nicht mit den Beleuchtungsanlagen kompatibel.

Die Konkretisierung der Abstellplatzsatzung wird darüber hinaus als noch unzureichend angesehen.

Bewertung

Positiv:

- € Projekt „Radständer für die Stadtteile“
- € Gutes Grundangebot zum Fahrradparken
- € mobile Abstellanlagen bei Veranstaltungen
- € Ausbau Bike+Ride sowie Mobilitätsstationen
- € Fahrradverleihsystem

„Knackpunkte“:

- € Bedarf an anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen übersteigt vorhandenes Angebot (z. B. überdachte Anlagen in der Altstadt)
- € Schulen bislang noch nicht explizit behandelt
- € noch kein vollständiger Austausch nicht anforderungsgerechter Anlagen
- € Altstadtkonzept „überdachte öffentliche Abstellanlagen“ nicht weitergeführt und auch keine Weiterentwicklung bzw. Anpassung erfolgt
- € keine Angebote zum gesicherten Fahrradparken (Boxen, Sammelgaragen, ...)
- € lediglich 35 der als Ziel gesetzten 150 km Radroute neu mit Radwegweisung ausgestattet

2.4 Fahrradfreundliches Klima

Maßnahmen der Radverkehrsförderung

Ziel: Schaffung eines radverkehrsfreundlichen Klimas.

Image- und Marketing-Kampagne

Ziel: Das Fahrrad in der öffentlichen Wahrnehmung steigern durch die Image- und Marketingkampagne „Nürnberg steigt auf“.

- € Plakataktion sowie dazugehörige Postkarten mit fünf verschiedenen Motiven zu den Vorteilen des Radfahrens (s. Abb. 2-2).

Abb. 2-2: Plakataktion der Stadt Nürnberg zu den Vorteilen des Radfahrens
(Quelle: https://www.nuernberg.de/internet/nuernberg_steigt_auf/plakate.html)

- € Ausgabe von Schnappbändern, Sattelhüllen
- € Produktion des Films „Aufsteigen, bitte - Was Nürnberg von der Fahrradmetropole Kopenhagen lernen kann“ in Zusammenarbeit mit der Medienwerkstatt (abrufbar unter https://www.nuernberg.de/internet/nuernberg_steigt_auf/).
- € Heckflächenwerbung auf 10 Bussen des ÖPNV seit September 2018 zum Überholabstand

Abb. 2-3: Heckflächenwerbung zum Überholabstand auf einem Bus der VAG
(Quelle: Stadt Nürnberg)

Aktionen und Aktivitäten

€ „Stadtradeln“

- fand in Nürnberg seinen Anfang. 2008 wurde es vom Klimabündnis der Europäischen Städte als deutschlandweite Kampagne übernommen
- Anfangszahlen leider nicht verfügbar
- 2018: insgesamt 1.067 Radfahrende, die 236.172 km fuhren
- dazugehörige Aktionen wie Auftakt- und Abschlussveranstaltungen, kostenlose Fahrradchecks oder Fotowettbewerbe

€ „Mit dem Rad zur Arbeit“ seit 2002

€ Neubürgerradtouren des ADFC (2017 und 2018 jeweils acht Termine)

€ mobile Bürgerversammlungen

- seit 2002 bis zu fünf Mal jährlich
- Befahrung verschiedener Stadtteile oder Themenrouten mit dem Rad unter Leitung des Oberbürgermeisters. Vorstellung aktueller Projekte und Planungen durch Vertreter der Stadtverwaltung
- 2008 erhielt die Stadt Nürnberg den Deutschen Fahrradpreis „fahrradfreundlichste Entscheidung“ für die Einrichtung der regelmäßigen mobilen Bürgerversammlungen.

€ „Parking Day“ seit 2014 von den Verbänden durchgeführt. Am 21.09.2018 fand er wieder im Rahmen der Nürnberger „Stadt(ver)führungen“ statt: Kfz-freier Bereich in der Lorenzer Straße, bei dem die unterschiedlichen Platzbedarfe der

einzelnen Verkehrsmittel dargestellt wurden. Ein Film dazu befindet sich auf der städtischen Homepage.

Abb. 2-4: Darstellung der unterschiedlichen Platzbedarfe der einzelnen Verkehrsarten im Rahmen der Nürnberger „Stadt(ver)führungen“ im September 2018
(Quelle: Stadt Nürnberg, Frau Dierenbach; <https://agfk-bayern.de/stadt-nuernberg-2/>)

Weiteres

- € Schnappbänder und Sattelhüllen mit unterschiedlichem Bezug, beispielsweise im Rahmen des Projektes „Radständer für Stadtteile“ (s. Kap.2.3).
- € Hohe Teilnehmerzahl der Critical Mass. Dies kann als großes Interesse am Thema Radverkehr in Nürnberg gewertet werden
- € 2013 Auszeichnung zur ersten bayrischen „Fahrradfreundlichen Kommune“. Hierbei wurde nicht nur der aktuelle Stand der Radverkehrsförderung sondern vielmehr das Engagement und die Bemühungen der Stadt honoriert, fahrradfreundlich zu werden
- € Das Thema Fahrrad wird in der **Presse** regelmäßig behandelt, die darüber verbreitete Stimmung ist sowohl positiv als auch negativ. Hier werden beispielsweise über neue Serviceformen wie die Paketlieferung per Rad oder die Vorbildfunktion des Bürgermeisters beim Testen eines Lastenrads informiert.

Serviceangebote

Ziele:

- Individualisiertes Marketing zum Umstieg auf das Rad.
- Realisierung eines internetbasierten Routingsystems für den Radverkehr.

€ Serviceangebote: u.a.

- Servicetelefon
- online „Schadensmeldung“
- Kontaktformulare des SÖR und des Verkehrsplanungsamtes
- Fahrradstadtplan (Papierform und online) aus dem Jahr 2015

€ Internetpräsenz der städtischen Verkehrsplanung mit Informationen zur Mobilität mit dem Rad (<https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/rad.html>) sowie ein eigener Bereich für die Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ (https://www.nuernberg.de/internet/nuernberg_steigt_auf/), die z.T. deckungsgleich sind.

Beide sind von der Startseite des städtischen Internetauftritts nicht (so leicht) zu finden. Die Seiten enthalten u. a. folgende Informationen:

- Informationsbroschüren des ADFC
- Informationen zum städtischen Radverkehrsnetz, zum Fahrradstadtplan, zu Fahrradstraßen, Radschnellverbindungen, beschilderten Radrouten, zum Fahrradparken, zur Mitnahme von Rädern in Bussen und Bahnen
- Plakataktionen zur Kampagne „Nürnberg steigt auf“
- allgemeine Verkehrsregeln für Radfahrende
- weitere nützliche Tipps rund um den Radverkehr

€ Informationen zum Runden Tisch werden im Internet veröffentlicht (https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/runter_tisch_radverkehr_vpl.html)

€ Individuelles Marketing: wurde nicht weiter verfolgt

€ Radrouting (Landesprogramm):

- Daten wurden erhoben
- seit Februar 2016 ruht das Projekt

- aktuell wird geprüft, ob immerhin vorhandene beschilderte Routen als gps-Tracks im städtischen System online gestellt werden können

Untersuchungen und Umfragen

€ Fahrradclimatest:

- 2005: Gesamtbewertung 3,84; Platz 13 von 28 (Städte >200.000 EW)
 - € gut bewertet: Erreichbarkeit des Stadtzentrums, Spaß-Stress-Verhältnis
 - € schlecht bewertet: Führung an Baustellen, Falschparkerkontrollen auf Radwegen, Ampelschaltungen für Radfahrende
- 2012: Gesamtbewertung 3,89; Platz 17 von 38 (Städte >200.000 EW)
 - € gut bewertet: öffentliche Fahrräder
 - € schlecht bewertet: gleiche Aspekte wie 2005
- 2014: Gesamtbewertung 4,0; Platz 26 von 39 (Städte >200.000 EW)
 - € gut bewertet: öffentliche Fahrräder
 - € schlecht bewertet: Falschparkerkontrollen auf Radwegen, Führung an Baustellen
- 2016: Gesamtbewertung 4,1; Platz 24 von 39 (Städte >200.000 EW)
 - € gut bewertet: viele für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen
 - € schlecht bewertet: gleiche Aspekte wie in den Vorjahren

€ ADAC-Test „Radfahren in Städten 2014“

- positiv bewertet: kommunale Radverkehrsförderung
- negativ bewertet: Serviceangebote

€ ADAC-Monitor „Mobil in der Stadt“ 2017

- positiv bewertet: Direktheit der Wege, Zielerreichung in geplanter Zeit
- negativ bewertet: Kapazität an Abstellanlagen, Verfügbarkeit von Leihrädern, Verhalten Kfz-Fahrender, Verhalten anderer Radfahrender

Förderung E-Mobilität

- € dieses Handlungsfeld ist eine Querschnittsaufgabe und sollte in verschiedenen Bereichen mitgedacht werden.

Soziale Dimension/ Gesellschaftliche Teilhabe

- € bislang vereinzelte zielgruppenorientierte Angebote (verschiedene Anbieter)
 - Neubürgerradtouren
 - Fahrradfahrschule für Erwachsene
 - Projekt „Mobil in der KiTa“ v.a. in Stadtteilen mit besonderem sozialem Entwicklungsbedarf

Einschätzung RTR

Die Entwicklung im Handlungsfeld „Fahrradfreundliches Klima“ wird von den Teilnehmenden des RTR überwiegend mit einer generellen Verbesserung bewertet. Die Verbände sehen hier keine bzw. leichte Verbesserungen, die Politik hauptsächlich leichte Verbesserungen und die Verwaltung generelle sowie deutliche Verbesserungen.

Für den Status Quo werden von den Verbänden Schulnoten von 1 bis 5, von der Politik von 2 bis 4 und von der Verwaltung von 2 bis 3 vergeben.

Bewertung

Positiv:

- € „Nürnberg steigt auf“ als Dachmarke etabliert
- € zahlreiche öffentlichkeitswirksame Einzelprojekte
- € Deutscher Fahrradpreis für mobile Bürgerversammlungen und „Radstände in der Nordstadt“
- € Das Thema Radverkehr ist in der Bevölkerung angekommen (Indikator ist z.B. die bundesweit größte Critical Mass)
- € Internetseite zu „Nürnberg steigt auf“

„Knackpunkte“:

- € fehlendes Gesamtkonzept für eine langfristige Öffentlichkeitsarbeit
- € Radverkehrsinformationen im Internet nur schwer auffindbar
- € Informationen zu umgesetzten Baumaßnahmen werden nicht veröffentlicht
- € individualisiertes Marketing nicht umgesetzt
- € Radrouting nicht umgesetzt (Landesprogramm)
- € kein systematisches Vorgehen zum Thema soziale Dimension und gesellschaftliche Teilhabe

2.5 Unfallgeschehen, Verkehrssicherheitsarbeit**Maßnahmen der Radverkehrsförderung****Ziele:**

- Reduzierung der Zahl der Unfälle und der verletzten sowie getöteten Radfahrenden.
- Überwachung.

Unfallentwicklung

- € relative Reduzierung der Unfallzahlen bezogen auf höheren Radverkehrsanteil

Abb. 2-5: Anzahl der Radverkehrsunfälle sowie der schwerverletzten und getöteten Radfahrenden in Nürnberg 2009-2017 in Relation zur Einwohnerzahl

Verkehrssicherheitsmaßnahmen

- € Auswertung der Radverkehrsunfälle u.a. mittels EUSKA, Analyse von Verkehrszählungen und Unfallzahlen
- € Unfallkommission
 - seit 2011 mit Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörden
 - 3-4 Mal jährlich
 - Analyse von Unfallgeschehen im Stadtgebiet, v.a. Unfallhäufungsstellen, deren Besichtigung und Diskussion über straßenbauliche, verkehrstechnische und planerische Maßnahmen, Änderungen der Verkehrsregelungen sowie polizeiliche Überwachung
 - Evaluation (Anpassung bei Bedarf, Übertragbarkeit wenn erfolgversprechend)

Mobilitätsbildung

Ziel: Sicherstellung der selbständigen individuellen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen.

- € Radfahrausbildung im schulnahen Umfeld gem. ministeriellen Vorgaben: Drei Übungseinheiten im Schulhof, „Realraumfahrt“ mit einem Beamten für 3 SchülerInnen im Schulumfeld. Schulen sind angehalten, bereits im Vorfeld Übungen auf dem Schulhof durchzuführen
- € In der Radverkehrsstrategie für den Zeitraum 2010-2014 geplant, aber nicht umgesetzt:
 - Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren
 - Workshops der offenen Kinder- und Jugendarbeit
- € Erstellung von Schulwegkarten in Zusammenarbeit mit der Polizei seit 2009
 - alle zwei Jahre aktualisiert
 - Darstellung der Fußwege
 - Zielgruppen: Eltern und Schüler der Grundschulen
- € Einzelaktionen:
 - Modellprojekt „Mobil in der KiTa“ 2013/2014:
 - € Unterstützung von Kindern aus benachteiligten Stadtteilen

- € Ausstattung der Einrichtungen mit Rollern, Lauf- und Fahrrädern, Helmen, Werkzeug und Bilderbüchern
- „Stadtradeln – kids on bike“

Verkehrssicherheitskampagnen

- € Entwurf der Rücksichtnahme-Kampagne „Bitte, gerne!“, Erstellung einer Akquise-Broschüre für einen Sponsor. Keine Umsetzung aufgrund fehlenden Sponsors
- € Nutzung verschiedener Flyer und Postkarten der AGFK, z.B. „Stopp Schulwegparker“, „Sicher mit Licht fahren“, „Miteinander im Verkehr – Rücksicht kommt an“, „Sicher ans Ziel – Unterwegs auf Radwegen“
- € die unter 2.4 genannte Heckflächenwerbung (Überholabstand) im Rahmen der Marketingkampagne kann ebenfalls als Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit gesehen werden

Einschätzung RTR

Die Entwicklung in diesem Handlungsfeld wird überwiegend mit keiner Veränderung, teils mit einer leichten Verbesserung bewertet. Von einzelnen Vertretenden der Verbände wird auch eine generelle Verschlechterung angemerkt.

Der Status Quo wird überwiegend mit den Noten 3 und 4 bewertet, einzelne Stimmen aus Verbänden und Verwaltung vergeben auch die Note 2.

Bewertung

Positiv:

- € Modellprojekt „Mobil in der KiTa“
- € „Stadtradeln – kids on bike“

„Knackpunkte“:

- € keine deutliche Reduzierung des Unfallgeschehens im Radverkehr
- € Fehlende vertiefende Unfallanalysen zu z. B. Unfalltypen, Unfallbeteiligten, Altersgruppen oder typischen Unfallabläufen bzw. Unfallrisiken wie dem Linksfahren.
- € Rücksichtnahme-Kampagne nicht umgesetzt
- € Thema Mobilitätsbildung noch zu stark planungsorientiert

3 Fahrradstadt Nürnberg im Städtevergleich

Um Hinweise dazu zu bekommen, welche Maßnahmen und Vorgehensweisen eine Steigerung des Radverkehrsanteils und der Verkehrssicherheit für Radfahrende sowie ein fahrradfreundliches Klima in der Stadt erzielen, wird ein Vergleich der Radverkehrsförderung der Stadt Nürnberg mit drei anderen Städten ähnlicher Größenordnung und Stadtstruktur vorgenommen. Mit dem Vergleich kann auch aufgezeigt werden, wo sich die Stadt Nürnberg bezüglich der Radverkehrsförderung im Vergleich zu anderen Städten positionieren kann.

Folgende Kriterien liegen der Auswahl der Vergleichsstädte zugrunde:

- € Ähnliche Stadtgröße bzw. Einwohnerzahl
- €# Ähnliche Siedlungs- und Stadtstruktur (z.B. Topografie, Bedeutung studentischer Radverkehr, Austausch mit Nachbarstädten, Stadt-Kreis-Beziehungen, Lage in der Region)
- € Radpotenziale und Radfahrtraditionen, Engagement bezüglich Radverkehr
- € Wirkung von Landesförderungen in den unterschiedlichen Bundesländern

Darüber hinaus spielen die Datenverfügbarkeit bzw. Kenntnisse der Gutachter zu den einzelnen Städten eine wichtige Rolle bei der Auswahl.

Als Vergleichsstädte wurden nach Rücksprache mit dem Auftraggeber Hannover, Leipzig und Mannheim ausgewählt.

Hannover

Im Hinblick auf die Stadtgröße und Einwohnerzahl weist die Stadt ähnliche Strukturen wie Nürnberg auf. Durch die Gottfried-Wilhelm-Leibniz-Universität ist der studentische (Rad-)Verkehr gegeben, aber er dominiert nicht den städtischen Verkehr, wie es beispielsweise in Münster oder Göttingen der Fall ist. Hannover besitzt keine lange Radfahrtradition sondern hat sich bewusst in den letzten Jahren für die Radverkehrsförderung entschieden. Hannover hat sich bei der Radverkehrsförderung zunächst auf den Ausbau der Infrastruktur konzentriert und hat in der jüngeren Vergangenheit einen Schwerpunkt auf die Öffentlichkeitsarbeit und bedeutende Aktionen gelegt.

Leipzig

Mit Leipzig steht Nürnberg bereits seit einiger Zeit in regem Austausch und Vergleich. Sie weist eine ähnliche Größe (Einwohnerzahl) wie Nürnberg auf und hat studentischen Radverkehr ohne dass dieser das Verkehrsgeschehen dominiert. Die verfügbare Datenlage zum Radverkehr in Leipzig, auf der dieser Städtevergleich beruht, ist geringer als für die anderen Vergleichsstädte.

Mannheim

Mannheim bietet über die enge Verbindung zu den zum Teil radaffinen Nachbarstädten Heidelberg und Ludwigshafen eine gute Vergleichbarkeit zu Nürnberg mit den Nachbarstädten Fürth und Erlangen. Strukturell ist die Stadt – trotz geringerer Einwohnerzahl – für den Städtevergleich geeignet, da es z.B. den studentischen Verkehr gibt, ohne dass dieser den städtischen Verkehr dominiert. Die Radfahrtradition ist weniger ausgeprägt und die Fahrradförderung entsprechend nicht historisch gewachsen, sondern hat sich erst in jüngerer Vergangenheit etabliert. Es gibt Handlungsfelder mit großen Stärken (u.a. Öffentlichkeitsarbeit) und Handlungsfelder, die noch Nachholbedarf aufweisen.

Hinweis:

In den durch den ADFC-Fahrradklimatest abgedeckten Themenbereichen wurden die entsprechenden Ergebnisse aus den Jahren 2014 und 2016 in der nachfolgenden Tabelle integriert. Diese können einen groben Anhaltspunkt zum Fahrradklima in den Städten liefern, besitzen aber aufgrund der doch sehr vielfältigen Einflussfaktoren eine nur sehr begrenzte Aussagekraft und können daher nicht als harte Kriterien für den Vergleich herangezogen werden.

In der folgenden Übersicht sind die Ausgangsdaten der vier Städte bezogen auf die Handlungsfelder stichpunktartig aufgeführt. Für jedes Handlungsfeld wurden abschließend die besonders positiven Ansätze einer erfolgreichen Radverkehrsförderung zusammengestellt. Der Stadtbezug ist in dieser abschließenden Zusammenstellung nicht aufgeführt.

Ausgangsdaten

Nürnberg	Hannover	Leipzig	Mannheim
532.194 Einwohner	535.000 Einwohner	580.000 Einwohner	308.000 Einwohner
Keine lange Radfahrtradition, aber engagierte Radverkehrsförderung	Keine lange Radfahrtradition, aber engagierte Radverkehrsförderung	Keine lange Radfahrtradition, aber engagierte Radverkehrsförderung	Keine lange Radfahrtradition, aber engagierte Radverkehrsförderung
Universität vorhanden, aber studentischer (Rad-)Verkehr dominiert nicht Verbindung zu Erlangen	Universität vorhanden, aber studentischer (Rad-)Verkehr dominiert nicht Intensive Zusammenarbeit mit der Region Hannover	Universität vorhanden, aber studentischer (Rad-)Verkehr dominiert nicht Verbindung zu Halle	Universität vorhanden, aber studentischer (Rad-)Verkehr dominiert nicht Verbindung zu Heidelberg und Ludwigshafen

3.1 Strukturen und Rahmenbedingungen

Nürnberg	Hannover	Leipzig	Mannheim
Konzeptionelle und politische Grundlage			
Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“, Zeithorizont 2009-2014	Leitbild Radverkehr, Zeithorizont 2010- 2025	Radverkehrsentwicklungsplan, Zeithorizont 2010-2020	21-Punkte-Programm 2010, Fortschreibung 2012 und 2014, Mobilitätskonzept Rhein-Neckar-Kreis
Modal Split			
2009: 10,4% 2017: 13,2% 2018: 14,0% Quelle: PB CONSULT Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH Zielsetzung 2015: 20%	2002: 13% 2017: 19% Quelle: MID Zielsetzung 2025: 25%	2008: 14,4% 2015: 17,3% Quelle: SrV Zielsetzung 2030: 27 %	2008: 13% 2013: 15% Quelle: SrV Zielsetzung 2020: 25%
Finanzielle Ausstattung			
2009-2017: ca. 2€/ EW*a 2017: ca. 5 €/ EW*a	2016-2017: ca. 5€/ EW*a	2008-2012: ca. 3-4€/EW*a	2008: <1€/EW*a 2015-2018: ca. 15€/EW*a im Zusammenhang mit dem Fahrradjubiläum
Personelle Ausstattung			
Radverkehrsbeauftragter	Radverkehrsbeauftragter mit eigenem Team	Radverkehrsbeauftragter	Radverkehrsbeauftragter, sehr hohe personelle Ausstattung im Zusammenhang mit dem Fahrradjubiläum
Zusammenarbeit			
Runder Tisch, 2x/a	Runder Tisch, 2x/a, enge Zusammenarbeit mit dem Umland	Runder Tisch, 1x/a, AG Radverkehr 2x/a + Sondertermine	Runder Tisch, 2-4x/a, enge Zusammenarbeit mit dem Umland
Gute Ansätze für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung in den Vergleichsstädten			
€ mittel- bis langfristiges Konzept mit mehrfacher Evaluation in überschaubaren Abständen €# hohe personelle Ausstattung speziell für den Radverkehr € enge Zusammenarbeit mit dem Umland			

3.2 Weeginfrastruktur

Nürnberg	Hannover	Leipzig	Mannheim
Radverkehrsnetz			
Radverkehrsnetz ca. 300 km, beschildert ca. 160 km, Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Metropolregion Nürnberg Bewertung ADFC-Fahrradklima-Test „Erreichbarkeit Stadtzentrum“ 2014: 2,8 2016: 2,9	Beschildertes Radverkehrsnetz ca. 200 km Vier Machbarkeitsstudien Radschnellwege Bewertung ADFC-Fahrradklima-Test „Erreichbarkeit Stadtzentrum“ 2014: 2,1 2016: 2,3	Radverkehrsnetz ca. 400 km, Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Halle – Leipzig Bewertung ADFC-Fahrradklima-Test „Erreichbarkeit Stadtzentrum“ 2014: 2,0 2016: 2,1	Stadtteilverbindendes Hautroutennetz 130 km Machbarkeitsstudien Radschnellwege (Heidelberg, Darmstadt) Bewertung ADFC-Fahrradklima-Test „Erreichbarkeit Stadtzentrum“ 2014: 2,9 2016: 3,0
Infrastruktur			
Radwegebauprogramm	Verschiedene Bauprogramme seit den 70er Jahren	Keine Informationen vorliegend	Hauptverkehrsstraßen-/Lückenschlussprogramm seit 2011
bauliche Radwege und Markierungslösungen, durchgehende Roteinfärbung aller Radverkehrsanlagen bei Neubaumaßnahmen angestrebt, im Bestand nachträglich nur bei Radfahrstreifen, z.T. ARAS, einzelner Rückbau freier Rechtsabbieger	Ausbaustandard für Radwege, Markierungslösungen z.T. mit Roteinfärbung, viele ARAS, konsequenter Rückbau freier Rechtsabbieger (Programm)	Roteinfärbung an Konfliktstellen	bauliche Radwege und Markierungslösungen, z.T. ambitionierte Vorhaben auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs, sehr differenziertes Bild an Knotenpunkten (z.T. ambitioniert, z.T. unzureichend)
Ca. 70% der Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr geöffnet (Überprüfung auf Hinweis)	69% der Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr geöffnet (systematische Überprüfung)	99% der Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr geöffnet (systematische Überprüfung)	58% der Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr geöffnet (systematische Überprüfung 2014)
Bewertung ADFC-Fahrradklima-Test „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ 2014: 3,0 2016: 2,9	Bewertung ADFC-Fahrradklima-Test „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ 2014: 2,1 2016: 2,3	Bewertung ADFC-Fahrradklima-Test „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ 2014: 2,5 2016: 2,5	Bewertung ADFC-Fahrradklima-Test „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ 2014: 2,8 2016: 2,6

Nürnberg	Hannover	Leipzig	Mannheim
Ausweisung von 12 Fahrradstraßen geplant	15 Fahrradstraßen (8km), 10 weitere (8 km) geplant	5 Fahrradstraßen (2 km)	7 Fahrradstraßen (4,2 km)
Freigabe der Fußgängerzone zum Großteil zeitlich beschränkt. Einzelne Verbindungen ohne zeitliche Einschränkung	Freigabe der Fußgängerzone zum Großteil zeitlich beschränkt. Einzelne Verbindungen ohne zeitliche Einschränkung, City-Ring zur Umfahrung	Freigabe der Fußgängerzone zum Großteil zeitlich beschränkt. Einzelne Verbindungen ohne zeitliche Einschränkung	Freigabe der Fußgängerzone zeitlich beschränkt.
Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen liegt vor, Abstimmungsprozesse laufen	Laufende Vorplanung für Radschnellverbindungen auf Grundlage vorliegender Machbarkeitsstudien	Machbarkeitsstudie liegt vor	Entwurfsplanung ist ausgeschrieben
Flankierende Verkehrssicherheitsmaßnahmen			
Winterdienst mit 3 Prioritätsstufen	Winterdienst mit Prioritätenplan	Keine Informationen vorliegend	Winterdienst für RV in Winterdienstsatzung integriert (3 Prioritäten)
Bewertung ADFC-Fahrradklima-Test 2014: Winterdienst 4,4; Reinigung 4,2 2016: Winterdienst 4,3; Reinigung 4,1	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test 2014: Winterdienst 4,1; Reinigung 3,6 2016: Winterdienst 4,0; Reinigung 3,7	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test 2014: Winterdienst 4,9; Reinigung 4,0 2016: Winterdienst 4,8; Reinigung 4,2	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test 2014: Winterdienst 4,0; Reinigung 4,3 2016: Winterdienst 3,9; Reinigung 4,2
Berücksichtigung des landesweiten Leitfadens Baustellen 2015	Keine Informationen vorliegend	Baustellenregelung in Anlehnung an Leitfaden	Baustellenregelung in Anlehnung an landesweiten Leitfaden von 2017
Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Baustellenführung“ 2014: 5,1 2016: 5,0	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Baustellenführung“ 2014: 4,4 2016: 4,2	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Baustellenführung“ 2014: 4,5 2016: 4,5	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Baustellenführung“ 2014: 4,9 2016: 4,9
Gute Ansätze für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung in den Vergleichsstädten			
€ konsequenter Ausbau Radverkehrsnetz € einheitliche Ausbaustandards für Radverkehrsanlagen € Fahrradstraßen als Element der Radverkehrsführung etabliert € konsequente Sicherung und optimale Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten € systematischer Rückbau freier Rechtsabbieger € systematische Prüfung und Öffnung von Einbahnstraßen			

3.3 Fahrradparken, Verknüpfung mit dem ÖPNV, Wegweisung

Nürnberg	Hannover	Leipzig	Mannheim
Abstellanlagen			
Stellplatzsatzung der Stadt Radverkehrskonzept Altstadt: 330 überdachte Stellplätze an 25 Standorten geplant – 42% umgesetzt (kostenintensiv) Bestand Altstadt 3.156 Stellplätze (1 Stellplatz/ 164 EW) Programm Radstände für die Stadtteile, dort 1 Stellplatz/ 16 EW, vor dem Programm war es 1 Stellplatz für 51 EW, 312 Abstellplätze in mobilen Abstellanlagen für Veranstaltungen	Niedersächsische Bauordnung mit Angaben zu Fahrradabstellplätzen Fahrradparkkonzept Innenstadt (2005 und Fortschreibung 2012) Knapp 5.000 Stellplätze innerhalb des Cityrings (ca. 1 Stellplatz/ 110 EW) Ausschließlich Rahmenhalter Gesonderte Angebote für Veranstaltungen	Stellplatzsatzung der Stadt 1.200 Stellplätze im zentralen Innenstadtbereich (ca. 1 Stellplatz/ 480 EW) Im gesamten Stadtgebiet ca. 3.300 Stellplätze Zwei Fahrradtiefgaragen mit insgesamt 1.700 Stellplätzen an der Universität in der Innenstadt	Landesbauordnung, Berücksichtigung privater Abstellplätze bei Neu- und Umbaumaßnahmen Integration der Einrichtung öffentlicher Fahrradstellplätze bei Straßenbaumaßnahmen Rahmenplanung Fahrradabstellanlagen 780 Stellplätze innerhalb des Innenstadtrings (ca. 1 Stellplatz/ 395 EW) 40 überdachte Abstellanlagen am Rathaus Ziel ein Stadtteilkonzept pro Jahr Bei Straßenumgestaltung Schaffung neuer öffentlicher Fahrradparkangebote Bei Veranstaltungen Sonderlösungen
Keine finanzielle Förderung von privaten Abstellplätzen, auf Antrag Errichtung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum	Auf Antrag Bereitstellung öffentlicher Flächen für privates Fahrradparken	Finanzielle Unterstützung privater Fahrradabstellplätze	Möglichkeit der Antragstellung für Fahrradbügel im öffentlichen Raum durch Privatpersonen bei Kostenübernahme
Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Abstellanlagen“ 2014: 4,1 2016: 4,1	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Abstellanlagen“ 2014: 3,6 2016: 3,7	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Abstellanlagen“ 2014: 3,4 2016: 3,2	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Abstellanlagen“ 2014: 4,0 2016: 4,1

Nürnberg	Hannover	Leipzig	Mannheim
Verknüpfung mit dem ÖPNV			
Bedarfsermittlung durch VAG Fahrradparkhaus geplant 2016: 6.018 Stellplätze an 80 Haltestellen, ca. 50% überdacht, größtenteils anforderungsgerecht Keine Boxen oder Sammelgaragen	Zwei Fahrradstationen 2016: 776 Stellplätze am Hauptbahnhof	Insgesamt 3.000 Bike+Ride-Abstellplätze, davon ca. 55% überdacht 700 Abstellplätze am Hauptbahnhof	1 Fahrradstation 1.550 Abstellplätze, davon ca. 400 am Hauptbahnhof, ca. 55% überdacht Antrag des Gemeinderates 2016 auf Fahrradboxen/ -kleingaragen/ -käfige
ADAC-Test: 10 Standorte getestet, davon 3 gut und 5 schlecht bis sehr schlecht (u.a. Hauptbahnhof)	ADAC-Test: 10 Standorte getestet, davon 4 gut und 3 schlecht bis sehr schlecht (u.a. Hauptbahnhof)	ADAC-Test: 10 Standorte getestet, davon 3 gut und 2 schlecht bis sehr schlecht (u.a. Hauptbahnhof)	Nicht im ADAC-Test getestet
Gebührenpflichtige Mitnahme in Abhängigkeit von Platzverfügbarkeit Ganztägig möglich	Kostenlose Mitnahme Zeitlich eingeschränkt	Gebührenpflichtige Mitnahme Ganztägig möglich	Kostenlose Mitnahme in Abhängigkeit von Platzverfügbarkeit Zeitlich eingeschränkt
Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Fahrradmitnahme im ÖV“ 2014: 4,2 2016: 4,1	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Abstellanlagen“ 2014: 3,0 2016: 3,3	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Abstellanlagen“ 2014: 4,1 2016: 4,0	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Abstellanlagen“ 2014: 3,6 2016: 3,3
Fahrradverleihsystem/ Leihräder			
aktuell eingeschränkter Betrieb (40 Stationen) Ausschreibung der VAG zu Einrichtung und Betrieb eines neuen Systems Freie Lastenräder von Initiativen (Fridolin, Klara)	Pedelec (PedsBlitz), freies Lastenrad (Hannah) Seit 2018 Mobike (400 Räder), vorher Call a bike und Obike	Seit 2005 Nextbike 70 Standorte, 500 Räder	Seit 2015 Nextbike 37 Stationen, 240 Räder
Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Öffentliche Fahrräder“ 2014: 2,4 2016: 2,9	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Öffentliche Fahrräder“ 2014: 3,2 2016: 3,6	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Öffentliche Fahrräder“ 2014: 2,5 2016: 2,5	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Öffentliche Fahrräder“ 2014: 4,1 2016: 2,0

Nürnberg	Hannover	Leipzig	Mannheim
Wegweisende Beschilderung			
Ca. 160 km nach Regelwerken beschildert Kataster liegt vor Unterhaltung geregelt	200 km Alltags- /Freizeitnetz nach FGSV beschildert Kataster liegt vor Unterhaltung geregelt	Haupttrouten und touristische Routen nach Regelwerken beschildert	Beschilderung nach Regelwerken in Vorbereitung bzw. umgesetzt (Umsetzung nach Stadtgebieten nördlich und südlich des Neckars)
Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Wegweisung“ 2014: 3,4 2016: 3,5	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Wegweisung“ 2014: 2,7 2016: 2,9	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Wegweisung“ 2014: 3,2 2016: 3,4	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Wegweisung“ 2014: 3,5 2016: 3,3
Gute Ansätze für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung in den Vergleichsstädten			
€ bedarfsorientierte Lösungen und Angebote zum Fahrradparken auch in Kooperationen mit Dritten € bedarfsorientierte Lösungen und Angebote zum Bike+Ride € funktionierendes Leihradsystem € systematische Wegweisung mit geregelter Kontrolle und Pflege			

3.4 Fahrradfreundliches Klima

Nürnberg	Hannover	Leipzig	Mannheim
Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation			
Kampagne „Nürnberg steigt auf“ mit eigenem Logo, Aktionstage, Flyer, Plakate, give-aways, Film	Kampagne „Lust auf Fahrrad“ seit 2016 mit eigenem Logo, Viele Aktionen und Angebote (u.a. Hannover-Helm, autofreier Sonntag, give-aways)	Flyer, Broschüren, Aktionstage	Dachmarke „Monnem-Bike“ Neben klassischen Produkten viele Aktionen (Feste, Film, Musikvideo, ...) insbesondere im Vorfeld der Feier 200 Jahre Fahrrad
Service			
Schadensmelder, Informationen im Internet, Fahrradstadtplan, Privater Schlauch-O-Mat, Zwei selbst organisierte Selbsthilfwerkstätten, Mobile Bürgerversammlungen	Mängelmelder, Fußrasten, Akku-Ladesäulen, Radwegekarte, private mobile Fahrradwerkstatt, Schlauch-O-Mat und Luftpumpen, Geführte Stadtrundfahrten	Radfahrstadtplan, Selbsthilfwerkstatt	Mängelmelder, Luftpumpen, Bürgerstadtplan mit Radverkehrsinformationen
Förderung E-Mobilität (neues Themenfeld, Querschnittsthema)			
8 Mobilitätsstationen	Angebote zur Ausleihe von E-Pedelecs und E-Lastenrädern, 3 öffentliche Ladesäulen	Mobilitätsstationen unter der Dachmarke „Leipzig mobil“ mit Mobilitätsplattform (u.a. App), Mobilcard und individualisiertem Abrechnungstarif	Keine Informationen vorliegend
Soziale Dimension (neues Themenfeld, verschiedene Einzelaktionen i.d.R. durch Dritte)			
Neubürgerradtouren	Keine Informationen vorliegend	Seniorenradeltag	Neubürger-Radtouren, Radtouren vom Seniorenbüro, Angebote der Jugendverkehrsschule für Ältere, Fahrradlernkurse für Geflüchtete
Gute Ansätze für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung in den Vergleichsstädten			
€ Öffentlichkeitsarbeit unter Dachmarke mit wiederkehrenden Angeboten und Aktionen			

3.5 Unfallgeschehen, Verkehrssicherheitsarbeit

Nürnberg	Hannover	Leipzig	Mannheim
Verkehrssicherheitsmaßnahmen			
Ableitung von übertragbaren Maßnahmen aus der Unfallbetrachtung, Unfallkommission	Unfallkommission, regelmäßige Analyse von Schulwegunfällen Rückbau Freier Rechtsabbieger Dialogdisplay zur Verkehrsüberwachung	Keine vertiefenden Verkehrssicherheitsanalysen zum Radverkehr	Analyse des Unfallgeschehens 2014 durch externen Gutachter, Analysen werden bei anstehenden Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt, Auswertung/ Untersuchung von RV-Unfällen bei konkreten Anfragen
Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Sicherheitsgefühl“ 2014: 4,3 2016: 4,3	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Wegweisung“ 2014: 3,5 2016: 3,6	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Wegweisung“ 2014: 3,8 2016: 3,8	Bewertung ADFC Fahrradklima-Test „Wegweisung“ 2014: 4,2 2016: 4,3
Mobilitätsbildung			
Bausteine für die Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern und Jugendlichen, z.T. einmalig („Mobil in der Kita“, Verkehrspuppenbühne)	Viele Bausteine für Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern und Jugendlichen wie Aktion „Schulweghelden“, Aktion „Gib mir Acht“ für Kinder, Eltern, Senioren	Aktionstag „Sicherer Schulweg“ Sicheres Radfahren für Senioren (ADFC)	Jugendverkehrsschule, u.a. Grundschulprojekttag, Verkehrsdektive, Schulradler, Radtouren und Fahrsicherheitstrainings für ältere Menschen, Projekte für Geflüchtete
Verkehrssicherheitskampagnen			
Entwurf der Rücksichtnahme-Kampagne „Bitte, gerne!“ Nutzung verschiedener AGFK-Materialien, Heckflächenwerbung zum Überholabstand	Broschüren für verschiedene Zielgruppen, Woche der Verkehrssicherheit, „Abgelenkt ... ist NEBEN der Spur!“ mit Wettbewerb: „und was lenkt dich ab?“	Flyer, Broschüren, Beleuchtungsprüfung, Taxi-Aufkleberaktion Aktion gegen Falschparker	8geben (Social Media Kampagne der Polizei) Aktion „Gib acht im Verkehr“ in Baden-Württemberg „Runter vom Gas“ (Kampagne Rhein-Neckar-Kreis)
Gute Ansätze für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung in den Vergleichsstädten			
€ systematische vertiefende Unfallanalyse mit Ableitung konkreter Maßnahmen			
€ öffentlichkeitswirksame Verkehrssicherheitskampagnen mit regelmäßiger Evaluation			

4 Radverkehrsförderung der Zukunft

Nürnberg hat bereits viele einzelne, innovative Ideen und Ansätze für die Radverkehrsförderung der Stadt umgesetzt bzw. gestartet. Auch zeigen die Auszeichnungen mit dem Deutschen Fahrradpreis und diejenige zur Landesauszeichnung „Fahrradfreundlichen Kommune“, dass Nürnberg aktiv und erfolgreich daran arbeitet, die Situation für den Radverkehr zu verbessern.

Positive Aspekte der Radverkehrsförderung in Nürnberg sind u.a. die mobilen Bürgerversammlungen, das Programm „Radstände für die Stadtteile“, die Dachmarke „Nürnberg steigt auf“ und das Verständnis, die Radverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe wahrzunehmen. Jedoch werden in den einzelnen Handlungsfeldern die in der Radverkehrsstrategie gesetzte Ziele nicht oder nur teilweise erreicht.

Die im Folgenden aufgezeigten Verbesserungsvorschläge und neuen Ideen sowie die aufgezeigten guten Beispiele (kursiv in Kasten) aus anderen Kommunen sollen als Impulse für die Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung in Nürnberg und die Fortschreibung der Radverkehrsstrategie dienen.

4.1 Strukturen und Rahmenbedingungen

Empfehlungen

- € Aufstellen einer neuen Strategie mit mittelfristigem Zeithorizont und konkret messbaren Zielen. Darüber hinaus sollten auch überprüfbare Zwischenziele zu allen Handlungsfeldern definiert und deren kontinuierliche Überprüfung inklusive Meinungsbildabfrage der Bevölkerung etabliert werden. Dadurch kann eine ggf. erforderliche Anpassung der Zielformulierungen ermöglicht und die Akzeptanz erhöht werden.
- € Die Förderung des Radverkehrs sollte von allen Akteuren gemeinsam angegangen werden. Hierzu sind eine intensive und stetige Kommunikation und gemeinsame Ziele nötig („alle ziehen an einem Strang“). Durch eine gemeinsam diskutierte und entwickelte Radstrategie werden die Akzeptanz und die gemeinsame Umsetzung verbessert.
- € Ableitung von konkreten Handlungsempfehlungen sowie Arbeitsprogrammen mit einer ein- bis zweijährigen Laufzeit, die sich an den gesetzten Zielen ausrichten, inkl. Klärung der Zuständigkeiten.
- € Kein Auslassen von Problemen und konfliktreichen Themen bzw. Örtlichkeiten. Hierzu gehört auch mehr Mut bei der Aufteilung des öffentlichen Raumes zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs.
- € Generell systematisches Vorgehen von der Planung bis zur Umsetzung aller Maßnahmen.

- € Anfertigung jährlicher Fortschrittsberichte zur Evaluierung.
- € Etablieren eines eigenständigen Gremiums mit klaren Kompetenzen, das die Umsetzung der Radverkehrsstrategie begleitet. Dieses sollte auch extern besetzt sein (z. B. Kinder-/ Schülerbeauftragte der Stadt, Seniorenbüro, Universität). Die Ergebnisse könnten als Empfehlung in die politische Diskussion eingebracht werden.
- € Sukzessive Erhöhung der personellen Ausstattung. Bildung eines verwaltungs-internen Teams zur Radverkehrsförderung.
Orientierungswert anderer Bundesländer für fahrradfreundliche Kommunen: Pro 50.000 Einwohner sollte eine volle Stelle für den Radverkehr zur Verfügung stehen.
- € Sukzessive Erhöhung der finanziellen Vorkehrungen und frühzeitige Sicherstellung der Finanzierung von anstehenden Vorhaben.
Orientierungswert Finanzbedarf nach NRVP: „Aufsteiger“ 13-18 €/ Einwohner. Diese Ausstattung sollte als mittelfristig anzustrebendes Ziel verfolgt werden.
- € Aufbau und die langfristige Etablierung von Kommunikationsstrukturen zwischen der Verwaltung und Initiativen/ Verbänden, inkl. der Zusammenarbeit in der Region.
- € Generelle Strukturierung und Verfügbarmachung aller radverkehrsrelevanten Daten (Datenmanagement).

Evaluation 21-Punkte-Programm Mannheim

Das 21-Punkte-Programm der Stadt Mannheim ist das Ergebnis eines BYPAD-Audits in 2009. Mit dem Programm wurde die Grundlage für die Förderung des Radverkehrs in Mannheim beschlossen. Dabei wurde insbesondere der Ausbau und die Verbesserung der Wegeinfrastruktur, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie mehr Serviceangebote und mehr Öffentlichkeitsarbeit thematisiert. Mit konkreten Zielformulierungen stellt das Programm die Grundlage für die Radverkehrsförderung in der Stadt dar.

Die einzelnen Ziele wurden in einem ersten Zwischenbericht 2010/11 evaluiert. In diesem Zusammenhang wurde in Kurzbeschreibungen der einzelnen Projekte aufgezeigt, welche Maßnahmen bereits umgesetzt wurden. Neben einem kurzen Presspiegel wurde im Ausblick auch auf die anstehenden Projekte verwiesen.

Im zweiten Zwischenbericht 2012/14 wurden zu jedem der 21 Punkte der Grad der Umsetzung (erfüllt – teilweise erfüllt – noch nicht erfüllt) aufgezeigt und durch entsprechende Daten hinterlegt.

Die Evaluationen sind jeweils optisch ansprechend und öffentlichkeitswirksam gestaltet und im Internet veröffentlicht.

Radlerforum und 20-Punkte-Programm der Stadt Karlsruhe

Das Radlerforum besteht als festes Expertengremium seit Mitte der 90er Jahre. Die Treffen finden 1-2 mal pro Jahr statt, dabei werden alle radverkehrlichen Themen, u.a. Ziele und Planungen des städtischen Radverkehrs, diskutiert.

Den Vorsitz führt der Baubürgermeister. Neben den Mitarbeitenden der Verwaltung sind Vertreterinnen und Vertreter des Gemeinderates, der Interessensverbände Radverkehr (ADFC, VCD) sowie weiterer Verbände (Seniorenrat, ADAC, ...), Polizei, Stadtmarketing, Verkehrsbetriebe, Tourismus vertreten.

Die Ergebnisse der Sitzungen gehen als Empfehlungen an den Planungsausschuss oder den Gemeinderat

Die Stadt Karlsruhe hat die Situation zum Radverkehr seit Anfang der 2000er Jahre deutlich verbessert. In 2005 wurde unter Beteiligung des Radlerforums das 20-Punkte-Programm ausgearbeitet und in 2013 evaluiert. Viele Ziele wurden mittlerweile erreicht oder übertroffen. Demgegenüber steht aber auch noch deutlicher Handlungsbedarf in einzelnen Bereichen. Die Evaluation gibt einen Ausblick für die weitere Entwicklung der Radverkehrsförderung.

4.2 Wegeinfrastruktur

Empfehlungen

- € Kontinuierliche Fortschreibung und Aktualisierung des Radverkehrsnetzes (Quell-Ziel-Prüfung).
- € Realisierung von Maßnahmen im Netzzusammenhang. Dadurch wird das Radverkehrsnetz transparent und besser nutzbar. Die Berücksichtigung von einheitlichen Gestaltungsrichtlinien für alle Arten von Radverkehrsanlagen ist von entscheidender Bedeutung, da sie den Wiedererkennungswert und somit die Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmenden erhöhen.
- € Konsequente Verfolgung auch schwieriger und langfristiger Planungen. Die Umsetzung der Maßnahmen sollte nicht nur nach der Machbarkeit erfolgen. Bezüglich der Flächenaufteilung im Straßenraum ist der nicht motorisierte Verkehr zukünftig stärker zu berücksichtigen.
- € Systematische Herangehensweise zur Beseitigung von Mängeln, v. a. auch bei Öffnung von Einbahnstraße und Sackgassen.
- € Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur (v.a. Beseitigung von Gefahrenstellen und Lückenschlüssen) sicherstellen.
- € Evaluation umgesetzter Maßnahmen bezüglich Radaufkommen und Akzeptanz der neuen Situation (z.B. Zählungen, Befragungen). Die Ergebnisse der Evaluation fließen in die weiteren Planungen ein.
- € Festlegung von Ausbaustandards/ Standardlösungen für unterschiedliche Situationen, die eine entsprechende Akzeptanz in der Bevölkerung erfahren.
- € Umsetzung des Konzeptes Fahrradstraßen mit einheitlichen Regelungen und einem Nürnberg-spezifischen Gestaltungsdesign zur besseren Wiedererkennung.
- € Radschnellverbindungen bzw. Radvorrangrouten etablieren.
- € Winterdienst verbessern. Dabei ist vor allem auf eine frühe Räumung zu achten, um die ganzjährige Befahrbarkeit für den Alltagsradverkehr (v.a. Berufstätige, Schülerinnen und Schüler) sicherzustellen.
- € Konsequente Anwendung des „Leitfaden Baustellen - Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen“ der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern).

Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Für die (Aus-)Gestaltung von Fahrradstraßen in Bremen gelten die Grundsätze

- € *Sicherheit und Konfliktfreiheit durch Einhaltung von Mindestbreiten*
- € *grundsätzliche Bevorrechtigung der Fahrradstraßen*
- € *Einheitliche und unverkennbare Kennzeichnung/ Markierung der Fahrradstraße*
- € *Schnelligkeit durch*
 - *ebenen Belag*
 - *Verzicht auf Hochpflasterungen*
 - *möglichst keine Lichtsignalanlagen (LSA) sowie Fußgängerüberwege im Zuge der Fahrradstraßen*
 - *Vorbeifahrstreifen und aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) vor LSA*
- € *Öffentlichkeitsarbeit vor und bei Einrichtung bzw. Inbetriebnahme durch Presse, Internet und Faltblätter*

Auch **Nürnberg** hat eigene Gestaltungsleitlinien im Rahmen des Fahrradstraßenkonzeptes beschlossen.

Radfahrgerechte Signalsteuerung an größeren Knoten

Die Stadt Bocholt berücksichtigt auch im Zuge stark belasteter Hauptverkehrsstraßen den Radverkehr mit eigenen Radfahrersignalen und Sonderregelungen für den abbiegenden Radverkehr.

Beispielsweise bieten Fahrradschleusen linksabbiegenden Radfahrern eine konfliktfreie Möglichkeit zum Einordnen.

Grüne Welle für Radverkehr in Oldenburg

Die bislang überwiegend vorhandene gemeinsame Signalisierung des Rad- und Fußverkehrs an Lichtsignalanlagen in Oldenburg wird zunehmend in jeweils eigene Signale umgerüstet. An mittlerweile 10 innerstädtischen Anlagen wird der Radverkehr über spezielle Einrichtungen erfasst und somit die Grünzeit des Radverkehrs bedarfsabhängig verlängert.

Die Daten automatischer Zähleinrichtungen auf wichtigen Verbindungsstrecken für den Radverkehr werden gemeinsam mit Daten des Kfz-Verkehrs in verkehrsabhängigen Signalprogrammen verarbeitet, um die Lichtsignalanlagen auch für Radfahrende bedarfsgerecht schalten zu können.

Ausbaustandards in Hannover

Bauliche Radwege werden in Hannover seit vielen Jahren nach einem einheitlichen Ausbaustandard vereinheitlicht. Mit jeder anstehenden Baumaßnahme wurde dieser Standard konsequent nach und nach flächendeckend umgesetzt. Somit haben alle baulichen Radwege, sowohl mit als auch ohne Benutzungspflicht, das gleiche Erscheinungsbild mit grauer Pflasterung und roten Randsteinen, das eine eindeutige Abgrenzung zu anderen Flächen darstellt.

4.3 Fahrradparken, Verknüpfung mit dem ÖV, Wegweisung**Empfehlungen**

- € Erstellung einer ganzheitlichen Fahrradparkstrategie mit konkreten Maßnahmen in eigener Zuständigkeit der Stadt, Zielsetzungen und Festlegung von Qualitätsstandards zum Fahrradparken. Berücksichtigung auch von Maßnahmen und Aktivitäten zur Unterstützung Dritter wie Wohnungseigentümer, Betriebe etc. bei Einrichtung anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen.
- € Fortsetzung der Bedarfsermittlung an Fahrradabstellanlagen und Umsetzung in allen Stadtteilen. Hierbei sollten alle Ziele des Radverkehrs, v.a. Schulen, Ausbildungs- und Arbeitsstätten sowie Freizeitreinrichtungen berücksichtigt werden. Insgesamt ist die Ergänzung um Angebote für gesichertes Parken an ausgewählten Standorten wichtig.
- € Konsequenter Austausch nicht anforderungsgerechter Anlagen an allen Zielen (inkl. Hinweise für Anlagen außerhalb der Zuständigkeit der Stadt).
- € „Radverkehrskonzept Altstadt – überdachte öffentliche Radabstellanlagen“ hinsichtlich Aktualität und Relevanz prüfen und ggf. weiterentwickeln.
- € Regelung für den Umgang mit herrenlosen Rädern klar formulieren und konsequent verfolgen.

- € Systematischer Austausch nicht anforderungsgerechter Bike+Ride-Anlagen inkl. Angeboten zu gesichertem Fahrradparken.
- € Bike+Ride-Konzept mit klar formulierten Maßnahmen zeitnah erstellen und zügig umsetzen. Die Bedarfsermittlung, eine Strukturierung bzw. Definition der „wichtigen“ Haltestellen (z. B. durch aufstellen mehrerer Kategorien), das Ableiten des Handlungsbedarfs für jede Kategorie sowie das Festlegen von Prioritäten sollten Bestandteil hiervon sein. Die Umsetzung sollte nach einem festen Prioritätenplan erfolgen.
- € Realisierung eines ausreichend dimensionierten Fahrradparkhauses am Bahnhof, ggf. ergänzen um weitergehende Serviceangebote.
- € Etablierung eines funktionierenden Leihradsystems und Erweiterung des Angebotes um Lastenräder und Pedelecs.
- € Prüfung der vorhandenen Wegweisung zum Radverkehr auf Aktualität. Zügige Vervollständigung und kontinuierliche Weiterentwicklung der Wegweisung als Gesamtansatz entsprechend Ausbaustand des Radverkehrsnetzes und Sicherstellung der Unterhaltung.

Standards für Bike+Ride in der Region Hannover

Bei der Realisierung von Bike & Ride-Anlagen kommen in der Region Hannover drei verschiedene Ausbaustandards zum Einsatz:

- € *Basisstandard: Fahrradanhängerbügel*
- € *Mittlere Qualitätsstufe: Bügel mit Überdachung.*
- € *Höchste Qualitätsstufe: Fahrradgaragen mit einem abschließbaren Gemeinschaftsabteil in Kombination mit frei zugänglichen Stellplätzen für Gelegenheitskunden.*

Foto: Region Hannover

Fahrradparkhaus Göttingen mit angegliedertem Fahrradhandel

Das Fahrradparkhaus in direkter Nähe zum Göttinger Bahnhof bietet 715 videoüberwachte Stellplätze und eine Fahrradwaschanlage.

Das daran anschließende Fahrradgeschäft Marco Bikes ist neben Verkauf und Werkstatt auch für den Betrieb des Fahrradparkhauses zuständig.

Während des Reparaturzeitraumes werden auf Anfrage Leihfahrräder zur Verfügung gestellt.

Auch gibt es die Möglichkeit des Fahrradleasings im Rahmen von JOBRAD, Bikeleasing oder Businessbike.

Fahrradverleihsystem in Hamburg

Hamburg hat mit dem StadtRAD ein Fahrradverleihsystem etabliert, das als bundesweites Vorbild für die erfolgreiche Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖV gilt. Die Deutsche Bahn Connect GmbH übernimmt für weitere 10 Jahre ab 2019 den Betrieb und die Weiterentwicklung von StadtRAD in Hamburg. Die Fahrräder sollen vollständig erneuert und deren Anzahl zunächst auf 2.600, in den kommenden fünf Jahren auf 4.500 Räder an 222 bzw. 350 Stationen erweitert werden. Auch 20 E-Lastenräder sollen in das Angebot aufgenommen werden.

In den ersten 30 Minuten können die Fahrräder kostenlos genutzt werden. Eine Integration in bestimmte Tickets der HVV ist vorgesehen.

4.4 Fahrradfreundliches Klima

Empfehlungen

- € Die Dachmarke „Nürnberg steigt auf“ hat sich etabliert und sollte beibehalten werden. Auf dieser Basis wird die Entwicklung und Umsetzung eines Gesamtkonzeptes im Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit inkl. klarer Zuständigkeiten bezüglich Planung und Umsetzung (ggf. eigene Stelle/ Abteilung mit Finanzmitteln) empfohlen.
- € Aktionen und Aktivitäten sollten im Rahmen von Image- und Marketingkampagnen weitergeführt und durch Etablieren sich wiederholender Aktionen mit Wiedererkennungswert zur dauerhaften Einbindung der Bevölkerung und aller Akteure ergänzt werden.
- € Informationen zum Radverkehr im Internet sollten auf der Startseite der Stadt an präsender Stelle gebündelt platziert werden. Die Internetpräsenz ist ständig aktuell zu halten.
- € Das Individualisierte Marketing hinsichtlich Aktualität und Relevanz prüfen und ggf. weiterentwickeln.
- € Die Aspekte der zunehmenden Elektromobilität sollte als Querschnittsaufgabe in allen Handlungsfeldern mitgedacht werden (v.a. Wegeinfrastruktur). Darüber hinaus ist das Themenfeld der gesellschaftlichen Teilhabe als neues Handlungsfeld in die Aktivitäten bezüglich Radverkehrsförderung aufnehmen.

Wettbewerb Fahrradfreundliches Geschäft

Bei dem von der Stadt Potsdam seit 2010 jährlich ausgelobten Wettbewerb können sich alle Geschäfte bewerben, die in oder an ihrem Geschäft eine besonders gute Fahrradinfrastruktur vorweisen können.

Wettbewerb Fahrradfreundlichster Arbeitgeber - Beispiel Karlsruhe

Teilnehmen können alle Betriebe mit mind. 5 MitarbeiterInnen, die Ideen oder Maßnahmen entwickelt haben um die Bedingungen für Rad fahrende MitarbeiterInnen zu verbessern bzw. diese zum Umstieg aufs Radfahren motivieren.

Internetpräsenz der Stadt Offenburg

*Umfangreiche Informationen u. a. zu Aktionen und Serviceleistungen der Stadt zum Thema Radverkehr. Die Seite wird regelmäßig aktualisiert.
Dort zu finden sind u. a. ein Fahrradkalender, ein (digitaler) Mängelbogen, Informa-*

tionen zum Scherbentelefon sowie zum Fahrradverleih, Fahrradparken und zur Verkehrssicherheit.

Quelle: <http://www.offenburg.de/html/radverkehr.html>

Mängelmeldebogen im Internet

Durch Mängelmeldebogen im Internet können Radfahrende bei festgestellten Mängeln diese direkt an die Stadtverwaltung melden. Mängelmeldebögen sind mittlerweile in zahlreichen Städten und Landkreisen etabliert, z.B. im Landkreis Kaiserslautern, Karlsruhe oder Offenburg. Manche Kommunen verteilen auch gedruckte Exemplare über die Rathäuser, damit auch Personengruppen mit geringerer Affinität zum Internet aufgefundene Mängel melden können.

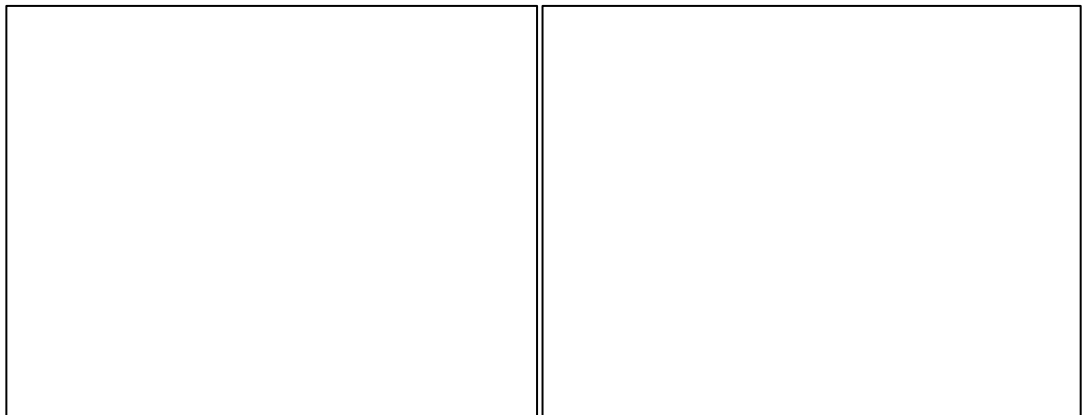
Exemplarischer Ausschnitt

Quelle:

https://www.kaiserslautern-kreis.de/no_cache/verwaltung/verkehrswesen/radverkehr/meldeformular-radverkehr.html

Interaktive Karte zu Themen des Radverkehrs der Stadt Karlsruhe

Der Winterdienst wird in der Stadt Karlsruhe auf 180 km auf den Hauptrouten des Radverkehrs nach einem festen Tourenplan ausgeführt. Das entsprechende Netz wird jährlich angepasst. Ein entsprechendes Informationsblatt sowie eine Verlinkung zu dem Winterdienst-Plan mit den verorteten Routen findet sich auf der städtischen Internetseite zum Winterdienst. In dieser interaktiven Karte lassen sich neben den Routen des Winterdienstes, die separat auf Straßen und auf Radwegen angeklickt und angezeigt werden können, auch aktuelle Baustellen, Carsharing- und Call a bike Stationen und einiges mehr darstellen.



links: Winterdienst auf Radwegen, rechts: Radverkehrsnetz

Quelle: <https://www.karlsruhe.de/b4/buergerdienste/abfall/dienstleistungen/winterdienst.de>

Mobilitätsstationen in Offenburg

Zur Förderung der Intermodalität wird seit 2015 ein Netz von Mobilitätsstationen in Wohngebieten, Gewerbegebieten und an zentralen Stellen im Offenburger Stadtgebiet etabliert.

Die Standorte der Stationen stehen in engem Zusammenhang mit Haltestellen und Haltepunkten der öffentlichen Verkehrsmittel. Dort finden sich jeweils Verleih-Angebote zu verschiedenen Verkehrsmitteln (Kfz, Fahrräder, Fahrräder und neuerdings auch Lastenräder). Die ersten vier Stationen sind seit 2015 in Betrieb und wurden in 2017 bezüglich Nutzung und Nutzergruppen evaluiert. Daraufhin erfolgte der Beschluss des Gemeinderates zu einer weiteren Ausbaustufe, bei der zunächst drei weitere Stationen geplant sind.

Langfristig angedacht ist die regionale Ausweitung des Netzes auch in die Nachbarstädte.

Nürnberg hat seit Oktober 2016 ebenfalls acht Mobilitätsstationen jeweils in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen eingerichtet. Sie verfügen über Fahrradabstellanlagen, mehrere Carsharing Pkws sowie nach Möglichkeit eine Fahrradverleihstation. 20 weitere Stationen sollen folgen.

Erstwohnsitzkampagne Karlsruhe

Die Stadt Karlsruhe verlost seit Jahren zweimal pro Jahr Fahrräder an Studierende, die ihren Erstwohnsitz nach Karlsruhe verlegen. Bislang wurden bereits ca. 4.300 Räder verlost. Die hochwertigen Räder prägen mittlerweile das Stadtbild von Karlsruhe.

Auch die Stadt Karlsruhe profitiert durch die Aktion. Durch die Erhöhung der Einwohnerzahl aufgrund der vermehrten Anmeldung des Erstwohnsitzes der Studierenden erhält die Stadt mehr Mittel aus dem kommunalen Finanzausgleich.

Betriebliches Mobilitätsmanagement, „Letzte Meile“ in Wolfsburg

Aufgrund der hohen Pendlerströme in Wolfsburg und der damit verbundenen hohen Verkehrsbelastungen nimmt die Radverkehrsförderung, insbesondere zur Anbindung des VW-Werkes als größter Arbeitgeber der Stadt, eine besondere Rolle ein.

Das Projekt „Letzte Meile“ hat zum Ziel, das Werksgelände direkt und hindernisfrei sowie sicher erreichen zu können, die Infrastruktur zu optimieren, Servicestationen an den Werkstoren zu installieren, einen eigenen Routenplaner zu initialisieren sowie die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit mithilfe von Flyern, Aktionen und Internetpräsenz zu fördern.

Seit 2013 werden jährliche kostenlose Fahrrad-Checks an mehreren Werkstoren in Zusammenarbeit mit örtlichen Fahrradhändlern angeboten.

Der Handlungsbedarf in Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit wurde im Rahmen einer Bestandsanalyse erfasst. Entsprechende Maßnahmen, Zuständigkeiten und Kosten wurde zusammengestellt und Prioritäten abgeleitet. Auf diese Art und Weise wurden einige Maßnahmen realisiert – dazu gehören ausgewählte Routen und deren Beschilderung mit eigenem Logo sowie eine Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Fallersleben.

4.5 Unfallgeschehen, Verkehrssicherheitsarbeit

Empfehlungen

- € Zur Analyse des Unfallgeschehens sollten regelmäßige vertiefende und gesamtstädtische Analysen von Radverkehrsunfällen über einen Mehrjahreszeitraum (3-5 Jahr) mit Aussagen zu Beteiligten bzw. zum verkehrsgefährdenden Verhalten durchgeführt werden. Dabei sind linienhafte Unfallhäufungen im Radverkehr unabhängig vom Unfalltyp in die Betrachtungen der Unfallkommission einzubeziehen. Neben der Ermittlung von unfallauffälligen Bereichen können durch die intensive Analyse und die Betrachtung der konkreten Verkehrsunfallanzeigen auch Unfallursachen und typische Ausprägungen bzw. Auffälligkeiten bei Radunfällen erkannt werden.
- € Ableitung von Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur sowie im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätserziehung aus den regelmäßigen (jährlichen) Analysen.
- € Mobilitätsbildung für alle Bevölkerungsgruppen etablieren, hierzu zählen beispielsweise Angebote für junge Fahrer, SeniorInnen, MigrantInnen, Kinder und Jugendliche oder Mobilitätseingeschränkte Personen. In einer Gesamtstrategie zur Verkehrssicherheitsarbeit sollten die einzelnen Projekte zusammengefasst und koordiniert werden.
- € Rücksichtnahme-Kampagne „Bitte, gerne!“ hinsichtlich Aktualität und Relevanz prüfen, weiterentwickeln und umsetzen.

Movidu der Region Hannover

Für die Region Hannover sind alle Angebote und Ansprechpartner für mögliche Angebote im Bereich Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen im Aktionsnetzwerk movidu abgebildet. Interessierte Schulen oder Eltern erhalten einen Überblick, welche Angebote und Aktionen für welche Klassenstufen generell möglich sind und finden hier zudem die Kontaktdaten. Die Umsetzung und Organisation bleibt in der Verantwortung der Schulen.

Quelle: <http://movidu.de/>

Radwege-Detektive des Netzwerkes „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“

Die Schüler untersuchen in Teams das Schulumfeld und die Infrastruktur auf dem Schulgelände. Die Ergebnisse werden an die zuständigen Stellen der Stadtverwaltung weiter geleitet. Gemeinsam werden Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Diese finden Eingang in Schulwegbroschüren, Kinder- und Jugendverkehrsgutachten, Kinderstadtplänen, Radfahrplänen.

Eine Koordinierungsstelle berät die Kommunen bzw. Schulen bei der Umsetzung des Projektes.

Radfahrsicherheitstraining 60plus

Die Stadt Aachen startete 2011 zum ersten Mal die Kampagne „FahrRad in Aachen“. Die Aktionen waren hauptsächlich für ältere Mitbürger gedacht. Die Teilnehmenden bekamen einen Einblick in die Neuerungen des Radverkehrs der Stadt und Fahrräder konnten auf die Verkehrssicherheit geprüft werden lassen.

Ziel des Projektes ist es, die Fahrgewohnheiten, Einstellungen, Bedürfnisse, Schwierigkeiten und Wünsche der älteren Radfahrer zu ermitteln.

Kampagne gegen „Geisterradler“

Die Kampagne soll auf die Gefahren des Radfahrens auf der falschen Straßenseite aufmerksam machen. Durchgeführt wird sie z.B. von der Verkehrswacht Regensburg. Auch in Münster wird die Kampagne durchgeführt.

Große Schilder mit dem Hinweis „Geisterradler gefährden“ werden entlang der Radwege so aufgestellt, dass sie nur von Radfahrern gesehen werden, die auf der falschen Straßenseite in die falsche Richtung fahren. Das Motiv wird auch als Gratis-Postkarte verteilt

Flyer mit dem Motiv „Geisterradler gefährden!“ und Informationen auf der Rückseite (Geisterradeln als Hauptunfallursache der Radfahrer in Regensburg und ggf. fällige Verwarngelder)

Quelle: <http://www.verkehrswacht-regensburg.com/index.php?site=article&title=Geisterradler>

Kampagne „Vorsicht Toter Winkel“

Aufklärungskampagne der Polizei in der Stadt Münster.

Hierbei wurden Aufkleber an Firmen mit Lkw- oder Lieferwagenfuhrpark verteilt sowie an den örtlichen Bussen angebracht. Mit den Aufklebern sollen vor allem die Radfahrenden zum Nachdenken angeregt werden.

Quellen:

<http://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/verkehrssicherheit/kampagnen.html>,

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.): Sicher geradeaus! Leitfaden zur Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz, 2015

5 Zusammenfassung und Ausblick

Mit der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ begann die Stadt Nürnberg im Dezember 2009 eine intensivierte Förderung des Radverkehrs. Im Rahmen der Strategie wurden Ziele definiert und Maßnahmen entwickelt, die dazu beitragen sollen, die Situation zum Radfahren und das Fahrradklima nachhaltig zu verbessern. Mit der vorliegenden Evaluation der Strategie wird nun nach 10 Jahren geprüft, welche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt und welche Ziele ggf. noch nicht oder nur teilweise erreicht wurden.

Die Evaluation der Radverkehrsstrategie zeigt den aktuellen Sachstand zur Radverkehrsförderung in fünf definierten Handlungsfeldern auf. Durch den Vergleich der Aktivitäten in ausgewählten Städten ähnlicher Größenordnung und Stadtstruktur erfolgt eine Positionsbestimmung der Stadt Nürnberg. Abschließend werden auf Basis der gewonnen Erkenntnisse neue Ideen und Impulse für die zukünftige Radverkehrsförderung in Nürnberg abgeleitet.

Handlungsfeld „Strukturen und Rahmenbedingungen“

In diesem Handlungsfeld werden die konzeptionellen Grundlagen zur Radverkehrsförderung, deren Aktualität und Themenbreite sowie – als Messgröße – das Radaufkommen in Nürnberg betrachtet.

In der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ sind thematische Konzepte und Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität für einen relativ kurzen Zeitraum von 5 Jahren (2010-2014) aufgeführt. Bau- und Planungsmaßnahmen besitzen jedoch in der Regel einen längeren zeitlichen Vorlauf. Für eine angemessene Planungssicherheit fehlen daher Aussagen für einen mittel- bis langfristigen Zeitrahmen (ca. 10 Jahre), die die Aktivitäten für den Radverkehr koordinieren, sowie eine Einordnung in den Haushalt ermöglichen.

Darüber hinaus sind die in der Radverkehrsstrategie gesetzten Ziele zum Teil wenig konkret bzw. nicht mit eindeutigen Maßnahmen hinterlegt. Dies ist beispielsweise bei dem Konzept der flankierenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen der Fall. Hier wird das „Senkung des Unfallrisikos“ nicht mit konkreten Zahlen hinterlegt. Auch die abgeleiteten Maßnahmen sind mit „Markierung“, „Unterhalt“, „Überwachung“ sehr allgemein gehalten.

Die Formulierung von messbaren - mittelfristig erreichbaren und langfristig ambitionierten - Zielen ist für eine systematische Planung und Erfolgskontrolle von hoher Bedeutung. Dies beinhaltet auch die kontinuierliche Überprüfung der gesetzten Zwischenziele sowie ggf. die Anpassung der Zielformulierung. Durch die Benennung konkreter Maßnahmen und das Aufstellen von Arbeitsprogrammen mit ein- bis zweijähriger Laufzeit kann besser erreicht werden, dass alle Akteure ihre Aufgabenbereiche kennen und die Maßnahmen zügig umgesetzt werden.

Für eine effiziente Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle sind darüber hinaus auch konzeptionelle Grundlagen und die Verfügbarkeit hinreichend aktueller Daten zu wichtigen Kenngrößen (u. a. Unfallkenngrößen, Länge Radverkehrsnetz, Fahrradparkangebote und -bedarfe, Fahrraddiebstahl) erforderlich. Hier stellt ein strukturiertes Datenmanagement eine wichtige Voraussetzung für eine wirkungsvolle Verwaltungsarbeit dar. In Nürnberg mussten die Daten, die zur Evaluierung der Radverkehrsstrategie benötigt wurden, sehr aufwändig aus verschiedenen Datenquellen herausgesucht werden. Die nun vorliegenden Daten könnten als Grundlage für ein verwaltungsinternes Datenmanagement in Nürnberg genutzt werden.

Das in der Radverkehrsstrategie 2009 konkret formulierte Ziel, einen Modal Split von 20 % Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2015 zu erzielen wurde nicht erreicht. Von 10,4 % Ausgangswert hatte sich der Anteil im Zieljahr 2015 auf 13,1 % erhöht und wurde bis zum Jahr 2018 auf ca. 14 % gesteigert. Die Zielsetzung, in 6 Jahren eine Verdopplung des Radverkehrsanteils zu erreichen, war bewusst äußerst ambitioniert angesetzt. Die Entwicklung der Fahrradnutzung unterliegt darüber hinaus auch gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen, die von einer Stadt nicht beeinflussbar sind. Im Zeitraum 2008 bis 2017 stieg im Bundestrend die Radverkehrsnutzung nur von 10 auf 11 % und damit deutlich geringer als in Nürnberg an. Das gesetzte Ziel war somit kaum erreichbar, diente der Motivation der Handlungsträger. Auch die Zielsetzungen der Vergleichsstädte Hannover, Mannheim und Leipzig zum Modal Split sind bzgl. der Höhe ähnlich ambitioniert, jedoch auf einen längeren Zeitraum ausgelegt.

Einen wesentlichen Indikator für den Stellenwert des Radverkehrs in einer Stadt und die Handlungsmöglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs stellen auch die finanziellen und personellen Ressourcen dar. Diese bedürfen in Nürnberg noch einer merklichen Erhöhung, um die Radverkehrsförderung voranzutreiben. Zwar besteht mit dem Radverkehrsbeauftragten eine feste Ansprechperson für den Radverkehr, jedoch sind diesem keine festen Mitarbeitenden zugeordnet, die ausschließlich für den Radverkehr zur Verfügung stehen. In Hannover wird der Radbeauftragte der Stadt beispielsweise von einem eigenen Team unterstützt. Neben den verwaltungsinternen Akteuren spielen auch weitere Akteure des Radverkehrs eine wichtige Rolle. Ein entscheidender Faktor hierbei ist eine ausreichende Vernetzung aller Akteure, damit die Belange des Radverkehrs gemeinsam gefördert werden können.

Eine besondere Bedeutung kommt der frühzeitigen Sicherstellung der Finanzierung der Vorhaben zu. Der Beschluss zur deutlichen Erhöhung des Radwegebauetats erfolgte erst in 2018. Die finanzielle Ausstattung in den Jahren davor war eher projektbezogen zu sehen und keinesfalls der angestrebten Radverkehrsförderung angemessen. Ein Schritt in die richtige Richtung zeigen hier die neuen Haushaltssummen für 2019/20 mit ca. 5,50 €/Einwohner auf. Für eine dauerhaft erfolgreiche Radverkehrsförderung sollte sich die Stadt weiter an den Orientierungswert nach NRVP 2020 annähern. Dieser liegt bei Aufsteiger-Städten bei ca. 13-

18 €/Einwohner und Jahr. Allerdings werden die Empfehlungen des NRVP auch in anderen deutschen Städten nur selten erreicht.

Handlungsfeld „Wegeinfrastruktur“

In diesem Handlungsfeld werden die Netzkonzeption für den Radverkehr, der Wegebau und die Radverkehrsführung im Netz sowie Unterhaltung, Winterdienst und das Baustellenmanagement im Zuge der Radverbindungen thematisiert.

In der Radverkehrsstrategie sind diesbezüglich Aussagen und Zielvorstellungen zum Radwegebauprogramm und sonstiger Netzelemente, flankierender Verkehrssicherheitsmaßnahmen und der Herstellung von übergeordneten Freiraumverbindungen enthalten. Die Umsetzung von Maßnahmen zum Erreichen der gesetzten Ziele wurden auch angegangen und die Situation in Nürnberg entsprechend verbessert. Dies erfolgte allerdings zum Teil nur in einem geringen Umfang. So wurden beispielsweise konkret benannte Freiraumverbindungen bisher nur teilweise umgesetzt.

Das Fahrradstraßenkonzept wird nach Umsetzung einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr leisten. Die Festlegung auf Leitlinien zur Gestaltung der Fahrradstraßen in Nürnberg ist dabei besonders positiv zu werten. Durch gleiche Vorrangregelungen bzw. ein einheitliches Gestaltungsdesign wird der Wiedererkennungswert erhöht und die Besonderheit der Verkehrsführung betont. Solche Leitlinien sollten allerdings nicht nur für Fahrradstraßen, sondern für alle Arten von Radverkehrsführungen innerhalb einer Stadt aufgestellt werden. Die einheitliche Ausbildung von Radverkehrsanlagen und der damit einhergehende Wiedererkennungswert verbessert die Orientierung für die Radfahrenden und die Akzeptanz für die Radverkehrsanlagen.

Die Stadt Hannover verfolgt diese Strategie beim Bau von Radwegen seit Jahrzehnten. Alle baulichen Radwege, unabhängig von der Benutzungspflicht, sind hier in einem einheitlichen baulichen Erscheinungsbild angelegt. Was vor Jahren als „Flickenteppich“ bei jeder einzelnen Baumaßnahme (z. B. auch kleinräumige Leitungsarbeiten, bei denen Radwege im Seitenraum im neuen Standard wiederhergestellt wurden) begann, hat sich über die Jahre zu einem flächendeckenden Standard entwickelt.

Insgesamt wurden in Nürnberg Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur in den letzten Jahren eher punktuell und ausgerichtet auf deren Umsetzbarkeit bezogen. Die Netzwirksamkeit einer Maßnahme zur Herrichtung zusammenhängender Radverkehrsverbindungen spielte zum Beispiel nur eine untergeordnete Rolle. Es wird deshalb empfohlen, die Umsetzung der Maßnahmen zukünftig im Zuge einzelner Verbindungen zu bündeln. Dadurch wird das Radverkehrsnetz für die heutigen und die potenziellen Radfahrenden transparent und besser nutzbar und ist zudem auch besser zu vermarkten. Vorbildhaft ist in dieser Beziehung die Stadt Kiel, die auf diese Weise sukzessive ein geschlossenes Veloroutennetz umgesetzt hat.

In eine solche systematische Herangehensweise sollten auch einfach umsetzbare Maßnahmen wie die Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen einbezogen werden.

Handlungsfeld „Fahrradparken, Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, Wegweisung“

In diesem Handlungsfeld spielen Qualität und Quantität von Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet und an Haltestellen des ÖPNV sowie die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖPNV eine Rolle. Ferner ist die Orientierung beim Radfahren durch eine einheitliche und den heutigen Anforderungen entsprechende Wegweisung Teil dieses Handlungsfeldes.

Die Radverkehrsstrategie enthält Ziele und Maßnahmen wie z. B. die Schaffung eines qualitativ hochwertigen Angebotes von Abstellanlagen im Stadtgebiet und an allen wichtigen Haltestellen des ÖPNV. Dabei werden auch konkrete Örtlichkeiten für die Umsetzung genannt.

Mit dem Projekt „Radstände für die Stadtteile“ hat Nürnberg ein deutliches Zeichen zur Verbesserung der Fahrradparksituation in Stadtteilen gesetzt und ist in diesem Aspekt anderen Städten voraus. Allerdings wurden weitere wichtige Zielorte wie Schulen oder Ausbildungs- und Arbeitsstätten oder Freizeiteinrichtungen bei der Ausstattung mit anforderungsgerechten Fahrradparkanlagen bislang noch zu wenig beachtet. Hier könnte beispielsweise die Fortschreibung der Radverkehrsstrategie die Verbesserung der Fahrradparksituation an allen Schulen aufgreifen, indem sie pro Jahr die Erneuerung und bei Bedarf Erweiterung der Anlagen einer Schule vorsieht.

Auch Maßnahmen und Aktivitäten zur Unterstützung weiterer Akteure (Wohnungseigentümer, Betriebe, Einzelhandel, etc.) sollten in eine Fahrradparkstrategie einbezogen werden. Durch eine derart ganzheitliche Herangehensweise kann mittel- bis langfristig die Situation zum Fahrradparken flächenhaft im gesamten Stadtgebiet verbessert werden.

Im Bereich Bike+Ride ist eine Bedarfserfassung, die Strukturierung bzw. Definition „wichtiger“ Haltestellen (z.B. Aufstellen mehrerer Kategorien) und die Ableitung des Handlungsbedarfes für jede der definierten Haltestellenkategorien sinnvoll. Die Umsetzung sollte anschließend sukzessive nach festgelegten Prioritäten erfolgen.

Ein Ziel der Radverkehrsstrategie, das Etablieren eines Fahrradverleihsystems, wurde zwischenzeitlich erreicht. In 2011 wurde im Rahmen eines bundesweiten Modellversuches ein stationsgebundenes Verleihsystem in Nürnberg eingerichtet. Dieses war jedoch technisch anfällig, bezüglich der Tarifbestimmungen uneinheitlich und konnte sich nicht etablieren. Ende 2012 endete das Modellvorhaben, Ende 2016 wurde der Betreibervertrag aus wirtschaftlichen Gründen gekündigt.

Nach intensiven Bemühungen der Verwaltung ist es mittlerweile gelungen, die Zu-

ständigkeit für ein neues System an die VAG Nürnberg zu übertragen. Aktuell ist ein stadtweites Fahrradverleihsystem für Nürnberg ausgeschrieben. Durch die Zuständigkeit bei der VAG als Träger des ÖPNV kann die Verknüpfung der Tarifbestimmungen von ÖPNV und Fahrradverleih ermöglicht werden. Empfohlen wird hierbei neben dem Angebot „traditioneller“ Leihräder auch die Ergänzung um Pedelecs und Lastenräder.

In Mannheim und Leipzig haben sich die Verleihsysteme des deutschlandweiten Anbieters nextbike mit zahlreichen Verleihstationen etabliert. In der Stadt Hannover gibt es zwar kein stationsgebundenes Fahrradverleihsystem, dafür allerdings die Möglichkeit der Ausleihe von Lastenrädern (Projekt Hannah) oder Pedelecs (Peds-Blitz) über mehrere Ausgabestationen im Stadtgebiet.

Beim Thema Orientierung kann Nürnberg mit einem Wegweisungskataster sowie einer geregelten Kontrolle und Unterhaltung der Wegweisungspunkten. Die Ausweisung neuer Verbindungen verläuft allerdings nur langsam. Bei Änderungen oder Erweiterungen von Routen sind in der Regel auch bereits vorhandene Beschilderungen betroffen und müssen auf Aktualität und Stimmigkeit geprüft und entsprechend angepasst werden.

Handlungsfeld „Fahrradfreundliches Klima“

In diesem Handlungsfeld werden die Aktivitäten und Aktionen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen betrachtet.

In der Radverkehrsstrategie ist das übergeordnete Ziel der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas aufgeführt. Radfahren soll in der öffentlichen Wahrnehmung durch eine Image- und Marketingkampagne positiv dargestellt und aufgefasst werden. Mit dem positiven Radimage soll die Bevölkerung verstärkt zum Umsteigen auf's Rad motiviert werden.

In Nürnberg ist mittlerweile die Dachmarke „Nürnberg steigt auf“ etabliert. Auf allen Produkten rund um's Rad findet sich das eingängige Logo wieder. Zahlreiche öffentlichkeitswirksame Projekte wurden seit der Radverkehrsstrategie initiiert und durchgeführt. In der Radverkehrsstrategie sind allerdings auch zu diesem Handlungsfeld die Ziele nur vage formuliert. Messbare Ziele wie beispielsweise zur Fahrradverfügbarkeit der Bevölkerung sind in der Strategie nicht enthalten. Anzustreben ist eine Gesamtstrategie im Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, die Projekte und Aktionen umfasst, die wiederholt stattfinden und sich somit in der Bevölkerung etablieren und einzelne Zielgruppen dauerhaft einbinden.

Auch im Internet sind Informationen zum Radfahren in Nürnberg eher versteckt und nur schwer auffindbar. Interessierte müssen schon konkret nach den Themen suchen. Bei der Wichtigkeit des Themas für die Stadt wäre es zweckmäßig, den Radverkehr bereits auf der Startseite der städtischen Internetpräsenz einzubinden und alle im Internet verfügbaren Daten und Informationen dahinter zu bündeln.

Das in der Radverkehrsstrategie als Ziel gesetzte individualisierte Marketing zum Umstieg auf das Fahrrad wurde bislang nicht umgesetzt. Auch das internetbasierte Routingsystem ist bislang nicht existent. Letzteres liegt allerdings als Landesprogramm nicht in der Zuständigkeit der Stadt.

Die bisherigen Bemühungen zur Verbesserung des Fahrradklimas stellen sich bisher nicht in einer Verbesserung der Bewertung im ADAC Fahrradklima-Test dar. Die Veränderungen der Ergebnisse aus 2014 zu 2016 sind mit 0,1 Notenpunkten nur sehr gering.

Handlungsfeld „Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit“

In diesem Handlungsfeld werden die Themen Unfallentwicklung mit Radverkehrsbeziehung sowie flankierende Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Kampagnen betrachtet. Auch die Mobilitätsbildung verschiedener Zielgruppen ist hier thematisiert.

Oberstes Ziel der Radverkehrsstrategie in diesem Handlungsfeld ist die Reduzierung der Zahl der Unfälle sowie der bei Unfällen verletzten und getöteten Radfahrenden. Die Unfallbeteiligung von Radfahrenden in Nürnberg konnte in den letzten Jahren bei steigendem Radverkehrsaufkommen relativ gesehen gesenkt werden. Eine deutliche Reduzierung der Unfallzahlen ist jedoch noch nicht zu verzeichnen.

Die Stadt arbeitet intensiv mit der Polizei bzw. einer Unfallkommission zusammen, die sich regelmäßig der festgestellten Unfallhäufungsstellen annimmt, diese vor Ort betrachtet und Lösungen bzw. Verbesserungsbedarf diskutiert. Erfolgreich umgesetzte Maßnahmen werden anschließend auch auf andere Stellen im Stadtgebiet übertragen. Weitergehend sollten auch linienhafte Unfallhäufungen im Radverkehr, unabhängig vom Unfalltyp, in diese Betrachtungen einbezogen werden.

Wichtige Ansatzpunkte für sicherheitserhöhende Maßnahmen kann auch eine vertiefende gesamtstädtische Analyse der Radverkehrsunfälle über einen Dreijahreszeitraum liefern. Dabei können unfallauffällige Bereiche ermittelt und näher betrachtet werden. Ferner können Unfallursachen und typische Ausprägungen bzw. Auffälligkeiten bei Radunfällen besser erkannt und im Hinblick auf sicherheitsrelevante Defizite bewertet werden. Daraus können neben Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur zum Radfahren auch gesamtstädtische Ansätze im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätserziehung abgeleitet werden. Bei der Weiterentwicklung der Radverkehrsstrategie sollte hier ein Schwerpunkt gesetzt werden.

Die Stadt Mannheim hat 2014 eine solche vertiefende Unfallanalyse durchführen lassen. Dabei wurden die spezifischen Ausprägungen des Unfallgeschehens analysiert und generelle Folgerungen und Handlungsansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr in Mannheim abgeleitet.

Ein weiteres Ziel der Radverkehrsstrategie in diesem Handlungsfeld stellt die Sicherstellung der selbständigen individuellen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen dar. Hierzu werden mehrere Maßnahmen genannt, die bisher nur zum Teil umge-

setzt wurden. Beispielsweise wurde die Intensivierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Seniorinnen und Senioren nicht umgesetzt. Eine Rücksichtnahme-Kampagne wurde zwar entwickelt, aufgrund eines fehlenden Sponsors aber nicht weiter verfolgt. Andere Projekte wie „Mobil in der KiTa“ wurden einmalig durchgeführt, aber nicht wiederholt bzw. nicht im städtischen Terminplan etabliert.

Auch in diesem Bereich wird die eher selektive Herangehensweise an die Themen deutlich, es fehlt eine Gesamtstrategie, die „den Fahrplan“ vorgibt und die die einzelnen Projekte koordiniert und unter einem Dach aufeinander abstimmt.

Zusammenfassendes Fazit

Im Vergleich der vier Städte ist festzustellen, dass jede Stadt in den einzelnen Handlungsfeldern sowohl Stärken als auch Schwächen aufzeigt. Dabei kann insgesamt keine der Städte bezüglich der Förderung des Radverkehrs insgesamt als gut oder schlecht bewertet werden. Diese Aussage wird auch durch die Entwicklung des Modal Split in den Vergleichsstädten unterstützt. Dieser hat sich über die betrachteten Jahre rechnerisch in allen Städten ähnlich entwickelt.

Die Veränderungen in Nürnberg seit Beginn der Radverkehrsstrategie Ende 2009 sind überwiegend positiv zu bewerten. In allen Handlungsfeldern sind Fortschritte zu erkennen, auch wenn diese in manchen stärker ausgeprägt sind als in anderen. Es traten keine Verschlechterungen der Radverkehrssituation in der Stadt ein. In Nürnberg ist damit eine solide Grundlage für die Radverkehrsförderung vorhanden. Dennoch ist in allen Handlungsfeldern noch Handlungsbedarf festzustellen, der nachfolgend nochmals zusammenfassend als zu empfehlende Bausteine der zukünftigen Radverkehrsstrategie aufgeführt wird:

- € Fortschreibung Radverkehrsstrategie für einen mittel- bis langfristigen Zeitraum
- € Festlegung eindeutiger Ziele mit überprüfbaren Zwischenzielen zu allen Handlungsfeldern
- € Verbesserung der personellen und finanziellen Ressourcen
- € Etablierung kontinuierlicher Strukturen zur Zusammenarbeit und Kommunikation aller Handlungsträger
- € Festlegung von Standards, die eine entsprechende Akzeptanz in der Bevölkerung erfahren, inkl. regelmäßiger Evaluation
- € Routenbezogene Umsetzung der Maßnahmen zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur
- € Umsetzung Fahrradstraßenkonzept

- € systematische Analyse zum Bike+Ride, Entwicklung von Standards und Umsetzung des ermittelten Handlungsbedarfes
- € Etablierung eines Fahrradverleihsystems
- € Prüfung und Vervollständigung der Fahrradwegweisung und Aufbau eines Unterhaltungsmanagements
- € Entwicklung und Umsetzung einer Gesamtstrategie zur Öffentlichkeitsarbeit mit wiederkehrenden Aktionen und Aktivitäten
- € Vertiefende Unfallanalyse und Ableitung des Handlungsbedarfes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Anwendung sämtlicher Regelwerke und Empfehlungen (z. B. ERA, Hinweise zum Fahrradparken, Merkblatt zur Wegweisung) sollte dabei ebenso eine selbstverständliche Grundlage darstellen wie die Einbindung aller wichtigen Akteure vor Ort. Eine gute, übersichtliche und allen Akteuren zugängliche Datenbasis stellt dabei die Grundlage der Radverkehrsförderung dar und erleichtert das Handeln.

Grundlegendes Ziel der Förderung des Radverkehrs in Nürnberg sollte insgesamt ein rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander aller Verkehrsarten sein. Neben der Verbesserung der Radinfrastruktur sind hierbei auch die anderen Handlungsfelder ausreichend zu berücksichtigen und alle Akteure sowie Verkehrsteilnehmenden einzubeziehen. Insbesondere bei der Aufteilung des Straßenraumes sind zukünftig die Prioritäten zugunsten des nicht motorisierten und des öffentlichen Verkehrs zu stärken.

Evaluation der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“

Bericht:

Mit der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ wurde 2009 eine Imagekampagne mit Konzepten und Maßnahmen für mehr Radverkehrsförderung in Nürnberg ins Leben gerufen. Auch wenn die Zielvorstellungen und Leitlinien, die im Rahmen dieser Strategie formuliert wurden, nach wie vor integraler Bestandteil der gesamten Nürnberger Stadt- und Verkehrsplanung sind, ist seit dem Start dieser Imagekampagne einige Zeit ins Land gegangen. Auf Initiative des „Runden Tisches Radverkehr“ hin wurde daher eine Evaluation der Radverkehrsstrategie beauftragt.

Im Rahmen dieser Evaluation wurde geprüft, welche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden konnten und welche Ziele möglicherweise noch nicht oder nur teilweise erreicht wurden. Um die Ergebnisse der Evaluation besser einordnen zu können, wurden die gewonnenen Erkenntnisse aus Nürnberg anhand eines Vergleiches mit den Städten Hannover, Mannheim und Leipzig eingeordnet und bewertet. Das mit der Durchführung der Evaluation beauftragte externe Gutachterbüro PGV-Alrutz GbR hat im April 2019 den Endbericht zur Evaluation vorgelegt. Die Ergebnisse der Evaluation zeigen den Sachstand der Radverkehrsförderung in Nürnberg auf und dienen als Grundlage für eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie. Diese Fortschreibung soll mit den Mitgliedern des „Runden Tisches Radverkehr“ und einer externen Kommunikationsagentur ausgearbeitet werden.

In allen Bereichen der Radverkehrsförderung sind Fortschritte erkennbar, auch wenn diese in manchen Bereichen stärker ausgeprägt sind als in anderen. Die Veränderungen in Nürnberg seit Beginn der Radverkehrsstrategie Ende 2009 werden überwiegend positiv bewertet. Es traten keine Verschlechterungen der Radverkehrssituation ein und es ist damit eine solide Grundlage für die Radverkehrsförderung in Nürnberg vorhanden. Dennoch sind in allen Bereichen der Radverkehrsförderung noch Handlungsbedarf festzustellen. Für eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie gibt das Gutachterbüro daher zusammenfassend folgende Handlungsempfehlungen:

- Eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie sollte für einen mittel- bis langfristigen Zeitrahmen erfolgen.
- Es sollten eindeutige Ziele mit überprüfbaren Zwischenzielen zu allen Handlungsfeldern festgelegt werden.
- Personelle und finanzielle Ressourcen sollten merklich erhöht werden.
- Kontinuierliche Strukturen zur Zusammenarbeit und Kommunikation aller Handlungsträger sollten etabliert werden.
- Standards der Radwegführung, die eine entsprechende Akzeptanz in der Bevölkerung erfahren, inklusive regelmäßiger Evaluation, sollten festgelegt werden.
- Maßnahmen zur Ertüchtigung der Infrastruktur sollten routenbezogen umgesetzt werden.
- Das Fahrradstraßenkonzept sollte umgesetzt werden.
- Es sollte eine systematische Analyse zum Bike+Ride und die Entwicklung von Standards zur Umsetzung des ermittelten Handlungsbedarfes durchgeführt werden.
- Ein Fahrradverleihsystem sollte etabliert werden (Hinweis: Inbetriebnahme des VAG-Rades erfolgte im Juni 2019).
- Die Prüfung und Vervollständigung der Fahrradwegweisung und der Aufbau eines Unterhaltsmanagements wird empfohlen.

- Die Entwicklung und Umsetzung einer Gesamtstrategie zur Öffentlichkeitsarbeit mit wiederkehrenden Aktionen und Aktivitäten sollte Bestandteil einer Fortschreibung sein.
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte die Unfallanalyse weiter vertieft und entsprechender Handlungsbedarf abgeleitet werden.
- Die Entwicklung und die regelmäßige Durchführung von Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheit wird empfohlen (Verkehrssicherheitskampagne).
- Die Neuauflage des Projektes „Mobil in der Kita“ sowie die Etablierung von Projekten zur Einbindung weiterer Zielgruppen (z.B. Senioren und Seniorinnen) sollte in die Aktivitäten zur Mobilitätsbildung einbezogen werden.

Grundlegendes Ziel der Förderung des Radverkehrs in Nürnberg sollte insgesamt ein rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander aller Verkehrsarten sein. Neben der Verbesserung der Radinfrastruktur sind hierbei auch die anderen Handlungsfelder ausreichend zu berücksichtigen und alle Akteure sowie Verkehrsteilnehmenden einzubeziehen. Insbesondere bei der Aufteilung des Straßenraumes sind zukünftig die Prioritäten zugunsten des nicht motorisierten und des öffentlichen Verkehrs zu stärken.

Eine ausführliche Darstellung der Evaluationsergebnisse liegt mit dem Endbericht in Anlage vor.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.07.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

**Ausbau der Radwege im Nürnberger Süden
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 10.12.2018**

Anlagen:

Antrag_Ausbau Radweg Nbg Süden_CSU

Sachverhalt (kurz):

In ihrem Schreiben vom 10.12.2018 beantragt die CSU-Stadtratsfraktion, die Verwaltung möge ein Konzept zur Verbesserung der Radwegeverbindungen der südlichen Stadtteile mit der Innenstadt entwickeln und schlägt einige Trassen vor, die mit hoher Priorität untersucht und für die Lösungsvorschläge unterbreitet werden sollen. Des weiteren sollen im Zusammenhang mit der Entwicklung für die Technische Universität Nürnberg die Radwegverbindungen an den Campus geprüft werden, wobei eine neue Verbindung über den Rangierbahnhof eine interessante Alternative darstellen könnte.

Zunächst sei darauf verwiesen, dass im AfV am 09.05.2019 das Planungs- und Bauprogramm 2019/20 beschlossen wurde und im Runden Tisch Radverkehr am 27.06.2019 die Prioritätenliste Radwegeplanungs- und bauprogramm für die weiteren Jahre einvernehmlich abgestimmt wurde. Aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen können darüber hinausgehende Vorschläge erst bei einer Aktualisierung dieser Liste und unter Zurückstellen bislang darin enthaltener Maßnahmen aufgenommen werden. Zu den einzelnen Trassen wird wie folgt Stellung bezogen:

- Der Lückenschluss der Verbindung zwischen Katzwang und Kornburg entlang der Ringelnatzstraße fällt in den Zuständigkeitsbereich des Staatlichen Bauamts Nürnberg (StBA N); die Regierung wurde zuletzt mit Schreiben vom 22.05.2019 um Ergänzung ihres Radwegebauprogramms gebeten.
- Ein Radweg zwischen Katzwang und Gaulnhofen entlang der Kemptener Straße wäre vielerorts nur mit Eingriffen in landwirtschaftliche Nutzflächen und Privatgrund möglich. Aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung erscheint dies weder vertret- noch durchsetzbar.
- Für die Wege entlang des ehemaligen Ludwig-Donau-Main-Kanals ist prinzipiell das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zuständig. Ob eine Ertüchtigung oder grundlegende Sanierung des Geh- /Radweges entlang der Westseite in absehbarer Zeit erfolgen wird, konnte noch nicht geklärt werden.
- Die Trasse Worzeldorf in Richtung Zentrum ist in der Prioritätenliste enthalten. Die Planungen sind in Vorbereitung und wegen Eingriffen in Privat und Belangen von Natur und Landschaft nicht ganz unproblematisch. Eine Abstimmung mit dem StBA N ist erforderlich, da diese Maßnahme in Sonderbaulast geplant wird, d.h. die Stadt plant mit hohen Zuschüssen einen Weg, der in der Baulast des Freistaats Bayern liegt. Der Radweg ist im Planungs- und Bauprogramm 2019/20 enthalten. Derzeit laufen die Abstimmungen mit dem StBA N. Eine Behandlung im AfV ist für die zweite Jahreshälfte 2019 vorgesehen.

- Zwischen Fischbach und Altenfurt existiert ein ausreichend breiter Geh- /Radweg. Es wird kein Handlungsbedarf gesehen.
- Die Ertüchtigung der Radwege entlang der Münchener Straße ist im Planungs- und Bauprogramm 2019/20 enthalten. Die Planungen wurden bereits im AfV am 11.05.2017 beschlossen. Einige Abschnitte sind schon fertiggestellt, der restliche Ausbau läuft und wird abschnittsweise vorgenommen.
- Entlang der Karl-Schönleben-Straße existiert ein ausreichend breiter Geh-/Radweg. Im Bereich der im Bau befindlichen neuen Bertolt-Brecht-Schule wird der Radweg neu angelegt und getrennt geführt.
- Die Radwegeanbindung an den neuen Campus erfolgt neben einer Feinerschließung über zwei Hauptachsen in Ost-Westbeziehung und eine Hauptachse in Nord-Südbeziehung. Eine Verbindung über den Rangierbahnhof gestaltet sich schwierig, da die Gleise der DB AG in mehreren Ebenen versetzt zueinander verlaufen und so ein großer Höhenunterschied zu überwinden ist. Diese Verbindung soll langfristig gesichert werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☒ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt,
ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)
☐ Ja
☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☐ Nein
☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es gibt keine Hinweise, dass bestimmte Personengruppen durch den Radwegbau besonders benachteiligt werden. Vielmehr dienen Radwege der Konfliktminimierung zw. den versch. am Verkehr Teilnehmenden.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☐
☐
☐

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER		
14. DEZ. 2018		
<u>VI</u>	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
2. BM	2 X z.w.V.	4 Antwort zur Stellung- nahme vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

My

Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 58
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 09 11 231 – 2907
Telefax: 09 11 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

per AfV

10.12.2018
Kriegelstein

Ausbau der Radwege im Nürnberger Süden

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Rahmen der Haushaltsberatungen für 2019 wurden die Aufstockung des Radwegeetats und die Schaffung von zusätzlichen Personalkapazitäten beschlossen. Auf dieser Grundlage wollen wir die Bedeutung des Radverkehrs darstellen: Fahrradfahren soll in Nürnberg sicher, schnell und unabhängig sein.

Um diese Ziele zu erreichen, ist es wichtig Radlern, die täglich den Weg zur Arbeit, Schule und Einkauf absolvieren, eine möglichst „lückenlose“ Radwegeverbindung zu ermöglichen.

Gerade im Nürnberger Süden bestehen diverse Lücken im Netz. An vielen Stellen zeigt sich der Straßenbelag der Radwege in einem desolaten Zustand. Im Rahmen von zwei Radl-Touren durch den Nürnberger Süden wurden viele Hinweise und Anregungen unter anderem auch vom Bürgerverein Worzeldorf aufgenommen. Dabei geht es den Bürgern vor allem um eine übersichtlichere Verkehrsführung und bessere und durchgängige Markierung der Radwege. Auch Gefahrenstellen sind dringend zu beheben bzw. wie am Beispiel Marthweg in Pillenreuth deutlich zu kennzeichnen.

Da der Bau einer Stadtbahn in den Nürnberger Süden bis auf Weiteres auf Eis liegt, wollen wir den Menschen in den südlichen Außenorten eine attraktive Alternative für den Weg in das Zentrum anbieten.

Daher stellt die CSU-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

1. Die Verwaltung entwickelt ein Konzept zur Verbesserung der Radwegeverbindungen der südlichen Stadtteile mit der Innenstadt. Ob von Fischbach, Langwasser, Worzeldorf oder Katzwang aus, die bestehenden Radwege sind zu ertüchtigen bzw. auszubauen. Dabei werden folgende Trassen mit hoher Priorität untersucht und Lösungsvorschläge unterbreitet:

- Radweg zwischen Katzwang und Kornburg (insbesondere die Ortseinfahrt Kornburg)
 - Radweg zwischen Katzwang und Gaulnhofen
 - Radweg am alten Kanal, entlang des Marthwegs zur Hafenstraße
 - Radweg von Worzeldorf - Richtung Zentrum
 - Radweg Oelser Straße
 - Radweg von Fischbach nach Altenfurt
 - Radweg Münchener Straße
 - Radweg Karl-Schönleben-Straße
2. Im Zusammenhang mit der Entwicklung für die Technische Universität Nürnberg werden die Radwegeanbindungen an den Campus geprüft. Insbesondere die Verbindungen aus Langwasser und den Siedlungen im Süden sind zu bewerten. Dabei könnte eine neue Radwegverbindung, wie vom ADFC angeregt, über den Rangierbahnhof eine interessante Alternative darstellen.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Fraktionsvorsitzender



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.07.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Wöhrder Talübergang, Adenauerbrücke und Wassertorstraße, Markierung von Radstreifen

Anlagen:

Straßenplan 2.2210.2.1

Straßenplan 2.2210.2.2

Entscheidungsvorlage

Sachverhalt (kurz):

Die Adenauerbrücke wird seit März 2019 saniert. Im Rahmen der Wiederherstellung Ende 2020 soll das Angebot für Radfahrende auf der Adenauerbrücke, im südlichen Abschnitt der Wassertorstraße und im Wöhrder Talübergang erweitert und verbessert werden. Zusätzlich wird damit der von der SPD-Stadtratsfraktion in einem Antrag vom 19.10.2016 geforderten Maßnahme zur Verkehrsberuhigung entsprochen.

Die Straßenpläne wurden bereits am 21.02.2019 dem AfV zum Beschluss vorgelegt und mit zusätzlichen Planungsaufträgen vertagt. Nach erfolgter Einarbeitung der Anfragen in die Straßenpläne wird der Verkehrsausschuss gebeten die Pläne zu beschließen.

Für die Maßnahme fallen voraussichtlich Kosten in Höhe von 620.000 € an. Die Planänderungen und daraus resultierenden Begleitmaßnahmen haben eine Kostensteigerung gegenüber den Kostenschätzungen vom 21.02.2019 ausgelöst. Die Finanzierung - insbesondere unter Berücksichtigung der Förderung - wird im Detail noch geklärt. Hauptauslöser für die Maßnahmen außerhalb des Bereichs der Brücke (plus 10m westlich und östlich der Brücke) ist der Radverkehr. Im Bauprogramm Radverkehr sind für die Maßnahme 312.000 Euro veranschlagt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☐ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten

620.000 €

Folgekosten

16.800 € pro Jahr

☒ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

620.000 €

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☒ Ja☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Finanzierung erfolgt aus dem Radwegetopf und dem Brückenbau.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:☒ Nein (→ weiter bei 3.)☐ Ja☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt**2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt** (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)☐ Ja☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:☐ Nein☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es sind keine Belange mit Diversity-Relevanz betroffen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **VB**

☒ **SÖR**

☐

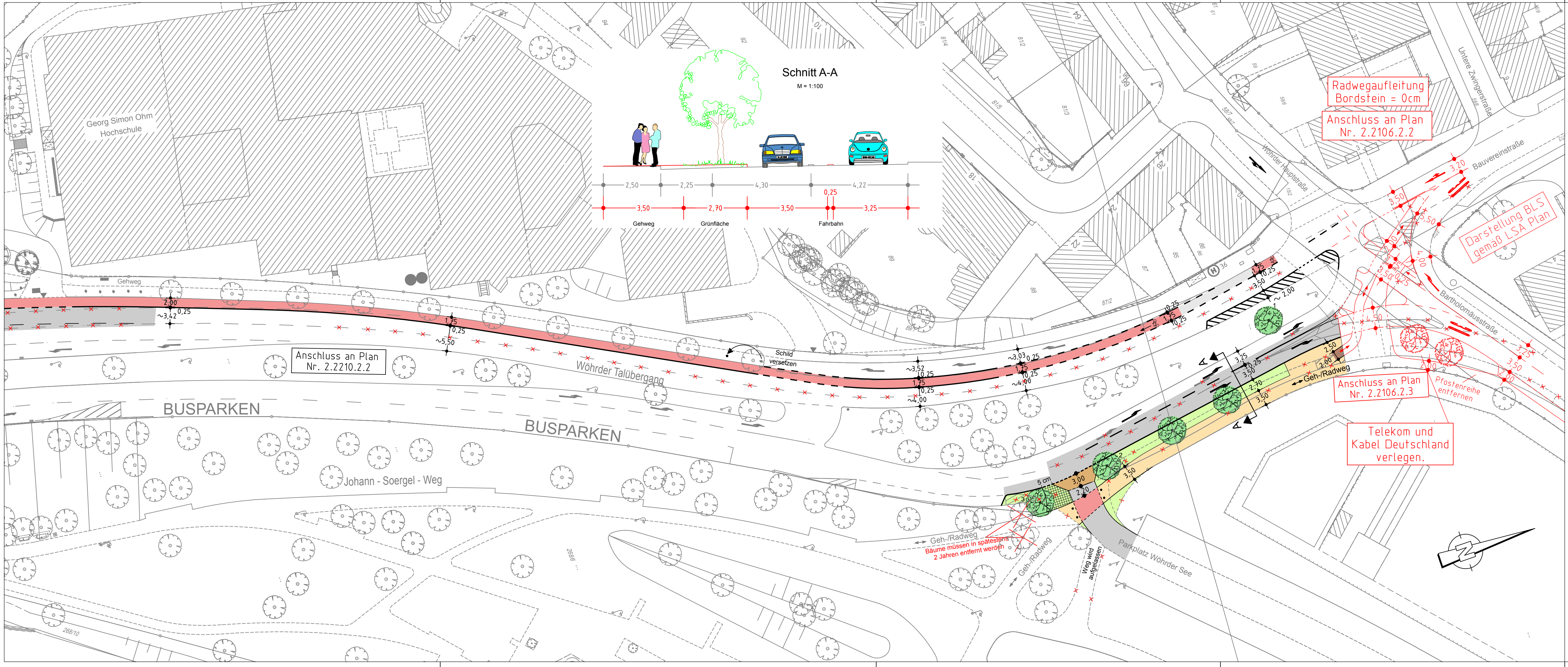
Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Markierung von Radstreifen in der

- Straße Wöhrder Talübergang zwischen der Wöhrder Hauptstraße und Adenauerbrücke
gemäß

Straßenplan Nr. 2.2210.2.1 vom 18.11.2016 mit letzter Änderung vom 20.05.2019.

- Wassertorstraße südlich dem Prinzregentenufer und auf der Adenauerbrücke bis zur
Kressengartenstraße gemäß Straßenplan Nr. 2.2210.2.2 vom 11.06.2018 mit letzter Änderung
vom 21.03.2019.



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SOR-Regelplan/DIN 32984
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/ÖPNV-Spur
- Radwegfurt eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Fahrradständer
- Grünfläche überfahrbar

Bestand

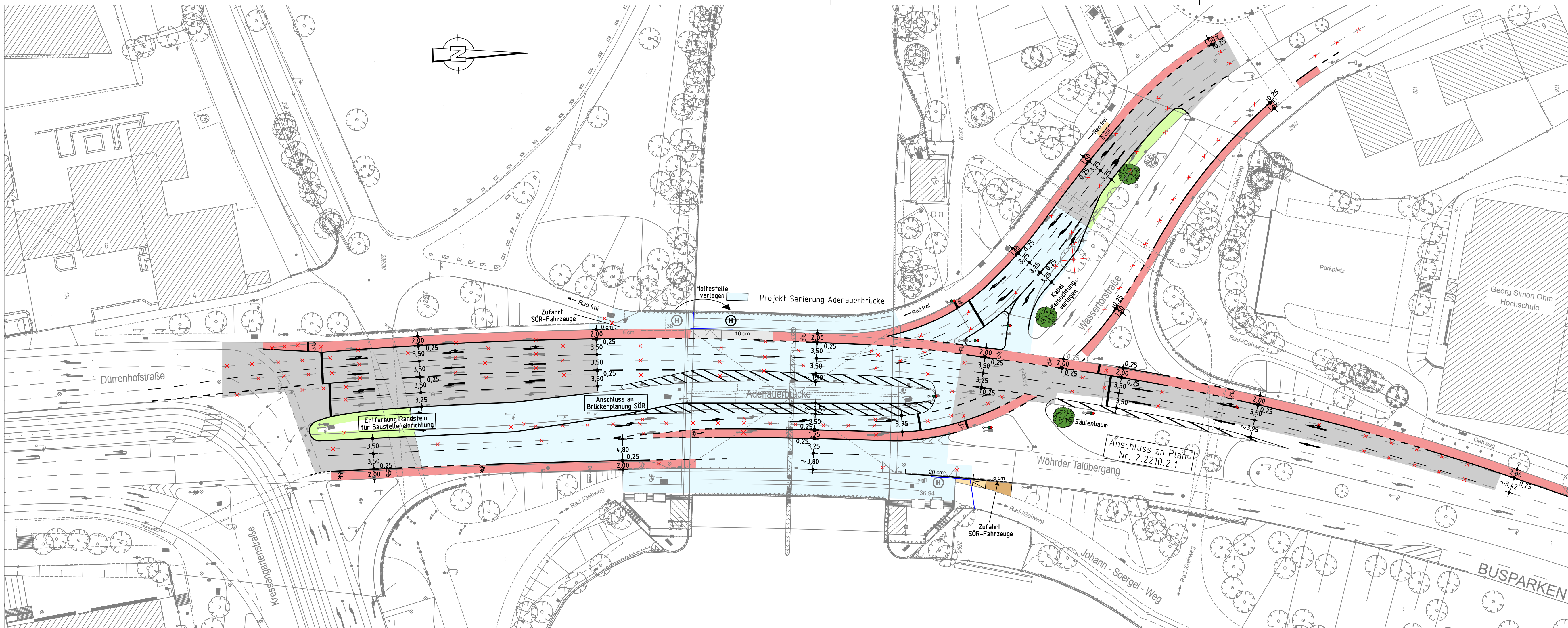
- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schaltkasten
- Leitfaßsäule
- Eingang
- Einfahrt
- Fließrichtung
- Steigungspfeil
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Überflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG	gez. i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 18.11.2016	
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	gez. Jülich AMTSLEITER	
	Reiser M.		
ÄNDERUNGEN			Lageplan
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500
08.05.17	Reiser M.	Text	2.2210.2.1
21.07.17	Reiser M.	Baum versetzt	Wöhrder Talübergang Radstreifen
26.10.17	Reiser M.	Markierung Ende Busparken	
04.09.18	Reiser M.	Blattschnitt	
20.03.19	Reiser/Wenzel	Lage Insel, Längsparker Wöhrder Talübergang Grünstreifen nördl. Parkplatzzufahrt	
20.05.19	Reiser M.		

Wöhrder Talübergang_003 V500_2.PLT vom 29.05.19



Zeichenerklärung:

Planung

- | | | | |
|-------|---|---|---|
| — | Hochbord | ■ | Fahrbahnfläche |
| - - - | Hochbord abgesenkt | ■ | Gehwegfläche |
| ⊙ | vorh. Baum | ■ | Bordsteinradweg |
| ⊙ | gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze | ■ | Radstreifen/ÖPNV-Spur |
| ● | Einfahrt/Ausfahrt | ■ | Radwegfurt eingefärbt |
| ● | Beleuchtung (Stahl-/Betonmast) | ■ | Parkstandsfläche |
| ■ | erf. Abbruch | ■ | sonstige Pflasterfl. |
| ■ | VAG Wartehalle | ■ | Grünfläche |
| ■ | Stützmauer | ■ | Überfahrt-Gehweg |
| ■ | neue Maststandorte | ■ | Fahrradständer |
| ■ | Projekt Sanierung Adenauerbrücke | ■ | Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN 32984 |

Bestandsaufnahme

- | | | | | | |
|---|-------------------|---|-----------------------|---|----------------|
| ○ | Kalsterpunkt | ■ | Mast | → | Eingang |
| ○ | Grenzstein | ■ | Fahnenmast | → | Einfahrt |
| ○ | Absteckpunkt | ■ | Lampe | → | Steigungspfeil |
| ○ | Vermessungspunkt | ■ | Gassäule | → | Fließrichtung |
| ○ | Schieber | ■ | Schild, Wegweiser | → | Zaun |
| ○ | Unterflurhydrant | ■ | Litfaßsäule | → | Mauer |
| ○ | Oberflurhydrant | ■ | Brunnen | → | Stützmauer |
| ○ | Pegel | ■ | Amgel | → | best. Gebäude |
| ○ | Bohrloch | ■ | Lichtschacht | → | Baum |
| ○ | Kabelschacht | ■ | Haltestelle | → | Wiese |
| ○ | Telefonzelle | ■ | Schilder, Leuchtpfeil | → | Wald |
| ○ | Uhr | ■ | Gully | → | Gartenland |
| ○ | Schallkasten | ■ | Kanalschacht | → | Unland |
| ○ | Fahrkartenaufnahm | ■ | ACD - Rinne | → | Friedhof |
| ○ | Briefkasten | ■ | | | |
| ○ | Automat | ■ | | | |
| ○ | Kabelstein | ■ | | | |

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 11.06.2018 gez. Jülich AMTSLEITER	
BEARBEITUNG		Dufek (4933)		
		Reiser M.		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.22
13.11.18	Wenzel	Instruktionsergeb.	Wöhrder Talübergang Radstreifen	
11.01.19	Dufek	Baum und Maßkette		
28.01.19	Reiser M.	Fläche Deckensanierung		
22.02.19	Reiser M.	Absenkung Radweg		
21.03.19	Reiser/Wenzel	Radstreifen Richtung Wasserfontgraben		
Wöhrder Talübergang_003 V500_1.PLT vom 29.03.19				

Adenauerbrücke und Wöhrder Talübergang

Entscheidungsvorlage

Die Straßenpläne wurden bereits am 21.02.2019 dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt und mit zusätzlichen Planungsaufträgen vertagt.

- a) Warum müssen Radfahrende, die auf dem Radstreifen in der Wassertorstraße Richtung Süden fahren an der Lichtsignalanlage vor der Brücke bei Rotlicht warten?

Radfahrende, die gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr in die Knotenpunktzufahrt auf Fahrbahnniveau geführt und gemeinsam signalisiert werden, müssen die Lichtzeichen für Fahrverkehr beachten. Die Möglichkeit den frei gegebenen Gehweg bis südlich der Brücke mitzubenutzen, indem über eine Absenkung des Randsteins südlich der Einmündung Prinzregentenufer „aufgefahren“ werden kann, ist gegeben.

- b) Warum ist der Radstreifen auf der Brücke nicht rot eingefärbt?

In diesem Bereich befindet sich eine Bushaltestelle. Deshalb wird die Roteinfärbung hier wie üblich unterbrochen.

- c) Der ADFC fordert ein Angebot für Radfahrende, die von der Bahnhofstraße über die Adenauerbrücke Richtung Norden zur Wassertorstraße fahren möchten und dafür die Freigabe des westlichen Gehweges auf der Brücke Richtung Norden.

Auf der Adenauerbrücke soll ein Radstreifen für Linksabbieger Richtung Wassertorstraße markiert werden. Aus Sicht der Verwaltung ist der Bedarf für eine Freigabe des Gehweges für Radfahrer Richtung Norden als eher gering einzustufen. Die Platzverhältnisse sind beengt. Dies wurde bereits mit dem ADFC besprochen. Es bleibt bei der geplanten Freigabe Richtung Süden.

- d) Der Radstreifen auf der Adenauerbrücke Richtung Wöhrd soll weiter verlängert werden.

Der Radstreifen träfe dann auf die am Fahrbahnrand markierten Busparkplätze und müsste davor enden. Sinnvoller ist es die vorhandene Aufleitung des Radstreifens auf den Radweg südlich der Brücke beizubehalten. Dort fahren Radfahrende abgerückt vom Verkehr sicher Richtung Wöhrd. Die Fahrbahn steht den Radfahrern zur Benutzung trotzdem frei.

- e) Der ADFC begrüßt die Freigabe des Gehweges am Wöhrder Talübergang südlich der Bartholomäusstraße, fordert aber die Verbreiterung des vorhandenen 2,00 m breiten Gehweges.

Die Planung wurde über die ursprüngliche Sanierung der Kreuzung hinaus Richtung Süden bis zur Einfahrt in den Parkplatz Wöhrder See erweitert. Der Gehweg soll auf 3,50 m verbreitert und als kombinierter Geh-/ Radweg ausgewiesen werden.

- f) Markierung eines Radstreifens von der Kressengartenstraße rechts Richtung Adenauerbrücke.

Um einen zusätzlichen Rechtsabbiegestreifen für Radfahrende markieren zu können, müsste die Randsteinlinie Richtung Norden und an der Dreiecksinsel umgebaut werden. Dies verursacht aufgrund des notwendigen Umbaus einer Brüstung hohe Kosten, die nicht ausreichend begründet werden können, da parallel ein sicheres Angebot im Wöhrder Wiesenweg vorhanden ist. Man kann den Knoten komplett umfahren, wenn man von Osten kommend vor der LSA „Kressengartenstr. / ehem. Milchhof“ über eine komfortable Überfahrt von der Fahrbahn auf den Rad-/Gehweg wechselt.

Planung Adenauerbrücke:

Die Adenauerbrücke wird seit März 2019 saniert. Durch die Baustelleneinrichtung und die verschiedenen Baustellenzustände werden die Dreiecksinsel nördlich der Brücke zur Wassertorstraße und diverse Randsteinlinien im Bereich der Brücke und der Wassertorstraße entfernt. Im Rahmen der Wiederherstellung Ende 2020 besteht die Möglichkeit, die Randsteine in der Wassertorstraße so anzupassen, dass in Richtung Süden ein Radstreifen markiert werden kann. Der Radstreifen kann über die Brücke bis zur Kressengartenstraße fortgeführt werden. In Gegenrichtung wird für Radfahrer, die von der Adenauerbrücke links in die Kressengartenstraße abbiegen möchten ebenfalls ein Radstreifen markiert.

Durch die Markierung der Radstreifen südlich und nördlich der Brücke werden die Fahrstreifen neu aufgeteilt. Grundsätzliche Änderungen am Verkehrsablauf werden nicht erzeugt.

Planung Wöhrder Talübergang:

Für die Bartholomäusstraße und die Bauvereinstraße wurde am 16.01.2017 die Änderung des Verkehrssystems beschlossen. In beiden Straßen soll die Einbahnrichtung aufgehoben werden. Darüber hinaus wurden von der SPD in einem Antrag vom 19.10.2016 weitere Maßnahmen zur Beruhigung der Straße Wöhrder Talübergang gefordert. Wie in der Sitzung am 26.01.2017 angekündigt, sollen die fertigen Pläne dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt werden. Dies erfolgt in der heutigen Sitzung.

Sobald die Einbahnrichtung in der Bartholomäusstraße und die Bauvereinstraße aufgehoben wird, fließt der Verkehr aus der Bauvereinstraße Richtung Süden nur noch einspurig. Im Zuge dieser Maßnahme ist geplant, in der Straße Wöhrder Talübergang einen Radstreifen am Fahrbahnrand zu markieren und an den neu geplanten Radstreifen über die Adenauerbrücke anzuschließen. Damit wird, wie von der SPD gefordert, auch die Wohnbebauung westlich der Straße Wöhrder Talübergang von der Verkehrsberuhigung Wöhrd profitieren.

Der östliche Gehweg südlich der Bartholomäusstraße soll zukünftig bis zur Einfahrt in den Parkplatz Wöhrder See für Radfahrer frei gegeben und auf 3,50 m verbreitert werden. Damit können Radfahrende in beiden Richtungen sicher zwischen dem Wöhrder See und der Bauvereinstraße fahren. Der geplante Umbau der Parkplatzzufahrt trägt zur Geschwindigkeitsreduzierung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge bei. Entlang der Straße sollen vier Bäume gepflanzt werden.

Fazit, Kosten, Bautermin:

Mit der Markierung der Radstreifen auf dem Wöhrder Talübergang einschließlich der Brücke wird eine wichtige Lücke im Radwegenetz für Radfahrer geschlossen, die von der Sulzbacher Straße Richtung Dürrenhofstraße und Bahnhofstraße fahren möchten.

Die im Plan Nr. 2.2210.2.2 blau hinterlegte Fläche und der in diesem Bereich markierte Radstreifen mit dem Umbau der Randsteinlinien wird im Rahmen der Brückensanierung finanziert. Darüber hinaus fallen für die Markierung des Radstreifens in der Straße Wöhrder Talübergang und Wassertorstraße mit den erforderlichen Anpassungsmaßnahmen geschätzte Kosten von ca. 620.000,-- € an. Die Planänderungen und daraus resultierenden Begleitmaßnahmen haben eine Kostensteigerung ausgelöst. Die Finanzierung wird im Detail noch geklärt. Hauptauslöser für die Maßnahmen (außerhalb des Bereichs der Brücke plus 10m westlich und östlich der Brücke) ist der Radverkehr. Im Bauprogramm Radverkehr sind für die Maßnahme 312.000 Euro veranschlagt.

Die Zuschussfähigkeit wird aktuell geprüft. Die erforderliche Anpassung der Lichtsignalanlagen an der Kreuzung Bartholomäusstraße und auf der Adenauerbrücke werden im Rahmen der anstehenden Sanierung vorgenommen. Durch die Straßenplanung entstehen keine Mehrkosten.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt voraussichtlich Ende 2020.

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.07.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Spohrstraße, Ausbau der Ostseite

Anlagen:

Straßenplan 2.2219.2.1a

Sachverhalt (kurz):

An der westlichen Straßenseite der Spohrstraße werden zur Zeit Wohnungen und Gewerbeeinheiten gebaut. Für den Ausbau dieser Straßenseite wurde am 26.07.2018 ein Straßenplan vom Verkehrsausschuss beschlossen. Nachdem die Ostseite der Spohrstraße und die gesamte Fahrbahnbreite der Straße zeitgleich im Herbst 2019 saniert werden sollen, wurde für die Ostseite ebenfalls ein Straßenplan ausgearbeitet.

Durch die Beibehaltung der Einbahnstraße und die Neuaufteilung des gesamten Querschnitts kann die Fahrbahnbreite von ca. 5,00 m auf 3,50 m reduziert und für Fußgänger ein ca. 2,50 m breiter Gehweg angelegt werden. Der ruhende Verkehr wird zukünftig nicht mehr auf dem Gehweg angeordnet, sondern es wird eine Längsparkbucht ausgebaut. Wie bereits vom AfV am 26.07.2018 beschlossen, wird für Radfahrer ein 2,00 m breiter Radstreifen in Gegenrichtung markiert. Baumpflanzungen sind auf der Ostseite aufgrund der vorhandenen Sparten leider nicht möglich. Auf der Westseite wurde bereits die Pflanzung von 12 neuen Bäumen vom AfV beschlossen.

Südwestlich der Spohrstraße befindet sich ein großes Einkaufszentrum. Durch die neue Bebauung mit ca. 190 Wohneinheiten wird erwartet, dass der Querungsbedarf der Fürther Straße stark zunimmt. Deshalb soll die Lichtsignalanlage westlich der Spohrstraße erweitert und eine Signalisierung für Fußgänger über die Fürther Straße eingerichtet werden. Auch der Radverkehr kann in beiden Richtungen zukünftig bequem die Fürther Straße queren.

Die geschätzten Kosten für den Ausbau der Ostseite inklusive der Fahrbahnsanierung und Ergänzung der Lichtsignalanlage belaufen sich auf ca. 360.000 €. Die Finanzierung des Straßenbaus erfolgt aus dem Ansatz für KAG-Maßnahmen. Der "Bürgeranteil" wird vom Freistaat finanziert.

Der LSA-Umbau ist gesondert zu finanzieren. Eine Lösung muss in Anbetracht des immensen Sanierungsstaus abgekündigter Steuergeräte noch gefunden werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☐ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten

360.000 €

Folgekosten

500 € pro Jahr

☒ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)

- ☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☐ Nein
☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

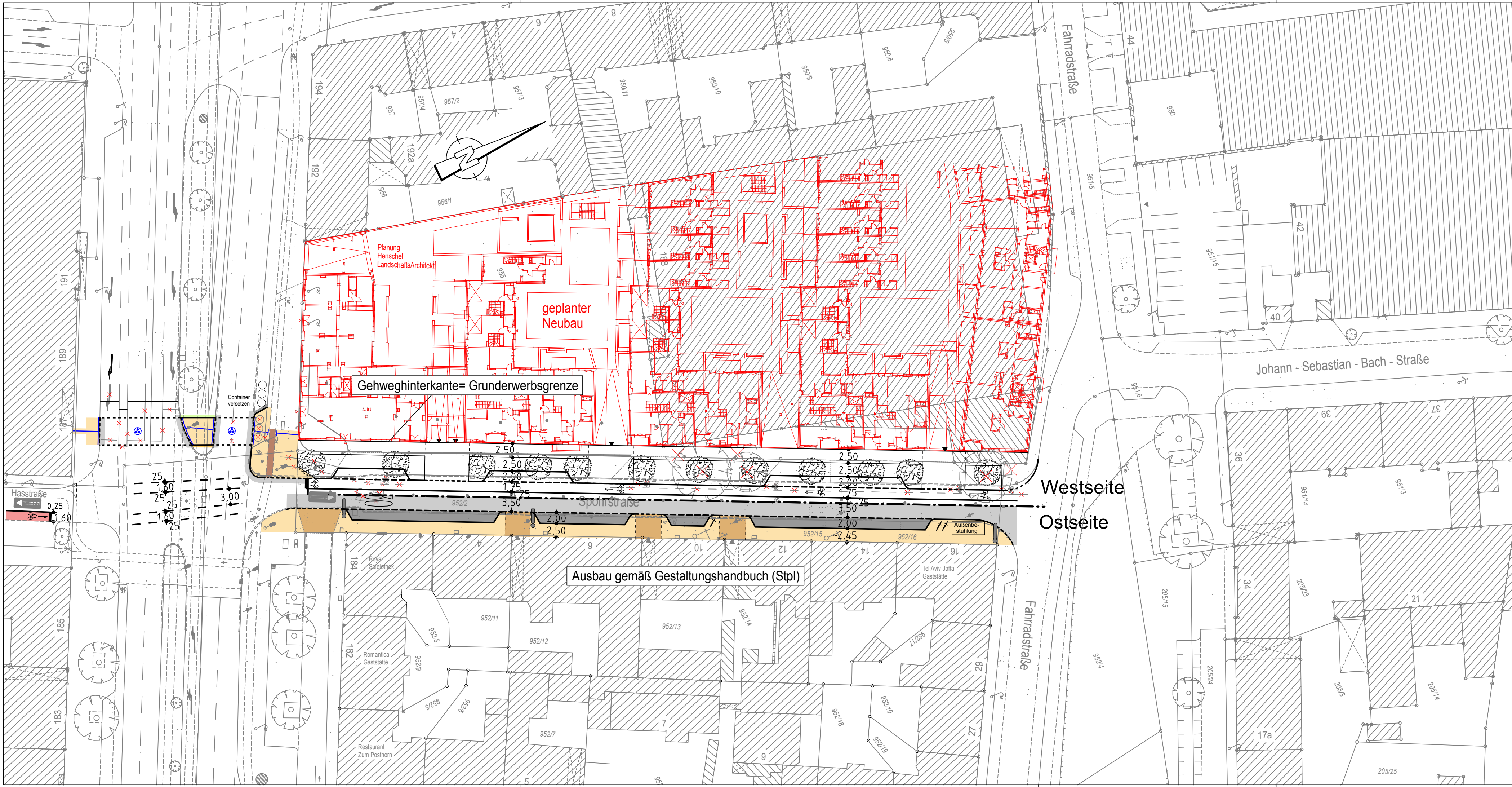
Durch die Anlage einer zusätzlichen Lichtsignalanlage für Fußgänger über die Fürther Straße wird die Querung der Fürther Straße auch für mobilitätseingeschränkte Personen sicherer.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☒ **VB**
☒ **SÖR**
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Ausbau der östlichen Straßenseite der Spohrstraße und die Erweiterung der Lichtsignalanlage für Fußgänger und Radfahrer über die Fürther Straße gemäß Straßenplan Nr. 2.2219.2.1a vom 06.03.2019.



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/ÖPNV-Spur
- Radwegfurt eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg

Bestand

- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schallkasten
- Litfaßsäule
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungspfeil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT
STRASSENPLANUNG



ABTEILUNGSLEITUNG		gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 06.03.2019 gez. Jülich AMTSLEITER	
BEARBEITUNG		Dufek (4933)		
		Reiser M.		
ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2219.2.1a
			Spohrstraße Ostseite	
Spohrstraße_001 V500_2.PLT vom 12.06.19				

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.07.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Nahverkehrsplan Nürnberg 2017 (NVP)

hier: Umsetzung Maßnahme "Anbindung Dr. Erler-Klinik & Wilhelm-Löhe-Schule"

Anlagen:

Schreiben VAG vom 07.06.2019

Schreiben Dr. Erler-Klinik vom 03.06.2019

Linien-skizze Linie 84

Lageplan Haltestelle Dr. Erler-Kliniken

Sachverhalt (kurz):

Ziel des Maßnahmenpaktes des Nahverkehrsplans Nürnberg 2017 (NVP) ist es unter anderem, die fußläufige Erreichbarkeit des ÖPNV-Angebotes von der Deutschherrnstraße, insbesondere mit Bezug auf den Zielort Dr. Erler Kliniken, zu verbessern, ohne die bestehenden starken Nachfrageströme zu schädigen. Bei der Angebotsplanung sollte mittels Fahrgastbefragung (Quelle / Ziel-Beziehungen) und der Fahrgastzählungen nach Inbetriebnahme der U-Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring die planerische Grundlage geschaffen werden, um eine fachliche Empfehlung abgeben zu können.

Erhebungen und Fahrgastbefragungen der VAG bekräftigen, dass die Attraktivität der Tangentialverbindung der Buslinie 34 insbesondere mit dem Umsteigeknoten Gostenhof an der U-Bahnlinie U1 begründet ist. Die Fahrgastströme haben sich nach Inbetriebnahme der U-Bahnlinie U3 an den U-Bahnhöfen Klinikum Nord und Nordwestring verlagert, was abschnittsweise zu Entlastungen im Bestandsnetz führt. Die bestehende Nachfrage kann gut bedient werden, eine Angebotsreduzierung, insbesondere auf der Linie 34, ist nicht indiziert. Auch die Buslinie 36 besticht durch ihre direkte Verbindung mit dem nördlichen Zentrum (Sebalder Altstadt). Eine Linienänderung der Buslinien 34 oder 36 ist mit Blick auf die bestehenden Verkehrsbedürfnisse nicht zu empfehlen. Verwaltung und VAG haben deshalb die Möglichkeiten eines neuen, angemessenen Linienangebots geprüft.

In Anbetracht der grundsätzlich guten, integrierten Lage des Zielortes Dr. Erler Kliniken ist von einem vergleichsweise geringen zusätzlichen Verkehrsbedürfnis auszugehen. Es sind keine nennenswerten Fahrgastgewinne zu erwarten, die hohe jährliche Mehrkosten rechtfertigen würden. Ein Linienverkehr im Schülerverkehr würde aufgrund des Schulstandortes Wilhelm-Löhe-Schule eine deutliche Verlagerung bestehender Nachfrageströme erwarten lassen, welche nicht mit vertretbarem Aufwand abgewickelt werden könnten. Daher sollen zunächst nur die Haltestellen "Plärrer" und "Dr. Erler Kliniken" bedient werden. Es wird ein zweijähriger Probetrieb mit einem angemieteten Kleinbus, der im 20-Minuten-Takt als Linienangebot zu den Öffnungszeiten des Zielortes der Dr. Erler Kliniken und des Reha-zentrums verkehrt, weiterverfolgt. Die der VAG entstehenden jährlichen Betriebskosten werden auf ca. 170.000 € geschätzt. Auf beiliegende Stellungnahme der VAG vom xx.06.2019 in der Anlage wird verwiesen.

Die Einrichtung der Haltestelle "Dr. Erler Kliniken" erfolgt an der Südseite der Straße Kontumazgarten westlich der Waltherstraße. Die Lage der Haltestelle ist mit der VAG und der Geschäftsführung der Dr. Erler Kliniken abgestimmt, es wird auf beiliegendes Schreiben vom 03.06.2019 verwiesen. Der Entfall zweier Taxiwartplätze auf der Südseite kann durch Ersatz auf der Nordseite kompensiert werden. Durch die Neuorganisation der Taxistellplätze im Bereich der Dr. Erler Kliniken kann auch das festgestellte verbotswidrige Halten der Taxen in der Feuerwehruzufahrt der Klinik besser unterbunden werden. Die Bucht an der Südseite des

Kontumazgarten ist für die Warteposition des Busses geeignet, da dieser hier während der Standzeit auch parken kann, ohne den Verkehrsfluss im Kontumazgarten zu behindern.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht gesichert, dass die Einnahmen die Kosten für das neue Busangebot decken werden. Ein Defizit müsste im Rahmen der Verlustübernahme von der VAG durch die Stadt Nürnberg getragen werden.

(→ weiter bei 2.)

- ☐ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten

€

Folgekosten

€ pro Jahr

☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv

€

davon Sachkosten

€ pro Jahr

davon konsumtiv

€

davon Personalkosten

€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)

- ☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☐ Nein
☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Insbesondere Patienten / Klienten der Erler-Klinik und des Reha-Zentrums am Kontumazgarten profitieren von dem zusätzlichen Angebot.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☒ **VAG**
☐
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Einführung eines zweijährigen Probebetriebes eines Linienangebots zwischen Plärrer und den Dr. Erler Kliniken mit Einrichtung der erforderlichen Haltestelle entsprechend der Vorlage.

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5
90429 Nürnberg
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg
Telefon: 0911 283-0
Telefax: 0911 283-4800

Natascha Lehmann
SB Verkehrsplanung
PL-VP-AT
Telefon: 0911 283-4679
Telefax: 0911 283-4695
planung@vag.de

Nürnberg, 7. Juni 2019

Anbindung Erler-Klinik

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Nahverkehrsplan der Stadt Nürnberg sieht eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung für den Bereich der Deutschherrenstraße vor. Insbesondere die Anbindung der Erler-Klinik soll verbessert werden, ohne die bestehenden Nachfrageströme zu schädigen.

In Abstimmung mit der Verwaltung der Stadt Nürnberg wird für die Erschließung der Erler-Klinik ein Probetrieb mit einem angemieteten Kleinbus eingerichtet. Dieser soll zum 01.09.2019 aufgenommen und 2 Jahre durchgeführt werden.

Für die Anbindung der Erler-Klinik wird die Linie 84 eingeführt. Der Probetrieb der Linie 84 erfolgt als Linienverkehr mit einem festen Fahrplan. Der Fahrplan richtet sich an die Öffnungszeiten der Erler-Klinik und des Reha-Zentrums für Patienten. Besucher können den Linienbus bis ca. 18 Uhr nutzen.

Im Kontumazgarten wird eine Haltestelle „Dr. Erler Kliniken“ unmittelbar vor der Einmündung der Waltherstraße in Höhe der derzeitigen Taxi-Aufstellfläche eingerichtet.

Die neue Haltestelle wurde in einem gemeinsamen Ortstermin mit Vpl /SVR am 24.05.2019 zusammen mit der Geschäftsleitung der Erler-Klinik festgelegt. Die Taxi-Genossenschaft soll eine Aufstellfläche auf der gegenüberliegenden Seite direkt vor dem Eingang der Erler-Klinik erhalten.

Folgende Rahmenbedingungen wurden für die Linie 84 „Plärrer – Dr. Erler Kliniken“ festgelegt:

- Linienweg: Plärrer – Dr. Erler Kliniken (ohne Zwischenhalt)
- Takt: alle 20 Minuten
- Fahrplan: Mo-Fr ca. 7.15-18 Uhr, Sa/So/Feiertage ca. 10-18 Uhr
- Dauer: 2 Jahre im Probetrieb
- Fahrzeug und Ausstattung: Kleinbus mit 13 Sitz- und 12 Stehplätzen, 1 Rollstuhlplatz, Rollstuhlrampe

Die Kosten für die geplante Jahresleistung mit einem Kleinbus belaufen sich auf ca. 170.000 Euro.

Da für die Bewältigung der Schülerspitzen keine ausreichend dimensionierten Fahrzeuge bzw. Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können, ist eine direkte Anbindung der Wilhelm-Löhe-Schule in der Deutschherrnstraße nicht zu empfehlen. Dieser Umstand entspricht auch nicht dem Ziel einer geeigneten Anbindung der Erler-Klinik für deren Besucher und Patienten.

Der Probetrieb der Linie 84 soll wiederholt überprüft und gegebenenfalls nachgesteuert werden. Nach ca. 1,5 Jahren wird über den Weiterbetrieb entschieden. Als Ziel für einen erfolgreichen Probetrieb wird eine Jahresfahrgastzahl von rund 40.000 Fahrgästen angesehen.

Freundliche Grüße

VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



John Borchers

i. A.



Michael Weiss

Anlage: Linienskizze

Plärrier



VAG

© VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
70190579 MK-7B-WI | inta 84

VpL Nr. 19-0280
- 4. JUNI 2019

D	J	E	U	R
ER		X		

klief gut



Geschäftsführung

KLINIKEN DR. ERLER gGmbH • Kontumazgarten 4-18 • 90429 Nürnberg

Stadt Nürnberg Verkehrsplanungsamt
Herrn Jochen Fiegl
Straßenverkehrsbehörde, Stab
Verkehrsrecht
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

Klinik für Orthopädie
Chefarzt: Priv.-Doz. Dr. med. Anders
Leitende Ärztin: Dr. med. Görzig
Leitender Arzt: Dr. med. Müller

Klinik für Unfallchirurgie
Chefarzt: Prof. Dr. med. Biber

Klinik für Handchirurgie
Plastisch-Rekonstruktive- und Mikrochirurgie
Chefarzt: Priv.-Doz. Dr. med. Schaller

Klinik für Allgemein- und Viszeralchirurgie
Chefarzt: Priv.-Doz. Dr. med. Eibl-Eibesfeldt

Klinik für Konservative und Operative
Wirbelsäulentherapie
Chefarzt: Dr. med. Wiendieck

Abteilung für Anästhesie und Intensivmedizin
Chefarztin: Dr. med. Hasemann
Chefarzt: Dr. med. Premm

Unser Zeichen
SD/MS

Telefon
0911/27 28-100

Fax
0911/27 28-106

Datum
03.06.2019

e-mail
geschaeftsfuehrung@erler-klinik.de

Errichtung einer Bushaltestelle am Kontumazgarten – Anbindung Erler-Klinik

Sehr geehrter Herr Fiegl,

es freut uns sehr, dass unser Anliegen zur Errichtung einer Bushaltestelle, für die wir uns seit Langem einsetzen, nun umgesetzt werden soll.

Aus diesem Grund möchten wir gerne die Gelegenheit nutzen, uns bei der Positionierung des Kleinbusses an der Haltestelle „Dr. Erler Kliniken“ einzubringen.

Die derzeitige Lage gestaltet sich entsprechend, dass auf der Straßenseite der Dr. Erler Klinik ca. fünf Kurzzeitparkplätze eingerichtet sind. Auf der gegenüberliegenden Seite am Reha-Zentrum hat die Taxigenossenschaft vier Haltemöglichkeiten, die zur Hälfte durch eine Tiefgaragenzufahrt getrennt werden, belegt. Im vorderen Bereich gibt es zwei Haltemöglichkeiten und nach der Zufahrt ebenso zwei weitere Haltemöglichkeiten. Direkt im Anschluss sind Kurzzeitparkplätze für das Hinbringen und die Abholung der Reha-Patienten eingerichtet, für einen regulären Aufenthalt von ca. 21 Tagen.

Da bedauerlicherweise vor der Klinik für die Taxis keine ausgewiesene Haltemöglichkeit besteht, nutzen die Taxifahrer für den Ein- und Ausstieg ihrer Fahrgäste den direkten Haupteingang der Dr. Erler Klinik, behindern dadurch den Fahrradweg und versperren die Feuerwehzufahrt. Werden Patienten der Klinik an der Straßenseite des Reha-Zentrums herausgelassen, besteht durch den Verkehr die Gefahr der Überquerung der Straßenseite für die Patienten.

./2

KLINIKEN DR. ERLER gGmbH
Berufsgenossenschaftliche Sonderstation
Akademisches Lehrkrankenhaus



Kontumazgarten 4-18
90429 Nürnberg
Telefon 0911/27 28-0
www.erler-klinik.de

Vereinigte Raiffeisenbanken
IBAN DE76 7706 9461 0003 0937 00
BIC GENODEF1GBF

Geschäftsführer: Markus Stark
HRB 868 Amtsgericht Nürnberg
USt-ID DE812216497



Im Sinne der Taxigenossenschaft als auch für unsere Patienten möchten wir gerne folgenden Vorschlag zum Vorteil aller Beteiligten anbringen:

Betrachtungsperspektive Straßenseite der Dr. Erler Klinik:

- Reduzierung der 5 Kurzzeitparkplätze an der Straßenseite der Klinik auf 3 Plätze
 - ⇒ Denn diese Personen, die ihr Fahrzeug auf der Seite der Klinik parken, müssten dem Grunde nach ihr Fahrzeug im Parkhaus abstellen, da selten bis nie die Haltedauer von 30 Minuten eingehalten wird.
- Die 2 entfallenen Kurzzeitparkplätze der Taxigenossenschaft zuordnen
 - ⇒ Dies hätte den Vorteil, dass die Taxifahrer die Klinik zukünftig verkehrordnungsgemäß anfahren können.

Betrachtungsperspektive Straßenseite des Reha-Zentrums:

- Reduzierung der vorderen 2 Plätze von den Taxis
 - ⇒ Zukünftiger Stand für den Kleinbus einrichten
 - ⇒ Durch die Außenfläche an der Tiefgaragenzufahrt hat der Kleinbus die bestmögliche Option zum Ausschwenken
- Erhalt der Haltemöglichkeiten für die Taxis mit 2 Plätzen

Diese Umplanung bringt den Vorteil für die Taxigenossenschaft, dass sie im Gesamten keine Plätze am Kontumazgarten verlieren und im Gegenteil sogar beide Einrichtungen problemlos sowie gemäß der Straßenverkehrsordnung anfahren können.

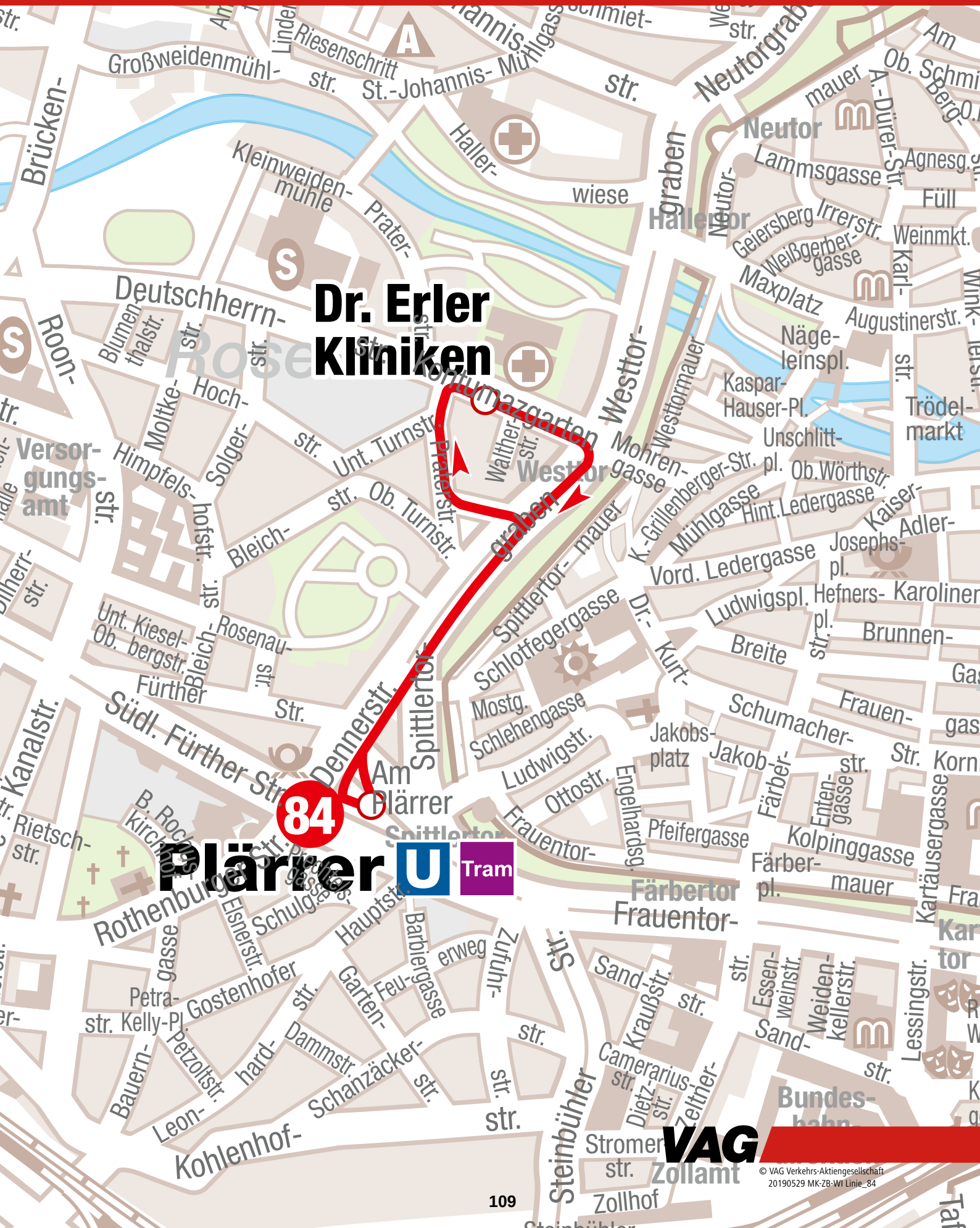
Mit dieser Lösung wäre ein Halteplatz für den Kleinbus aus unserer Sicht problemlos und zum Vorteil aller geschaffen.

Wir würden uns sehr freuen und wären Ihnen sehr dankbar, wenn unser Anliegen und der damit verbundene Vorschlag Berücksichtigung in der weiteren Planung finden könnte.

Vielen Dank im Voraus für Ihre Bemühungen. Bei weiteren Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

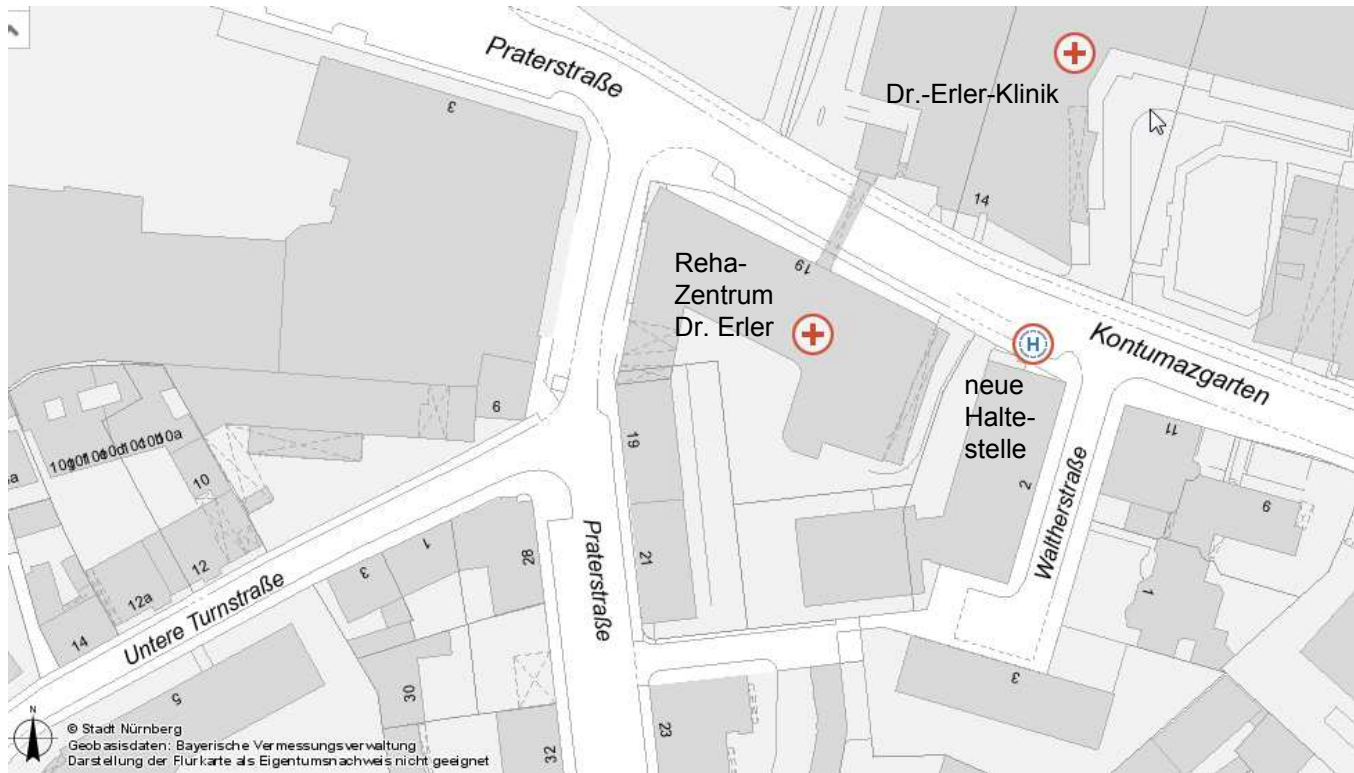
M. Stark
Geschäftsführer



**Dr. Erler
Kliniken**

84

Plärter U Tram



Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	18.07.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Intermodale Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein und des Nürnberger Südwestens

Sachverhalt (kurz):

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Stein und der südwestlichen Stadtteile von Nürnberg sind bisher Einzeluntersuchungen erfolgt. Diese haben aufgezeigt, dass es zur Verringerung der negativen Begleiterscheinungen des motorisierten Individualverkehrs bzw. zur Steigerung der Lebensqualität einer umfassenden Betrachtung aller Handlungsfelder bedarf. Daher sollte aus Sicht der Stadt Nürnberg, der Stadt Stein und des Landkreises Fürth auf einer breiten Basis nach Entlastungsmöglichkeiten in einem größeren Verkehrsraum gesucht werden, um das bestmögliche Maßnahmenpaket zu ermitteln. Dabei sollen alle Verkehrsarten berücksichtigt werden.

Ziel ist eine vergleichende Betrachtung aller möglichen Verkehrsarten (ÖPNV, MIV, Kombinationen) aus dem Bereich westlich von Stein durch die Stadt Stein zu den Zielen in Nürnberg. Dabei reichen die möglichen Maßnahmen beispielsweise von einer Pfortnerampel vor Stein bis zu einer U-Bahnverlängerung von Nürnberg nach Stein, von Veränderungen im Zulauf zu Einzelknoten in Stein bis zu einer Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes. Aufgabe ist dabei, die durch die derzeitige Verkehrsbelastung bestehende negative Situation der Anwohner in Nürnberg und Stein möglichst zu verbessern. Gegebenenfalls nötige Verkehrsverlagerungen bedürfen daher einer sorgsamten Betrachtung und Abwägung hinsichtlich der Auswirkungen (Verkehrsmenge, Abgase, Lärm) auf betroffene Anlieger. Die Gesamtbetrachtung soll vergleichbar monetarisiert werden und sich dabei dezidiert nicht auf die vorhandenen volkswirtschaftlichen Modelle zur Nutzen / Kosten-Relation stützen, da diese für MIV und ÖPNV nicht vergleichbar sind.

In enger Abstimmung aller Beteiligten (Stadt Nürnberg/Verkehrsplanungsamt, Stadt Stein, Landkreis Fürth, ZVGn, VGN und Staatliches Bauamt) wurde eine Leistungsbeschreibung für eine intermodale Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein und des Nürnberger Südwestens erarbeitet.

Die Beteiligten der Arbeitsgruppe gehen derzeit von Kosten für das Gutachten in Höhe von 200.000 € brutto aus. Zusätzlich ist ein Projektsteuerer für die Begleitung des Projekts erforderlich. Hier werden Kosten von rd. 50.000 € jährlich kalkuliert. Die Arbeitsgruppe geht davon aus, dass bis zum Abschluss des Gutachtens zwei Jahre Zeit eingeplant werden müssen, d.h. es fallen 100.000 € externe Personalkosten für die Projektsteuerung an.

Der Freistaat Bayern fördert das Gutachten sowie externe Personalkosten mit 75 % der Gesamtkosten. Die Stadt Nürnberg würde sich mit 25% an den restlichen Kosten beteiligen, d.h. insgesamt bis zu 19.000 Euro. Nicht abschließend ist geklärt, ob sich der ZVGn neben den Gutachterskosten auch an den Personalkosten beteiligt. Sollte eine solche Beteiligung aufgrund der dortigen Beschlusslage nicht möglich sein, wird vorgeschlagen, dass die Stadt Nürnberg 1/3 der Personalkosten übernimmt. Der Gesamtbetrag würde sich in diesem Fall auf maximal 22.000 € erhöhen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- ☐ Nein (→ weiter bei 2.)

- ☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

<u>Gesamtkosten</u>	22.000 €	<u>Folgekosten</u>	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	22.000 €	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- ☒ Nein (→ weiter bei 3.)

- ☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- ☐ Ja
☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- ☒ Nein
☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

- ☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)
☒ **Ref.I/II**
☐
☐

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung an der intermodalen Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein und des Nürnberger Südwestens in Zusammenarbeit mit den zuständigen Planungsträgern (ZVGN, Stadt Stein, Staatliches Bauamt Nürnberg und LK Fürth) mitzuwirken.
2. Die Stadt Nürnberg beteiligt sich an den nach Abzug der Förderung verbleibenden Kosten mit 25%. Von den anfallenden Personalkosten werden entsprechend den genannten Modalitäten ggf. maximal 1/3 übernommen.