Radvorrangrouten für Nürnberg

Mit Antrag vom 13. Mai 2019 fordert die SPD-Stadtratsfraktion, die Verwaltung möge zentrale Routen für den Radverkehr im Stadtgebiet festlegen. Diese sollen die vorliegenden Konzepte zum Ausbau der Radinfrastruktur berücksichtigen und zu einem sinnvollen Radroutennetz ergänzen. Geplante Lückenschlüsse im Netz sollen zukünftig prioritär entlang dieser Routen ausgebaut werden. Außerdem soll mit einer entsprechenden Wegweisung (Beschilderung und/oder Bodenmarkierung) eine möglichst intuitive Führung auf diesen zentralen Radrouten etabliert werden.

Auch der gemeinsame Antrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.07.2016 zur Weiterentwicklung der Radrouten in Nürnberg bezieht sich auf das Thema Wegweisung. Eine Weiterentwicklung des Radroutennetzes und dessen Beschilderung sowie eine Visualisierung durch so genannte „Spidermaps“ soll auch vor dem Hintergrund möglicher Fördertöpfe der Europäischen Union geprüft werden.

In der vorliegenden Sachverhaltsdarstellung wird die im „Runden Tisch Radverkehr“ erarbeitete Definition für Radvorrangrouten und das daraus entwickelte Radvorrangroutennetz vorgestellt sowie eine Einschätzung der Verwaltung zur Weiterentwicklung einer Wegweisung auf diesen Routen gegeben.

Radvorrangrouten

Mit der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen, der ersten Ausbaustufe des Fahrradstraßenkonzeptes, dem aktuellen Radwegeplanungs- und Bauprogramm 2020/21 sowie der am Runden Tisch Radverkehr abgestimmten „Prioritätenliste“ für zukünftige Maßnahmen zur Ergänzung des bestehenden Radwegenetzes liegt derzeit ein umfangreiches Paket zur Aufwertung der Radinfrastruktur in Nürnberg vor. Diese Konzepte basieren auf dem am 29.11.2007 besschlossenen Radwegenetzplan und bilden die Grundlage für ein neu definiertes Radvorrangroutennetz in Nürnberg. In der gemeinsam mit den Mitgliedern des „Runden Tisches Radverkehr“ ausgearbeiteten Definition für Radvorrangrouten wurden folgende Punkte formuliert:

<u>Netzbedeutung</u>

- Radvorrangrouten haben eine herausragende Bedeutung für die Verbindungen im Radwegenetz.
- Sie werden auf bedeutsamen Radialen mit Ziel Zentrum und auf wichtigen Tangentialverbindungen im Stadtgebiet geführt.
- Die in der Machbarkeitsstudie definierten Radschnellverbindungen bzw. Radhauptverbindungen sind Teil der Vorrangrouten mit einer nochmals herausgehobenen Bedeutung.
- Vorrangrouten haben ein hohes Nutzerpotential, d.h. sie befinden sich dort, wo heute schon besonders viele Radfahrende fahren oder wo durch die qualitative Verbesserung ein Anstieg an Radfahrenden zu erwarten ist.

<u>Qualitätsanspruch</u>

- Vorrangrouten erlauben ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren auch über längere Distanzen.
- In der Abwägung der Verkehrsplanung ermöglichen sie einen besonderen Vorrang für den Radverkehr, insbesondere gegenüber dem Kfz-Verkehr aber nicht zu Lasten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
- Vorrangrouten werden separat geführt (kein gemeinsamer Geh-/Radweg).

- Sie sind in Tempo 30-Zonen vorfahrtsberechtigt mittels Fahrradstraßen
- Sie haben durchgängig eine hohe Belagsqualität (Asphalt). An allen Kreuzungen sind möglichst Absenkungen auf 0 cm realisiert.
- Eine durchgängig rote Markierung (soweit erforderlich) kennzeichnet die Vorrangrouten.
- Vorrangrouten sind mit guter Anbindung in ein dichtes Radnetz und in das Wegweisungssystem integriert.
- Sie werden mit höchster Priorität beim Winterdienst entsprechend der Prioritätsstufe 1 berücksichtigt.
- Sie haben Priorität bei der Umsetzung des Radwegeplanungs- und Bauprogramms.

Basierend auf den definierten Kriterien für Netzbedeutung und Qualitätsanspruch hat die Verwaltung in einem umfangreichen Abstimmungsprozess mit den Mitgliedern des „Runden Tisches Radverkehr“ ein Radvorrangroutennetz mit 17 Vorrangrouten für Nürnberg entwickelt. Dieses ist als Übersichtsplan in Anlage dargestellt und wird dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt.

Zum weiteren Vorgehen bezüglich der Umsetzungsperspektive der Radvorrangrouten hat sich der „Runde Tisch Radverkehr“ am 25.06.2020 darauf verständigt, alle im Übersichtsplan dargestellten Radvorrangrouten hinsichtlich des zu erwartenden Umsetzungsaufwands durch ein externes Planungsbüro untersuchen zu lassen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollen dann als Grundlage für eine nachvollziehbare Priorisierung der einzelnen Maßnahmen herangezogen werden. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel sollen im Rahmen der geplanten Fortschreibung der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ als nicht investive Maßnahmen beantragt werden.

Wegweisung

Die definierten Radvorrangrouten fügen sich in das vom Stadtrat am 21.12.2006 beschlossene Radroutennetz ein. Von den geplanten 285 km Radrouten sind heute schon mehr als 190 km beschildert. Sowohl Alltags- als auch Freizeitradlerinnen und -radler werden hier überwiegend abseits von Hauptverkehrsstraßen auf attraktiven und sicheren Routen durch die Stadt geführt. Der Ausgangs- bzw. Endpunkt der beschilderten Routen ist meistens der Nürnberger Hauptbahnhof bzw. die Altstadt. Ein Teil der Routen führt zu überregionalen Fernradwegen. Dieses Radroutennetz wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut und aktualisiert und weitere Radrouten werden laufend ergänzt.

In den vorliegenden Anträgen werden für eine intuitive Führung auf den Vorrangrouten eine Beschilderung und/oder Piktogramme auf dem Boden vorgeschlagen. Außerdem soll die Visualisierung mittels so genannter „Spidermaps“ geprüft werden.

Mehr als 80 Prozent des vorgeschlagenen Radvorrangroutennetzes in Nürnberg ist bereits ausgeschildert, da dieses größtenteils deckungsgleich ist mit dem Radroutennetzplan. Die Wegweisung auf diesen Routen entspricht der bundesweit einheitlichen und nutzergerechten Systematik der Fahrradwegweisung, die auf den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswege (FGSV) basiert (siehe *Abbildung 1*). Folgende Inhalte finden sich auf den Beschilderungen wieder: Fernziel (oben), Nahziel (unten), Entfernungsangaben in Kilometern, Richtungsangabe (Pfeil), Fahrradsymbol und Piktogramm (z.B. Hinweis auf Bike&Ride). Diese Form der Wegweisung wird auch vom ADFC und im Nationalen Radverkehrsplan 2020 empfohlen und wird bundesweit eingesetzt. Damit hat diese Wegweisung auch für Nutzerinnen und Nutzer von überregionalen Radwegen einen hohen Wiedererkennungswert.



Abbildung 1: Bundesweit einheitliche Systematik der Wegweisung

Darüber hinaus wird derzeit auf Landesebene ein einheitliches Wegweisungskonzept für Radschnellverbindungen erarbeitet, das sich in ein Corporate Design einfügen und somit auch überregional einen hohen Wiedererkennungswert haben soll. Auch die neuen Fahrradstraßen werden mit einer entsprechenden Beschilderung bzw. mit einheitlichen Piktogrammen auf der Fahrbahn und einer Rotmarkierung in den Kreuzungsbereichen versehen. Mit der Einführung einer weiteren Systematik der Wegweisung für Radvorrangrouten sind Konflikte zwischen den unterschiedlichen Wegweisungstypen zu erwarten, die eher zur Verwirrung der Nutzerinnen und Nutzer beitragen würden, als zu mehr Klarheit.

Würde man beispielsweise die neuen Routen mit einer Nummerierung versehen und dann für eine möglichst intuitive Führung auf diesen Radrouten eine entsprechende neue, farbige Markierung einsetzen, müssten konsequenterweise auch Richtungsangaben etc. auf Hinweisschildern/Stelen oder ebenfalls als Markierung auf dem Boden installiert bzw. aufgebracht werden. Der damit verbundene konzeptionelle Aufwand und die Herstellung dieser Wegweisung wären mit den vorhandenen finanziellen und personellen Mitteln keinesfalls leistbar. Darüber hinaus wird eine weitere farbunterstützte Wegweisung v.a. in der Altstadt und in den daran angrenzenden Quartieren stadtgestalterisch fragwürdig bewertet.

Eine Navigation mittels Smartphone-App auf virtuellen Radrouten und digitale Angebote für Radfahrende durch Partnerprogramme mit Einzelhandel und Gastronomie erfordern einen erheblichen personellen und finanziellen Aufwand in der Entwicklung und Vorbereitung sowie der fortlaufenden Betreuung, der aus Sicht der Verwaltung in keinem Verhältnis zum Nutzen für Radfahrende steht. Diverse z.T. sehr gute Routingprogramme gibt es bereits, sodass der Mehrwehrt einer weiteren Smartphone-App nicht gesehen wird.

In der Sitzung des „Runden Tisch Radverkehr“ am 25.10.2018 wurde das Thema „Spidermaps“ als mögliche Alternative zur bisherigen Routenwegweisung präsentiert. In der anschließenden Diskussion gab es zwar Zustimmung, beim Thema Wegweisung auch über neue Wege nachzudenken. Es wurden aber auch Bedenken geäußert, ob diese neue Art der Wegweisung wirklich einen relevanten Mehrwert für den Radverkehr darstellt, auch angesichts des vermutlich erheblichen Aufwands für Entwicklung und Realisierung eines neuen Systems. Es müsse auf jeden Fall vermieden werden, dass dauerhaft verschiedene Wegweisungssysteme nebeneinander existieren. Denkbar sei auch, das bestehende System nachzubessern (z. B. größere Schilder, Routennummerierung). Es bestand Einvernehmen, das wichtige Thema der Wegweisung unter den Aspekten des Nutzens für die Radfahrenden und der Verbesserung der Sichtbarkeit des Radverkehrs im Stadtraum im Rahmen der anstehenden Fortschreibung der Radverkehrsstrategie vertieft zu erörtern.

Die Verwaltung empfiehlt daher, kein weiteres Konzept mit einer neuen Systematik der Wegweisung einzuführen. Stattdessen wird vorgeschlagen, die bestehende Beschilderung zu optimieren, wichtige Ziele anzupassen bzw. zu ergänzen und das Netz der Beschilderung ggf. zu verdichten. Auch das Format der Schilder könnte vergrößert und damit besser sichtbar gemacht werden. An einigen Standorten kamen diese größeren Schilderformate in jüngster Vergangenheit bereits zum Einsatz (z.B. Fahrradroute Bucher Straße – St. Johannis) und haben sich aufgrund besserer Sichtbarkeit und Lesbarkeit auch aus der Ferne bewährt.

Parallel dazu könnte die Präsentation und Bekanntmachung der beschilderten Radrouten in Nürnberg aktualisiert und beispielsweise mit einer Neuauflage der Broschüre „Auf 8 Routen radelnd durch Nürnberg“ oder mit Flyern und einer entsprechenden Darstellung auf der Homepage der Stadt Nürnberg zukünftig aufgewertet werden.

Weitere Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Routen, wie beispielsweise ausrangierte VAG-Wartehäuschen mit Luftpumpen könnten im Zuge der Umsetzung entlang der Radvorrangrouten geprüft werden und an der einen oder anderen Stelle zum Einsatz kommen.