

Nürnberg steigt auf 2030

Fortschreibung der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“

Radverkehr in Nürnberg

Nürnberg ist mit rd. 530.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die zweitgrößte Stadt Bayerns und Zentrum der Metropolregion. Zahlreiche Menschen sind hier täglich zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Nahverkehr, einem motorisierten Zweirad oder dem Auto unterwegs. Von den täglichen Wegen, die jede oder jeder von Ihnen unternimmt, entfielen im Jahr 2021 rund 15 Prozent auf den Radverkehr.

Bedenkt man nun, dass etwa 70 Prozent aller Haushalte in Nürnberg ein oder mehrere Fahrräder besitzen und davon 6 Prozent sogar mindestens ein E-Bike in ihrem Besitz haben, lässt sich erahnen, dass es ein großes Potential für einen höheren Radverkehrsanteil am Modal Split in der Stadt gibt. Denn diese Fahrräder werden bisher von lediglich rund 42 Prozent der Nürnbergerinnen und Nürnberger täglich oder mehrmals die Woche zur Fortbewegung genutzt. Ähnlich viele steigen selten oder nie aufs Rad. Wenn man außerdem weiß, dass nach wie vor fast zwei Drittel der mit dem Pkw zurückgelegten Wege sogar kürzer als 5 km ist und für viele dieser Wege kein Sachzwang zur Autonutzung besteht, kann man die Potentiale zur Steigerung der Fahrradnutzung in Nürnberg erkennen. Aber nicht nur auf kurzen Wegen entfaltet das Fahrrad seine Vorteile, auch auf längeren komfortablen und durchgängig hergestellten Strecken kann der Radverkehr einen zunehmenden Beitrag zu einer umweltverträglicheren Mobilität leisten. Die Machbarkeitsstudie zu den Radschnellverbindungen in der Metropolregion Nürnberg (2017) und die Untersuchungsergebnisse zu den Radvorrangrouten (2022) haben diesen Zusammenhang klar aufgezeigt.

Um diese Potentiale zur Verlagerung von Kfz-Verkehr auf das Fahrrad zu erschließen, bemüht sich die Stadt Nürnberg schon lange um eine intensive Radverkehrsförderung. Denn das Fahrrad bietet Lösungen für viele aktuelle gesellschaftliche und ökologische Herausforderungen. Wer Rad fährt, bewegt sich an der frischen Luft und trägt damit aktiv zu mehr Gesundheit bei. Mit dem Fahrrad nutzt man außerdem ein Fortbewegungsmittel, das unschlagbar ressourcenschonend in der Herstellung und im Verbrauch ist. Der Flächenanspruch ist vergleichsweise gering und die hohen Lärm- und Abgasbelastungen, die insbesondere der Kfz-Verkehr erzeugt, können durch eine Verlagerung auf den Radverkehr spürbar reduziert werden. Diese Vorteile machen das Fahrrad neben dem Fußverkehr und dem öffentlichen Nahverkehr zur wichtigen Säule bei der Gestaltung einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilität.

Im Jahr 2009 wurde mit der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ erstmals eine Imagekampagne mit Konzepten und Maßnahmen für eine strategische Förderung des Radverkehrs ins Leben gerufen. Mit der schrittweisen Realisierung von unterschiedlichen Maßnahmen aus dieser Kampagne konnte in Nürnberg der Radverkehrsanteil am Modal Split von 10 Prozent in 2009 auf 15 Prozent in 2020 gesteigert werden, dies entspricht einer Verdoppelung der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden. Das Ziel 20 Prozent wurde allerdings nicht erreicht. Eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie, mit der die Ziele und Maßnahmen zur Radverkehrsförderung weiterentwickelt und den aktuellen Anforderungen angepasst werden, ist daher die logische Konsequenz zur Fortführung der erfolgreichen Kampagne. Der Fortschreibungsprozess, der im Runden Tisch Radverkehr initiiert wurde, wurde ab 2018 von der Verwaltung auf den Weg gebracht.

Akteursbeteiligung und Fortschreibungsprozess

Im ersten Schritt zur Erarbeitung der Fortschreibung wurde die Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz GbR mit der Evaluation der Radverkehrsstrategie von 2009 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 Vergleichs mit den Städten Hannover, Mannheim und Leipzig bewertet. Die Ergebnisse des Endberichts zur Evaluation, der im April 2019 vorgelegt wurde, dienten der Fortschreibung der Radverkehrsstrategie als Grundlage. Im Kern lieferte die Evaluation folgende Ergebnisse:

In allen Bereichen der Radverkehrsförderung waren Fortschritte erkennbar, auch wenn diese in manchen Bereichen stärker ausgeprägt waren als in anderen. Die Veränderungen in Nürnberg seit Beschluss der Radverkehrsstrategie Ende 2009 wurden vom Gutachterbüro überwiegend positiv bewertet. Der Stadt Nürnberg wurde von Seiten des Gutachtens das Vorhandensein einer soliden Grundlage für die Radverkehrsförderung attestiert. Dennoch war in allen Bereichen der Radverkehrsförderung noch Handlungsbedarf festzustellen. Für eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie gab 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_Rads 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.

Im Anschluss an die Evaluation der Radverkehrsstrategie fand unter Anleitung der Kommunikationsagentur tippingpoints ein zweitägiger Zukunftsworkshop mit dem Titel „Vision – MobilityForFuture für Nürnberg“ statt. Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Radverkehrsinitiativen, der

politischen Parteien im Nürnberger Rathaus, der Verwaltung und weiteren Institutionen wurde anhand von sechs Themenfeldern intensiv an Zukunftsvisionen für den Radverkehr in Nürnberg im Jahr 2030 gearbeitet. Dabei ging es um den politischen und organisatorischen Rahmen der Radverkehrsförderung, um Multimodalität, Infrastruktur („Rollen und Parken“) und die Themen Sicherheit, Lebensqualität und Kommunikation. Die Ideen und Vorschläge der Teilnehmenden wurden auf Plakaten dokumentiert, diskutiert und anhand eines Punktesystems bewertet.

Im Ergebnis des Workshops wurde der Ausstattung der Verwaltung mit ausreichenden Personal- und Finanzkapazitäten für die Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen eine besondere Bedeutung beigemessen. Es wurde deutlich gemacht, dass eine zukunftsfähige Förderung des Radverkehrs einhergehen muss mit einer Neuaufteilung des öffentlichen Raumes zugunsten des Umweltverbundes.

Die Ergebnisse des Zukunftsworkshops sind im Rahmen des Prozesses zur Fortschreibung der Radverkehrsstrategie mit Zeithorizont 2030 mit eingearbeitet worden. Eingearbeitet wurden auch die Maßnahmen und Vorgaben des „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“, der vom Ferienausschuss des Nürnberger Stadtrates am 27.01.2021 verabschiedet wurde. Anstoß hierfür gaben die Initiatoren des „Radentscheid für Nürnberg 2020“, die im Rahmen eines Bürgerbegehrens rund 26.000 Unterschriften für konkrete Forderungen zur Förderung des Radverkehrs gesammelt hatten.

Übergeordnete Ziele der Radverkehrsförderung

Folgende übergeordnete Ziele sollen mit der Strategie „Nürnberg steigt auf“ bis 2030 erreicht werden:

1. Radverkehrsförderung im Sinne des Prinzips „Vision Zero“

Alle Maßnahmen, die im Rahmen der Radverkehrsstrategie geplant und umgesetzt werden, sind an dem Ziel, die Zahl der Unfälle, der Schwerverletzten und der Getöteten auf null zu reduzieren, zu messen. Neben der Verkehrssicherheitsarbeit muss auch die Verkehrsüberwachung weiter verstärkt werden, um Radfahrende, aber auch Zufußgehende, zu schützen.

Für die Erreichung dieses Ziels kann auch die Rücksichtnahmekampagne „Bitte, gerne!“ und das Projekt „Mobil in der Kita“ einen entscheidenden Beitrag leisten. Einen wichtigen Baustein für mehr Verkehrssicherheit stellen auch die Schulwegkarten dar, die regelmäßig aktualisiert werden.

2. Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr auf 20 Prozent bis 2030

Um das Ziel einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität in der Stadt zu erreichen, ist die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund und damit auch die Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr unerlässlich. Zur Förderung des Umstiegs auf das Fahrrad sind die Maßnahmen aus der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ bis 2030 umzusetzen. Hier ist der **Ausbau einer hochwertigen Infrastruktur** zu nennen, zu der neben einem attraktiven, durchgängigen Wegenetz auch sicheres und komfortables Fahrradparken sowie eine gute Wegweisung gehören. Die auf eine zügige Geschwindigkeit mit dem Fahrrad ausgerichtete **Koordinierung der Lichtsignalanlagen** auf viel befahrenen und wichtigen Achsen des Radverkehrs soll ebenso initiiert werden. Auch der **Unterhalt**, der **Winterdienst** und die Führung des Radverkehrs an **Baustellen** sind wichtige Bestandteile einer attraktiven Fahrradinfrastruktur. Um diese Infrastruktur planen, bauen und unterhalten zu können, bedarf es aber auch der dafür notwendigen **personellen und finanziellen Voraussetzungen**. Der Radverkehrsetat wurde gemäß Beschlusslage des Stadtrates in 2021 auf 5 Mio. Euro, 2022 auf 7,5 Mio. Euro und ab 2023 auf jährlich 10 Mio. Euro erhöht. Die personellen Ressourcen beim Verkehrsplanungsamt und beim Servicebetrieb Öffentlicher Raum müssen regelmäßig angepasst werden, damit die Gelder auch effektiv investiert werden. Eine weitere Erhöhung des Radwegeetats zur Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie abgestimmten Maßnahmen wird unerlässlich sein.

3. Ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr

Von mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr profitieren alle Verkehrsteilnehmenden. Doch vor allem für Zufußgehende und Radfahrende, die als die am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmenden gelten, ist die gegenseitige Rücksichtnahme Grundvoraussetzung für eine sichere und attraktive Mobilität. Insbesondere im dicht bebauten Stadtgebiet, wo sich auf engem Raum die unterschiedlichsten Nutzungsansprüche begegnen, ist ein rücksichtsvolles und situationsangepasstes Verhalten aller der Schlüssel zu einem fahrradfreundlichen Klima in der Stadt.

Ein wichtiger Baustein zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für mehr Rücksicht im Straßenverkehr ist die Umsetzung der Kampagne „Bitte, gerne!“, die 2023 begonnen wird. Aber auch Maßnahmen zur Mobilitätserziehung, wie beispielsweise die Neuauflage des Projektes „Mobil in der Kita“ sowie das Engagement der VAG oder der Polizei in diesem Bereich, leisten wertvolle Beiträge zu einem rücksichtsvollen Miteinander.

4. Gute Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV

Das Fahrrad wird häufig in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr genutzt und stellt für viele Pendlerinnen und Pendler ein wichtiges Verkehrsmittel im intermodalen und multimodalen Verkehr dar. Die Verknüpfung zwischen Radverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr muss deutlich optimiert werden. Dies gilt nicht nur für hochwertige Abstellanlagen (Bike&Ride), sondern auch für die tarifliche Integration, die Mitnahme des Fahrrades in öffentlichen Verkehrsmitteln und den Ausbau des Mietradsystems VAG_Rad.

5. Erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen durch Kommunikation, Information und Transparenz

Mit einer Neuauflage der Image- und Marketingkampagne „Nürnberg steigt auf“, die Teil der Radverkehrsstrategie ist, soll die öffentliche Wahrnehmung des Fahrrades als attraktives Verkehrsmittel gesteigert werden. Mit unterschiedlichen Maßnahmen sollen verschiedene Zielgruppen in der Bevölkerung angesprochen und für den Radverkehr gewonnen werden. Eine Verknüpfung mit der Kampagne für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr soll erfolgen.

Der „Runde Tisch Radverkehr“ (RTR), der mit Vertreterinnen und Vertretern der Nürnberger Radverkehrsverbände, der IHK, der TH Nürnberg, der VAG, der Verwaltung und der Politik besetzt ist, bildet ein wichtiges Gremium, das den Dialog auch zu schwierigen Themen der Radverkehrsförderung ermöglicht und zu mehr Transparenz bezüglich der Umsetzung von Maßnahmen oder der Verwendung von finanziellen Mitteln des Radwegeetats verhilft. Dieses Gremium soll weitergeführt werden.

Maßnahmen und Umsetzung

Die einzelnen Handlungsfelder aus der Radverkehrsstrategie wurden im Rahmen der Evaluation überprüft, im Prozess der Fortschreibung überarbeitet und auf drei Handlungsfelder festgelegt: Infrastruktur, Kommunikation und Rahmen. Das Handlungsfeld Infrastruktur beinhaltet alle Maßnahmen und Themen baulicher Art. Das Handlungsfeld Kommunikation Themen zu Öffentlichkeitsarbeit und Rücksichtnahme. Im Handlungsfeld Rahmen wurden Themen aufgenommen, die Voraussetzungen aufgreifen, die für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung geschaffen werden müssen. Innerhalb dieser Handlungsfelder wurden Steckbriefe zu den einzelnen Bausteinen erarbeitet. Die Steckbriefe sind einheitlich gegliedert:

- Beschreibung des Bausteins
- Ausgangssituation
- Umsetzung mit Zielhorizonten 2023, 2026, 2030
- Herausforderungen, Beteiligte und Kosten.

Handlungsfeld Infrastruktur

Abstellanlagen mit Schwerpunkt „Radstände für die Stadtteile“

Beschreibung

Zu einer guten Fahrradinfrastruktur zählen auch diebstahlsichere, standfeste und möglichst überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die Schaffung eines qualitativ hochwertigen Angebots von Abstellanlagen wertet das Fahrrad als Verkehrsmittel deutlich auf. Das Fahrrad ist leicht zugänglich, wodurch der sogenannte „Fahrtantrittswiderstand“ gesenkt wird. Desweiteren kann durch das Ordnen des Fahrradparkens das wilde Abstellen von Rädern, was insbesondere Zufußgehende einschränken kann, reduziert werden.

Ausgangssituation

Früher erfolgte nur in der Altstadt an zentralen Plätzen, wie z.B. an Einkaufsschwerpunkten und an Bike&Ride-Anlagen, eine methodische Standortfindung für Fahrradabstellplätze. In den Wohngebieten außerhalb der Altstadt wurden Radstände meist nur aufgrund von Einzelanträgen errichtet. Doch insbesondere in Gebieten mit großem Altbaubestand mangelt es häufig an ebenerdigen und sicheren Fahrradabstellplätzen. Vor diesem Hintergrund wurde 2013 das Projekt „Radstände für die Stadtteile“ initiiert. Das Projekt hat den systematischen Ausbau vieler dezentraler Abstellflächen in einem definierten Gebiet zum Ziel, um so ein engmaschiges Netz an Fahrradabstellanlagen gesamtstädtisch anzubieten. Im Rahmen einer E-Partizipation werden die Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Mit dem Beschluss des AfV vom 10.03.2016 soll das Projekt „Radstände für die Stadtteile“ in den Gebieten innerhalb des Rings nach und nach durchgeführt werden.

Mittlerweile wurde das Projekt in sechs Gebieten durchgeführt. Dabei sind rund 2.500 neue Abstellplätze für 5.000 Fahrräder entstanden. Darüber hinaus wurden bisher jährlich ca. 200 Radstände im Stadtgebiet unabhängig von dem Stadtteilprojekt aufgebaut.

Im Mobilitätsbeschluss für Nürnberg, der im Januar 2021 verabschiedet wurde, ist die Zielsetzung festgeschrieben worden, bis zum Jahr 2030 jährlich mindestens 1.000 neue Fahrradabstellplätze zu schaffen. Im Rahmen der E-Partizipation soll zukünftig auch der Bedarf an speziell für Lastenfahrräder geeigneten Abstellanlagen abgefragt werden.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Aufbau der Radstände in Gostenhof
- Durchführung des Projektes „Radstände für St. Johannis“
- Aufbau der Radstände in St. Johannis
- Aufbau weiterer Radabstellanlagen im Stadtgebiet z.B. an öffentlichen Schulen
- Errichtung von zwei E-Lademöglichkeiten für E-Bikes bzw. Pedelecs (in Kooperation mit der City-Tourismus-Zentrale (CTZ))

Zielhorizont 2026:

- Durchführung des Projektes „Radstände für die Stadtteile“ in einem weiteren Gebiet pro Jahr
- Aufbau weiterer Radabstellanlagen im Stadtgebiet
- Prüfung der Errichtung eines weiteren Fahrradparkhauses bzw. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in bestehenden Kfz-Parkhäusern

Zielhorizont 2030:

- Durchführung des Projektes „Radständer für die Stadtteile“ in einem weiteren Gebiet pro Jahr
- Aufbau weiterer Radabstellanlagen im Stadtgebiet

Herausforderungen

- Bei SÖR sind ausreichende Kapazitäten für einen zeitnahen Aufbau der Radständer nach Abschluss der Stadtteilprojekte zu schaffen.
- Es sind geeignete Flächen zu gewinnen, die verfügbar gemacht werden können und die nicht in Konkurrenz zu anderen wichtigen zukunftsorientierten Zielen stehen (Fußverkehr, Grün...).
- Mit dem Denkmalschutz und der Stadtgestaltung sind in Konfliktfällen Kompromisse zu suchen.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Amt für Digitalisierung, IT und Prozessorganisation (E-Partizipation)
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum

Kosten

- Radwegeetat

Führung des Radverkehrs an Baustellen

Beschreibung

In der Stadt Nürnberg werden jährlich ca. 8.000 bis 10.000 einzelne Baumaßnahmen umgesetzt. Meist wirken sich diese auf den öffentlichen Raum und somit auch auf die Verkehrsinfrastruktur aus. Baustellenbedingte Ein- und Beschränkungen für alle Verkehrsarten sind dabei eine nicht zu verhindernde Begleiterscheinung. Betroffen sind dabei alle Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Diese verschiedenen Verkehrsarten sind in ihrem Verhalten im Straßenverkehr und vor allem, was ihr objektives und speziell ihr subjektives Sicherheitsbedürfnis angeht, sehr inhomogen. Während es dem MIV um möglichst schnelles Vorankommen geht, da er in seinem Fahrzeug eine vergleichsweise höhere Sicherheit bei Unfällen hat, stehen für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden nicht die Schnelligkeit, sondern eine sichere Führung auf Grund ihrer höheren Verletzbarkeit im Bereich von Baustellen im Vordergrund.

Ausgangssituation

Oberstes Ziel bei der Planung von Verkehrsführungen an Baustellen ist immer, die Sicherheit und Leichtigkeit für Verkehrsteilnehmende möglichst hoch zu halten. Bezogen auf den Radverkehr heißt das, Alternativen zu schaffen, welche den Radverkehr möglichst wenig einschränken und dennoch eine hohe Sicherheit gewährleisten. So wird z.B. seit vielen Jahren das Verkehrszeichen „Radfahrer absteigen“ von der Verkehrsbehörde grundsätzlich nicht mehr angeordnet. Spielräume für grundlegende Verbesserungen stehen dem Mangel an Raum, stark belasteten bzw. überlasteten Straßenquerschnitten oder einer ausgereizten technischen Infrastruktur (Lichtsignalanlagen) gegenüber. SÖR stimmt die Baustelleneinrichtung bei bedeutsamen Projekten regelmäßig auch mit dem Verkehrsplanungsamt bzw. der Radverkehrsbeauftragten ab. Beschwerden oder Verbesserungsvorschläge aus der Bürgerschaft können u.a. über den Mängelmelder direkt an die Zuständigen bei SÖR gemeldet werden und werden dort in der Regel umgehend geprüft.

Umsetzung

- Einbindung ADFC bei herausragenden Baumaßnahmen mit starken Auswirkungen auf den Radverkehr
- Anwendung des Leitfadens der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) „Leitfaden Baustellen - Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen“
- Anwendung des AGFK-Leitfadens „Leitfaden Umleitungen - Umleitung von Fuß- und Radverkehr an Baustellen und sonstigen Störstellen mit Vollzugsempfehlungen“
- Bewerben der Leitfäden bei Vorhabensträgern
- Bessere Bekanntmachung des bestehenden „Mängelmelders“, hier können auch Eingaben zu Baustellen gemacht werden

Herausforderungen

Insbesondere bei Radfahrenden sind verschiedene Fahrcharaktere besonders ausgeprägt. Es gilt, sichere Lösungen für Familienvelos mit Anhängern, Lastenräder, den sportlichen Pendler etc. zu finden. Den vorgetragenen Wunsch, verschiedene verkehrliche Lösungen für die Radfahrtypen zu realisieren, wird man wegen des Platzmangels oder der technischen Voraussetzungen nur in seltenen Fällen umsetzen können.

Beteiligte

- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Verkehrsplanungsamt
- ADFC
- Vorhabensträger

Kosten abhängig vom Aufwand

Baulicher Unterhalt, Reinigung und Winterdienst auf Radwegen

Beschreibung

Um die Nutzung des Fahrrads zu fördern, bedarf es einer sicheren und attraktiven Infrastruktur für Radfahrende, die zu jeder Jahreszeit komfortabel nutzbar ist. Neben der Planung und Herstellung dieser Infrastruktur kommt daher dem baulichen Unterhalt, der regelmäßigen Reinigung sowie dem gut koordinierten Winterdienst auf Radwegen eine entscheidende Rolle zu.

Ausgangssituation

Sachstand Organisation baulicher Unterhalt:

- Derzeit kein gesondertes bauliches Unterhalts- und Sanierungsprogramm für Radwege – Sanierung nach Kriterien der Verkehrssicherheit (in Konkurrenz zu allen anderen Verkehrsflächen)
- Maßnahmen nach Bedarf und Mittelbereitstellung (Finanzierung allgemeiner Unterhalt)
- Erneuerung der Markierung nach Bedarf und Mittelbereitstellung
- Kontrolle der Fahrbahnen (samt Radwege) und Gehwege erfolgt über routinemäßige Begehungen durch geschulte Fachkräfte; die Häufigkeit richtet sich nach der Verkehrsbedeutung (halbjährlich bis monatlich). Augenmerk: Beseitigung von Verkehrsgefährdungen.

Sachstand Organisation Reinigung:

- Derzeit kein gesondertes Reinigungskonzept
- Das Stadtgebiet umfasst verschiedene Reinigungszuständigkeiten (vereinfacht; Gebiet A: SÖR reinigt Fahrbahnen und Gehwege – grob innerhalb mittlerer Ring); B: SÖR reinigt nur die Fahrbahn (Straße), C: Reinigung durch Anlieger); je nach Zuständigkeit findet dann die Reinigung häufiger und dezidiert (A) oder seltener statt (C)
- Reinigung wird nach Winter (Streustoff) und im Herbst (Laub) intensiviert, allerdings im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten und unter Berücksichtigung anderer wichtiger Aufgaben
- Grünschnitt nach Bedarf bzw. Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern (Kriterium Sicherheit – nicht Komfort)

Sachstand Organisation Winterdienst:

- Unterteilung in 3 Prioritätsstufen
- Priorisierung nach Verkehrsbedeutung (neue Fahrradstraßen werden in Prio 1 gesichert)
- Sicherung erfolgt parallel zur Sicherung Fußgänger(über-)wege, d.h. kein Zeitversatz, keine „Nachrangigkeit“
- Gesicherte Streckenlänge in Prio 1-3: rund 100 Kilometer
- Sicherungsumfang geht weit über die gesetzliche Verpflichtung des Art 51 Abs. 1 BayStrWG hinaus
- Einsatz von abstumpfenden Streumitteln (Blähton) auf Radwegen
- SÖR partizipiert am Forschungsprojekt „Nachhaltige Förderung des Radverkehrs im Winter durch optimierten Winterdienst“ der BAST (in Zusammenarbeit mit dem Verband kommunaler Unternehmen e.V.)

Generell:

- Schäden und Verschmutzung können über den Mängelmelder (Online-Anwendung) schnell und unkompliziert an SÖR gemeldet werden.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

Baulicher Unterhalt:

- Zustandserfassung des Radwegenetzes in Nürnberg
- Definition eines Erhaltungsstandards der Radwege in Nürnberg
- Erstellung eines Unterhalts- und Sanierungskonzepts für alle Radwege im Stadtgebiet
- Erstellung eines Markierungsprogramms zur regelmäßigen Erneuerung der Rotmarkierungen
- Definition des baulichen Standards für Radwege (Sicht SÖR: Grundsatz Asphalt)

Reinigung:

- Erfassung des unterschiedlichen Reinigungsbedarfs der Radwege (z.B. erhöhter Laubfall im Herbst, etc.)
- Definition eines Standards, in welchem die Radwege gereinigt werden sollen

Winterdienst:

- Zulassung des Einsatzes von Sole auf befestigten Radwegen
- Arrondierung Radwegenetz (Überarbeitung des Winterdienstplanes zur Herstellung möglichst durchgängig geräumter Routen)
- Fortlaufende Anpassung des Winterdienstplanes an das Radvorrangroutennetz

Zielhorizont 2026:

Baulicher Unterhalt:

- Verstärkter Unterhalt zum Erhalt der Radinfrastruktur nach definierten Standards
- Aufarbeitung des „Unterhaltsstaus“ und kontinuierliche Verbesserung aller Radwege bis zum erklärten Standard
- Regelmäßige Fortschreibung des Sanierungsprogramms für Radwege
- Verfügbarkeit der personellen und finanziellen Ausstattung, um definierten Standard zu gewährleisten
- Turnusmäßige Zustandserfassung der Radwege (= regelmäßige und flächendeckende Erfassung des baulichen Zustands der asphaltierten Radwege mit speziellem Erfassungsfahrzeug inkl. der Ableitung eines Unterhaltsprogramms aus der Zustandserfassung)

Reinigung:

- Reinigungskonzept gemäß Einstufung der Radwege
- Verfügbarkeit der personellen und finanziellen Ausstattung, um definierten Standard zu gewährleisten

Winterdienst:

- Sukzessive Erweiterung des Winterdienstes in Priorität 1 für die geschaffenen Radvorrangrouten
- Aufbau der personellen und technischen Ausstattung, um definierten Standard zu gewährleisten

Zielhorizont 2030:

Baulicher Unterhalt:

- Alle Radwege erreichen den definierten Standard; kein „Unterhaltsstau“ mehr
- Routinemäßiger Unterhalt der Radinfrastruktur; Erhalt des Standards
- Flexibilität und schnelles Handeln durch ausreichende personelle und finanzielle Ausstattung

Reinigung:

- Rasche bedarfsorientierte Reinigung der Radwege, insbesondere in den Spitzenzeiten Herbst und Frühjahr

Winterdienst:

- Das Radvorrangroutennetz wird im Winterdienst vollständig in Priorität 1 geräumt
- Ausweitung des Sicherungsnetzes

Herausforderungen

Die Kapazitäten (sowohl personell, finanziell als auch technisch) für eine ausreichende Sicherung, Reinigung und den Erhalt der Radinfrastruktur müssen erhöht werden.

Baulicher Unterhalt:

Definition eines Standards, in dem die Radwege zu erhalten sind. Dieser kann von „gerade noch verkehrssicher“ bis zu „immer in Top-Zustand“ reichen. Je nachdem, welcher Standard beschlossen wird, ist ein mehr oder weniger umfassendes Sanierungsprogramm zu erarbeiten, fortzuschreiben und umzusetzen.

Reinigung:

Auch hier ist ein Standard zu definieren: wie oft sind Radwege zu reinigen, wie sind Spitzenzeiten (Herbst, Frühjahr) abzudecken. Auf Basis eines definierten Standards können dann Programme sowie Kosten (Personal, Geräte, Vergabe, ...) ermittelt werden.

Hinweis: deutliche Kostensteigerungen bei baulich getrennten Radwegen (da zusätzliche Kleinkehrmaschinen notwendig; Kurzformel: eine Groß- und eine Kleinkehrmaschine statt einer Großkehrmaschine).

Winterdienst:

Um eine Änderung der Möglichkeiten des Streustoffeinsatzes (Sole) zu erreichen, muss die Diskussion mit den Vertreterinnen und Vertretern der Umweltbelange geführt werden.

Bei der Herstellung von sog. „protected bike lanes“ (bauliche Trennung von Fahrrad-Fahrbahn und Kfz-Fahrbahn) muss berücksichtigt werden, dass sich der Aufwand für die Wintersicherung auf diesen Abschnitten verdoppelt (zwei Fahrzeuge statt einem, analog Hinweis Reinigung).

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Umweltamt
- Stadtkämmerei
- Politik (Änderung der politischen Vorgaben)

Kosten

Sind noch zu ermitteln. Für den Unterhalt der Radwege werden konsumtive Mittel benötigt.

Bike&Ride

Beschreibung

Das Fahrrad wird häufig in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr genutzt und stellt für viele Pendlerinnen und Pendler ein wichtiges Verkehrsmittel im intermodalen und multimodalen Verkehr dar. Die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖV geschieht entweder durch die Mitnahme des Fahrrades im ÖV, die Nutzung durch das Abstellen des privaten Fahrrades an einem Haltepunkt oder eines am Haltepunkt stationierten öffentlichen Mietrades. Vor diesem Hintergrund muss an allen wichtigen Haltestellen des ÖPNV ein qualitativ hochwertiges Angebot an Abstellanlagen für den Radverkehr geschaffen werden.

Gerade an dezentralen Haltestellen mit geringer sozialer Kontrolle bieten sich zugangsgesicherte Abstellanlagen in Form von Fahrradboxen oder Sammelgaragen an, die dank neuer Technologie für Nutzende leicht zugänglich sind. Radfahrende können sich hier einen Abstellplatz mieten, das Fahrrad kann komplett witterungsgeschützt und diebstahlsicher abgestellt werden.

Während in Bussen und Bahnen der VAG die Fahrradmitnahme rund um die Uhr möglich ist, gelten in S-Bahnen und Regionalzügen der DB nach wie vor Ausschlusszeiten (montags bis freitags von 6 bis 8 Uhr). Die Stadt Nürnberg wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin dafür einsetzen, dass auch hier die Ausschlusszeiten aufgegeben werden.

Ausgangssituation

An fast allen Haltestellen der U-, S- und R-Bahnen können Fahrräder in teils überdachten Abstellanlagen geparkt werden. Bei den Straßenbahn- und Buslinien sind vor allem die Haltestellen in den Außenbereichen mit Bike&Ride-Anlagen ausgestattet.

An derzeit 76 Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnhaltestellen stehen zusammen circa 2.400 Fahrradständer zur Verfügung. Dazu kommen Abstellanlagen an 17 Bahnhöfen der S- und R-Bahnen mit insgesamt circa 800 meist überdachten Fahrradständern, die sich im Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn befinden. Ein Teil der Abstellanlagen ist jedoch nicht überdacht. Gerade in den Randbereichen des Stadtgebietes fehlt es auch an zugangsgesicherten Abstellanlagen in Form von sogenannten Sammelgaragen oder Einzelboxen. Die VAG stellt an einigen ÖPNV-Haltestellen Fahrradboxen bereit, die jedoch veraltet sind, langfristig gemietet werden müssen und von der VAG nach und nach rückgebaut werden.

Die Anforderungen an Überdachungen, zugangsgesicherten Sammelgaragen oder Fahrradboxen sind hoch (Flächenverfügbarkeit, Gestaltung, Strom, Kosten, Betreiber...). Aufgrund der vielfältigen Anforderungen muss in einem ersten Schritt ein Konzept erstellt werden. Im Rahmen dieses Konzeptes werden auch moderne Techniken für die Nutzung von Fahrradboxen und Sammelgaragen mitberücksichtigt (Reservierung per App etc.).

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Erarbeitung eines Bike&Ride-Konzeptes

Zielhorizont 2026:

- Umsetzung einer ersten Stufe des Bike&Ride-Konzeptes

Zielhorizont 2030:

- Umsetzung einer zweiten Stufe des Bike&Ride-Konzeptes

Herausforderungen

- Es sind geeignete Flächen zu suchen, die verfügbar gemacht werden können und die nicht in Konkurrenz zu anderen wichtigen zukunftsorientierten Zielen stehen (Fußverkehr, Grün...).
- Mit dem Denkmalschutz und der Stadtgestaltung sind in Konfliktfällen Kompromisse zu suchen.
- Für die Bereitstellung von Sammelgaragen oder Boxen müssen ein Betreiberkonzept erarbeitet und die Unterhaltskosten geklärt werden.

Beteiligte

- Konzeption Vpl in Abstimmung mit Stadtplanungsamt und Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Planung Verkehrsplanungsamt in Abstimmung mit VAG und Deutsche Bahn AG
- ggf. externe Firma für den Bau

Kosten

- Radwegeetat

Brücken, Unterführungen und barrierefreie Bahnübergänge für den Radverkehr

Beschreibung

Für den Radverkehr sind Brücken und Unterführungen wichtige Elemente, damit Umwege vermieden und die Vorteile des Fahrrads genutzt werden können. Sie ermöglichen ein Fahren ohne „stop and go“. Unterführungen und Brücken werden dort notwendig, wo bei der Signalisierung von Kreuzungen das Queren in einem Zug für den Radverkehr nicht ermöglicht werden kann. Auch Verkehrswege mit einer hohen Trennwirkung, wie beispielsweise mehrspurige Straßen, Bahnlinien oder Wasserwege, können mit Brücken und Unterführungen überwunden werden und damit komfortable kurze Wege für den Rad- und Fußverkehr darstellen. Autofreie Querungen sowie ein möglichst geringer Abstand zwischen den einzelnen Querungsmöglichkeiten, um kurze Wege zu gewährleisten, sind von großer Bedeutung. Die Standards für Radschnellverbindungen sehen eine möglichst kreuzungsfreie Gestaltung vor und benötigen also auch Kreuzungen oder Unterführungen. Ein weiteres wichtiges Thema ist die Querung von Bahntrassen für Radfahrende oder mobilitätseingeschränkte Menschen, die an einigen Stellen im Stadtgebiet verbesserungswürdig ist und angepasst werden sollte.

Ausgangssituation

In Nürnberg gibt es 290 stadteigene Brücken und Stege, von denen viele ausschließlich für Zufußgehende und Radfahrende freigegeben sind. Bei der stadtweiten Verkehrszählung, die das Verkehrsplanungsamt jährlich durchführt, werden neben den Brücken mit Kfz-Verkehr alle 10 Jahre – zuletzt im Jahr 2015 – auch diejenigen Brücken ins Zählprogramm aufgenommen, die die Pegnitz ohne Kfz-Verkehr queren. Dabei zeigte sich, dass fast die Hälfte aller Radfahrenden die ruhigeren und für den Radverkehr sichereren Querungsmöglichkeiten abseits vom Kfz-Verkehr nutzen.

Wenn bestehende Brücken saniert werden, wird stets geprüft, ob dann auch Verbesserungen für den Radverkehr möglich sind. Anstehende Sanierungsprojekte dieser Art sind aktuell der Wöhrder Talübergang, die Steubenbrücke, die Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke oder die Brücken im Zuge der Hafenstraße. Bei Brücken und Unterführungen, die sich im Besitz der Deutschen Bahn befinden, hat die Stadt häufig nur geringe Einflussmöglichkeiten. Dort, wo es möglich ist, werden aber Verbesserungswünsche eingebracht und nach Möglichkeit auch in Verhandlung mit der Deutschen Bahn vorangetrieben. Dies betrifft auch die Anpassung der bestehenden Umlaufsperran an Bahnübergängen an die aktuell geltenden Richtlinien. Auch hier befindet sich die Stadt Nürnberg im Austausch mit der Deutschen Bahn, um hier zeitnah Verbesserungen umsetzen zu können.

Mit der neuen Unterführung „Westtürchen“ wurde zuletzt für Zufußgehende und Radfahrende der lang ersehnte Durchstich vom Kreuzgassenviertel zum Kontumazgarten realisiert. Ein weiterer Brückenneubau ist am ehemaligen Nordbahnhof im Zuge der übergeordneten Freiraumverbindung geplant.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Bau der neuen Brücke über den Nordring vom ehem. Nordbahnhof zur Rollnerstraße
- Planung der Brücke über den Georg-Ziegler-Weg im Zuge der Radschnellverbindung (RSV) nach Erlangen
- Planung für ein Pilotprojekt zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die Gräfenbergbahn (Bahnübergang Kleingartenanlage Klingenhof)
- Planung und Abstimmung der Brücke Gebersdorf/Fürth Süd (RSV Nürnberg-Zirndorf)
- Planung der Verbreiterung der Unterführung im Zuge des Thumenberger Wegs
- Planung der Verbreiterung der Bahnunterführung Julius-Lößmann-Straße (Mausloch)
- Umsetzung der DB-Unterführung Zuckermandelweg

▪ Verankerung der zwei Brücken Tiefes Feld über Kanal/SWT und Güterbahnlinie in den Planungsprozessen ▪ Verankerung der Wegebeziehungen in die Rangierbahnhofsiedlung und in die Siedlungen Süd (Brunecker Areal) in den Planungsprozessen ▪ Märzfeldunterführung: Die Stadt setzt sich weiterhin bei der DB für eine Sanierung ein ▪ Wettbewerb Neubau Lederersteg ▪ Brücke über die Münchener Straße <i>Zielhorizont 2026:</i> ▪ Umsetzung des Pilotprojektes zur Verbesserung der Querung der Gräfenbergbahn ▪ Planung und Umsetzung weiterer Projekte für barrierefreie Bahnübergänge (Am Anger, Am Bauernwald) ▪ Barrierefreiheit S-Bahnunterführung Thusneldastraße (Mögeldorf) ▪ Umsetzung der Verbreiterung der Unterführung im Zuge des Thumenberger Wegs ▪ Umsetzung der Verbreiterung der Bahnunterführung Julius-Loßmann-Straße (Mausloch) ▪ Planung zur Verbreiterung der Bahnunterführung Zerkabelshofstraße ▪ Planung Neubau Brücke Gebersdorf/Fürth Süd (RSV Nürnberg-Zirndorf) ▪ Brückensanierungen Hafenstraße – Verbesserungen für den Radverkehr <i>Zielhorizont 2030:</i> ▪ Planung und Umsetzung weiterer Projekte für barrierefreie Bahnübergänge (Zeisigweg West/Ost, Schopenhauerstraße, Zum Felsenkeller) ▪ Umsetzung der Unterführung Zerkabelshofstraße ▪ Umsetzung weiterer Überführungsprojekte im Zuge der RSV-Planungen
Herausforderungen ▪ Ausreichende finanzielle und personelle Kapazitäten für die Planung und Umsetzung der Projekte müssen geschaffen werden. ▪ Komplizierte und oft langwierige Abstimmungsprozesse mit der Deutschen Bahn AG ▪ Trotz schwieriger Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG besteht an einigen Unterführungen im Stadtgebiet dringender Bedarf für Verbesserungen für den Radverkehr, z.B. Bahnunterführung Höfener Straße.
Beteiligte ▪ Verkehrsplanungsamt ▪ Servicebetrieb Öffentlicher Raum ▪ Deutsche Bahn AG
Kosten ▪ Können derzeit noch nicht benannt werden

Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung

Beschreibung

Einbahnstraßen wurden und werden meist eingerichtet, um den Kraftfahrzeugverkehr zu lenken, Schleichwegverkehr durch Wohngebiete zu unterbinden oder um Parkraum zu schaffen. Für den Radverkehr aber bedeuten Einbahnstraßen häufig eine Unterbrechung wichtiger Routen, die zu Umwegen führen. Somit geht der Zeitvorteil des Fahrrades im Stadtverkehr verloren und die Erreichbarkeit der Ziele verschlechtert sich. Um das Straßennetz für den Radverkehr besser zu erschließen, ist die Stadt Nürnberg daher bemüht, so viele Einbahnstraßen wie möglich für den Radverkehr durchlässig zu gestalten.

Ausgangssituation

Nürnberg gehört zu den ersten Städten in Deutschland, die die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung ermöglicht haben. Ende der 1990er Jahre zunächst nur versuchsweise realisierbar, wurde diese Möglichkeit 2001 in die Straßenverkehrsordnung (StVO) übernommen. In Nürnberg wurde 1998 mit der Öffnung von Einbahnstraßen in zunächst 14 Straßenabschnitten begonnen. Seither wurden kontinuierlich weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben, so dass heute (Stand 2022) über 170 Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind. Ziel ist es, möglichst alle Einbahnstraßen, welche den Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung entsprechen, für den Radverkehr zu öffnen.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Erfassung der Einbahnstraßen im Stadtgebiet (bzw. Überarbeitung und Pflege der vorhandenen Daten)
- Identifizierung von für eine Öffnung in Frage kommenden Einbahnstraßen/-abschnitten
- Prüfung und Priorisierung
- Sukzessive, nach Priorisierung folgende Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung

Zielhorizont 2026:

- Fortlaufende Aktualisierung der vorhandenen Daten
- Sukzessive, nach Priorisierung folgende Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung

Zielhorizont 2030:

- Fortlaufende Aktualisierung der vorhandenen Daten
- Alle in Frage kommenden Einbahnstraßen/-abschnitte im Nürnberger Stadtgebiet sind für den Radverkehr geöffnet

Herausforderungen

- Vorhandene personelle Kapazitäten in der Verwaltung

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum

Kosten

- Radwegeetat

Fahrradstraßen

Beschreibung

Die Vorteile, die eine Fahrradstraße für den Radverkehr bringt, liegen klar auf der Hand: Sie sind sicherer, da der Autoverkehr zwar per Zusatzbeschilderung zugelassen ist, aber mit besonderer Rücksicht auf den Radverkehr fahren muss, und sie machen Hauptverbindungen im Radwegenetz sichtbar. In erster Linie kommen Fahrradstraßen dort in Frage, wo Straßen zum bestehenden sowie noch umzusetzenden beschilderten Radroutennetz gehören, Teil einer Radvorrangroute sind oder eine wichtige Verbindungs- und Sammelfunktion für den Radverkehr haben. Fahrradstraßen können auch eine Alternative zu stark vom Kfz-Verkehr belasteten Hauptverkehrsstraßen darstellen sowie der innerstädtischen Fortführung der geplanten Radschnellverbindungsstraßen dienen. Die Fahrradstraßen sollen mit der Zielsetzung geplant und umgesetzt werden, dass in ihnen möglichst wenig Kfz-Durchgangsverkehr stattfindet. Diesbezüglich werden bestehende Fahrradstraßen evaluiert und nötigenfalls auch in der Ausführung weiter angepasst (z.B. Änderungen im Verkehrssystem oder bauliche Einengungen zur Verkehrsberuhigung).

Ausgangssituation

In seiner Sitzung des Verkehrsausschusses am 28.06.2018 hat der Stadtrat das Gesamtkonzept für Fahrradstraßen beschlossen. Die 1. Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes sieht den Ausbau von 12 Straßenzügen mit einer Gesamtlänge von 15 Kilometern Fahrradstraße vor. In den Jahren 2019-2021 wurden diese Fahrradstraßen zum Großteil hergestellt. Im Verkehrsausschuss am 22.09.2021 hat der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, weitere 13 Straßenzüge mit einer Gesamtlänge von 17 km in einer 2. Stufe zu Fahrradstraßen umzugestalten. Zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit werden allgemeine Informationsflyer zu den Verkehrsregeln, die in den Fahrradstraßen gelten, ausgelegt und bei Herstellung einer neuen Fahrradstraße auch mit einem Detaillageplan des jeweiligen Straßenzuges an die anliegenden Haushalte verteilt. Mit dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg hat der Stadtrat im Januar 2021 beschlossen, dass bis 2030 jährlich mindestens 10 km Fahrradstraßen umgesetzt werden sollen.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Vollständige Umsetzung der 1. Stufe des Gesamtkonzeptes für Fahrradstraßen
- Evaluation der ersten Fahrradstraßen und eventuelle Nachbesserung in der Ausführung
- Beginn mit der Umsetzung der 2. Stufe

Zielhorizont 2026:

- Vollständige Umsetzung der 2. Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes
- Erarbeitung und Beschluss einer 3. Ausbaustufe des Fahrradstraßenkonzeptes
- Beginn mit der Umsetzung der 3. Stufe

Zielhorizont 2030:

- Vollständige Umsetzung der 3. Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes

Herausforderungen

Die Auseinandersetzung mit stadtgestalterischen Ansprüchen hinsichtlich der großflächigen Rotmarkierung in Kreuzungsbereichen oder des Ausbaus von Kopfsteinpflaster in gründerzeitlichen Wohnquartieren muss Berücksichtigung finden.

Da die Vorfahrtsberechtigung im Zuge der Fahrradstraßen nicht nur für Radfahrende, sondern auch für den Kfz-Verkehr gilt, muss die Situation hinsichtlich unerwünschtem Kfz-Durchgangsverkehr oder Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit genau beobachtet und ggf. durch

Änderungen im Verkehrssystem bzw. durch bauliche Einengungen zur Verkehrsberuhigung nachgebessert werden.

Die geltenden verkehrlichen Regelungen in einer Fahrradstraße sind vielen Bürgerinnen und Bürgern (noch) nicht ausreichend bekannt und können daher zu Missverständnissen führen. Hier besteht weiterhin Aufklärungsbedarf.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum

Kosten

Die durchschnittlichen Kosten pro Fahrradstraßenkilometer in der 1. Stufe beliefen sich auf rund 200.000 Euro (ausgenommen kostenintensiver Umbaumaßnahmen z.B. auf Radschnellverbindungsstrassen)

Berücksichtigung von Radfahrenden in der Koordinierung von Lichtsignalanlagen (LSA)

Beschreibung

Die Zahl der Radwege wächst stetig und gleichzeitig auch die Verbesserungen für Radfahrende an LSA.

Die Koordinierungen der LSA in Nürnberg sind in erster Linie auf die Menge und Dynamik der Kfz ausgelegt. Verbesserungen für Radfahrende bei der Koordinierung der LSA führen zu spürbaren Einbußen in der Leistungsfähigkeit der Koordinierung für Kfz. Hauptgründe dafür sind die große Streuung der Geschwindigkeiten Radfahrender.

Teile der festgelegten Radvorrangrouten, auf denen eine LSA-Koordinierung für den Radverkehr etabliert werden soll, führen über Hauptverkehrsstraßen mit Koordinierung für den Kfz-Verkehr und Bevorrechtigungen für den ÖPNV. Sie wären die ersten Teststrecken für eine Verbesserung der Koordinierung für Radfahrende. Die Herausforderung besteht darin, die richtige Balance für die konkurrierenden Interessen zu finden. Für eine schrittweise wachsende Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmenden ist dabei die Wahl der richtigen Maßnahmen für die verbesserte Abwicklung Radfahrender entscheidend.

Für die dynamische Anpassung der LSA-Steuerung entlang bestimmter Strecken muss außerdem eine Abstimmung über die anzusetzende Geschwindigkeit auf Radstreifen und Radwegen erfolgen. Weiterhin sind Anforderungen zu formulieren, wie eine gemeinsame Koordinierung für Radfahrende und Kfz aussehen soll.

Ausgangssituation

Die Umsetzung folgender Standards für den Radverkehr werden bei Sanierungen oder Neubauten von Lichtsignalanlagen immer geprüft:

- Eindeutige Führung des geradeausfahrenden Radverkehrs und deutliche Furtmarkierung (Roteinfärbung)
- Vorgezogene Haltelinie für den Radverkehr
- Aufgeweitete Radaufstellstreifen (Radschleusen, die linksabbiegenden Radfahrenden mehr Sicherheit und Dynamik bieten)
- Markierung von Schutzstreifen und Furten im Knoteninnenbereich
- Radstreifen, die es Radfahrenden ermöglichen, bis zur Haltelinie an wartenden Autos vorbeizufahren, um gut sichtbar für den Kfz-Verkehr als erste bei Grün losfahren zu können.
- Getrennte Aufstellflächen und breite Furten an LSA
- Getrennte Radsignalisierungen, die eine direkte und sichere Führung über den Knoten ermöglichen
- Zeitvorsprung bei der Grünphase an Radsignalen gegenüber den Kfz-Signalen sorgen für eine bessere Wahrnehmung der Radfahrenden und somit für mehr Sicherheit.
- Indirektes Linksabbiegen mit Radaufstelltaschen im Knoteninnenbereich und getrennter Signalisierung
- Eine getrennte Signalisierung soll überall dort, wo es möglich ist, eingesetzt werden

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Festlegung einer anzusetzenden Durchschnittsgeschwindigkeit für Radfahrende
- Definition von Kriterien für eine LSA-Koordinierung
- Erfassung aller LSA im Radvorrangroutennetz und Bestimmung eines Arbeitsprogramms zur Bevorrechtigung der Radfahrenden auf Radvorrangrouten
- Auswahl einer Pilotversuchsstrecke (z.B. RSV Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf)

Zielhorizont 2026:

- Umsetzung des Pilotversuchs

- Auswertung der Versuchsergebnisse
- Festlegung und Umsetzung weiterer Strecken im Radvorrangroutennetz

Zielhorizont 2030:

- Die LSA-Koordinierung wird auf weiteren festgelegten Radvorrangrouten umgesetzt

Herausforderungen

Leichtigkeit und Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sind nicht der Maßstab des Handelns, darüber muss ein gesellschaftspolitischer Konsens hergestellt werden. Die Vorteile einer guten Koordinierung von LSA für den Radverkehr sind erkennbar herauszuarbeiten.

Auf der anderen Seite wird eine stärkere Berücksichtigung von Radfahrenden bei der Koordinierung an LSA immer einen Kompromiss darstellen und nicht immer können die Erwartungen Radfahrender erfüllt werden.

Verbesserungen für Radfahrende dürfen nicht zu Lasten des Umweltverbundes gehen und auch der Kfz-Verkehr wird weiterhin eine Rolle bei der Koordinierung der LSA spielen, damit emissionsbedingte Belastungen vermieden werden.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Stadtrat

Kosten/Personal

- Kann noch nicht beziffert werden

Radschnellverbindungen (RSV)

Beschreibung

Der Ausbau einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Baustein für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung. Radschnellverbindungen können einen effektiven Beitrag zur Reduzierung der Luft- und Lärmbelastung in der stark vernetzten Metropolregion Nürnberg leisten, wenn Sie den in der Machbarkeitsstudie definierten hohen Qualitätsstandards hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit, der Wegebreiten, der Belagsqualität und einer umwegefreien Führung entsprechend hergestellt werden. Damit kann ein attraktives Angebot geschaffen werden, das Menschen tatsächlich zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad motiviert. Ihr Nutzerpotential entfalten Radschnellverbindungen insbesondere auf längeren Distanzen zwischen 4 km und 20 km, daher ist diese Infrastruktur hervorragend zur Verlagerung von Berufspendlern bzw. von Alltagsverkehr auf das Fahrrad geeignet. Auch vor dem Hintergrund der zunehmenden Zahl an Pedelecnutzenden sind Radschnellverbindungstrassen von hoher Bedeutung. Ein Verkehrsversuch in der Rothenburger Straße, der im Zeitraum Juli bis Oktober 2020 durchgeführt wurde, hat gezeigt, dass bei der Realisierung der ersten Trassenabschnitte deren Verkehrswirksamkeit gegebenenfalls durch (temporäre) Begleitmaßnahmen hergestellt werden muss.

Ausgangssituation

Die Stadt Nürnberg hat in Kooperation mit den Nachbarstädten und -landkreisen sowie mit Unterstützung des Bayerischen Staatsministeriums und der AGFK Bayern im Jahr 2015 eine Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen (RSV) in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse im September 2017 in einem Bericht veröffentlicht wurden.

Für sieben Trassen, von denen sich fünf auf Nürnberger Stadtgebiet befinden, ist im Rahmen der Studie ein besonders hohes Nutzerpotential ermittelt worden. Es handelt sich dabei um folgende Trassen:

- Nürnberg – Lauf
- Nürnberg – Oberasbach/Zirndorf/Stein
- Nürnberg – Erlangen
- Nürnberg – Fürth
- Nürnberg – Schwabach
- Erlangen – Herzogenaurach
- Fürth – Erlangen

Im Verkehrsausschuss am 28.09.2017 wurde die Verwaltung daher beauftragt, die in der Machbarkeitsstudie erarbeiteten Maßnahmen zur Umsetzung eines Radschnellverbindungsnetzes im Großraum Nürnberg zügig voranzubringen.

Folgende Schritte zur Umsetzung wurden seitdem unternommen:

- Eine Ingenieurstelle in Vollzeit zur Planung von RSV wurde geschaffen (seit Januar 2019 im Verkehrsplanungsamt beschäftigt).
- Vereinbarungen zur Planung und Umsetzung für die Trassen Nürnberg - Erlangen und Nürnberg - Zirndorf/Oberasbach/Stein wurden mit dem Staatlichen Bauamt unterzeichnet.
- Planungen für erste Teilabschnitte u.a. der beiden o.g. RSV-Trassen sind fertiggestellt und beschlossen (Rothenburger Straße zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Wredestraße, Fahrradstraßen Friedrichstraße – Schweppermannstraße – Pilotystraße – Innerer Kleinreuther Weg, Fahrradstraße Muggenhofer Straße als möglicher Teilabschnitt der Trasse Nürnberg - Fürth).
- Regelmäßige Sitzungen des Lenkungsremiums RSV finden im Halbjahresturnus statt.
- Die Stadt Nürnberg verhandelt derzeit mit dem Bund und dem Freistaat, um Fördergelder für die Umsetzung der ersten Teilabschnitte der RSV zu erhalten.

Beschreibung

Radvorrangrouten haben eine herausragende Bedeutung für den Radverkehr im Radwegenetz. Sie sind das Rückgrat der städtischen Radinfrastruktur. Die in der Machbarkeitsstudie definierten Radschnellverbindungen sind Teil der Vorrangrouten mit einer nochmals herausgehobenen Bedeutung. Vorrangrouten befinden sich dort, wo heute schon besonders viele Radfahrende fahren oder wo durch die qualitative Verbesserung ein Anstieg an Radfahrenden zu erwarten ist. 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. Bei der Umsetzung des Radwegeplanungs- und Bauprogramms haben sie Priorität.

Ausgangssituation

In Abstimmung mit den Mitgliedern des Runden Tisches Radverkehr wurde ein Radvorrangroutennetz mit 19 Vorrangrouten mit einer Länge von rd. 135 km für Nürnberg entwickelt und dem Verkehrsausschuss am 24.09.2020 zum Beschluss vorgelegt. Die Auswahl der einzelnen Vorrangrouten basiert auf einer gemeinsam erarbeiteten Definition, in der Kriterien hinsichtlich Netzbedeutung und Qualitätsanspruch festgelegt wurden. Für die Bestandserfassung und die Definition eines Arbeitsprogrammes zur Umsetzung des Radvorrangroutennetzes wurde ein externes Ingenieurbüro beauftragt, das Mitte des Jahres 2022 Ergebnisse vorgelegt hat. Mit dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg wurde im Januar 2021 beschlossen, dass jährlich ca. 15 km des Radvorrangroutennetzes hergestellt werden. Außerdem soll auf Basis des FGSV-Standards eine durchgängige, verständliche und gut sichtbare Wegweisung auf allen Radvorrangrouten erstellt werden.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Anpassung der Jahresbauprogramme an die prioritäre Umsetzung von Maßnahmen und Lückenschlüssen entlang der definierten Radvorrangrouten
- Erste Routen sind baulich durchgängig hergestellt

Zielhorizont 2026:

- Die verkehrswirksamen Abschnitte des Radvorrangroutennetzes sind umgesetzt

Zielhorizont 2030:

- Das definierte Radvorrangroutennetz ist umgesetzt

Herausforderungen

Das Ziel, möglichst durchgängig befahrbare Routen für den Radverkehr zu schaffen, setzt voraus, dass bestehende Lücken im Radwegenetz zu schließen sind, wobei eine Neuaufteilung des öffentlichen Raumes zulasten des Autoverkehrs unumgänglich sein wird.

Ebenso unausweichlich wird die Auseinandersetzung mit den Umweltbelangen insbesondere bei der Ertüchtigung oder Verbreiterung von Radwegen in Grünanlagen oder Schutzgebieten sein. Hier müssen gemeinsame Lösungen gefunden werden.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Planung und Umsetzung außerorts: Staatliches Bauamt
- Planung und Umsetzung der Anschlüsse: An das Stadtgebiet angrenzende Nachbarstädte und -gemeinden

Kosten

Können derzeit nicht benannt werden, da diese abhängig von den jeweiligen Planungen sind. Für die Finanzierung der Beauftragung eines Planungsbüros müssen investive Mittel in den Haushalt eingestellt werden.

Radvorrangrouten

Beschreibung

Radvorrangrouten haben eine herausragende Bedeutung für den Radverkehr im Radwegenetz. Sie sind das Rückgrat der städtischen Radinfrastruktur. Die in der Machbarkeitsstudie definierten Radschnellverbindungen sind Teil der Vorrangrouten mit einer nochmals herausgehobenen Bedeutung. Vorrangrouten befinden sich dort, wo heute schon besonders viele Radfahrende fahren oder wo durch die qualitative Verbesserung ein Anstieg an Radfahrenden zu erwarten ist. 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. Bei der Umsetzung des Radwegeplanungs- und Bauprogramms haben sie Priorität.

Ausgangssituation

In Abstimmung mit den Mitgliedern des Runden Tisches Radverkehr wurde ein Radvorrangroutennetz mit 19 Vorrangrouten mit einer Länge von rd. 135 km für Nürnberg entwickelt und dem Verkehrsausschuss am 24.09.2020 zum Beschluss vorgelegt. Die Auswahl der einzelnen Vorrangrouten basiert auf einer gemeinsam erarbeiteten Definition, in der Kriterien hinsichtlich Netzbedeutung und Qualitätsanspruch festgelegt wurden. Für die Bestandserfassung und die Ermittlung des Ausbaubedarfs zur Umsetzung des Radvorrangroutennetzes wurden die Ingenieurbüros Planersocietät und VIA beauftragt, die Mitte des Jahres 2022 Ergebnisse vorgelegt haben. Mit dem „Masterplan nachhaltige Mobilität – Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ wurde im Januar 2021 beschlossen, dass jährlich ca. 15 km des Radvorrangroutennetzes hergestellt werden. Außerdem soll auf Basis des FGSV-Standards eine durchgängige, verständliche und gut sichtbare Wegweisung auf allen Radvorrangrouten erstellt werden.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Anpassung der Jahresbauprogramme an die prioritäre Umsetzung von Maßnahmen und Lückenschlüssen entlang der definierten Radvorrangrouten
- Erste Routen sind baulich durchgängig hergestellt

Zielhorizont 2026:

- Die verkehrswirksamen Abschnitte des Radvorrangroutennetzes sind umgesetzt

Zielhorizont 2030:

- Das definierte Radvorrangroutennetz ist umgesetzt

Herausforderungen

Das Ziel, möglichst durchgängig befahrbare Routen für den Radverkehr zu schaffen, setzt voraus, dass bestehende Lücken im Radwegenetz zu schließen sind, wobei eine Neuaufteilung des öffentlichen Raumes zulasten des Autoverkehrs unumgänglich sein wird.

Ebenso unausweichlich wird die Auseinandersetzung mit den Umweltbelangen insbesondere bei der Ertüchtigung oder Verbreiterung von Radwegen in Grünanlagen oder Schutzgebieten sein. Hier müssen gemeinsame Lösungen gefunden werden.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum

- Planung und Umsetzung außerorts: Staatliches Bauamt
- Planung und Umsetzung der Anschlüsse: an das Stadtgebiet angrenzende Nachbarstädte und -gemeinden

Kosten

Können derzeit nicht benannt werden, da diese abhängig von den jeweiligen Planungen sind. Für die Finanzierung der Beauftragung von Planungsbüros für Teilleistungen (z.B. Umweltgutachten) müssen investive Mittel in den Haushalt eingestellt werden.

Radwegeplanungs- und Bauprogramm mit Schwerpunkt Lückenschlüsse im Radwegenetz

Beschreibung

Ein zusammenhängendes, komfortables und sicheres Radwegenetz ist entscheidend für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Fahrrad. Das dies möglichst viele Menschen tun, ist seit langem erklärtes Ziel der Stadt Nürnberg. Ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung ist daher das Radwegeplanungs- und Bauprogramm, mit dem Maßnahmen zur Schließung von Lücken im Radwegenetz zur Umsetzung gebracht werden. In diesem werden die im Runden Tisch Radverkehr (RTR) gemeinsam priorisierten Lückenschlüsse aus dem Radwegenetzplan, die Radstreifen, die im Zuge der Roteinfärbung verbreitert werden und die Maßnahmen zur Umsetzung des Radvorrangroutennetzes und der Radschnellverbindungen zusammengefasst.

Die Basis für alle Planungen und Maßnahmen zur Vervollständigung eines durchgängigen Radwegnetzes stellt der Radwegenetzplan dar. Dieser wurde am 29.11.2007 vom Stadtrat beschlossen. In ihm sind zum einen die Straßen dargestellt, in denen gemäß der Gesetzeslage und der einschlägigen Richtlinien aufgrund der Verkehrsbelastung oder des Verkehrsablaufs die Anlage von Radwegen notwendig sind. Zum anderen wird aufgezeigt, wo Radwege im Hinblick auf eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung mit dem Ziel eines stadtverträglichen Verkehrs und einer „Stadt der kurzen Wege“ zusätzlich erforderlich sind.

Ausgangssituation

Seit dem Beschluss des Radwegenetzplans am 29.11.2007 wird dieser fortlaufend gemäß den jährlichen Radwegebauprogrammen umgesetzt.

Bis zu den 70er Jahren bestand das Radwegenetz in Nürnberg aus etwa 50 km Fahrradwegen. Dieses wurde bis zum Jahr 1980 auf etwa 130 km verlängert. Zum Auftakt der Kampagne „Nürnberg steigt auf“ im Jahr 2009 gab es ca. 287 km Radwege und rund 50 km öffentliche Feld- und Waldwege sowie 17 km Betriebswege entlang des Main-Donau-Kanals. Seitdem wurden weitere 11 km neue Radwege und Radstreifen geschaffen, in 10 Straßenzügen Fahrradstraßen hergestellt, weiterhin kontinuierlich Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet und einige wassergebundene Wege mit einem fahrradfreundlichen Belag ausgestattet.

Zur Erhöhung der Transparenz wurde 2019 im Runden Tisch Radverkehr vereinbart, die jährlichen Radwegeplanungs- und Bauprogramme künftig auf der Basis einer umfangreicheren Maßnahmenliste zu erstellen und zu priorisieren. Diese „Prioritätenliste“ wurde gemeinsam mit den Institutionen und Verbänden erstellt und umfasst rund 80 wichtige Lückenschlüsse im Radwegenetz, die in den kommenden Jahren nach und nach realisiert werden sollen.

Mit der stufenweisen Erhöhung des Radwegeetats auf 10 Mio. Euro jährlich ab 2023 und den zugesagten zusätzlichen personellen Kapazitäten im Verkehrsplanungsamt und beim Servicebetrieb Öffentlicher Raum wird in den kommenden Jahren ein umfangreiches Paket zur Verbesserung der Radinfrastruktur mit wichtigen Lückenschlüssen im Radwegenetz geplant und umgesetzt werden können.

Mit dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg hat der Stadtrat am 27.01.2021 beschlossen, dass ein engmaschiges, lückenloses, möglichst umwegefreies und sicheres Radwegenetz auf Basis des Radwegenezplanes in den wesentlichen Abschnitten verkehrswirksam bis 2030 geschaffen werden soll. Dabei soll das Radwegenetz so ausgestaltet werden, dass der tatsächlich realisierte Teil für 80 Prozent der Bürgerinnen und Bürger in einer Entfernung von unter 350 m vom Wohnort netzwirksam erreicht werden kann. Zu beachten ist, dass auch Tempo 30-Zonen Teil der sicheren Radinfrastruktur sind.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Umsetzung der im Jahresbauprogramm 2020 ff. dargestellten Maßnahmen (siehe AfV-Bericht vom 24.09.2020)
- Regelmäßige Aktualisierung der Prioritätenliste (jährlicher Turnus) in Abstimmung mit dem Runden Tisch Radverkehr
- Fortlaufende Aktualisierung des Radwegeplanungsprogramms
- Anpassung der Jahresbauprogramme an die prioritäre Umsetzung von Maßnahmen und Lückenschlüssen entlang der definierten Radvorrangrouten

Zielhorizont 2026:

- Umsetzung der Jahresbauprogramme 2023 ff.
- Fortlaufende Aktualisierung des Radwegeplanungsprogramms
- Lückenschlüsse im Radwegenetz entlang von drei Radvorrangrouten sind umgesetzt

Zielhorizont 2030:

- Umsetzung der Jahresbauprogramme 2026 ff.
- Fortlaufende Aktualisierung des Radwegeplanungsprogramms

Herausforderungen

Insbesondere bei wichtigen Lückenschlüssen entlang von Hauptverkehrsstraßen muss die Diskussion über eine gerechte Aufteilung des öffentlichen Raumes geführt werden. Der Radverkehr hat vor allem in den vergangenen Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen und wird zunehmend als echte Alternative zum Auto im Alltagsverkehr genutzt. Ohne eine Reduzierung von Kfz-Fahrspuren, die Umwidmung von öffentlichen Parkplätzen oder die Asphaltierung von bisher wassergebundenen Wegen wird die Herstellung eines komfortablen und zusammenhängenden Radwegenetzes zukünftig nicht möglich sein.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Staatliches Bauamt

Kosten

- Radwegeetat

Roteinfärbungen von Radstreifen im Bestand und mit Verbreiterung

Beschreibung

Mit der durchgängigen Roteinfärbung von Radstreifen wird dem Radverkehr in Nürnberg buchstäblich der „rote Teppich“ ausgerollt. Dies führt zu einer deutlichen Verbesserung der Wahrnehmung der Radinfrastruktur und erhöht damit die Aufmerksamkeit sowie die Rücksichtnahme gegenüber Radfahrenden, was zu einer größeren Sicherheit im Verkehr und zu einem besseren Verkehrsklima führt. Im Zuge der nachträglichen Rotmarkierung können auch einige Radstreifen im Stadtgebiet verbreitert werden, deren Breitenmaß inzwischen veraltet ist und nicht mehr den aktuellen Vorgaben der Empfehlungen und Richtlinien entspricht. Dies ist insbesondere dort ohne Umbau und Einbußen in der Leistungsfähigkeit möglich, wo heute überbreite Fahrbahnquerschnitte für den Kfz-Verkehr zum Einsatz kommen. So können zumindest regelgerechte Breiten der Radstreifen hergestellt werden oder, wo möglich auch breitere Maße zur Anwendung kommen.

Ausgangssituation

Im Verkehrsausschuss am 06.10.2016 wurde beschlossen, dass sämtliche Radwege bei Neubaumaßnahmen künftig rot einzufärben sind. Gleichzeitig wurde beschlossen, Radstreifen im Bestand auf der Fahrbahn sukzessive nachträglich rot einzufärben. Seit Frühjahr 2019 werden bestehende Radwege in Nürnberg sukzessive rot eingefärbt. Beispiele dafür sind die Ansbacher Straße, der Thumenberger Weg oder die Katzwanger Straße. Ein weiterer Beschluss des Stadtrates vom 19.09.2019 beinhaltet die Verbreiterung und Roteinfärbung von bestehenden Radstreifen an insgesamt fünf Straßenzügen im Stadtgebiet. Eine erste Maßnahme dieser Art konnte in der Gibitzenhofstraße noch in 2019 umgesetzt werden. Der Radstreifen in der Pillenreuther Straße wurde in 2021 verbreitert. Weitere Maßnahmen befinden sich derzeit in Vorbereitung.

Im Mobilitätsbeschluss für Nürnberg wurde festgehalten, dass „zu Kfz-Parkflächen ein rot markierter, erkennbarer Sicherheitstrennstreifen (0,5 m) eingerichtet werden soll“. Soweit möglich, sollen bei der Neuplanung von Radstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen parallele Kfz-Stellplätze abgebaut werden, auf Sicherheitstrennstreifen kann dann verzichtet werden. Bei der nachträglichen Rotmarkierung von Bestandsradstreifen oder der Verbreiterung von Radstreifen sollte zukünftig ein Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz geprüft werden. Gemäß Mobilitätsbeschluss ist dieser Teil des rotmarkierten Radstreifens.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Kontinuierliche Fortführung der nachträglichen Roteinfärbung von Radstreifen im Bestand
- Umsetzung der am 19.09.2020 beschlossenen Straßenzüge mit Verbreiterung der Radstreifen (Pillenreuther Straße, Julius-Loßmann-Straße, Trierer Straße, ohne Verbreiterung wegen Lichtraumprofil Straßenbahn in der Allersberger Straße)

Zielhorizont 2026:

- Kontinuierliche Fortführung der nachträglichen Roteinfärbung von Radstreifen im Bestand
- Beschluss und Planung bzw. Umsetzung weiterer Straßenzüge mit Verbreiterung von Radstreifen

Zielhorizont 2030:

- Alle richtlinienkonformen Radstreifen im Bestandsnetz sind rot eingefärbt

▪ Alle im Zuge der nachträglichen Roteinfärbung möglichen Verbreiterungen von Radstreifen sind umgesetzt
Herausforderungen ▪ Die notwendige Fläche für die Einbeziehung sog. „Sicherheitstrennstreifen“ zur Verhinderung von Unfällen, die durch parkende Kfz verursacht werden, ist nicht immer verfügbar. ▪ Das Maß der verbleibenden Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr darf 4 m nicht überschreiten, um gefährliche Überholmanöver bzw. zweistreifiges Fahren mit illegalem Überfahren des Radstreifens möglichst zu unterbinden.
Beteiligte ▪ Verkehrsplanungsamt ▪ Servicebetrieb Öffentlicher Raum
Kosten ▪ Roteinfärbung im Bestand: Gesamtkosten 2.600.000 Euro/Folgekosten 150.000 Euro pro Jahr (Beschluss vom 06.10.2016) ▪ Roteinfärbung mit Verbreiterung: Gesamtkosten 650.000 Euro/Folgekosten 10.000 Euro pro Jahr (Beschluss vom 19.09.2019)

Übergeordnete Freiraumverbindungen

Beschreibung

Die übergeordneten Freiraumverbindungen sind sowohl Darstellung der Verkehrsplanung als auch ein Element des integrierten Landschaftsplanes. Sie sind innerstädtische Wegeverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen, eine Kombination aus wichtigen Gehwegen, Radwegen, verkehrsberuhigten Bereichen sowie Grünflächen und landschaftlichen Leitlinien. Übergeordnete Freiraumverbindungen sind Baustein einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung mit der Zielsetzung eines stadtverträglichen und an den menschlichen Bedürfnissen orientierten Verkehrs. Damit ist es den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden möglich, sich innerhalb des Stadtgebietes zu Fuß oder mit dem Fahrrad - auch über größere Distanzen hinweg – sicher und weitgehend abgasfrei zu bewegen. Die Umsetzung dieses Wegenetzes ist als Langzeitaufgabe zu sehen; es ist in Teilabschnitten identisch mit bereits existierenden Wegesystemen, z.B. mit dem Radwegenetz.

Ausgangssituation

Das Konzept der übergeordneten Freiraumverbindungen wurde zuletzt im beschlossenen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Nürnberg 2006 bestätigt. Bei der Umsetzung von Bebauungsplänen und Gebietsentwicklungen finden diese Freiraumverbindungen Berücksichtigung. Damit wurden bzw. werden immer wieder einzelne Abschnitte dieser Freiraumverbindungen umgesetzt (z.B. Verlängerung der Rollnerstraße nach Norden, Verlängerung des Karl-May-Wegs, Martin-Bäcker-Weg).

Die AG Masterplan Freiraum arbeitet seit 2018 mit einem starken Fokus auf die Umsetzung sog. „Grüner Wege“ mit dem Ziel, einzelne übergeordnete Freiraumverbindungen in der gesamten Länge zu realisieren. Als erster Grünzug wurde die Konzeption der Verbindung vom Plärrer über den Schweinauer Buck zum Faberwald erarbeitet. Die Planungen für eine weitere Freiraumverbindung vom ehemaligen Nordbahnhofgelände (Grolandstraße) zur Rollnerstraße bis zur Verbindung westlich entlang des Marienbergparks befinden sich in Vorbereitung.

Weitere Freiraumverbindungen werden im Zuge der geplanten Gebietsentwicklungen in Wetzendorf, im Bruneckerareal oder im Tiefen Feld realisiert.

Ein Teil der Freiraumverbindung entlang der Ringbahnlinie in Erlenstegen könnte ebenfalls in den kommenden Jahren als Alternativroute zur Kieslingstraße befestigt werden.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Fertigstellung des Konzeptes für den „Grünen Weg zum Faberwald“
- Vorbereitung zur Umsetzung des „Grünen Weges zum Faberwald“
- Beginn Konzeption des „Grünen Weges über den ehem. Nordbahnhof zur Rollnerstraße“

Zielhorizont 2026:

- Umsetzung der Maßnahmen des „Grünen Weges zum Faberwald“
- Fertigstellung des Konzeptes für den „Grünen Weg über den ehem. Nordbahnhof zur Rollnerstraße“

Zielhorizont 2030:

- Umsetzung der Maßnahmen des „Grünen Weges über den ehem. Nordbahnhof zur Rollnerstraße“
- Entwicklung Bruneckerareal

▪ Entwicklung Tiefes Feld
Herausforderungen ▪ Flächenverfügbarkeit ▪ Nutzerkonflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr ▪ Konflikte mit Naturschutzbelangen bei der Herstellung von attraktiver Radinfrastruktur bezüglich Wegebreiten und fahrradfreundlicher Wegebeschaffenheit (Asphalt)
Beteiligte ▪ Planung: Umweltreferat, Stadtplanungsamt, Verkehrsplanungsamt ▪ Umsetzung: Servicebetrieb Öffentlicher Raum
Kosten ▪ Können derzeit noch nicht benannt werden

Wegweisung / Beschilderte Radrouten

Beschreibung

Wesentlicher Bestandteil eines leistungsfähigen Radverkehrsnetzes ist eine leicht verständliche Wegweisung. In Nürnberg sollen die Radfahrenden auf attraktiven und sicheren Routen durch das Stadtgebiet geleitet werden. Übergeordnetes Ziel ist es, die Zugänglichkeit des Verkehrsmittels Fahrrad zu erhöhen. Ausgeschildert sind wichtige Ausbildungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie Radwege zu Nachbargemeinden. Die beschilderten Routen verlaufen größtenteils abseits von Hauptverkehrsstraßen, in Tempo 30-Zonen bzw. in Fahrradstraßen, in verkehrsberuhigten Bereichen oder durch Grünanlagen. Radrouten, bei denen sich eine Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen nicht vermeiden lässt, werden auf baulich getrennten Radwegen geführt.

Ausgangssituation

Derzeit sind 14 stadtteilübergreifende Routen mit einer Gesamtlänge von über 190 km beschildert. Sie bieten sowohl Alltags- als auch Freizeitradlerinnen und -radlern die Möglichkeit, sicher und rasch mit dem Fahrrad durch die Stadt zu fahren.:

- Hauptbahnhof – Almoshof – Reutles – Erlangen
- Hauptbahnhof – Ziegelstein – Buchenbühl – Kalchreuth
- Hauptbahnhof – Pegnitztal-Ost – Laufamholz – Lauf
- Hauptbahnhof – Altenfurt – Fischbach – Brunn
- Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese – Langwasser – Kornburg
- Hauptbahnhof – Gartenstadt – Weiherhaus – Katzwang
- Hauptbahnhof – Schweinau – Eibach – Schwabach
- Hauptbahnhof – Sündersbühl – Gebersdorf – Hainberg
- Hauptbahnhof – Dutzendteich – Langwasser Süd - Altenfurt
- Rathenauplatz – Schoppershof – Erlenstegen
- Schweinau – St. Peter – Mögeldorf – Laufamholz
- Altstadt – Tullnau – Weichselgarten – Zerzabelshof
- Schniegling – Höfles – Großgründlach – Tennenlohe
- Schniegling – Thon – Marienbergpark – Erlenstegen

Die Verbindungen sind Bestandteil eines rund 285 km umfassenden Radroutenkonzeptes, welches kontinuierlich ausgebaut und aktualisiert wird. Von einem Teil dieser Routen lassen sich überregionale Fernradwege erreichen. 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.

Im Rahmen der Umsetzung der Radvorrangrouten wird die bestehende Wegweisung um weitere Elemente (Markierung, Nummerierung mittels farbiger Zusatzschilder etc.) ergänzt und auf eine möglichst durchgängig komfortable Führung geachtet.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Konzeptionelle Überarbeitung und Ergänzung der Wegweisung entlang der Radvorrangrouten im Rahmen der Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Bestandsanalyse der Radvorrangrouten
- Fortlaufende Aktualisierung und Pflege der vorhandenen Routen
- Umsetzung weiterer beschilderter Radrouten auf Basis des 2006 beschlossenen Radroutennetzplanes

Zielhorizont 2026:

- Fortlaufende Aktualisierung und Pflege der vorhandenen Routen
- Umsetzung der ergänzenden Wegweisung entlang der Radvorrangrouten
- Umsetzung weiterer beschilderter Radrouten auf Basis des 2006 beschlossenen Radroutennetzplanes

Zielhorizont 2030:

- Fortlaufende Aktualisierung und Pflege der vorhandenen Routen
- Fertigstellung der ergänzenden Wegweisung entlang der Radvorrangrouten.
- Umsetzung weiterer beschilderter Radrouten – alle Verbindungen des Radroutenkonzeptes 2006 sind beschildert

Herausforderungen

- Für die Untersuchung und Planung der Beschilderung müssen ausreichende personelle Kapazitäten in der Verwaltung oder durch externe Planungsbüros eingesetzt werden.
- Die neuen Routen müssen in die Logik des bestehenden Systems eingebettet werden.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum

Kosten

- Radwegeetat

Handlungsfeld Kommunikation

Aktionen für mehr Radverkehr

Beschreibung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit kann mit kleinen und großen Aktionen und Kampagnen die Wahrnehmung des Radverkehrs in der Öffentlichkeit gesteigert werden und in besonderer Weise für das Thema nachhaltige Mobilität und Verkehrswende sensibilisiert werden. Gut organisierte Aktionen binden die Bevölkerung aktiv mit ein und zeigen, dass Radfahren in Nürnberg Spaß macht, einen sinnvollen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität leistet und die Stadt es wirklich ernst meint mit der Radverkehrsförderung in Nürnberg.

Für die Umsetzung solcher Aktionen bedarf es aber meist eines hohen finanziellen und personellen Einsatzes, sodass hier eine sorgfältige Auswahl getroffen werden muss. Eine Reihe von Aktionen haben sich in der Vergangenheit bereits bewährt und sind in Nürnberg etabliert. Zu Ihnen zählt allen voran die STADTRADELN-Kampagne des Klima-Bündnisses und der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK Bayern), deren Wurzeln in der Stadt Nürnberg liegen, die Teilnahme an Veranstaltungen wie dem Tag der offenen Tür der Stadt Nürnberg oder der europaweiten Mobilitätswoche. Diese Aktionen sollen auch in Zukunft weiter erfolgreich durchgeführt werden.

Arbeitgeber größerer Firmen und der Einzelhandel in Nürnberg sollen noch mehr in die Kommunikation und Aktionen zu Radverkehrsthemen in der Stadt mit einbezogen werden. Denkbar wäre z.B. ein „Wettbewerb fahrradfreundlichster Arbeitgeber“. Oder auch ein Maßnahmenpaket, das niederschwellige Möglichkeiten für Arbeitgeber zur Förderung des Radfahrens für Ihre Mitarbeitenden aufzeigt und bewirbt, könnte entwickelt werden. In Zusammenarbeit mit Bürgervereinen könnten Stadtteilstefest mit Radverkehrsbezug durchgeführt werden. Weitere Aktionen zum Thema Sicherheit und Rücksichtnahme sollen im Rahmen der Kampagne „Bitte, gerne!“ umgesetzt werden (siehe hierzu Steckbrief „Radverkehr und Rücksichtnahme“).

Ausgangssituation

Folgende Auswahl an Aktionen, die in den vergangenen Jahren durchgeführt wurden, kann genannt werden:

- STADTRADELN seit 2008, begleitende Eröffnungs-/Abschlussveranstaltungen mit Radcheck
- Informationsstand und Aktionen zum Tag der offenen Tür und im Rahmen der Mobilitätswoche
- Aktionstag „Nürnberg macht Platz“
- Teilnahme an den Stadtverführungen
- Ausstellungen im offenen Büro Lorenzer Straße
- Aktionen der AGFK („Nachts sind alle Katzen grau“)
- Aktionen der Verbände (ADFC, Radentscheid...)
- Neubürgertouren ADFC
- Onlinebeteiligungen Radständer für die Stadtteile
- Mobile Bürgerversammlungen
- ...

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Jährliche Teilnahme an der STADTRADELN-Kampagne mit Ausbau des Schulradelns

- Teilnahme an Aktionstagen (Tag der offenen Tür, Stadtverführungen, Mobilitätswoche etc.)
- Zusammenarbeit mit der NOA Fahrradwerkstatt zur Durchführung von kostenlosen Radchecks (siehe auch Steckbrief „Service für Radfahrende“)
- Finanzielle Unterstützung der Neubürgertouren des ADFC
- Mobile Bürgerversammlungen
- Weitere Aktionen

Zielhorizont 2026:

- Jährliche Teilnahme an der STADTRADELN-Kampagne, das Schulradeln hat sich etabliert
- Verstärkte Zusammenarbeit mit Unternehmen zur Förderung des Radverkehrs in der Belegschaft (Fahrradfreundliche Arbeitgeber)
- Teilnahme an Aktionstagen (Tag der offenen Tür, Stadtverführungen, Mobilitätswoche etc.)
- Finanzielle Unterstützung der Neubürgertouren des ADFC
- Aktionen mit Schulen zur Verkehrssicherheit (Radcheck)
- Mobile Bürgerversammlungen
- Onlinebeteiligung
- Weitere Aktionen

Zielhorizont 2030:

- Jährliche Teilnahme an der STADTRADELN-Kampagne, das Schulradeln hat sich etabliert
- Teilnahme an Aktionstagen (Tag der offenen Tür, Stadtverführungen, Mobilitätswoche etc.)
- Finanzielle Unterstützung der Neubürgertouren des ADFC
- Mobile Bürgerversammlungen
- Onlinebeteiligung
- Weitere Aktionen

Herausforderungen

Für die Umsetzung öffentlichkeitswirksamer Aktionen werden entsprechende finanzielle und personelle Kapazitäten benötigt, die derzeit nicht ausreichend zur Verfügung stehen und noch geschaffen werden müssen.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Bürgermeisteramt
- Amt für Kommunikation und Stadtmarketing
- Presse
- Radverkehrsverbände
- Polizei
- Schulreferat

Kosten

Kann derzeit nicht benannt werden.

Öffentlichkeitsarbeit

Beschreibung

Fahrradförderung bemisst sich nicht nur in „Kilometer Radweg“, sondern besonders in der Veränderung des Modal Split. Dabei sind Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation tragende Säulen zur Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas in der Stadt und müssen kontinuierlich in den Prozess der Umgestaltung des Verkehrssektors hin zu einer nachhaltigen Mobilität für Nürnberg einbezogen werden. Das Radfahren in Nürnberg soll dabei identitätsstiftend in das Bewusstsein der Bewohnerinnen und Bewohner von Nürnberg gebracht werden. Der Schwerpunkt der Kommunikation soll die individuellen Vorteile des Radfahrens (schnell, günstig und gesund) darstellen.

Neben der Fortführung der Kampagne „Nürnberg steigt auf“, die vor allem mit Flyern und Plakaten für das Radfahren in Nürnberg wirbt, werden verstärkt Aktionen und Maßnahmen zur Radverkehrsförderung integriert. Die bewährte klassische Pressearbeit wird dabei durch die Kommunikation über geeignete neue Medien (Social Media / Storytelling) ergänzt. Um die Zugänglichkeit zu Informationen im Internet, die den Radverkehr in Nürnberg betreffen, für die Öffentlichkeit zu verbessern, soll eine Zusammenführung aller Themen auf einer gemeinsamen Onlineplattform (z.B. www.nuernberg-steigt-auf.de) zügig angegangen werden. Dabei könnte auch die Vernetzung mit Partnern aus dem Bereich Mobilität (VAG, VGN etc.) die Multimodalität weiter fördern. Die Möglichkeiten zur Bürgerbeteiligung im Onlineformat sollen weiterhin genutzt werden, insbesondere bei dem Projekt „Radstände für die Stadtteile“, das jährlich in einem neuen Stadtteil umgesetzt wird. Aber auch eine Erweiterung auf andere Projekte ist vorstellbar.

Insbesondere Kinder und junge Menschen können durch eine geeignete Ansprache frühzeitig und ganz selbstverständlich an das Thema Radfahren herangeführt werden. Eine Neuauflage des Projektes „Mobil in der Kita“, das bereits 2013/2014 als Modellprojekt sehr erfolgreich umgesetzt wurde, könnte hier ein wertvoller Ansatz sein.

Im Mobilitätsbeschluss des Stadtrates vom 27.01.2021 wurde festgelegt, dass über die Erfolge und Fortschritte der beschlossenen verkehrlichen Maßnahmen (Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV, notwendiger Kfz-Verkehr) im Rahmen eines jährlichen Reportings die Fortschritte und Sachstände aufgezeigt werden. Der jährliche Bericht wird sowohl im RTR als auch im AfV vorgestellt. Ein erfolgreiches Reporting ist eng verknüpft mit dem Thema Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation und muss mit den entsprechenden personellen und finanziellen Kapazitäten ausgestattet werden. Die Stelle bei Vpl ist ausgeschrieben und wird ab Herbst 2022 besetzt.

Ausgangssituation

Mit folgenden Punkten kann die Öffentlichkeitsarbeit des Verkehrsplanungsamtes exemplarisch dargestellt werden:

- Mit der Kampagne „Nürnberg steigt auf“ wurde der Auftakt der Radverkehrsstrategie 2009 mit Plakaten, Postkarten und Flyern begleitet.
- Das Amt für Kommunikation und Stadtmarketing veröffentlicht regelmäßig aktuelle Informationen zu Maßnahmen der Radverkehrsförderung über das Presseportal der Stadt Nürnberg.
- Auch auf der Facebookseite „Nürnberg nachhaltig“ wird regelmäßig zu Radverkehrsthemen berichtet.
- Die Fahrradthemen finden sich derzeit zersplittert auf vielen unterschiedlichen Kanälen der Stadt, wie z.B. Ref. VI, Ref. III (Lastenräder), Congress- und Tourismuszentrale (CTZ), SÖR, Vpl, Website „Nürnberg steigt auf“
- Immer wieder gab es in der Vergangenheit Filmbeiträge zu unterschiedlichen Radthemen, die in Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Partnern entstanden sind (z.B. der Film „Aufsteigen, bitte!“ der Medienwerkstatt Franken)

- Die Umsetzung einzelner Maßnahmen, wie beispielsweise die Fahrradstraßen oder das Radständerprojekt in den Stadtteilen, werden regelmäßig mit Informationsflyern und Öffentlichkeitsveranstaltungen begleitet.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Reporting zum Mobilitätsbeschluss: jährliche Berichtserstattung im AfV in Abstimmung mit dem Runden Tisch Radverkehr
- Veröffentlichung der Ergebnisse der Fortschreibung mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit
- Imagekampagne „Nürnberg steigt auf“ (Plakataktionen etc.)
- Weiterentwicklung Beteiligungsformate
- Onlinebeteiligung „Radständer für St. Johannis“ und Onlinebeteiligung für einen weiteren Stadtteil
- Verstärkte Medienarbeit zur Steigerung der positiven Wahrnehmung des Radfahrens in der Öffentlichkeit
- Weiterentwicklung: „Gemeinsame Plattform für Radverkehr“
- Besetzung einer Stelle für Öffentlichkeitsarbeit und Reporting (u.a. für Radverkehr)
- ...

Zielhorizont 2026:

- Reporting zum Mobilitätsbeschluss: jährliche Berichtserstattung im AfV in Abstimmung mit dem Runden Tisch Radverkehr
- Pflege und Weiterentwicklung „Gemeinsame Plattform für Radverkehr“
- Imagekampagne „Nürnberg steigt auf“
- Verstärkte Medienarbeit zur Steigerung der positiven Wahrnehmung des Radfahrens in der Öffentlichkeit
- Onlinebeteiligung für weitere Projekte
- ...

Zielhorizont 2030:

- Reporting zum Mobilitätsbeschluss: jährliche Berichtserstattung im AfV in Abstimmung mit dem Runden Tisch Radverkehr
- Imagekampagne „Nürnberg steigt auf“
- Verstärkte Medienarbeit zur Steigerung der positiven Wahrnehmung des Radfahrens in der Öffentlichkeit
- Onlinebeteiligung für weitere Projekte
- ...

Herausforderungen

Für eine gute und erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation werden entsprechende finanzielle und personelle Kapazitäten benötigt, die derzeit nicht ausreichend zur Verfügung stehen und noch geschaffen werden müssen.

Nicht die Stadt Nürnberg alleine ist verantwortlich für die Wahrnehmung des Radfahrens in Nürnberg in der Öffentlichkeit. Auch die Kommunikation der Radverkehrsverbände und die Berichterstattung in den Medien hat maßgeblich Einfluss auf ein fahrradfreundliches Klima in der Stadt.

Beteiligte

- Planungs- und Baureferat
- Verkehrsplanungsamt
- Umweltreferat
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Amt für Kommunikation und Stadtmarketing
- Presse und sonstige Medien
- Radverkehrsverbände

Kosten

Für nicht-investive Maßnahmen werden ab 2023 70.000 Euro pro Jahr bei Vpl vorgeschlagen.

Rücksichtnahmekampagne „Bitte, gerne!“

Beschreibung

Mittels einer Kommunikationskampagne für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr soll die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden, indem sie zu einem rücksichtsvolleren Verhalten angeregt. Mit verschiedenen Aktionen soll für die Gefahrensituationen sensibilisiert und ein Bewusstsein hinsichtlich des eigenen Verhaltens im Straßenverkehr geschaffen werden. Neben der Vermeidung von Unfällen geht es gleichzeitig darum, bei allen Verkehrsteilnehmenden mit Hilfe eines Perspektivwechsels für mehr Rücksicht und Respekt gegenüber anderen zu werben. Im Idealfall soll es gelingen, eigene Verhaltensmuster zu hinterfragen und gegebenenfalls zu verändern. Die Verkehrsflächen sollen als Raum für alle wahrgenommen werden, in dem sich alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt und respektvoll begegnen.

Ausgangssituation

Viele Unfälle könnten vermieden werden, wenn die Verkehrsteilnehmenden sich situationsangepasst, rücksichtsvoll und partnerschaftlich im Straßenverkehr verhalten.

Ein erstes Konzept für Maßnahmen, die zu mehr Rücksichtnahme führen können, liegt mit dem Entwurf einer Kampagne unter dem Motto „Bitte, gerne!“ bereits vor. Mittels unterschiedlicher Maßnahmen, wie der Bereitstellung von Informationen, der Aufklärung von Verkehrsteilnehmenden oder der Mobilitätsbildung der verschiedenen Zielgruppen, soll die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Diese Maßnahmen und Aktionen sollen in enger Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Kooperationspartnern (z.B. Polizei, Bildungseinrichtungen, Initiativen, Verbände) erarbeitet und umgesetzt werden.

Ein erster Entwurf der Kampagne, in dem die Grundzüge und wesentlichen Inhalte einer Verkehrssicherheitskampagne dargestellt sind, wurde dem Stadtrat im AfV am 16.03.2017 präsentiert. Das Konzept für die Kampagne wurde vom Stadtrat begrüßt. Mit dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg vom Januar 2021 ist die Umsetzung der Rücksichtnahmekampagne als ein wesentlicher Baustein für mehr Sicherheit im Verkehr beschlossen worden. Den Willen zur Umsetzung hat der Stadtrat in der Sitzung des AfV im Mai 2021 erneut bekräftigt. Für die Kampagne wurden nun in 2022 eine Personalstelle geschaffen und Finanzmittel in Höhe von 300.000 Euro über drei Jahre für die Durchführung dieser langfristig angelegten Kampagne bereitgestellt.

Um für gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu werben, hat die Stadt Nürnberg bereits eine Aktion zur Radverkehrssicherheit gestartet. Seit September 2018 weisen zehn Busse der VAG auf die Notwendigkeit der Einhaltung des Mindestabstands von 1,50 m beim Überholen von Radfahrenden hin. Die Aktion wurde auf städtische Fahrzeuge und Taxis ausgeweitet.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Ausweitung der Abstandskampagne (z.B. durch Plakataktionen)
- Erarbeitung eines zielgruppenorientierten Kampagnenmoduls aus der Rücksichtnahmekampagne (z.B. Senioren, Elterntaxis, Geisterfahrende, sehen und gesehen werden...)
- Kampagne Parkverstöße auf Geh- und Radwegen in Zusammenarbeit mit der Polizei
- Umsetzung Kampagne „Twist and schaut“ der AGFK
- Öffentlichkeitsarbeit
- Bereitstellung von Give-aways

Zielhorizont 2026:

- Öffentlichkeitsarbeit
- Umsetzung weiterer Aktionen/Kampagnen gemeinsam mit Projektpartnern
- Fortführung der Kampagnen

<i>Zielhorizont 2030:</i> ▪ Öffentlichkeitsarbeit ▪ Erarbeitung weiterer zielgruppenorientierter Kampagnenmodule aus der Rücksichtnahmekampagne ▪ Umsetzung weiterer Aktionen/Kampagnen gemeinsam mit Projektpartnern
Herausforderungen Für die Umsetzung einer Rücksichtnahmekampagne werden entsprechende finanzielle und personelle Kapazitäten benötigt. Derzeit stehen finanzielle Mittel für drei Jahre zur Verfügung.
Beteiligte ▪ Verkehrsplanungsamt ▪ Amt für Kommunikation und Stadtmarketing ▪ Presse ▪ Radverkehrsverbände ▪ Polizei ▪ Seniorenrat ▪ Schulen ▪ Fahrschulen ▪ weitere Projektpartner je nach Modul
Kosten 300.000 Euro über drei Jahre

Service für Radfahrende

Beschreibung

Ein gutes Serviceangebot spielt neben einer sicheren und komfortablen Infrastruktur ebenfalls eine bedeutende Rolle in einer breit angelegten Radstrategie zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr. Dieses Serviceangebot informiert u.a. über die vorhandenen Radwege und -routen oder leitet sowohl analog als auch digital durch die Stadt Nürnberg.

Ebenfalls zum Service gehört ein leicht zu bedienender Mängelmelder und die damit zusammenhängende Bearbeitung der Meldungen. Alle Informationen rund um das Thema Radverkehr in Nürnberg sollten im Internet möglichst an einem Ort zusammengeführt und für alle Interessierten leicht zugänglich sein. Aber auch Angebote wie E-Bike-Ladestationen, Reparaturstationen oder Dauerzählstellen mit Display machen den Radverkehr öffentlich sichtbar und tragen dazu bei, dass sich Radfahrende in Nürnberg willkommen fühlen.

Der Steckbrief „Service für Radfahrende“ besitzt Überschneidungen mit anderen Steckbriefen, auf die an geeigneter Stelle verwiesen wird.

Ausgangssituation

Die letzte Ausgabe des Nürnberger Fahrradstadtplans ist aus dem Jahr 2015 und sowohl als Druckversion als auch als Onlineversion verfügbar. Eine nach fünf Jahren geplante Neuauflage der Druckversion wurde aufgrund der in den letzten Jahren stark gesunkenen Nachfrage zuletzt ausgesetzt. Eine Exklusivaufgabe in qualitativ hochwertiger Ausführung könnte aber ausreichend Interessenten finden.

Radinformationen sind auf verschiedenen städtischen Seiten im Internet zu finden, diese werden derzeit nicht einheitlich aktualisiert, sollen aber zukünftig an einem Ort zusammengeführt werden (siehe dazu auch Steckbrief „Öffentlichkeitsarbeit“).

Downloadbare GPS-Tracks, z.B. der beschilderten Radrouten, werden von Seiten der Stadt Nürnberg bisher noch nicht zur Verfügung gestellt. SÖR betreibt einen Mängelmelder, welcher zuletzt im Frühjahr 2021 überarbeitet und verbessert wurde. Hier können Hinweise und Meldungen zu den unterschiedlichsten Themen (z.B. Schrottfahrräder, Scherben auf Radwegen, defekte Beleuchtung) räumlich verortet und an die städtische Verwaltung gemeldet werden.

Die Stadt Nürnberg hat in der Vergangenheit gemeinsam mit der NOA Fahrradwerkstatt, u.a. zum Auftakt der jährlich stattfindenden STADTRADELN-Kampagne, kostenlose Radchecks angeboten (siehe dazu auch Steckbrief „Öffentlichkeitsarbeit“). Dieses Angebot soll zukünftig noch häufiger zum Einsatz kommen (siehe dazu auch Steckbrief „Aktionen für mehr Radverkehr“).

Darüber hinaus soll eine E-Bike-Ladestation zusammen mit einer öffentlichen Fahrradreparaturstation zentral in der Innenstadt errichtet werden. Die Stadt Nürnberg befindet sich dazu aktuell im Austausch mit der N-ERGIE.

Neben den schon bestehenden Dauerzählstellen für den Radverkehr an der Königstormauer und im Karl-Bröger-Tunnel wird derzeit die Errichtung von weiteren zehn Zählgeräten – vier davon mit Displaystele – vorbereitet. Diese werden 2022/2023 aufgebaut und sollen dann mit Daten, die tagesaktuell im Internet veröffentlicht werden, an den Start gehen.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Kontinuierliche Weiterentwicklung und Pflege des Mängelmelders
- Vereinheitlichung und Zusammenführung der Radinformationen im Internet
- Installation von zehn weiteren Zählgeräten und Bereitstellung der Zählraten
- Konzeption einer speziellen Wegweisung für Radvorrangrouten (siehe auch Steckbrief „Wegweisung“ und „Radvorrangrouten“)
- Errichtung einer E-Bike-Ladestation mit Reparaturstation
- Kostenlose Radchecks im Rahmen von Aktionen

Zielhorizont 2026:

- Neuauflage des Fahrradstadtplans mit modernem Konzept (z.B. Grumple City Map o.ä.)
- Umsetzung der Wegweisung für erste Radvorrangrouten
- Pflege und kontinuierliche Verbesserung der Zugänglichkeit zu Radinformationen im Internet
- Kontinuierliche Weiterentwicklung und Pflege des Mängelmelders
- Kostenlose Radchecks im Rahmen von Aktionen

Zielhorizont 2030:

- GPS-Tracks für die Radvorrangrouten
- Umsetzung der Wegweisung für alle Radvorrangrouten mit Routenbeschreibung im Internet
- Pflege und kontinuierliche Verbesserung der Zugänglichkeit zu Radinformationen im Internet
- Kontinuierliche Weiterentwicklung und Pflege des Mängelmelders
- Kostenlose Radchecks im Rahmen von Aktionen

Herausforderungen

Für die Umsetzung vielfältiger und intensiver Serviceangebote werden entsprechende finanzielle und personelle Kapazitäten benötigt, die derzeit nicht ausreichend zur Verfügung stehen und noch geschaffen werden müssen.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Amt für Geoinformation und Bodenordnung
- Amt für Kommunikation und Stadtmarketing

Kosten

Für nicht-investive Maßnahmen werden ab 2023 70.000 Euro pro Jahr bei Vpl vorgeschlagen.

Handlungsfeld Rahmen

Beteiligung der Stadtgesellschaft

Beschreibung

Der weitere Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird vor allem dann auf Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen, wenn Informations- und Beteiligungsprozesse die Planungen und ihre Umsetzung begleiten. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass Radverkehrsanlagen aus Platzgründen an vielen Stellen im Stadtgebiet nur noch zu Lasten des Kfz-Verkehrs realisiert werden können, sind Informationen und Diskussionen über Planungen, Flächenverfügbarkeit, Flächengerechtigkeit und notwendige Kompromisse von entscheidender Bedeutung.

Ausgangssituation

Wichtige Maßnahmen und Projekte in der Radverkehrsplanung werden in der Regel mit den Bürgervereinen abgestimmt. Darüber hinaus bietet der Runde Tisch Radverkehr (RTR) eine breite Einbindung von Initiativen und Verbänden zu allen Themenbereichen der Radverkehrsplanung. Er soll im Hinblick auf den Mobilitätsbeschluss konsensual weiterentwickelt werden. Bei den Stadtteilprojekten für Radständer wird grundsätzlich eine mehrwöchige Onlinebeteiligung durchgeführt, bei der Interessierte Standortvorschläge einbringen oder kommentieren können. Diese Beteiligungsmöglichkeit stößt auf große Resonanz. Im Rahmen der Einführung von Fahrradstraßen werden Informationsflyer an alle Haushalte und Geschäfte in der betroffenen Straße sowie im angrenzenden Stadtteil verteilt. Auch auf der Homepage des Verkehrsplanungsamts und über soziale Medien werden Bürgerinnen und Bürger über aktuelle Projekte informiert. Mit zusätzlichen Personalkapazitäten soll die Öffentlichkeitsarbeit und ein jährliches Berichtswesen zu den Maßnahmen des Mobilitätsbeschlusses aufgebaut werden. Mit unterschiedlichen Maßnahmen sollen unterschiedliche Zielgruppen in der Bevölkerung für den Radverkehr gewonnen werden (z.B. Mobil in der Kita, Abstellanlagen für Schulen, Sicher mit dem Rad zur Schule, Arbeitgeber, mit dem Rad zum Einkauf, B&R-Pendler etc.). Solche zielgruppenspezifischen Kampagnen sollen künftig konzipiert und auf den Weg gebracht werden. Die Umsetzung kann allerdings nicht von der Verkehrsplanung alleine erfolgen.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Weitere Stadtteilprojekte für Radständer in Abhängigkeit von Personalressourcen
- Abstimmung von Planungen mit Bürgervereinen
- Informationsflyer zu verschiedenen Projekten
- Aktionen zur Eröffnung neuer Fahrradstraßen
- Mehr Informationen im Internet (Homepage, Facebook, twitter etc.)
- Konsensuale Weiterentwicklung des Runden Tisches Radverkehr
- ein bis zwei zielgruppenspezifische Kampagnen auf den Weg bringen

Zielhorizont 2026:

- Weitere Stadtteilprojekte für Radständer in Abhängigkeit von Personalressourcen
- Abstimmung von Planungen mit Bürgervereinen
- Aktionen zur Eröffnung neuer Radverkehrsinfrastruktur
- Informationen im Internet (Homepage, Facebook, twitter etc.)
- drei bis vier zielgruppenspezifische Kampagnen auf den Weg bringen

Zielhorizont 2030:

- Weitere Stadtteilprojekte für Radständer in Abhängigkeit von Personalressourcen
- Abstimmung von Planungen mit Bürgervereinen

▪ Aktionen zur Eröffnung neuer Radverkehrsinfrastruktur ▪ Informationen im Internet (Homepage, Facebook, twitter etc.) ▪ fünf zielgruppenspezifische Kampagnen auf den Weg bringen
Herausforderungen ▪ Zeit- und Personalaufwand ▪ Beteiligte finden (Schulen, Handel, Verbände etc.) ▪ Pandemie zwingt zur Entwicklung neuer zusätzlicher Beteiligungsformate
Beteiligte ▪ Planungs- und Baureferat ▪ Verkehrsplanungsamt ▪ Servicebetrieb Öffentlicher Raum ▪ Amt für Kommunikation und Stadtmarketing
Kosten ▪ Für nicht-investive Maßnahmen werden ab 2023 70.000 Euro pro Jahr bei Vpl vorgeschlagen.

Modal Split – Potentiale des Radverkehrs

Beschreibung

Der Modal Split für Nürnberg zeigt auf, mit welchen Verkehrsmitteln die Nürnbergerinnen und Nürnberger ihre Wege zurücklegen und ist ein Instrument zur Darstellung der Veränderungen des Verkehrsverhaltens über die Zeit. Er gibt die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsarten an den pro Tag unternommenen Wegen wieder. Am Modal Split können sowohl die verkehrlichen Wirkungen von infrastrukturellen Maßnahmen als auch wirtschaftliche oder gesellschaftlich bedingte Veränderungen im Verkehrsverhalten abgelesen werden.

Ausgangssituation

Der Modal Split der Nürnberger Bevölkerung wird durch regelmäßige Befragungen zum Mobilitätsverhalten ermittelt, die die VAG beauftragt. Aufgrund der kontinuierlichen Erhebungen kann die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl über mehrere Jahrzehnte nachvollzogen werden. In 2019 lag der Anteil des ÖPNV bei 23 Prozent, der des Radverkehrs bei 15 Prozent, der des Fußverkehrs bei 24 Prozent und der des MIV bei 38 Prozent. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“ im Dezember 2009 betrug der Anteil des Radverkehrs noch 10 Prozent. Damit ist der Anteil des Radverkehrs innerhalb der letzten zehn Jahre um 50 Prozent gestiegen, wozu u.a. die Realisierung vielfältiger Maßnahmen aus der Radverkehrskampagne beigetragen hat. Die Pandemie und die damit bedingten Beschränkungen haben zuletzt allerdings zu einem veränderten Modal Split zu Lasten des ÖPNV-Anteils geführt. Der im Januar 2021 gefasste Mobilitätsbeschluss für Nürnberg enthält das Ziel von einem Anteil von 68 Prozent für die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) und von 32 Prozent für den MIV bis zum Jahr 2030. Zu diesem Zielwert soll auch die weitere Förderung und Zunahme des Radverkehrs beitragen.

Aus den Befragungen ist bekannt, dass 58 Prozent aller Wege mit dem Kfz in Nürnberg kürzer als 5 km sind. Für 65 Prozent aller Wege mit dem Pkw wurde ermittelt, dass es keine Sachzwänge zur Nutzung des Kfz und mindestens eine Verkehrsmittelalternative gab. Hier ergibt sich ein enormes Verlagerungspotential zugunsten des Radverkehrs.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Anteil des Radverkehrs von 16 % am Modal Split

Zielhorizont 2026:

- Anteil des Radverkehrs von 18 % am Modal Split

Zielhorizont 2030:

- Anteil des Radverkehrs von 20 % am Modal Split

Herausforderungen

- Weitere Entwicklung der Pandemie und der damit verbundenen Beschränkungen
- Können die geplanten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wie vorgesehen realisiert werden oder kommt es aufgrund von fehlenden Personalkapazitäten, begrenzten finanziellen Mitteln oder fehlenden politischen Beschlüssen zu Verzögerungen?

Beteiligte

- Planungs- und Baureferat
- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Stadtrat

Kosten

- Für nicht-investive Maßnahmen werden ab 2023 70.000 Euro pro Jahr bei Vpl vorgeschlagen.

Personal und Finanzen

Beschreibung

Für die Umsetzung der Ziele des Mobilitätsbeschlusses, speziell der Radverkehrsförderung, sind bei den planenden Fachdienststellen sowie für die bauliche Realisierung von Maßnahmen ausreichende Personalressourcen und Finanzmittel zwingend erforderlich. Die Fachdienststellen Vpl und SÖR haben dazu die zusätzlichen Bedarfe ermittelt und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 29.09.2021 darüber diskutiert und die Weichen gestellt. Bei den Haushaltsberatungen im November 2021 wurden Entscheidungen über den Bedarf im Jahr 2022 getroffen.

Ausgangssituation

Derzeit (2022) sind ca. 9 VK (Vollkraft-Äquivalenz, da auf unterschiedliche Personen verteilt) bei Vpl im Bereich Radverkehrsplanung beschäftigt. Diese verteilen sich innerhalb von Vpl auf die strategische und konzeptionelle Abteilung rund um die Radverkehrsbeauftragte, die Straßenplanung, die Stabstelle für Verkehrsrecht und die Verkehrstechnik (LSA). Bei SÖR sind derzeit abteilungsübergreifend mehr als 10 VK speziell mit der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen beschäftigt. Um die Ziele des Mobilitätsbeschlusses zu erreichen, ist ein massiver Ausbau erforderlich. Die Anzahl der zusätzlich benötigten Stellen wird laufend fortgeschrieben. Die Schaffung von neuen Stellen steht unter dem Vorbehalt der Entscheidungen im Rahmen der Haushaltsberatungen und der tatsächlichen Stellenbesetzungen, die durch den Fachkräftemangel beeinflusst sind.

Ab dem Jahr 2022 stehen Haushaltsmittel in Höhe von 7,5 Mio. Euro im Radwegeetat zur Verfügung. Ab 2023 erhöht sich die Summe auf 10 Mio. Euro pro Jahr. Zusätzlich profitiert der Radverkehr von einzelnen großen Bauinvestitionen im Verkehrsbereich, die über den MIP separat finanziert werden. Zudem kommen Finanzmittel für nicht-investive Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Moderation, Gutachten etc.) in Höhe von ca. 60.000 Euro pro Jahr, die bis zum Jahr 2021 zur Verfügung standen und im Zuge der Fortschreibung von „Nürnberg steigt auf“ beantragt werden sollen. Für das Jahr 2022 wurden nochmals 55.000 Euro zum Haushalt bewilligt. Für nicht-investive Maßnahmen werden ab dem Jahr 2023 70.000 Euro pro Jahr bei Vpl zum Haushalt angemeldet.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- bei Verkehrsplanungsamt sind weitere 5,5 VK – Stellen für den Haushalt 2023 geplant
- beim Servicebetrieb Öffentlicher Raum sind weitere 11 VK-Stellen für den Haushalt (investiv) 2023 und 4 VK (konsumtiv) geplant

(vorbehaltlich der Beschlussfassung im Rahmen der Haushaltsberatungen im November 2022)

Zielhorizont 2026:

- abhängig von den Haushaltsberatungen des Stadtrates

Zielhorizont 2030:

- abhängig von den Haushaltsberatungen des Stadtrates

Herausforderungen

- Angesichts der sehr angespannten Haushaltslage stehen die Forderungen und Wünsche nach mehr Geld und Personal in Konkurrenz zu allen anderen Ausgaben im Haushalt.

Beteiligte

- Stadtkämmerei
- 3.BM / Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Planungs- und Baureferat

Kosten

- noch nicht abschließend geklärt

Finanzierung 2023 – 2030

Im Verkehrsausschuss vom 24.09.2020 wurde eine stufenweise Erhöhung des Radwegebausetats von 2,702 Mio. Euro in 2019 auf 7 Mio. Euro in 2022 und dann ab 2023 auf 10 Mio. Euro jährlich festgelegt. Für die Radverkehrskampagne standen für die Jahre 2010 bis einschließlich 2021 insgesamt rund 700.000 Euro bisher konsumtive Mittel zur Verfügung.

Die Evaluierung der einzelnen Maßnahmen hat gezeigt, dass die Strategie zur Erreichung der gesteckten Ziele einer verkehrssicheren, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik durch nichtinvestive Maßnahmen genauso wichtig sind wie die investiven Maßnahmen. Um die Radverkehrsstrategie erfolgreich fortzusetzen, wird deshalb für die Jahre 2023 bis 2030 ein Finanzbedarf von jährlich 70.000 Euro gesehen. Diese Gelder sollen eingesetzt werden z.B. für Öffentlichkeitsarbeit, Konzeption und Umsetzung konkreter Projekte (z.B. Radstände, STADTRADELN), externe Honorare (z.B. Moderation RTR, Vergaben) oder Mitgliedsbeiträge für die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK).

Fazit und Ausblick

Mit der Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“ wurde 2009 erstmals ein Konzept für den Radverkehr erarbeitet, welches ein Bündel an konkreten infrastrukturellen Maßnahmen über die Themenfelder Baustellen oder Winterdienst bis zu Marketingmaßnahmen beinhaltet. Erstmals wurde ein Budget bereitgestellt mit dem auch nicht-investive Maßnahmen finanziert werden konnten. Die Zielvorgaben waren ambitioniert. Die Evaluation nach zehn Jahren zeigte, es konnten deutliche Fortschritte in der Radverkehrsförderung gemacht werden, doch es besteht weiterer Handlungsbedarf. Der in 2019 durchgeführte Zukunftsworkshop hat die in 2009 festgelegten Ansätze weiterentwickelt und zusätzlich neue Entwicklungen und Instrumente aufgegriffen, wie Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten oder Fahrradstraßen. Es wurden Zukunftsvisionen für den Radverkehr u.a. in den Bereichen Infrastruktur, Kommunikation, Rahmenbedingungen oder Sicherheit herausgearbeitet. Die Zielvorgaben der nächsten Jahre wurden von den Beteiligten differenziert benannt. Mit den Forderungen des Radentscheids in 2020 und den 26.000 unterstützenden Unterschriften der Nürnbergerinnen und Nürnberger war der Stadtrat aufgefordert, dem Radverkehr eine wegweisende Richtung vorzugeben. Dies hat er in Zusammenarbeit mit den Radverkehrsverbänden und dem Radentscheid getan. Im Mobilitätsbeschluss für Nürnberg wurde im Januar 2021 eine Vielzahl an Maßnahmen vom Stadtrat beschlossen, die den Umweltverbund - bestehend aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV - noch einmal deutlich stärken soll. Neben konkreten Zielvorgaben wurden erstmals auch personelle Kapazitäten sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung in Aussicht gestellt, ohne die die ambitionierten Ziele nicht erreichbar sind. Parallel dazu wurde in mehreren Arbeitsgruppen, bestehend aus Mitgliedern des Runden Tisches Radverkehr, an der Fortschreibung von „Nürnberg steigt auf“ gearbeitet, der Mobilitätsbeschluss wurde hierbei berücksichtigt. Die Themenblöcke wurden überarbeitet und in drei Handlungsfelder aufgeteilt, die Inhalte und Themenfelder sind vielfältiger geworden.

Im Rückblick auf die knapp letzten 15 Jahre von der Erarbeitung der Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“ bis zur Fortschreibung der Kampagne hat der Radverkehr an Fahrt aufgenommen und deutlich Rückenwind durch Politik, Verbände/Initiativen sowie durch die Stadtgesellschaft erhalten. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr hat im selben Zeitraum um fünf Prozentpunkte zugenommen, was einer Verdoppelung der Anzahl an Radfahrenden entspricht. Diese Entwicklung leistet einen Beitrag zur Bewältigung der großen Herausforderungen Verkehrswende und Klimawandel, mit denen alle Kommunen konfrontiert sind.

Gerade durch die Elektrifizierung des Fahrrads sind Fahrstrecken weit über die Stadtgrenze hinaus möglich und schon jetzt pendeln viele Menschen aus dem näheren Umland täglich mit dem Fahrrad nach Nürnberg. Mit dem Ausbau der Radinfrastruktur über die Stadtgrenze auf Radschnellverbindungen oder innerstädtisch auf Radvorrangrouten werden gute Voraussetzungen geschaffen, den Anteil der Radpendler weiter zu steigern. Doch die Herausforderungen und Hürden,

die genommen werden müssen, sind zunehmend höher. Eine radverkehrsfreundliche Infrastruktur herzustellen heißt, den öffentlichen Raum neu zu verteilen. Auch müssen die Belange des Fußverkehrs oder der Stadtgestaltung berücksichtigt werden. All diese Themen sind nicht neu, allerdings können die Ziele und Maßnahmen, die mit der Fortschreibung von „Nürnberg steigt auf“ für die nächsten zehn Jahre definiert wurden, nur erreicht werden, wenn eindeutige Entscheidungen im Sinne einer nachhaltigen, stadt- und umweltverträglichen Verkehrs- und Stadtentwicklung getroffen werden. Die Erhöhung des Radwegetats ab 2023 auf jährlich 10 Mio. Euro sowie die Bereitstellung von ausreichend Personalressourcen im Bereich Planung und Umsetzung waren hier ein erster Schritt, um die gesteckten Ziele erreichen zu können.