

Radwegeplanungs- und -bauprogramm 2023

Entscheidungsvorlage

Anlass

Mit dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ hat der Stadtrat am 27.01.2021 beschlossen, dass ein engmaschiges, lückenloses, möglichst umwegefrees und sicheres Radwegenetz auf Basis des Radwegenetzplanes in den wesentlichen Abschnitten verkehrswirksam bis 2030 geschaffen werden soll. Für die Herstellung der Radverkehrsinfrastruktur wurde der Radwegeetat im Zeitraum 2009 – 2023 wie folgt erhöht:

Entwicklung jährlicher investiver Finanzmittelansatz Radwegepauschale seit SÖR-Gründung:

2023 → rd. 10.000.000 €		(dargestellt sind nur die Jahre, in denen es Veränderungen gab in den nicht aufgelisteten Zwischenjahren blieb der Finanzmittelansatz unverändert)
2022 → rd. 7.000.000 €		
2021 → rd. 5.000.000 €		
2019 → rd. 3.000.000 €		
2017 → rd. 1.525.000 €		
2015 → rd. 1.100.000 €		
2009 → rd. 550.000 €		

Als Folge des Mobilitätsbeschlusses, insbesondere der Radverkehrsförderung, wurden darüber hinaus für die Planung und die Umsetzung zusätzliches Personal bewilligt. Allerdings konnten die neuen Stellen nur zum Teil besetzt werden (siehe „Fazit“).

Radwegeplanungsprogramm 2023

Grundlage für die Planung und Errichtung von Radverkehrsanlagen bildet der im November 2007 beschlossene Radwegenetzplan. Er zeigt auf, wo Radwege entweder aufgrund der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung und des Verkehrsablaufs oder im Sinne einer stadtverträglichen Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung erforderlich sind. Auf dem Radwegenetzplan bauen die beschlossenen Konzepte für Radvorrangrouten, Radschnellverbindungen und –integriert-Fahrradstraßen auf. Berücksichtigt hierbei wird auch die mit den Mitgliedern des Runden Tisches Radverkehr (RTR) erarbeitete Prioritätenliste.

Anlass für die Aufnahme von Projekten in das Planungsprogramm sind auch Lückenschlüsse entlang von Hauptverkehrsstraßen und notwendige Sanierungen von Straßen, Radwegen oder Lichtsignalanlagen sowie nicht regelgerecht dimensionierte Rad-/Gehwege, fehlende direkte Rad-/Gehwegeverbindungen und übergeordnete Freiraumverbindungen.

Prioritär wird in 2023 an den fehlenden Abschnitten für die erste durchgängige Radvorrangroute von Laufamholz nach Schweinau gearbeitet. Erarbeitet werden in diesem Zusammenhang das Fahrradstraßenkonzept Stufe 3 sowie detaillierte Straßen- und Markierungspläne. Das Konzept sowie die einzelnen Planungen werden dem Verkehrsausschuss 2023 zum Beschluss vorgelegt.

Der vollständige aktuelle Planungsstand für das Jahr 2023 kann der Anlage 1 entnommen werden. In der Liste sind diejenigen Planungen enthalten, die 2023 dem AfV zum Beschluss vorgelegt werden sollen. Darüber hinaus arbeitet Verwaltung aber auch an Plänen, die längere Zeit beanspruchen.

Rückblick: Umgesetzte bzw. begonnene Radwegemaßnahmen 2022

Im vergangenen Jahr konnten folgende Netzergänzungen und sicherheitsrelevante Umbauten von Radwegen realisiert werden:

Umgesetzte Maßnahmen:

➤ Kreuzungsumbau Bahnhofstraße / Marientunnel-Nord	2.800.000 €	} 4,74 Mio. €
➤ Asphaltierung Radweg Liegnitzer Straße	400.000 €	
➤ Verbreiterung Radstreifen Julius-Loßmann-Straße	400.000 €	
➤ Schutzstreifen Brettergartenstraße	410.000 €	
➤ Radstreifen Schnieglinger Straße	490.000 €	
➤ Fahrradstraße Leibnitzstraße	70.000 €	
➤ Aufstellung Fahrradbügel	170.000 €	

Noch im Bau befindliche Maßnahmen:

➤ Radweg Fürther Straße im Bereich U-Bhf. Muggenhof	1.020.000 €	} 2,29 Mio. €
➤ Radstreifen Sandreuthstraße	430.000 €	
➤ Radstreifen Zollhausstraße	580.000 €	
➤ Radzählgeräte	260.000 €	

Bereits vorbereitete und vergebene Baumaßnahmen:

➤ Umbau Gebersdorfer Straße zw. Rangau- und Felsenstr.	5.040.000 €	} 8,47 Mio. €
➤ 1.BA Radschnellverbindung Nürnberg-Erlangen	2.760.000 €	
➤ Radweglückenschluss Hinterm Bhf. zur Allersberger Str.	670.000 €	

Radwegebauprogramm 2023

Auch künftige Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen sollen für ein sicheres, vollständiges und attraktives Radwegenetz sorgen. Die Maßnahmen zur baulichen Umsetzung sind in Anlage 2 aufgeführt. Kurzfristige Änderungen aufgrund unvorhersehbarer Entwicklungen können nach wie vor nicht ausgeschlossen werden, ebenso wenig ist gewährleistet, dass bei den erforderlichen Ausschreibungen ausreichend leistungsfähige Auftragnehmer zu annehmbaren Konditionen gefunden werden können.

Finanzierung

Das Gesamtinvestitionsvolumen der Maßnahmen in 2023 beträgt rd. 21,6 Mio.€. Davon werden 8.674.000 € aus der Radwegeetat und aus weiteren Mittelansätzen finanziert (Zuschüsse, Unterhalt, andere MIP-Ansätze).

Fazit

Der Gesamtinvestitionsansatz der MIP-Radwegepauschale beträgt erstmalig 10 Mio. €. Das Gesamtinvestitionsvolumen der Maßnahmen beträgt rd. 21,6 Mio.€, wovon neben der MIP-Radwegepauschale komplementär aus weiteren Mittelansätzen finanziert wird (Zuschüsse, Unterhalt, andere MIP-Ansätze).

Die derzeitige Stellensituation macht es immer schwieriger benötigte Fachkräfte im Ingenieur- und Technikbereich zu finden.

Zum Teil findet auch eine interne Verschiebung der vorhandenen Fachkräfte auf höherwertige Stellen statt, so dass es nur zu einer Umverteilung kommt und die dadurch entstehenden Lücken kaum wiederbesetzt werden können. Die ab 2023 geltenden Stelleneinsparungsvorgaben sowie Stellenwiederbesetzungseinschränkungen verschärfen die Situation weiter. Darüber hinaus konkurrieren die Maßnahmen des Radwegebaus mit weiteren Maßnahmen des Mobilitätsbeschlusses. Hier sind vor allem die Großmaßnahmen im Bereich des ÖPNV-Ausbaus wie der Straßenbahnlückenschluss Minervastraße, die Straßenbahnverlängerung ins Brunecker Areal oder die Stadtumlandbahn nach Erlangen zu nennen.

Aus Sicht der Verwaltung ist der ÖPNV als der wesentliche Träger urbaner Mobilität keinesfalls nachrangig zu behandeln. In der Folge steht als hinzunehmen an, dass im Zweifel andere Projekte verschoben werden müssen.

Ein eigener Reportingbericht zum Mobilitätsbeschluss, in dem auch die aktuelle Personalsituation und deren Folgen thematisiert wird, wird dem AfV am 23. März 2023 präsentiert.
