

## **Fragebogen der AGFK anlässlich der Rezertifizierung der Stadt Nürnberg**

Antworten des ADFC-Kreisverbandes Nürnberg

### **1.) Welche kommunalpolitischen Zielsetzungen sind Ihnen bekannt?**

- a) Zielsetzungen aus „Nürnberg steigt auf“ von 2009: Radverkehrsanteil auf 20% steigern (bis 2015), bisher nur ca. 13% erreicht. Kampagne und damit Zielsetzung soll fortgeschrieben werden (Beschluss 2017), bisher nur externe Evaluation abgeschlossen und Start-Workshop abgewickelt.
- b) Radwegenetzplan von 2007 wurde lange als Zielsetzung genannt. Als alle nicht realisierten Strecken daraus Ende 2018 für die Priorisierung angemeldet wurden, wurde dieses Ziel aber nicht weiter verfolgt
- c) Grundsatz-Beschluss schon von 1979: Radverkehrsanlagen an allen Straßen mit mehr als 10.000 Kfz in 16 Stunden: an vielen Kilometern Straße noch nicht umgesetzt.
- d) Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen im Großraum Nürnberg: Grundsatzbeschluss zur Umsetzung von Ende 2017; bei ersten Detailbeschlüssen ist Tendenz zur Abschwächung der Zielsetzung zu beobachten.
- e) Kooperationsvereinbarung der beiden größten Stadtratsfraktionen von Mai 2020: Nennt „Prozess-Ziele“: Schrittweise Erhöhung des Radwege-Etats auf 10 Mio € pro Jahr, Definition von Radvorrangrouten, mit deren durchgängigem Ausbau begonnen werden soll, getrennte Radinfrastruktur unter bestimmten Bedingungen.

### **2) Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten**

Radwegnetzplan von 2007 scheint nicht in Gänze weiter verfolgt zu werden. Jetzt sollen Radvorrangrouten bestimmt werden. Einbindung dieser Routen in ein Netz wurde im Januar 2020 angedeutet, offen, ob das jetzt weiter verfolgt wurde.

Es existiert eine Radwegweisung, Unterhalt von unterschiedlicher Qualität, Systematik nicht überall im Stadtgebiet gleich.

Baustellen-Management soll nach AGFK-Leitfaden erfolgen, gelingt nicht immer. Insbesondere auch Defizite bei der Umsetzung durch die beauftragten Firmen, wohl auch wegen zu geringer Kontroll-Kapazitäten. AGFK-Leitfaden wurde aber auch als Begründung genutzt, dem Radverkehr eine unangemessene Umleitung (bei der Sanierung der Hallertorbrücke) zuzumuten.

Berücksichtigung des Radverkehrs im Winterdienstplan wurde teilweise verbessert, Erfahrungen mit der Umsetzung fehlen naturgemäß

Aussagekräftige Auswertungen zu Unfalltypen bei Unfällen mit Radverkehrs-Beteiligung fehlen noch.

### **3.) Service für den Radverkehr**

Fahrradbezogene Dienstleistungen und Fahrradfreundlichen Einzelhandel sowie Fahrradfreundliche Arbeitgeber gibt es , fahrradunfreundlichen Einzelhandel und Fahrradunfreundliche Arbeitgeber auch.

Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestelle gibt es, Defizite vor allem am Hauptbahnhof/Nordseite, an der neuen Tram-Strecke wurden ungeeignete Abstellanlagen eingebaut

Wenig Probleme mit der Fahrrad-Mitnahme im VAG-Bereiche, Defizite und Ausschlusszeiten im DB-Bereich. Preissystem für Fahrrad-Mitnahme zu kompliziert.

Online-Beteiligungs-Modell der Stadt für die Ausweisung von neuen Fahrrad-Ständern (prämiiert), führte leider nicht in allen abgearbeiteten Stadtteilen zur Beseitigung aller Defizite.

Fahrrad-Stadtplan gibt es, allerdings derzeit nur auf Papier. Die Planungen einer Navigations-App versandeten wegen fehlender Zuarbeit von staatlicher Seite.

Es gibt zahlreiche städtische Internetinformationen, haben im Alltag keine große Bedeutung  
Stadt fördert „Neubürger-Touren“ des ADFC

### **4.) Fahrradfreundliches Klima fördern**

Marketing-Aspekt der Kampagne „Nürnberg steigt auf“ hat nur noch geringeren Umfang als anfangs, noch keine wirkliche Vernetzung von Marketing und konkreten Baumaßnahmen.

Fahrrad-Verleihsystem nach einer Durststrecke nach Übernahme durch die VAG wieder im Aufwind

Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit Verbänden differenziert sehr nach Ämtern, hängt auch davon ab, wie „streng“ die Verbände sind.

### **5.) Nahmobilität fördern**

Die Berücksichtigung des Fußverkehrs außerhalb der Fußgängerzone ist mangelhaft, es gibt zwar einen Beschluss von 2019, einige Gehwege von Parkern zu befreien, Umsetzung fehlt noch

Einbeziehung des Radverkehrs gerät bei der Planung neuer Stadtteile / Wohngebiete nach guten Grundsatz-Zielen in der konkreten Planung noch zu oft „aus dem Blick“, bei Neuplanung von Gewerbegebieten oft ganz vergessen

Die Arbeit von Polizei und insbesondere der kommunalen Verkehrsüberwachung beim Unterbinden des Parkens auf Geh- und Radwegen war bisher nicht effektiv

### **6.) Allgemeine Tendenzen und Fazit**

**a) In welchen Bereichen der Radverkehrsförderung sind bereits gute Ansätze vorhanden oder in Planung?**

Lastenradförderung, Rotfärbung aller Radverkehrsanlagen angestrebt, Verbreiterung alter Radstreifen im Zuge der Rotfärbungen, Verzicht auf Konzept von 1,5 Kfz-Spuren, Radrouten-Konzept (jetzt endlich mit Fahrrad-Straßen)

**b) Wo sehen Sie derzeit die größten Defizite?**

Dooring-Problem wird noch nicht wirklich angegangen, nach wie vor Planungen ohne Dooring-Zonen

Auch bei Neuplanungen noch zu schmale Breite (z.B. 1,65 m bis 1,70 bei einseitigem Zweirichtungsradweg)

Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen (selbst im Rückstaubereich)

Ablehnung von Brücken- oder Unterführungsbauten

Keine Planung von „Grünen Wellen“ für den Radverkehr; die als Alternative angekündigten möglichst kurzen Umlaufzeiten gibt es aber auch nicht bzw. werden nicht geschaffen

Kein systematisches Programm zum Sanieren und Modernisieren alter Radverkehrsanlagen

**c) Prozessorientierte Radverkehrsförderung lebt von Teilschritten. Welches wäre aus Ihrer Sicht der nächste Schritt, um in der Radkultur voranzuschreiten? Worauf sollte sich die Kommune mittel- bis langfristig konzentrieren?**

Schaffung eines Radverkehrsnetzes, also eines Netzes ohne Lücken

Zielsetzungen mit überschaubaren Zeitrahmen (unter 10 Jahren) verbinden

Nebenstraßen fahrradfreundlich gestalten

Altstadtring (Radweg entlang der Stadtmauer) durchgehend auf 4 m (ohne Einbauten) verbreitern, Engstellen nicht unter 2,50 m

Standards für Planungen modernisieren

**d) Haben Sie weitere konkrete Ideen bzw. Lösungsansätze?**

Schaffung einer eigenen Radverkehrs-Planungsgruppe („Fahrrad-Büro“) im Verkehrsplanungsamt

Installation des Ziels Radverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe in der Verwaltung (z.B. auch für Stadtplanungsamt)

**e) Fazit**

Für die Vergabe der Bezeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ ist es noch zu früh

Nürnberg, 13.07.2020

ADFC Kreisverband Nürnberg, Heroldstraße 2, 90408 Nürnberg

Steindorff, Albrecht (stv. Kreisvorsitzender)