

Zwei Jahre Mobilitätsbeschluss: Eine Bilanz

Am 27.01.2023 ist es zwei Jahre her, dass der Mobilitätsbeschluss im Stadtrat verabschiedet wurde, Zeit für eine Zwischenbilanz.

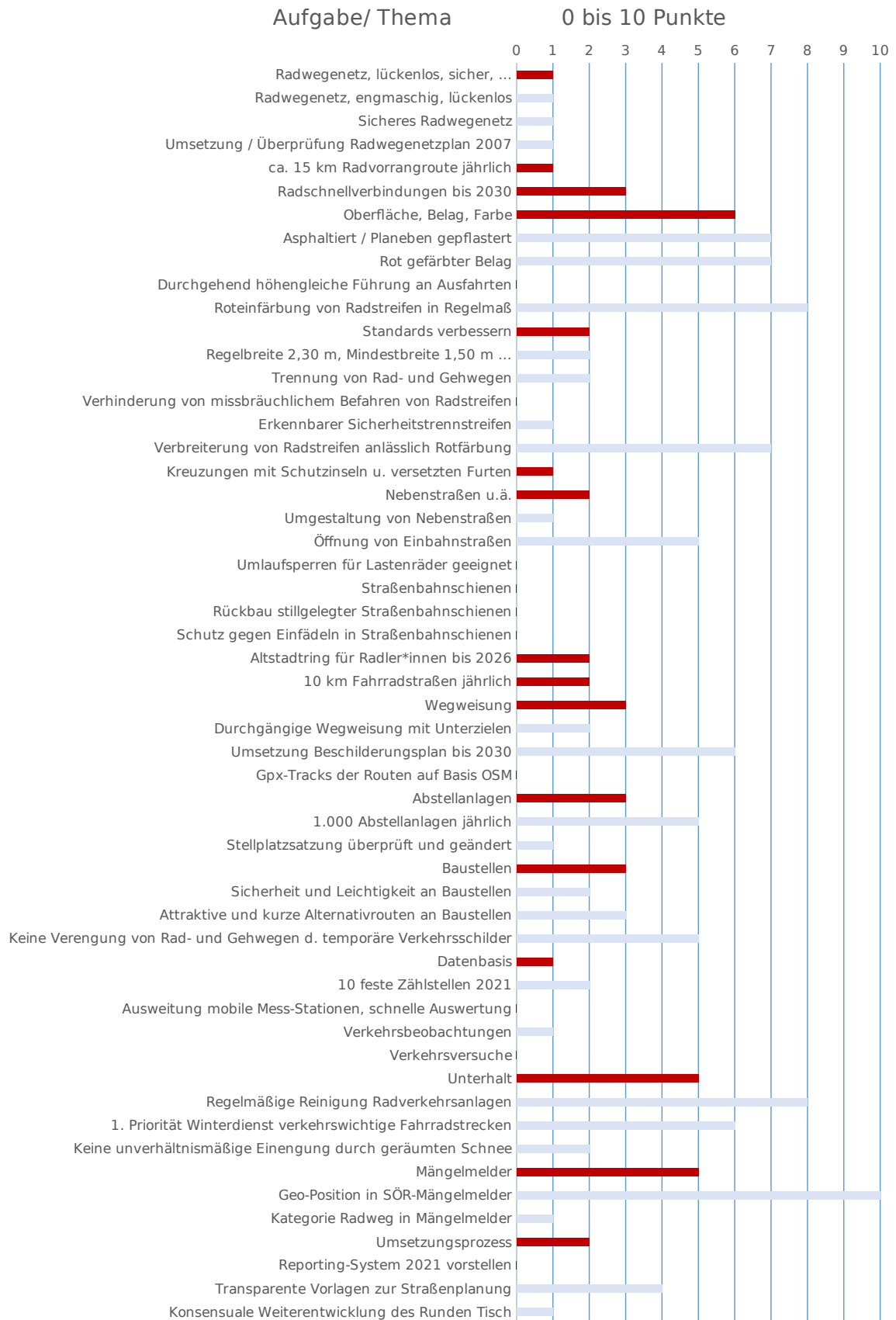
Zusammen gefasst lautet das Fazit leider: Auch der Fahrrad-Teil des Mobilitätsbeschluss droht inzwischen ohne große Folgen zu versanden wie vor ihm schon der Masterplan nachhaltige Mobilität oder der Lärminderungsplan.

Der Mobilitätsbeschluss wird offensichtlich nicht nur in vereinzelten Punkten nicht beachtet oder nur zögerlich umgesetzt. **Es ist vielmehr offensichtlich, dass der Mobilitätsbeschluss in seiner ganzen Breite nicht wie geplant umgesetzt und teilweise nicht ernst genommen wird.**

Die wichtigsten Punkte:

- **Keine 15 km neue** Radvorrangrouten pro Jahr (2021 höchstens 3,3 km, 2022 höchstens 2,8 km)
- **Keine 10 km Fahrradstraße pro Jahr** (2021 2,3 km, 2022 0,3 km)
- **Die Regelmaße werden nicht als Normalfall, sondern nur als Maximalbreite angesehen.**
- **Die Arbeiten für ein engmaschiges Radverkehrsnetz in der ganzen Stadt bis 2030 wurden nicht aufgenommen**, nur einige schon vor dem Beschluss gestartete Projekte werden hoffentlich 2023 vollendet.

Wieweit wurde der Mob-Beschluss umgesetzt?



Versprechen im Mobilitätsbeschluss und die Realität in einzelnen Punkten:

1. Radwegenetz (engmaschig, lückenlos, möglichst umwegfrei, sicher)

a) **engmaschig, lückenlos:** bis 2030 soll das Radwegenetz für 80% aller Bürgerinnen und Bürger in höchsten 350 m vom Wohnort netzwerkartig erreicht werden können. Wie dieses Ziel erreicht werden soll, wurde bisher nicht dargelegt. Klar ist, dass das Ziel durch das „Radvorrangroutennetz“ allein nicht zu erreichen ist. Trotzdem sind weitere Überlegungen der Stadtverwaltung zu diesem Ziel nicht bekannt geworden.

Die Machbarkeitsstudie zu den Radvorrangrouten sieht z. B. auch Lücken auf diesen Routen vor. Auch nach dem Mobilitätsbeschluss wurden Pläne beschlossen, die Unterbrechungen, also Lücken in Radvorrangrouten vorsehen. Einige Lücken werden durch vor dem Beschluss gestartete Projekte geschlossen. **1 Punkt**

b) **sicher:** Schutzstreifen statt Radwege oder Radstreifen. Der Mobilitätsbeschluss sieht für das Radwegenetz Radwege oder Radstreifen vor. Tatsächlich setzten Verwaltung und Stadtrat in einigen Abschnitten nur auf Schutzstreifen (Bierweg, Brettergartenstraße, Virnsberger Straße) und zwar nicht nur als Übergangslösung für die nächsten Jahre. Damit werden die im Mobilitätsbeschluss vorgesehenen Standards umgangen. **1 Punkt**

2. Radvorrangroutennetz bis 2030:

Die Arbeiten an den Planungen für das Radvorrangroutennetz wurden zwar aufgenommen, aber im Juli 2022 quasi abgebrochen: die von den beauftragten Büros vorgelegte Grobplanung wurde lediglich als Machbarkeitsstudie zur Kenntnis genommen, ohne dass Anschlussaufträge erfolgten.

Es wurden nicht „ab sofort jährlich ca. 15 km hergestellt“, sondern 2021 nur 3,3 km und 2022 voraussichtlich nur 2,6 km.

Eine Zeitplanung, wie die Umsetzung bis 2030 erfolgen soll und kann, gibt es nicht. Anfang Oktober präsentierte das Verkehrsplanungsamt ein Szenario, nach dem selbst „langfristig“ (bis etwa 2030) kein zusammenhängendes Radvorrangrouten-Netz erreicht würde.

Daneben werden bei den Qualitätsansprüchen massive Abstriche gemacht, dazu gehören die schon oben erwähnten „Unterbrechungen“, also kurze Lücken, die bewusst angestrebt werden, aber auch die Akzeptanz von „Mindestmaßen“ statt Standardmaßen auf langen Strecken. **1 Punkt**

3. Überprüfung und Schaffung der Strecken aus dem Radwegenetzplan 2007

Alle im Radwegenetzplan von 2007 aufgeführten Strecken sollen „ab sofort überprüft und in den wesentlichen Abschnitten verkehrswirksam bis 2033 geschaffen werden“. Von der Über-

prüfung war bisher überhaupt nichts zu hören. Noch viel weniger ist zu beobachten, dass an Planung und Bau fehlender Strecken außerhalb der Radvorrangrouten gearbeitet würden. Bei Vorstößen zu einzelnen Strecken abseits der Routen wurde stets nur darauf verwiesen, dass die Radvorrangrouten „Vorrang“ bei der Planung hätten, was eine Umdeutung des Begriff „Radvorrangroute“ ist: ursprünglich sollte es um Vorrang für den Radverkehr im Verkehr gehen, nicht um Bauprioritäten. **1 Punkt**

4. Radschnellverbindungen

Die Nürnberger Teile der Radschnellverbindungen nach der Studie von 2017 sollen bis 2030 im definierten Standard (Reisegeschwindigkeit 20 km/h, Ausbauqualität) verwirklicht werden. Geschehen ist bisher nichts, der Baustart wurde immer wieder verschoben. Für die Radschnellverbindungen fehlt (genauso wie für die Radvorrangrouten) eine Zeitplanung, die festlegt, welche Zwischenschritte bis wann erledigt sein müssen, damit die Fertigstellung bis 2030 klappt.

Soweit sich die Radschnellverbindungen mit geplanten Freiraumverbindungen überschneiden, will die Stadt die 2017 angestrebte Ausbauqualität, die im Mobilitätsbeschluss bekräftigt wurde, ausdrücklich nicht einhalten, ohne neue Trassenvorschläge für die Verbindungen zu präsentieren, auf denen die angestrebte Qualität erreicht werden könnte. **3 Punkte**

5. Ausbaustandards

a) asphaltiert oder planeben gepflastert

Hier wurde tatsächlich ein bisschen was getan: Die Wege an der Liegnitzer Straße wurden asphaltiert. Und bei neuen Pflasterungen (z.B. vor dem Hallertürlein) wurde nicht mehr das bekannte Granit-Groß-Kopfstein-Pflaster, sondern Pflaster mit gesägter Oberfläche eingebaut, allerdings mit relativ breiten Fugen (weil die senkrechten Seiten nicht gesägt sind), so dass abzuwarten bleibt, wie lange die Fläche „planeben“ bleibt. **7 Punkte**

b) rot gefärbter Belag

Das Ziel, alle straßenbegleitenden Radwege und Radstreifen rot zu färben, wurde vom Verkehrsausschuss am 22.09.22 relativiert: Baulich getrennte Radwege sollen nicht rot gefärbt werden (erstmal in der Bayernstraße), wenn „kein Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr zu *erwarten* ist“, wobei offenbleibt, wessen „Erwartungen“ hier zählen. **7 Punkte**

c) Regelbreite und Mindestbreite

Die Regelbreite von 2,30 m (4 m bei zwei Richtungen) findet sich auch in neueren Planungen eher selten, offensichtlich wird sie als Maximalbreite, nicht als der Normalfall (also die Regel) betrachtet. Die Mindestbreite wurde fast immer eingehalten. Im September wurden allerdings im Rahmen der Planungen für die neue Tram und die neue Radroute nach Lich-

tenreuth bzw. zur neuen Uni Radwegstücke mit Breiten unter 1,50 m beschlossen nur verbunden mit der Aussage, dass das noch mal geprüft werden solle. **2 Punkte**

d) Kreuzungen mit Schutzinseln und versetzten Furten

Bisher gibt es keine Planung für eine Kreuzung, die nach den im Mobilitätsbeschluss beschriebenen Prinzipien gestaltet werden soll. Auf Nachfrage wurde nur mitgeteilt, dass dies aus Platzgründen nicht möglich sei. Nähere Erklärungen gab es meist nicht. Für die Einmündung der Allersberger Straße in die Frankenstraße ist eine versetzte Furt geplant. **1 Punkt**

e) Umgestaltung von Nebenstraßen

Es wurde bisher keine Nebenstraße mit dem Ziel umgestaltet, sichere Begegnungen zwischen Radfahrenden und Kfz-Verkehr zu ermöglichen und die Beachtung des Verbots zu unterstützen, im Kreuzungsbereich zu parken. Ein kleiner Ansatz ist Neuordnung des Parkens in der Wilderstraße, die vom Fußverkehr her konzipiert wurde, aber im Ergebnis auch die Begegnung Rad / Kfz erleichtert. **1 Punkt**

f) Öffnung von Einbahnstraßen

Neu eingerichtete Einbahnstraße wurden für den Radverkehr in Gegenrichtung offengelassen. Die Öffnung länger bestehender Einbahnstraßen steht noch aus. **5 Punkte**

g) Umlaufsperrn

Es wurden noch keine Umlaufsperrn so umgebaut, dass sie auch mit Lastenrädern und Fahrradanhängern durchfahren werden können. SÖR hätte sogar fast noch im Oktober 2022 eine neue Umlaufsperrre eingebaut, bei der dies ausdrücklich unmöglich wäre, und das auf einer Radvorrangroute (Hallertürlein). **0 Punkte**

f) Trennung von Geh- und Radwegen

An mindestens zwei Stellen wurde sogar überlegt, die Trennung von Geh- und Radweg aufzuheben, zum Glück ist es nicht so gekommen. Im Rahmen des Radvorrangrouten-Netztes gibt es kombinierte Rad-/Gehwege, die vom Verkehrsplanungsamt als „RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)“ bezeichnet werden. **2 Punkte**

g) Kein missbräuchliches Befahren, Halten und Parken auf Radstreifen/Radwegen

Die Forderung, die missbräuliche Nutzung durch Baumaßnahmen (Gestaltung) zu verhindern, wurde stets abgelehnt mit Verweis auf die Notwendigkeit der konsequenten Überwachung. **0 Punkte**

h) Erkennbarer Sicherheitstrennstreifen zwischen Radstreifen und Kfz-Parkplätzen

Die Forderung, die Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m durch einen Strich erkennbar zu machen, wie es die Regelwerke vorsehen, wurde ausdrücklich abgelehnt. Der Streifen selbst ist überall eingeplant bzw. angelegt worden. **1 Punkt**

i) Durchgehend höhengleiche Führung der Radwege an Ein- und Ausfahrten

Dazu wurden noch keinerlei Planungen vorgelegt. Auf der Westseite der Bayernstraße (Zufahrt zu einem Betriebsgebäude – Umspannstation o.ä.) wurde der Radweg entgegen dem Beschluss abgesenkt) **0 Punkte**

j) Straßenbahnschienen

Außer Betrieb genommene Straßenbahnschienen sollen dauerhaft verfüllt und **langfristig zurückgebaut** werden. Seit dem Beschluss konnten wir nicht beobachten, dass neue Rückbau-Maßnahmen in Angriff genommen wurden. **0 Punkte**

Technisch sinnvolle **Lösungen zur Sicherung gegen das Einfädeln** sollen geprüft werden: Hier herrscht Schweigen, obwohl der Handlungsbedarf z.B. in der Pirckheimer Straße offensichtlich ist und der Erhalt dieser Straßenbahnstrecke nach dem Mobilitätsbeschluss ausdrücklich festgeklopft wurde. **0 Punkte**

6. Altstadttring für Radler

Bis 2026 soll der Altstadttring (also die Strecken entlang der Burgmauer) weitestgehend in dem Standard ausgebaut werden, der im Mobilitätsbeschluss vorgesehen ist. In der Studie der externen Büros zu den Radvorrangrouten gibt es dazu zwar Vorschläge, an denen aber z. Zt. nicht weiter gearbeitet wird. In größeren Abschnitten werden zudem Fahrrad-Straßen vorgeschlagen, ohne dass dargelegt wird, wie diese nicht nur zu beschilderten, sondern auch zu tatsächlichen Fahrradstraße werden sollen (z.B. wie Autoverkehr in Gegenrichtung bei geringem Abstand ausgeschlossen wird oder wie trotz Autoverkehr in Gegenrichtung nebeneinander geradelt werden könnte). **2 Punkte**

7. Fahrradstraßen

Nach dem Beschluss sollen jährlich mindestens 10 km Fahrradstraßen ausgewiesen und baulich angepasst werden. 2021 wurden 2,3 km Fahrradstraßen, 2022 voraussichtlich 0,3 km. **2 Punkte**

8. Roteinfärbung von Radstreifen

Bis 2030 sollen alle Radstreifen im Bestand rot gefärbt werden, bei denen das Regelmaß eingehalten wird. Dieses Ziel könnte erreicht werden, es gab Rotfärbungen **8 Punkte**

Verbreiterung von Radstreifen

Im Zuge der Rotfärbung sollen Radstreifen auf das Regemaß verbreitert und um den Sicherheitstrennstreifen zu Kfz-Parkplätzen ergänzt werden sofern nicht im Einzelfall rechtlich oder verkehrlich unmöglich. Es wurden Radstreifen verbreitert (z.B. Julius-Loßmann-Straße), aber auch schon beschlossene Verbreiterungen wieder fallen gelassen (Allersberger Straße), ohne dass alternative Maßnahmen in die Wege geleitet worden wären. **7 Punkte**

9. Radwegweisung

Ab 2021 sollte eine durchgängige, **verständliche und gut sichtbare Radwegweisung der Radvorrangrouten** mit Stadtteilzielen und Unterzielen erstellt werden. Die Studie der beauftragten externen Büros enthält dazu Vorschläge, nach der Vorlage im Verkehrsausschuss wurde aber noch nichts weiter veranlasst. **2 Punkte**

Der 2006 beschlossene **Beschildeungsplan soll bis 2030 vollständig umgesetzt werden**. Es gab in den letzten zwei Jahren neue Beschilderungen, erfreulicher Weise wird verstärkt die größere der von der FGSV empfohlenen Varianten angebracht. Teilweise wurde allerdings Umweg beschildert (Von der Großen Straße zur Münchener Straße statt direkt zur Bayernstraße, vom Nordostbahnhof über Elbinger Straße/Rennweg zum Bahnhof) **6 Punkte**

Ab 2021 sollen jährlich aktualisierte **gpx-Tracks der Routen auf Basis von OSM** zur Verfügung gestellt werden. Dass hier irgendetwas angeboten würde, ist nicht bekannt. **0 Punkte**

10. Fahrradstellplätze

Jährlich sollen mindestens **1.000 neue**, sichere Fahrrad-Abstellplätze geschaffen werden. 2021 und 2022 dürften die Zahlen eher bei 500 liegen. **5 Punkte**

11. Baustellen

An Baustellen soll verstärkt Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs berücksichtigt werden. Es gab wohl einige Bemühungen bei SÖR, gefühlt hat sich die Situation aber sogar noch weiter verschlechtert. Noch gibt es kein systematisches Vorgehen bei SÖR. **2 Punkte**

Falls erforderlich sollen attraktive **Alternativrouten** geschaffen werden, der Umweg soll **möglichst kurz** sein. Etliche Alternativrouten waren alles andere als ein kurzer Umweg (z.B. für Fürther Straße im Bereich der Kreuzung mit der Roonstraße/Kanalstraße), andere überhaupt nicht attraktiv und sehr missverständlich beschildert (z.B. Hallertürlein). **3 Punkte**

Die Empfehlungen der AGFK sollten konsequent umgesetzt werden. Konsequent geschah dies nicht, gern wurden sie herangezogen, um längere Umweg zu begründen, weil die Mindeststandards lt. AGFK bei kürzeren Lösungen (angeblich) nicht erreicht würden (z.B. Am Stadtpark)

Rad- und Gehwege sollen nicht durch temporäre Verkehrsschilder eingeeengt werden. Das geschah aber weiterhin und wurde in einzelnen Fällen auch nach Meldung an SÖR nicht korrigiert, sondern als fachlich richtig bezeichnet. **5 Punkte**

12. Zählstellen

Es sollten **2021 mindestens 10 feste Zählstellen** für den Radverkehr erstellt werden. Die Geräte wurden 2022 angeschafft, die Installation erfolgt erst ab 2023. **2 Punkte**

Die Nutzung **mobiler Mess-Stationen** sollte ausgeweitet und die schnelle Auswertung der gewonnenen Daten sichergestellt werden. Das ist nicht geschehen. **0 Punkte**

Verkehrsbeobachtungen sollten helfen punktuelle Problemstellen zu erkennen. Davon wurde nichts bekannt. **1 Punkt**

13. Reinigung, Winterdienst usw.

Radverkehrsanlagen sollen regelmäßig **gereinigt** werden. Hierzu gab es keine Klagen. **8 Punkte**

Verkehrswichtige Fahrradstrecken sollen in **der ersten Priorität des Winterdienstplanes** geführt werden. Einige Strecken sind in der ersten Priorität enthalten, SÖR hatte die Anschaffung neuer Fahrzeuge und Planstellen dafür geplant, wurde teilweise vom Stadtrat auf Veranlassung der Kämmerei gestoppt. **6 Punkte**

Geräumter Schnee soll Radverkehrsanlagen nicht unverhältnismäßig einengen. Für den Winter 2022/23 wurde erneut angekündigt, dass Schnee auf Radstreifen geräumt wird, die auch nicht geräumt werden. **2 Punkte**

14. Mängelmeldungen

Beim **SÖR-Mängelmelder** soll die Eingabe der **Geoposition** ermöglicht werden. Das ist geschehen. **10 Punkte**

Außerdem soll die **Kategorie „Radweg“** eingeführt werden. Es gibt lediglich die kombinierte Kategorie „Straßen-, Rad- und Gehwegschäden“, das Fahrradsymbol steht weiterhin für „Schrotträder“. Vorschläge den Mängelmelder zu einem wirkliche Meldesystem auszubauen, wurden abgelehnt. **1 Punkt**

15. Reporting

2021 sollte ein Reporting-System vorgestellt werden, das die Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses sicher stellt. Es wurde nichts vorgestellt. **0 Punkte**

16. Stellplatzsatzung

Die Stellplatzsatzung sollte überprüft und geändert werden, u.a. mit dem Ziel die Richtzahl für Fahrradabstellplätze zu verdoppeln. Dies ist bislang nicht geschehen, obwohl die Satzung

im September 2022 wegen Änderungen für Uni-Bauten ohnehin Thema im Stadtrat war (Der Schlüssel für Unis wurde von 1 Fahrradabstellplatz für 8 Studienplätze auf 1 zu 5 verbessert – Verdoppelung wäre 1 zu 4 gewesen). **1 Punkt**

17. Verkehrsversuche

Verkehrsversuche zur Prüfung neuer Konzepte sollten verstärkt genutzt werden, dazu ist es bzgl. des Radverkehrs nicht gekommen. **0 Punkte**

18. Transparente Vorlagen zur Straßenplanung

In Vorlagen zur Straßenplanung soll der Abwägungsprozess „hinter der Planung“ transparent und in aller Kürze dargestellt werden. An einer zwar kurzen, aber vollständigen Darstellung fehlte es oft. **4 Punkte**

19. Konsensuale Weiterentwicklung des Runden Tisch Radverkehr

Im RTR konnte zwar eine Verständigung auf die erneute Einberufung von Unterarbeitskreise zur intensiveren Diskussion wichtiger Themen erreicht werden, erfolgt ist dies aber (z.B. zur Ausgestaltung der Radvorrangrouten oder zur Evaluation und Fortentwicklung der Fahrradstraßen) nicht. Die Sitzung im Dezember 2022 u.a. zum Radwegbauprogramm wurde ersatzlos abgesagt, das Radwegbauprogramm 2023 soll in den Stadtratsausschüssen ohne vorherige Behandlung im RTR beschlossen werden, obwohl die „Vorpriorisierung“ bei der Einsetzung des RTR 2015 ausdrücklich als seine Kernaufgabe benannt worden war. **1 Punkt**

Stand: 23.01.23, Version 5