

Nürnberg, 24. Januar 2022

Ein Jahr Mobilitätsbeschluss: Mehr Verkehr auf den Radwegen, wenige neue Radwege

Ein Jahr „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“. Was wurde in diesen zwölf Monaten bewegt? Während der Verkehr auf den Radwegen in der Coronazeit zugenommen hat und auch in Nürnberg schon längst längst ganzjährig Rad gefahren wird, zieht die Infrastruktur nur zögerlich mit. Den größten Effekt hatte der Mobilitätsbeschluss auf die Stellenschaffung. Die Planungen zweier großer Einfallstraßen – der Bayreuther Straße und der Ostendstraße - fußen auf dem Mobilitätsbeschluss.

Markus Stipp, Mitinitiator des Radentscheids Nürnberg und Vorsitzender des ADFC Nürnberg, hält fest: „Der Mobilitätsbeschluss sah als schnell umsetzbare Maßnahmen für das Jahr 2021 zum Beispiel vor, mindestens zehn feste Zählstellen für den Radverkehr an wichtigen Querschnitten aufzustellen. Diese wurden zwar schon mal geplant, zu sehen ist leider noch nichts davon. Zu sehen sind jedoch die neuen, sicheren Fahrradabstellplätze, auch wenn es bei weitem nicht die zugesagten 1.000 pro Jahr sind. Hier müssen wir schneller werden. Zu sehen ist für mich auch das engagierte Ordnungspersonal, das zunehmend egoistisch parkende Autos ins Visier nimmt.“ Derzeit im Planungsprozess befindet sich die neue Winterdienststrategie des Servicebetriebs Öffentlicher Raum (SÖR). „Wird diese Strategie vom Stadtrat angenommen,“ so Stipp, „werden im nächsten Winter mehr Radwege vom Schnee geräumt.“

Zu den im Mobilitätsbeschluss festgeschriebenen Kernforderungen des Radentscheids gehörten ein durchgängiges und komfortables Radwegenetz sowie den „Altstadtring für Radler“ als Zielpunkt des Radvorrangrouten- und Radschnellwegenetzes bis 2026. Vorgesehen wurden jährlich 15 Kilometer Radvorrangrouten, teilweise auch als Fahrradstraßen. Letztere sollen zehn Kilometer umfassen. Tatsächlich wurden 2021 gut ein Kilometer Radvorrangroute in der Pillenreuther Straße fertiggestellt und insgesamt rund fünf Streckenkilometer Fahrradstraße in der Humboldt-, Gleißhammer- und Sperberstraße. In der Zeltnerstraße kamen noch 130 Meter Radstreifen hinzu.

„Der ADFC“, so Nicola A. Mögel, Vorstandsmitglied des ADFC Nürnberg und ebenfalls Mitinitiatorin des Radentscheids, „begrüßt den Ausbau der

Radvorrangrouten, auch wenn er hinter dem Beschluss zurückgeblieben ist. Wirklich herausragend für uns ist der im Sinne des Mobilitätsbeschlusses entschiedene Umbau der Bayreuther Straße. Zuversichtlich schauen wir auch auf die aktuellen Planungen für die Ostendstraße. Dort sollen die Öffis, die Zufußgehenden und Radfahrenden mehr Platz bekommen.“

Um Radinfrastruktur wie Wege oder Abstellanlagen zu planen, zu bauen, mitzudenken und zu unterhalten soll die Verwaltung laut Mobilitätsbeschluss den Personalbedarf in die Haushaltsplanung einbringen. So wurden im Haushalt 31 Stellen für alle Belange des Mobilitätsbeschlusses angemeldet. Im Oktober 2021 beschloss der Stadtrat davon 19,5 zusätzliche Personalstellen. Für Markus Stipp war es ein Kompromiss, der der coronabedingt eingeschränkten Haushaltslage geschuldet war. „Auch wenn es weniger Planstellen sind als ursprünglich vorgesehen, war es wichtig, dass uns alle demokratischen Stadtratsfraktionen und der Kämmerer versichert haben, dass an der fristgerechten Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses festgehalten wird.“

2020 hatten 26.000 Nürnberger*innen für den Radentscheid unterschrieben und damit ein deutliches Zeichen für die Verkehrswende gesetzt. Um einen Bürgerentscheid abzuwenden, hat der Stadtrat mit einer parteiübergreifenden Mehrheit am 27. Januar 2021 den Mobilitätsbeschluss verabschiedet. Als Grundlage jeder Verkehrsplanung sieht der Beschluss die Begünstigung von Radverkehr, ÖPNV und Fußverkehr vor. Die Forderungen des Radentscheids gingen mehrheitlich in dem Beschluss auf.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

- Nicola A. Mögel, ADFC Nürnberg, unter 01512 / 71 49 417
- Markus Stipp, ADFC Nürnberg, unter 0176 / 38 153 881