Radverkehrsstrategie für Nürnberg

Konzepte und Maßnahmen für nachhaltige Mobilität

Beschluss des Nürnberger Stadtrates

vom 16.12.2009

Herausgeber: **Stadt Nürnberg,**
Baureferat, Verkehrsplanungsamt

Herstellung: **Werkstatt für Behinderte der Stadt Nürnberg gGmbH**

Erscheinungstermin: **Dezember 2009**

Radverkehrsstrategie

- **Nürnberg – eine Stadt der kurzen Wege**
- **Gute Gründe für mehr Radverkehr**
- **Zahlen und Fakten rund um den Radverkehr**
- **Potential des Radverkehrs**
- **Zielvorstellungen und Leitlinien der Radverkehrsplanung**

Konzepte und Maßnahmen für nachhaltige Mobilität

- **Radwegebauprogramm**
- **Sonstige Netzelemente**
- **Flankierende Verkehrssicherheitsmaßnahmen**
- **Freiraumverbindungen**
- **Wegweisung**
- **Öffentliches Fahrradverleihsystem**
- **Abstellanlagen**
- **Bike & Ride**
- **Unterhalt / Winterdienst**
- **Radrouting**
- **Mobilitätserziehung**
- **Individualisiertes Marketing**
- **Image- und Marketingkampagne „Nürnberg steigt auf“**

Nürnberg – eine Stadt der kurzen Wege

Nürnberg ist mit rund 503.000 Einwohnern und 305.000 Arbeitsplätzen die größte Stadt Nordbayerns. Zusammen mit den Nachbarstädten Fürth, Erlangen und Schwabach bildet Nürnberg die siebtgrößte Wirtschaftsregion in Deutschland, in der 1,3 Millionen Menschen leben und arbeiten. Die Städte sind das gemeinsame Oberzentrum für ein weites Umland, in dem die zentralörtlichen Funktionen in enger Kooperation teilweise arbeitsteilig erbracht werden.

Stadt und Umland sind aufeinander angewiesen. Daraus ergeben sich positive wie negative Auswirkungen auf die Entwicklung. Besonders gravierend, nicht zuletzt aufgrund der wachsenden räumlichen Entflechtung von Wohnen und Arbeiten, aber auch des hohen Anteils überregionalen Verkehrs, sind die verkehrlichen Belastungen für Nürnberg.

Um dem gegenzusteuern und die Grundfunktionen der Stadt sowie die zentralörtliche Funktion aufrecht erhalten zu können, wurden frühzeitig Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepte mit dem Ziel eines stadtverträglichen und damit menschengerechten Verkehrs erarbeitet.

Zugrunde liegt diesen, durch eine Änderung des Anteils der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten die notwendige Mobilität zu sichern und den nicht notwendigen Teil des Kraftfahrzeugverkehrs zu verlagern. Kompakte Siedlungsgebiete mit einem Mix von Wohnen, Arbeiten, täglicher Versorgung und Freizeit sorgen für eine „Stadt der kurzen Wege“, in der man zu Fuß oder mit dem Rad optimal unterwegs ist.

Radverkehrsplanung und – förderung ist daher integraler Bestandteil der gesamten Stadt- und Verkehrsplanung und nicht Ziel an sich.

Gute Gründe für mehr Radverkehr

Radfahren

- **ist umweltfreundlich**
  Radfahren ist neben dem zu Fuß gehen unbestritten die ökologisch sinnvollste Art, sich fortzubewegen. Es beansprucht weniger versiegelte Flächen, verursacht keine Lärm- und Schadstoffemissionen und trägt damit zur angestrebten Co_2-Reduzierung bei.

- **hält gesund**
  Regelmäßige körperliche Bewegung beugt Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck und Übergewicht vor und wirkt sich positiv auf das Immunsystem aus.

- **ist wirtschaftlich**
  Das Fahrrad ist unter ökonomischen Gesichtspunkten – sowohl volks- wie betriebswirtschaftlich – gewinnbringend. Radverkehr hat ein geringes induziertes Unfallrisiko, ist sparsam im Flächenverbrauch, senkt die Kosten für kommunale Verkehrsinfrastrukturen in Bau und Unterhalt, entlastet das öffentliche Gesundheitswesens und mindert die betrieblichen Krankheitskosten.

- **schafft Arbeitsplätze**
  Mehr Radverkehr schafft mehr Arbeitsplätze in der stark von kleinen und mittelständischen Betrieben geprägten Fahrradindustrie und gibt Impulse für viele andere Dienstleistungsbereiche wie Handel, Instandsetzung und Wartung sowie vor allem im Tourismusgewerbe.

- **entlastet das Straßennetz**
  Mehr Radverkehr ermöglicht dem übrigen und notwendigen Kraftfahrzeugverkehr mehr Platz auf den Straßen.

- **fördert die Teilhabe am sozialen Leben**
  Radfahren dient der frühzeitigen Entwicklung der Motorik, des Konzentrationsvermögens und des Gleichgewichts- und Orientierungssinns von Kindern und erhöht die selbständige individuelle Mobilität beinahe aller Altersgruppen und sozialer Schichten.

- **ist urbaner Lebensstil**
  Das Fahrrad ist ideal im Stadtverkehr – individuell, flexibel, wendig, platzsparend und in einem Entfernungsbereich von 3 km – 6 km konkurrenzlos schnell, besonders wenn man die Parkplatzsuche mit einbezieht.

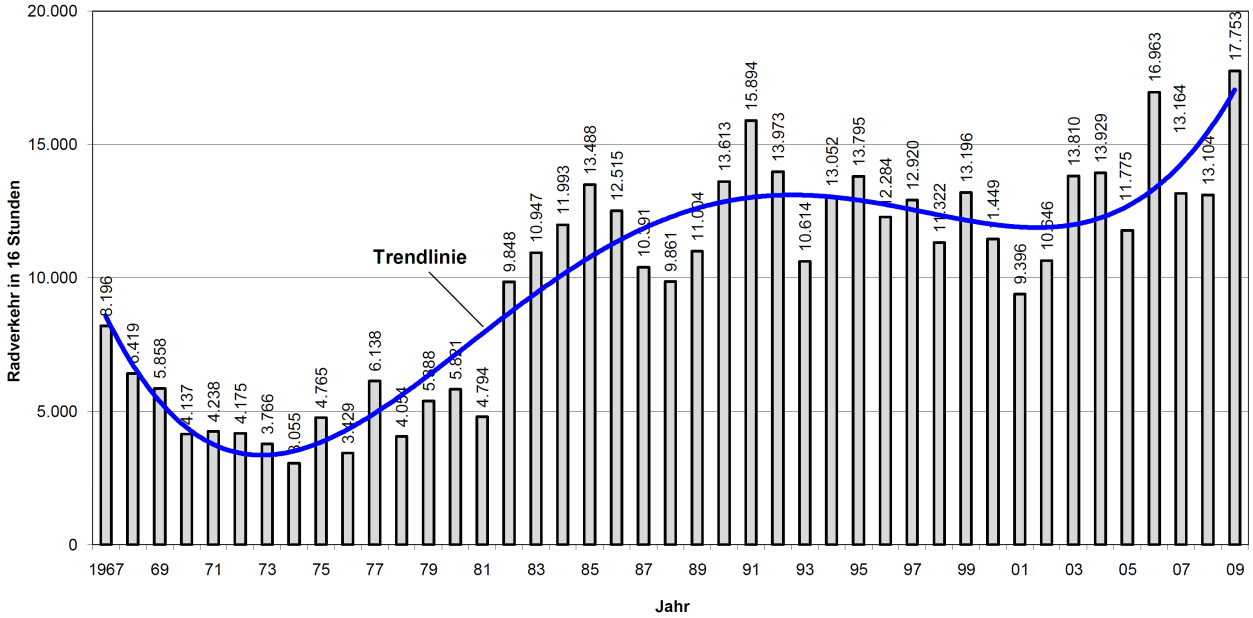
- **fördert die Aufenthaltsqualität in der Stadt**
  Das Fahrrad schafft Räume und Platz für mehr Aufenthalt in der Stadt. Dies ist attraktiv für Bewohner, Touristen und Geschäftsleute.

Kurzum, Radfahren schafft mehr Lebensqualität in der Stadt. Es sichert die Mobilität zu geringen gesellschaftlichen und individuellen Kosten. Maßnahmen zur Stärkung der Fahrradnutzung sind in der Regel relativ schnell realisierbar, effektiv und vergleichsweise preiswert und aufgrund der hohen Verfügbarkeit des Fahrrads zeigen sie eine rasche Wirkung.

Zahlen und Fakten rund um den Radverkehr

Das Fahrrad hat als Verkehrsmittel seine Attraktivität wieder gewonnen, nachdem mit der wachsenden Motorisierung in den 60er und 70er Jahren der Anteil des Radverkehrs rückläufig war. Die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs spiegeln die Ergebnisse der jährlichen Verkehrszählungen auf den Pegnitzbrücken Nürnbergs wider.

Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr
(ohne Max- und Spitalbrücke)



Quelle: Stadt Nürnberg, jährliche Querschnittszählungen

Auch in der Wahl des bevorzugten Verkehrsmittels lässt sich dieser Trend belegen: Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr auf dem Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte lag 1997 bei 8%; in der Freizeit benutzten 16 % das Rad. Die Vergleichswerte für 2007 liegen bei 10 % bzw. 21 %. Und zieht man die Erhebungen von Socialdata heran, so liegt der Anteil bei 12%. Am Altstadtkordon wurde 2007 der Fahrradverkehr mit ca. 22 % an allen Fahrzeugen erfasst.

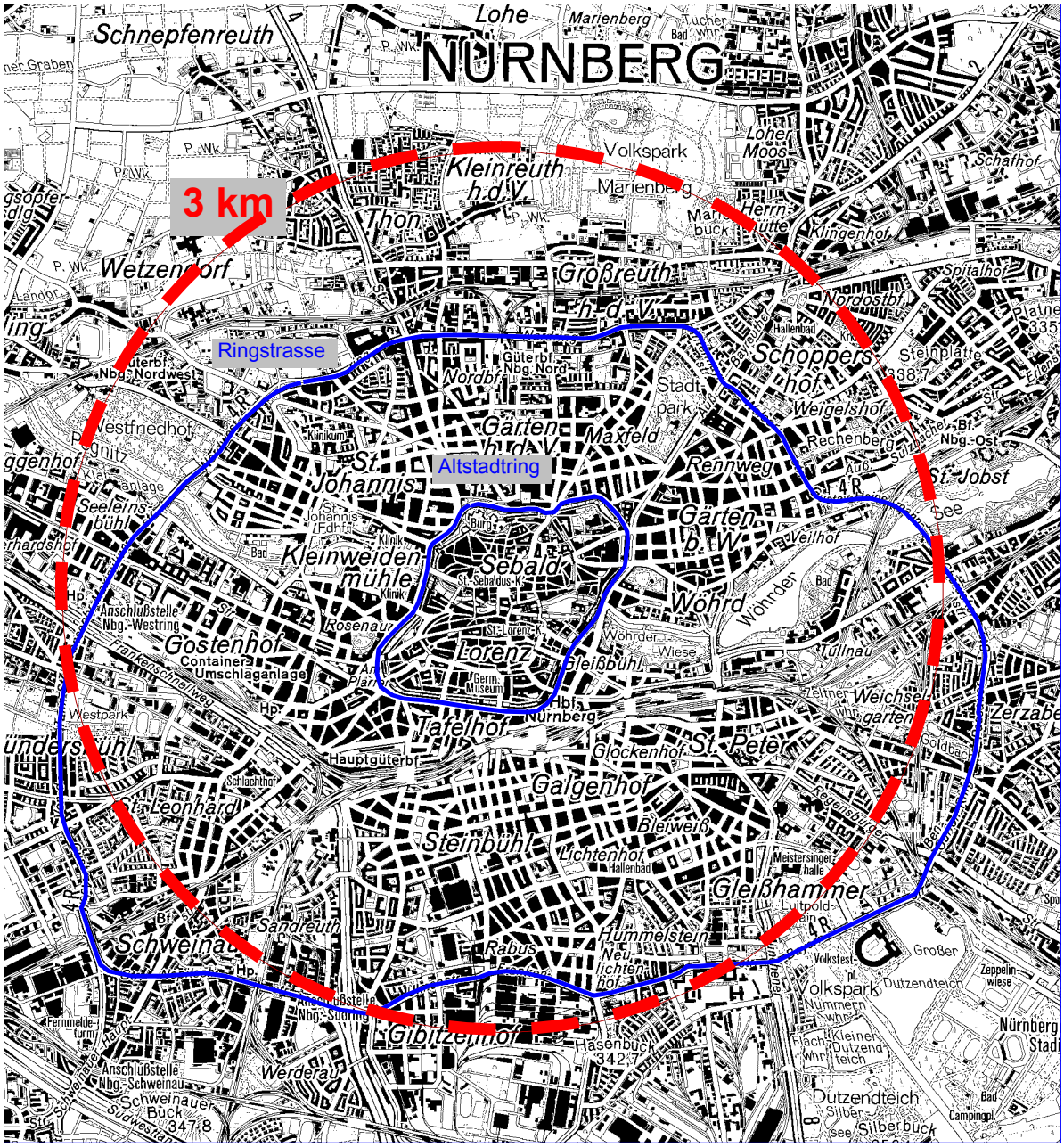
	2008
Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr	11 %
Anzahl täglicher Radfahrten, 2,9*503.000	160.000
Tägliche Durchschnittskilometer mit dem Rad	3,5 km
Tägliche Fahrradkilometer	560.000 km
CO_2-Einsparung täglich[1]	103 t
Straßenlänge ohne BAB	1.135 km
Straßen in Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen	2/3 der Straßen
Radwege	287 km
Beschilderte Radrouten	135 km
Fahrradständer Altstadt	1.260
Fahrradständer an Haltestellen des ÖPNV	2.500

[1] lt. LfU-Bayern: 185 g/km Mittelklassewagen, Diesel, 7 l/100km

Potential des Radverkehrs

Der Anteil des Radverkehrs am Fahrzeugverkehr, ließe sich beträchtlich steigern. Denn es besteht ein hohes Umsteigepotential, da ein Großteil (58%) der mit dem Pkw zurückgelegten Wege unter 5 km liegt – eine ideale Fahrradentfernung. Ein gutes Viertel geht nicht einmal über 3 Kilometer hinaus. Und für 65 % aller Pkw-Fahrten wurde ermittelt, dass keine Sachzwänge zur Pkw-Nutzung und mindestens eine wählbare Verkehrsmittelalternative bestehen. Außerdem besitzt statistisch gesehen fast jeder Bürger ein Fahrrad.

In einem Entfernungsbereich von 3 – 6 km ist man mit dem Fahrrad bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 km/h häufig schneller und reibungsloser am Ziel als mit allen anderen Verkehrsmitteln, besonders wenn man wie beim Kfz die Parkplatzsuche mit einbezieht. In nur 3 km Distanz erreicht man vom Hauptmarkt aus z. B. den Luitpoldhain, den Zeltnerweiher, den Marienbergpark, den Westfriedhof, den Westpark und den Hasenbuck. Und innerhalb der Ringstraße lebt circa die Hälfte der Nürnberger Bevölkerung. Deshalb nutzen schon heute 14 % der Nürnberger Bevölkerung das Rad auf dem Weg zur Arbeit.



Zielvorstellungen und Leitlinien der Radverkehrsplanung

Planung für den Radverkehr sollte sich nicht allein am Bestand orientieren, sondern in der Regel Angebotsplanung sein, d.h. jene Personen berücksichtigen, die unter günstigen Voraussetzungen das Rad benutzen würden.

Erklärte Ziele der Stadt Nürnberg sind deshalb die:

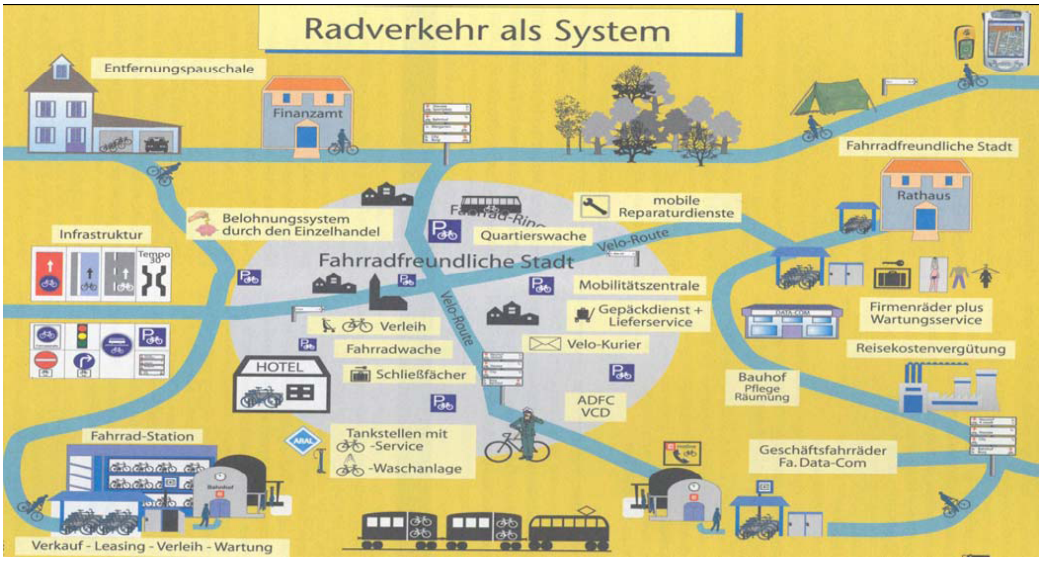
- **Schaffung eines radverkehrsfreundlichen Klimas**
- **Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr auf 20 % bis zum Jahr 2015**
- **Reduzierung der Zahl der Unfälle und der verletzten sowie getöteten Radfahrer**
- **Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV**

Einer der wesentlichen Faktoren, der Einfluß auf Ausmaß und Häufigkeit der Radnutzung hat, ist die Verkehrssicherheit. Ein anderer eine attraktive und komfortable Radinfrastruktur. Neben der Erhöhung der objektiven Sicherheit (Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsüberwachung) gilt es, die subjektive Unsicherheit, die häufig als Grund für die Nichtnutzung des Rades angegeben wird, abzubauen und rücksichtsvolles, situationsangepasstes und partnerschaftliches Verhalten aller Verkehrsteilnehmer zu fördern.

Es gilt folgenden grundlegenden Aspekten gerecht zu werden:

- Fahrradwege sollen zusammenhängend konzipiert und realisiert werden. Entscheidend ist deren lückenloser Netzcharakter.
- Zu berücksichtigen sind die unterschiedlichen Anforderungen einerseits geübter und schneller Radfahrer und andererseits unsicherer und langsamer Radfahrer.
- Es genügt nicht, Radwege zu bauen, eine weitreichende Radverkehrsinfrastruktur ist zu gewährleisten. Dazu gehören komfortable Abstellanlagen und ein eigenes Wegweisungssystem.

Nötig sind Kooperationen und öffentlichkeitswirksame Aktionen zusammen mit einer Vielzahl von Akteuren wie Medien, Bürgervereinen, Verkehrsbetrieben, dem ADFC, dem ADAC, der Polizei, Krankenkassen und Unternehmen sowie sonstigen Institutionen, Vereinen und Verbänden.



Nürnberg steigt auf.

Radwegebauprogramm

Ziel:
Separate Führung des Radverkehrs auf sicheren und attraktiven Wegen entlang von Hauptverkehrsstraßen.

Schaffung eines zusammenhängenden und lückenlosen Radwegenetzes durch Schließung wichtiger Netzlücken.

Bei circa 85 Kilometern der städtischen Straßen besteht Handlungsbedarf gemäß StVO und einschlägiger Richtlinien.

Beschreibung:
Die steigende Nutzung des Fahrrads bei gleichzeitig hoher Kraftfahrzeugbelastung und –geschwindigkeit entlang von Hauptverkehrsstraßen haben den Bedarf an separaten Radverkehrsanlagen erhöht. Um dieser Nachfrage gerecht zu werden, ist die Stadt Nürnberg seit Jahren bemüht, das Netz der Fahrradwege schrittweise auszubauen.

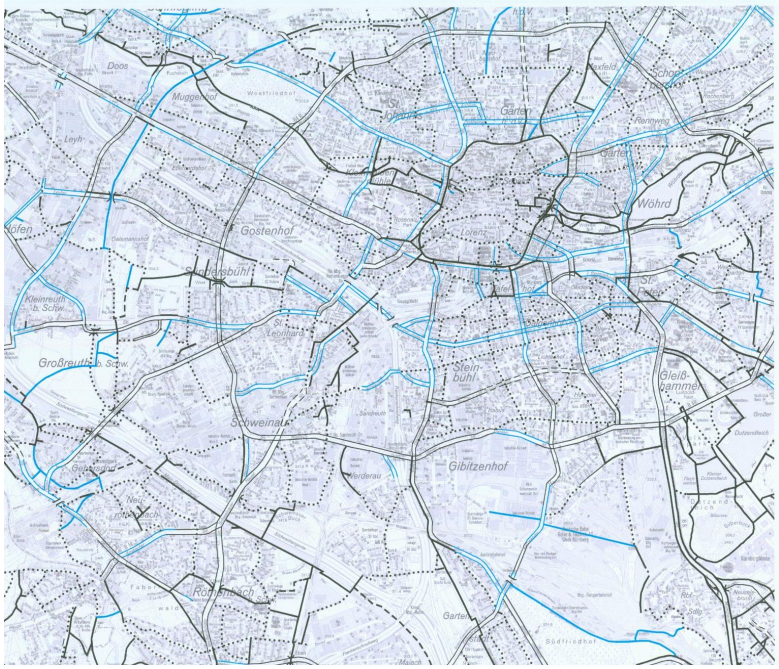
1939 belief sich das Netz der Fahrradwege auf 50 Kilometer. Bis Anfang der 70er Jahre hat sich daran nicht viel geändert. 1975 gab es dann etwa 80 Kilometer Radwege, 1980 etwa 130 Kilometer und 1990 etwa 210 Kilometer. Mittlerweile gibt es circa 287 Kilometer Radwege. Dazu kommen 50 Kilometer öffentliche Feld- und Waldwege und 17 Kilometer Betriebswege entlang des Main-Donau-Kanals.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:
Umsetzung des vom Verkehrsausschuss beschlossenen Radwegenetzplans gem. jährlichem Bauprogramm, z.B.:

- Katzwanger Straße zwischen Trafo-Union und Conradtystraße
- Mögeldorfer Hauptstraße zwischen Schmausenbuck- und Flußstraße
- Virnsberger Straße zwischen Rothenburger Straße und Sigmundstraße
- Äußere Bayreuther Straße zwischen Kilian- und Ziegelsteinstraße
- Oelser Straße zwischen Breslauer Straße und Bregenzer Straße
- Rothenburger Straße zwischen Schweinauer Straße und Bertha-von-Suttner-Straße
- Maximilianstraße zwischen Fürther Straße und Reutersbrunnenstraße
- An der Radrunde
- St 2225 nach Wendelstein
- Ostendstraße zwischen Cherusker- und Thusneldastraße
- Erlanger Straße zwischen Zeisigweg und Thoner Weg
- Ansbacher Straße zwischen Schnelldorfer Straße und Rednitzstraße

Zuständigkeit und Kosten:
Planung im Aufgabenbereich Vpl und StBAN; Umsetzung und Finanzierung im Aufgabenbereich SÖR über MIP und extern über GVFG sowie StBAN; Haushaltsmittel Radwegebauetat: 4,044 Mio. € (städtischer Anteil)

Ausschnitt aus dem Radwegenetzplan



Sonstige Netzelemente

Ziel:
Schaffung einer „Stadt der kurzen Wege“. Geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen und verstärkte Geschwindigkeitskontrollen. Verbesserung der Erreichbarkeit. Schaffung kurzer, lückenloser, komfortabler und attraktiver Routen abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes.

Beschreibung:
Radverkehrsplanung umfasst nicht nur die Anlage separater Radverkehrsanlagen. Sie setzt auch auf ein kooperatives Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer auf gemeinsamen Flächen:

- Den Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen kommt wegen der radverträglichen Geschwindigkeiten eine wesentliche Bedeutung für das gesamtstädtische Radwegenetz zu. In etwa zwei Dritteln des 1.135 km langen städtischen Straßennetzes gelten mittlerweile diese Regelungen, so dass hier keine eigenen Radverkehrsanlagen erforderlich sind. Die von der Stadt Nürnberg seit 1985 betriebene flächenhafte Verkehrsberuhigung dient einerseits der Verbesserung des städtischen Wohnumfeldes, andererseits durch Entschleunigung des Verkehrs der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

- Einbahnstraßen dienen vornehmlich der Lenkung des Kraftfahrzeugverkehrs oder der Schaffung von Parkraum, für den Radverkehr aber bedeuten sie häufig eine Unterbrechung wichtiger Routen abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes. Deshalb wurden mittlerweile etwa 110 Einbahnstraßenabschnitte für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Wo möglich, werden Sackgassen durchlässig gestaltet.

- Insbesondere in der Nürnberger Altstadt sind viele Zonen weitgehend den Fußgängern vorbehalten, für den Radverkehr haben sie aber häufig wichtige Verbindungsfunktionen. Damit Radverkehr die Innenstadt ohne Umwege über verkehrsreiche und gefährliche Strecken durchqueren kann, gelten gewisse Ausnahmen. Seit 1993 ist mit Ausnahme des Hauptmarkts die Fußgängerzone der Altstadt zu Zeiten des Lieferverkehrs für den Radverkehr freigegeben. Für den Radverkehr wichtige Routen wie der innere Altstadtring sind ganztägig für den Radverkehr freigegeben. Ähnliche Regelungen gelten auch für andere Plätze oder Straßenzüge in den sonstigen Stadtteilen.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:
Konsequente Fortführung der Planung

Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr

Zulassung des Radverkehrs auf Kopernikusplatz und Lösungen für neuralgische Stellen in der Altstadt

Zuständigkeit und Kosten:
Planung im Aufgabenbereich Vpl; Umsetzung und Finanzierung im Aufgabenbereich SÖR

Äußere Großweidenmühlstraße

Fußgängerzone Hallplatz

Flankierende Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Ziel:
Senkung des Unfallrisikos durch Schaffung einer übersichtlichen, begreifbaren, komfortablen und verkehrssicheren Infrastruktur als auch durch regelmäßige Verkehrsüberwachung.

Beschreibung:
Da Radfahrer besonders an Kreuzungsstellen, Einmündungen und Grundstückszufahrten gefährdet sind, gilt es hier besonders, den Grundanforderungen an Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit gerecht zu werden.

Wichtige notwendige ergänzende Maßnahmen sind:

- deutliche Markierung
- gegebenenfalls Einfärbung von Radfahrfurten
- vorgezogene Haltelinien,
- frühere Freigabe der Grünzeiten für Radfahrer und Fußgänger,
- aufgeweitete Radaufstellstreifen und
- Aufstellflächen für indirekt linksabbiegende Radfahrer.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:
Markierung
Unterhalt
Überwachung

Zuständigkeit und Kosten:
Planung im Aufgabenbereich SÖR und Vpl; Umsetzung und Finanzierung im Aufgabenbereich SÖR

Rotfurt, Wallensteinstraße

aufgeweiteter Aufstellstreifen, Thumenberger Weg

Nürnberg steigt auf.

Freiraumverbindungen

Ziel:
Übergeordnete Freiraumverbindungen sollen es den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern ermöglichen, sich innerhalb des Stadtgebiets sicher und weitgehend abgasfrei zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen zu können, und zwar in, entlang und zwischen Grünflächen – auch über größere Entfernungen hinweg.

Rund 25 Kilometer beschlossene selbständige Rad- und Gehwege oder Freiraumverbindungen.

Beschreibung:
Das Konzept der sogenannten übergeordneten Freiraumverbindungen wurde im Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Nürnberg beschlossen.

Übergeordnete Freiraumverbindungen sind eine Kombination aus wichtigen Fußwegen, Radwegen, verkehrsberuhigten Bereichen sowie Grünflächen und landschaftlichen Leitlinien.

Das Konzept versteht sich als Beitrag zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung der Stadt Nürnberg. Ihm liegt der Gedanke eines netzartigen Grundgerüsts zugrunde. Hauptbestandteile sind ein innerer Grünring entlang des Burggrabens und ein äußerer Grünring entlang der Außenkante des dicht bebauten Stadtkörpers. Hinzu gehören Radialen, die die beiden Grünringe miteinander verknüpfen und darüber hinaus den Außenraum erschließen. Kennzeichnend ist eine von innen nach außen zunehmende Maschenweite.

Dort, wo dieses Konzept noch nicht vor Ort umgesetzt ist, soll es konsequent weiter verfolgt werden.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:
Umsetzung des vom Stadtrat beschlossenen Flächennutzungsplans sowie des Radwegenetzplans; Flächenerwerb

- Freiraumverbindung im Rednitztal
- Freiraumverbindung Nord – Süd, insb. Zwischen Grolandstraße und Rollnerstraße
- Freiraumverbindung entlang der Ringbahnlinie Erlenstegen
- Freiraumverbindung entlang Main-Donau-Kanal

Zuständigkeit und Kosten:
Planung im Aufgabenbereich Ref. III, Stpl, Vpl; Umsetzung im Aufgabenbereich Ref. III, SÖR, Stpl; Finanzierung im Aufgabenbereich Ref. III und SÖR über MIP sowie extern über Förderung GVFG und NEVL

Freiraumverbindung Pegnitztal

Wegweisung

Ziel:
Orientierungshilfe und Schaffung eines komfortablen, vergleichsweise kostengünstigen und zugleich sicheren Angebots für den Radverkehr.

Ausschilderung von weiteren stadtteilverbindenden Radrouten von circa 150 Kilometer Länge.

Beschreibung:
Der Förderung des Fahrradverkehrs dienen nicht nur bauliche Maßnahmen, sondern auch ein speziell auf den Radverkehr zugeschnittenes Wegweisungssystem. Dieses leitet schnell und sicher auf attraktiven Routen größtenteils abseits von Hauptverkehrsstraßen, in Tempo 30-Zonen, in verkehrsberuhigten Bereichen oder durch Grünanlagen durch das Stadtgebiet. Ausgeschildert sind wichtige Ausbildungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie die Radwege zu unseren Nachbargemeinden. Die Beschilderung enthält in regelmäßigen Abständen Kilometerangaben und findet sich an allen größeren Kreuzungen oder bei Richtungsänderungen.

Das Wegweisungssystem ist oftmals die einzige Möglichkeit, ein komfortables, vergleichsweise kostengünstiges und zugleich sicheres Angebot für den Radverkehr zu schaffen und soll daher kontinuierlich erweitert und im Fahrradstadtplan fortgeschrieben werden.

Derzeit sind elf stadtteilübergreifende Routen mit einer Gesamtlänge von circa 135 Kilometer beschildert.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:
Umsetzung des vom Verkehrsausschuss beschlossenen Wegweisungskonzepts

- Radroute Schniegling – Höfles – Boxdorf
- Radroute Bleiweiß – Dokumentationszentrum – Langwasser Mitte – Moorenbrunn
- Radroute Wöhrd – Weichselgarten – Zerzabelshof

Zuständigkeit und Kosten:
Planung im Aufgabenbereich Vpl; Umsetzung und Finanzierung im Aufgabenbereich SÖR; Kosten: 125.000.- €

Öffentliches Fahrradverleihsystem

Ziel:
Beteiligung am bundesweiten Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“

Steigerung der Flexibilität und Attraktivität sowohl des ÖPNV als auch des Radverkehrs und Erweiterung der Aktionsradien durch die Möglichkeit, ein Fahrrad in der Kombination mit Bussen oder Bahnen und als Lückenschluss in der Wegekette nutzen zu können.

Verbesserung des Images des Fahrrades durch seine Präsenz im Stadtverkehr.

Beschreibung:
Die Stadt Nürnberg hat bei der Ausschreibung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für das Modellvorhaben „Innovatives öffentliches Fahrradverleihsystem“ unter 44 Bewerbern den zweiten Platz belegt. Damit kann das Projekt in den nächsten drei Jahren vom Bundesministerium gefördert werden. Im Rahmen einer Ausschreibung wird ein externer Betreiber gesucht.

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem stellt eine ideale Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr dar. In Abstimmung mit der VAG wird ein Konzept angestrebt, das Kraftfahrzeugnutzer anspricht und zum Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr und den Radverkehr bewegt. Durch die Ausgestaltung der Zugangsbedingungen und durch die räumliche Verteilung der Verleihstationen werden als Zielgruppen in erster Linie Pendler, aber auch Gelegenheitsnutzer und Besucher der Stadt angesprochen.

- Das Modellgebiet erstreckt sich auf den Bereich innerhalb der Ringstraße, den Gewerbepark Nordost, den Gewerbepark Südwest sowie das Freizeit- und Veranstaltungsgelände Volkspark Dutzendteich.
- Etwa 65 feste Fahrradverleihstationen sollen im Modellgebiet an allen wichtigen Haltestellen des ÖPNV, an sonstigen zentralen Standorten sowie an wichtigen Einkaufs-, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen eingerichtet werden.
- Geplant sind Verleihstationen mit jeweils fünf bis zehn Fahrradständern und einem automatischen Erfassungssystem. Damit wird sichergestellt, dass Räder auch abgegeben werden können, wenn die vorhandenen Radständer alle belegt sind. Einzelne Stationen sollen mit Terminals ausgestattet werden, an denen Buchungs- und Registrierungsvorgänge vor Ort abgewickelt werden können. Die Fahrradverleihstationen sollen sich in das Stadtbild einfügen
- Kundenkarten sollen eine bedienungsfreundliche Handhabung gewährleisten
- Um Pendler als Zielgruppe erreichen zu können, muss das Verleihsystem „one-way-fähig“ sein.
- Registrierte Abokunden der VAG Nürnberg erhalten die Möglichkeit, zu stark vergünstigten Konditionen die Mieträder zu nutzen. Damit kann der Modellversuch mit ca. 40.000 potentiellen Nutzern starten und schafft Anreize für eine multimodale Nutzung von U-Bahn, Tram, Bus und Fahrrad.
- Arbeitgeber in der Stadt sollen im Interesse der Gesundheitsvorsorge gewonnen werden, sich an einem Monatskartensystem analog des Jobtickets im ÖPNV zu beteiligen, um ihren MitarbeiterInnen Anreize zu bieten, den Zugang zum öffentlichen Fahrradverleihsystem zu erleichtern.

Sollte sich ein öffentliches Fahrradverleihsystem in Nürnberg bewähren, ist vorgesehen, das System auf den gesamten Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) auszuweiten und die Abokunden des VGN einzubeziehen. Der VGN hat grundsätzliches Interesse an der Beteiligung an einem öffentlichen Fahrradverleihsystem signalisiert.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:
2010-2013 Aufbau und Betrieb des Fahrradverleihsystems in der geförderten Modellphase. Das Modell soll langfristig betrieben werden.

Kosten:
Planung im Aufgabenbereich von Vpl mit VAG und Externen. Umsetzung und Finanzierung im Aufgabenbereich Vpl mit VAG, SÖR und ggf. weiteren Partnern (NOA, Stadtreklame).

Während des dreijährigen Modellversuchs werden die investiven und betrieblichen Kosten zu 80 % gefördert.
Der städtische Kostenanteil wird aus vorhandenen Haushaltsmitteln gedeckt.

Abstellanlagen

Ziel:
Schaffung eines qualitativ hochwertigen Angebots von Abstellanlagen an allen wichtigen Einkaufs- und Arbeitsstätten, Schulen sowie Freizeiteinrichtungen.

Situierung kleiner dezentraler Anlagen am Rande der Fußgängerzonen, um Radverkehr möglichst aus dieser fernzuhalten.

Schaffung eines leicht zugänglichen und qualitativ hochwertigen Angebots von Abstellanlagen bei Neu- und Umbauten von Gebäuden. Umsetzung der Stellplatzsatzung.

Beschreibung:
Zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur gehören Fahrradständer, die ein diebstahlsicheres, standsicheres und möglichst witterungsgeschütztes Abstellen ermöglichen. Nicht vorhandene Abstellanlagen in Verbindung mit dem Risiko eines Diebstahls können die Entscheidung bei der Verkehrsmittelwahl zuungunsten des Fahrrads oder günstigstenfalls zu einem nur bedingt verkehrstauglichen Fahrrad beeinflussen. In der Altstadt gibt es derzeit circa 1.260 öffentlich zugängliche Fahrradständer. Handlungsbedarf besteht hier sowohl in der Quantität, aber insbesondere in der Qualität hinsichtlich hochwertiger, insbesondere überdachter Abstellmöglichkeiten. Vorgesehen ist eine Erweiterung um circa 330 überdachte Fahrradständer an 25 Plätzen in der Altstadt. Geplant sind leichte, transparente Überdachungen, die sich gut ins Stadtbild integrieren lassen.

Auch die Initiativen von Privatleuten oder Unternehmen, Radständer im öffentlichen Raum (auch auf Kfz-Parkflächen) aufstellen zu dürfen, werden von der Stadt Nürnberg unterstützt, wenn die Lage es zulässt. Die Radständer werden von der Stadt Nürnberg auf Kosten des Antragstellers montiert. Sondernutzungsgebühren für die in Anspruch genommenen öffentlichen Flächen werden nicht erhoben, sofern die Radständer allgemein zugänglich sind und nicht zu Werbezwecken benutzt werden.

Seit 1993 verfügt die Stadt über ein Instrumentarium, das bei Neu- und Umbauten von Gebäuden die Herstellung von Fahrradstellplätzen in ausreichender Anzahl gemäß Richtzahlenliste und geeigneter Größe, Lage und Gestaltung vorschreibt.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:
Umsetzung des vom Verkehrsausschuss beschlossenen Abstellanlagenkonzepts (überdachte Fahrradständer), sofern die Maßnahmen baurechtlich genehmigt werden können.

- Königstorgraben, Bereich K4
- Hallplatz
- Dr.-Kurt-Schumacher-Straße/ Jakobsplatz
- Ebracher Gäßchen/Adlerstraße
- Äußerer Laufer Platz/Sebalder Höfe
- Bauhof
- Waaggasse, Höhe IHK
- Gewerbemuseumsplatz/ Nonnengartenstraße

Unterstützung privater Initiativen bei Aufstellung von Fahrradständern. Einbeziehung von Parkhausbetreibern.
Konsequente Umsetzung der Stellplatzsatzung

Zuständigkeit und Kosten:
Planung im Aufgabenbereich Vpl, Stpl, BOB; Umsetzung im Aufgabenbereich SÖR und Bauträgern sowie Parkhausbetreibern; Finanzierung im Aufgabenbereich SÖR über MIP und extern über Sponsoren sowie Bauträger; Kosten: 270.000.- € für überdachte Anlagen in der Altstadt.

Fahrradständer am Hallplatz

Bike & Ride

Ziel:
Förderung des kombinierten Verkehrs durch leichtere Zugänglichkeit und Schaffung eines qualitativ hochwertigen Angebots von Abstellanlagen an allen wichtigen Haltestellen des ÖPNV.

Beschreibung:
An fast allen Haltestellen der U-, S- und R-Bahn können Fahrräder in modernen, teils überdachten Abstellanlagen geparkt werden. Bei den Straßenbahn- und Buslinien sind vor allem die Haltestellen in den Außenbereichen mit Bike & Ride-Anlagen ausgestattet. So können die jeweiligen Vorteile der unterschiedlichen Verkehrsmittel genutzt und ideal miteinander verbunden werden sowie der Einzugsbereich des ÖPNV erhöht werden.

An derzeit 55 U-Bahn, Straßenbahn und Bushaltestellen werden zusammen circa 1.700 Fahrradständer angeboten. Dazu kommen Abstellanlagen an 17 Bahnhöfen der S- und R-Bahnen mit insgesamt circa 780 meist überdachten Fahrradständern.

Ein Teil der Abstellanlagen ist jedoch nicht überdacht, mit nur bedingt tauglichen Fahrradständern ausgestattet oder schlecht erreichbar. In Kooperation mit der VAG Nürnberg ist geplant, die Bike & Ride - Anlagen quantitativ und qualitativ zu erweitern. Auch in der Öffentlichkeitsarbeit soll das Thema Bike & Ride sehr viel stärker in den Mittelpunkt gerückt werden.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:
- Kaulbachplatz
- Friedrich-Ebert-Platz
- Bielingplatz

Einsatz qualitativ hochwertiger Bügel sowie Überdachung bestehender Radständer an wichtigen Umsteigepunkten

Erreichbarkeit der Bahnsteige erleichtern

Bei Kapazitätsengpässen vorhandene Abstellanlagen erweitern (z.B. Fritz-Munkert-Platz)

Zuständigkeit und Kosten:
Planung im Aufgabenbereich Vpl, VAG, VGN, Stpl; Umsetzung im Aufgabenbereich SÖR, VAG, VGN; Finanzierung im Aufgabenbereich SÖR, VAG, VGN und extern über Förderung

Überdachte Abstellanlage, Endhaltestelle Thon

Nürnberg steigt auf.

Unterhalt / Winterdienst

Ziel:
Bereithaltung komfortabler und verkehrssicherer Radwege.

Förderung des Alltagradverkehrs auch bei widrigen Bedingungen.

Beschreibung:
Ein Teil der Nürnberger Radwege ist mittlerweile durch unebene Belagsflächen und Wurzelaufbrüche in Mitleidenschaft gekommen, was deren komfortable Nutzung einschränkt. Beim Unterhalt der Radwege besteht daher erhöhter Bedarf diese auch in einem verkehrssicheren Zustand vorzuhalten.

Spät einsetzender oder fehlender Winterdienst kann dazu führen, dass manche Bürger das Rad während der Wintermonate nicht nutzen. Bei den geräumten Hauptradrouten zeigt sich, dass diese auch in den Wintermonaten häufig genutzt werden.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:
Regelmäßige Kontrolle und umgehende Reinigung bzw. rechtzeitige Bauunterhaltsarbeiten

Winterdienst auf allen wichtigen Radrouten im Rahmen der Leistungsfähigkeit und unter Beachtung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der gesetzten Prioritäten, um ganzjährige Befahrbarkeit zu ermöglichen. Einer wachsenden Bedeutung des Radverkehrs, insbesondere eines ganzjährigens, soll konzeptionell Rechnung getragen werden.

Zuständigkeit und Kosten:
Abstimmung zwischen Vpl und SÖR; Umsetzung und Finanzierung im Aufgabenbereich des SÖR

Radrouting

Ziel:
Realisierung eines internetbasierten Routingsystems für den Radverkehr.
Optimale Planung / Nutzung von Fahrradverbindungen für die Bürgerinnen und Bürger.

Beschreibung:
Für Nürnberg liegt mit dem Fahrradstadtplan bereits eine hervorragende Kartierung des verfügbaren Radwegenetzes vor. Die Wahl der optimalen Fahrradverbindung nach unterschiedlichen Kriterien erfordert aber eine zeitaufwändige Planung auf dem verfügbaren Kartenmaterial. Nicht selten ist die fehlende Information über eine geeignete kurze oder besonders sichere Fahrradroute ein Hinderungsgrund, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen. Für die Orientierung während der Fahrt ist die Benutzung von witterungsempfindlichem und großformatigem Kartenmaterial unergonomisch, die individuell gewählte Route ist darauf nicht kartiert. Die zum Kraftfahrzeugverkehr zusätzlich nutzbaren Wegeverbindungen (z.B. Fahren entgegen Einbahnstraßen) sind i.d.R. nicht bekannt.

Mit dem Routing kann die ideale Fahrradverbindung im Stadtgebiet, der Metropolregion und dem Freistaat Bayern in Sekunden auf dem PC errechnet werden. Diese Berechnung wird nach den Kriterien Sicherheit (z.B. untergeordnetes Netz / Fahrmöglichkeit entgegen Einbahnstraßen) und Schnelligkeit (z.B. Radstreifen/-wege entlang von Hauptverkehrsstraßen) unterschieden. Das Radrouting ist intermodal vorgesehen, d.h. der Umstieg und die Fahrradmitnahme in öffentliche Verkehrsmittel werden mit berücksichtigt. Durch das Downloaden auf ein Handy mit GPS-Ausstattung (zukünftiger Standard) sollen diese Informationen auch während der Fahrt zur Verfügung stehen.

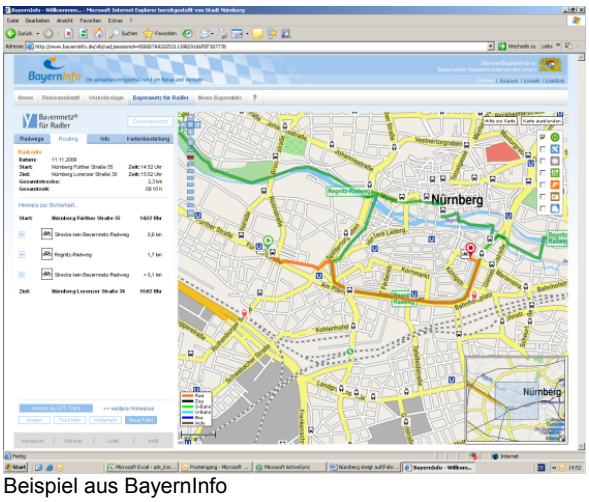
Das Radrouting Nürnberg soll
- die Streckenführung auf der Karte,
- eine Druckansicht der Ausgabe,
- den GPS-Track zum Downloaden und
- das Routing auf dem mobilen Gerät (optional)

ermöglichen.

Es soll eine Zusammenarbeit mit dem Freistaat Bayern erfolgen. Die vorhandenen Routingsysteme im Rahmen von „Bayerninfo“ müssen um radspezifische Belange erweitert und das Nürnberger Streckennetz im Detail erfasst werden. Die georeferenzierte Erfassung des bestehenden Radwegenetzes mit Unterscheidung radfahrspezifischer Parameter soll in Kooperation mit dem ADFC erfolgen.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:
2010: Technisches Konzept
georeferenzierte Bestandsaufnahme / Parametrierung des Navtec-Netzes für Radverkehr
2010: Hard- und softwaretechnische Umsetzung
2010 ff. kontinuierliche Aktualisierung des Kartenmaterials
detaillierte Erfassung des Radwegenetzes in der EMN in Kooperation mit den Aufgabenträgern

Zuständigkeit und Kosten:
Planung im Aufgabenbereich Vpl und Externer; Umsetzung und Finanzierung im Aufgabenbereich Vpl und Externer



Beispiel aus BayernInfo

Mobilitätserziehung

Ziel:
Sicherung der selbständigen individuellen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen.
Erhöhung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse.

Beschreibung:
Das Fahrrad sichert eine kostengünstige, selbständige und individuelle Form der Mobilität. Gleichzeitig trägt es zur frühzeitigen Entwicklung der Motorik, des Konzentrationsvermögens und Gleichgewichtssinns sowie zum Abbau des seit Jahren zunehmenden Bewegungsmangels und damit zur Gesundheitsförderung bei.

Es gilt die Zugangsmöglichkeiten zu einem Fahrrad allen Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen und mehr Nutzer zu gewinnen und zu überzeugen, auf das Fahrrad umzusteigen. Durch begleitende verkehrserzieherische Maßnahmen und unterrichtliche Behandlung des Themas Radverkehr soll für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit gesorgt werden.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:

- Curriculare Absicherung des Themas Mobilitätserziehung
- Radfahrausbildung im schulnahen Straßenraum
- Handlungsfeld Bewegungsförderung im Arbeitsprogramm gegen Kinderarmut in Nürnberg „Armen Kindern Zukunft geben“ ausarbeiten
- Workshops im Rahmen der offenen Kinder- und Jugendarbeit
- Zielgruppenspezifische Verkehrssicherheitsarbeit
- Verstärkung der Aktivitäten im Themenbereich „Seniorinnen und Senioren als Radfahrer“
- Geführte Radtouren und -ausflüge
- Aktion „Stadtradeln mit Schülern“

Zuständigkeit und Kosten:
3. BM, SchA, J/B2, , Ref. III, Seniorenamt und extern (Verbände, Polizei)

Individualisiertes Marketing

Ziel:

Durch gezielte Information über Radrouten, Entfernungen und Wegweisung sollen Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf das Fahrrad für Wege innerhalb der Stadt bewegt werden.

Beschreibung:

Beim individualisierten Marketing werden stadtteilbezogen alle Haushalte angeschrieben, um gezielte Informationen zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes und ein persönliches Beratungsgespräch anzubieten. Haushalte, die an dem Informationsangebot interessiert sind, erhalten detaillierte Auskünfte, die auf ihre individuelle Situation zugeschnitten sind.

Die Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG) führt seit mehreren Jahren erfolgreich diese Art des Marketings durch. Durch diese intensive Beratung konnten viele Neukunden für den öffentlichen Personennahverkehr gewonnen werden. Die VAG und die Stadt Nürnberg planen, gemeinsam das bestehende Konzept des individualisierten Marketings zu erweitern und das Thema „Radverkehr“ zu integrieren. Erhebungen von Socialdata aus dem Jahr 2007 belegen, dass ca. 9 % der Pkw-Wege im Nürnberger Binnenverkehr unter 1 km lang sind. Mehr als ein Viertel der mit dem Pkw zurückgelegten Wege liegt unter 3 km, also einer idealen Fahrradentfernung. Hier besteht ein hohes Umsteigepotential, das durch gezielte und individuelle Informationen für die Alternativen Rad- und ÖPNV-Nutzung gewonnen werden soll.

Um den Erfolg der Marketingmaßnahme zu überprüfen, ist eine begleitende Evaluation vorgesehen. Sie soll zeigen, ob die intensiven Beratungsgespräche zu einer häufigeren Nutzung des Fahrrades bzw. der Busse und Bahnen geführt haben.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:

- Spätestens im ersten Quartal 2011 sollen die Vorhererhebungen für die Evaluation abgeschlossen sein.
- Ab April 2011 Anschreiben und Beratung der Haushalte in einem Pilotstadtteil.
- Im Herbst 2011 folgen Nacherhebungen für die Erfolgskontrolle.
- In Abhängigkeit von den Ergebnissen der Evaluation ggf. Fortführung des Projektes in weiteren Stadtteilen.

Zuständigkeit und Kosten:
Planung im Aufgabenbereich Vpl und VAG; Umsetzung und Finanzierung im Aufgabenbereich VAG, Ref. III und Vpl sowie Externer (Förderung durch das BMVBS in Aussicht gestellt);
Kosten: Für die Stadt Nürnberg fallen Kosten in Höhe von 2,- € pro Person im Projektgebiet an. Bei maximal 5.000 Einwohnern pro ausgewähltem Gebiet wären etwa 10.000,- € pro Stadtteil aufzubringen. Das individualisierte Marketing kann in einem Jahr in höchstens zwei Stadtteilen durchgeführt werden.

Image- und Marketingkampagne „Nürnberg steigt auf“

Ziel:
Das Fahrrad in der öffentlichen Wahrnehmung steigern und mehr Nürnbergerinnen und Nürnberger zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen.

Beschreibung:
Durch eine breit angelegte Image- und Marketingkampagne soll Werbung für das Fahrrad gemacht werden, Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs besser bekannt gemacht und die Lust am Radfahren geweckt werden. Das dafür konzipierte Kampagnensignet „Nürnberg steigt auf“ soll neue Zielgruppen ansprechen und zu einem fahrradfreundlichen Klima in Nürnberg beitragen. Die Kampagne richtet sich besonders an die Gruppe der Alltagsfahrer, die auf dem Weg zur Arbeit, Ausbildung oder zum Einkaufen das Fahrrad nutzen können.

Auf diesen Wegen besteht nach Untersuchungen ein großes Potential (Seite 8). Viele Nürnbergerinnen und Nürnberger besitzen ein Fahrrad, viele ihrer Wege liegen mit einer Distanz unter 5 km in einer idealen Fahrradentfernung und häufig bestehen weder subjektive noch objektive Hinderungsgründe, das Fahrrad auch zu nutzen. Diese Gruppe der „Wahlfreien“ soll durch die Imagekampagne zur Verhaltensänderung ermuntert und zum Aufsteigen aufs Fahrrad bewegt werden. Die vielfältigen Potentiale und Vorteile des Radverkehrs bleiben in Nürnberg noch viel zu sehr ungenutzt. Durch Radfahren steigt die Lebensqualität in Nürnberg, sowohl für den einzelnen als auch für die Gemeinschaft.

Durch die auf konkrete Zielgruppen ausgelegte Imagekampagne „Nürnberg steigt auf“ sollen Alltagsfahrer für das Radfahren begeistert werden. Das positive Image des Fahrrades soll eine neue breite Mobilitätskultur initiieren, insbesondere auf kurzen Strecken das Fahrrad als Alternative zu nutzen.

Geplant sind: Plakataktion, Broschüre, Aufkleber, Pins, Kooperation mit Zeitungen und Radiosendern, etc..

Weitere öffentlichkeitswirksame Maßnahmen ergänzen die Kampagne.

Zeitplan und Maßnahmen 2010 – 2014:
- Umsetzung der Marketingkampagne „Nürnberg steigt auf“ mit dem Beginn der Fahrradsaison 2010
- Fortführung des Projekts „Intelligent Mobil“

Zuständigkeit und Kosten:
Planung und Umsetzung im Aufgabenbereich Vpl und Ref. III; Finanzierung im Aufgabenbereich Vpl und Ref. III.