



#MEHRPLATZ #FÜRSRAD



Platz für

- Gute, breite Radwege
- Sichere Kreuzungen
- Viel mehr Fahrradstellplätze

Aktiv werden für ein
lebenswertes Nürnberg.

Sicherheit im Verkehr
für Radelnde von 8 bis 80.

Der Radverkehr braucht mehr Platz in Nürnberg. Platz für gute, breite Radwege und sichere Kreuzungen. Dieser Platz ist letztlich nur zulasten des Raums für den Autoverkehr und der Parkflächen für Autos zu gewinnen.

In dieser Aktion zeigt der ADFC Nürnberg dies an einem **Beispiel**.

- Es **fehlt** bislang ein Radweg entlang der **Pillenreuther Straße** zwischen dem **Celtistunnel** (bzw. ab Bogenstraße) und **Annapark**.
- Stadteinwärts **endet der Radstreifen** hinter dem Annapark und stadtauswärts beginnt ein Radstreifen in gleicher Höhe.
- Die bisher bestehenden **Radstreifen** an der Pillenreuther Straße südlich vom Annapark sind **zu eng**.

Die Strecke ist besonders wichtig.

- Es geht um einen **Lückenschluss** zwischen Kopernikusplatz/Humboldtstraße und den Radstreifen südlich des Annaparks.
- Es geht um einen geradlinigen **Lückenschluss** zwischen Celtistunnel/Hauptbahnhof und dem Kopernikusplatz.

Trotz der schwierigen und stressigen Situation wird die Strecke tagtäglich von vielen Radfahrenden genutzt. Das ist so, weil sie gebraucht wird.

Aber gleichzeitig gilt: Diese Strecke lädt nicht zum Radfahren ein. Sie macht nicht Lust auf den Umstieg vom Auto aufs Rad. Sie wird genutzt von Menschen, die über viel Erfahrung mit dem Rad im Straßenverkehr verfügen und sich viel zutrauen. Und die den entstehenden Stress wegstecken.

Die Strecke ist nichts für Menschen mit Unsicherheiten, sie verzeiht keine Fehler, sie verlangt volle Aufmerksamkeit und den Mut „offensiv defensiv zu fahren“.

Dieses Beispiel steht für sehr viele kritische Stellen in Nürnberg. Das Radnetz hat sehr viele Lücken, viel zu viele Lücken. Gerade dort, wo es für Radfahrende kritisch wird, weil der Raum enger und der Verkehr stärker wird, enden und fehlen die Radwege. Das gilt insbesondere für Kreuzungen.

Nürnberg muss schneller und stärker **in die Radinfrastruktur investieren** und **mehr Platz fürs Rad schaffen** und die

Radwege

fühlbar

sicherer

machen.

Die **Situation** in der Pillenreuther Straße zwischen Annapark und Celtistunnel **heute**:

- In jede Richtung 2 Fahrspuren von je rund 3 m Breite
- Im Kreuzungsbereich 3-spurige Führung
- Am rechten Fahrbahnrand tw. Parkflächen, für Schräg- bzw. Längsparker

Die Radfahrenden brauchen in jeder Richtung einen der beiden Fahrstreifen für den Radverkehr:

- **Für genügend Abstand zu den parkenden Autos um Dooring-Unfälle zu vermeiden** → Mindestabstand der Radelnden zum Parker 1m
- **Für genügend Abstand der überholenden Autos im Regelverkehr** → Führung der Kfz auf einer Fahrspur mit 1,5m Abstand vom normal fahrenden Radfahrer
- **Für genügend Platz zum Überholen von langsameren Radfahrenden ohne Verlassen des Radweges** → Hinreichende Breite der Radstreifen
- **Für Trennelemente im Sinne von „protected bike lanes“, wo immer möglich**

Unzulänglich sind Radstreifen, die im dichten Regelverkehr die Einhaltung der Mindestabstände nicht zulassen:

- ⊗ Radstreifen von 1,75m Breite unmittelbar neben parkenden Autos sind gefährlich. 🚦 Zügig Radelnde müssen hier im linken Bereich des Radweges fahren um Dooring-Unfälle zu vermeiden. 🚦 Kfz-Fahrer haben kein Verständnis, dass die Radfahrenden nicht ganz rechts fahren und überholen eng.
- ⊗ Überbreite Fahrspuren (1,5 Spuren, ca. 4,5 bis 5m) führen zu Überholen in engem Abstand. 🚦 Im dichten Verkehr entwickelt sich ein kontinuierliches Nebeneinanderfahren, das kein Ausweichen nach links bei Fahrrädern auf dem Radstreifen zulässt. 🚦 Die breite Spur führt zu „äußerst-rechts-Fahren“ der Kfz um ein Überholen anderer Kfz zu ermöglichen - und es verhindert die Einhaltung des Mindestabstandes von 1,5m zu Radfahrern auf dem Radstreifen.

Deshalb:

- **Mehr Platz fürs Rad**
- **Angenehmes, sicheres und zügiges Radfahren auch im dichten Verkehr ermöglichen**
- **Einhaltung der Mindestabstände im System immanent organisieren**

- **Radwege immer über die Kreuzungen hinweg führen**

Umdenken

Radverkehr muss **von den Nutzern her gedacht** werden. Radfahrende sind anders als Autos keine Maschinen. Sie sind unterschiedlich und verletzlich. Sie sind je nach Alter und Fitness mal schnell und mal ziemlich langsam, sie sind mal sicher, gewandt und körperbeherrscht, mal unsicher. Manche kennen die Wege, manche suchen danach, wie es weiter geht. Manche sind mit leichtem schnellen Straßenrad unterwegs, andere mit Lastenrad, Kinderanhänger oder als Familie mit Kindern.

→ Radverkehrsanlagen müssen für alle tauglich und attraktiv sein.

Das Auto taugt **nicht als Mittel des Verkehrs** in die Innenstädte **für alle**. Es kann weder genügend Parkraum geschaffen werden noch können die Autos schnell genug in die Stadt und wieder hinaus geleitet werden – ohne die Stadt als lebenswerten Raum aufzugeben.

Mehr Raum auch an Kreuzungen: Das Beharren auf Vorrang für Kfz an Kreuzungen („Leistungsfähigkeit“) und Verzicht auf Radverkehrsanlagen in kritischen Bereichen torpediert die Radverkehrsförderung. Wenn Radfahrende sich in den Stau der für die Stadt zu viel Raum beanspruchenden Kfz stellen müssen, ist das ein „Ausbremsen“ und behindert den Umstieg aufs Rad. Bei eigenständigen Spuren würde mehr Autofahrern klar, dass sie die Möglichkeit zu einer attraktiveren Alternative haben.

Die Alternative liegt im **Verkehrsverbund**: die eigenständige Fortbewegung **zu Fuß** oder **mit dem Fahrrad** im **Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr**. Je schneller der Umbau gelingt und je attraktiver das wird, desto eher können die Menschen vom Auto auf die Alternativen umsteigen. Dann bleibt auch genügend Platz für die, die unbedingt auf das Auto angewiesen sind. – Insoweit lässt **mehr Platz fürs Rad** auch denjenigen Platz, die auf das Auto angewiesen sind.

Positiv:

Die Stadt Nürnberg plant bereits eine Verbreiterung der vorhandenen Radstreifen an der Pillenreuther Straße. Der ADFC begrüßt das.

Anforderung:

Die Abstände zu parkenden und fahrenden Autos müssen zukunftsfähig geplant werden: geeignet für alle Radfahrenden mit besseren Lösungen als bisher. Und die Lücken müssen geschlossen werden.

„Protected bike Lanes“- „Geschützte Radstreifen“

Die meisten Menschen bevorzugen separate Radwege, die sie bei starkem Verkehr und hohen Kfz-Geschwindigkeiten durch physische Barrieren vor dem Kfz-Verkehr schützen.

Baulich vom Kfz- und Fußverkehr getrennte Bordsteinradwege, die modernen Standards und Anforderungen gerecht werden, sind teuer. Entsprechende Planungen und Realisierungen sind langwierig.

Geschützte Radfahrstreifen bieten eine gute Möglichkeit, auch kurzfristig die Lücke zwischen fehlenden hochwertigen und modernen Bordsteinradwegen und ungeschützten Markierungslösungen für den Radverkehr zu schließen.

Geschützte Radstreifen werden direkt auf der Fahrbahn auf gleichem Niveau angelegt. Vom Fußverkehr sind sie in der Regel durch die Bordsteinkante getrennt. Im Optimalfall nehmen sie die Breite einer ganzen Fahrspur einer Straße ein und sie sind durch markierte Schutzzonen (breite Sperrflächen) und durch vertikale Elemente (z.B. Baken, Poller, Blumenkübel) von den Fahr- und Parkspuren des Kfz-Verkehrs getrennt.

Radfahrende erhalten so einen geschützten Raum, der Komfort und Sicherheitsempfinden verbessert.

Quelle: ADFC-Positionspapier „Geschützte Fahrradstreifen“. <https://www.adfc.de/artikel/geschuetzte-radfahrstreifen/>



Geschützter Radstreifen in Darmstadt, Rheinstraße (Foto: H.Roß)

Nürnberg sollte diese Führungsform erproben. Auch kurze Abschnitte, gerade auch bei Übergangsabschnitten und in kritischen Bereichen, können hilfreich sein.