

Nürnberg, den 27.01.2019

ADFC ist alarmiert:

Neuer Stadtteil Hasenbuck-Süd wird keineswegs so Fahrradfreundlich geplant, wie von der Verwaltungsspitze öffentlich propagiert.

Damit wird nicht nur eine seltene Chance vertan, sondern auch das Ziel gefährdet, die Verkehrsbelastung durch das neue Stadtviertel auf den umliegenden Straßen erträglich zu gestalten.

Offiziell soll der neue Stadtteil Hasenbuck-Süd ein „autoarmer Stadtteil“ werden, so berichten auch jüngst erst wieder die Nürnberger Nachrichten (NN vom 07.01.19 S. 9). Dazu sollen u. a. auch „attraktive Fuß- und Radwege“ gehören. Von einer Erschließung durch „eigenständige kreuzungsfreie“ Radwege war anfangs die Rede. Auch der ADFC hatte dies 2016 in einer ersten Stellungnahme ausdrücklich begrüßt.

In den konkreten Planungen, die bis vorletzte Woche im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan auslagen, war davon aber nicht mehr viel übrig geblieben. Lediglich entlang der Brunecker Straße ist von einem „Radweg“ die Rede. Ansonsten gibt es nur einen kleinen Abschnitt mit einem gemeinsamen Geh-/Radweg und vier kurze Abschnitte „*öffentlicher Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung*“, die vorrangig Radfahrern und Fußgänger gewidmet sein sollen. Ansonsten sollen Autos und Fahrräder zusammen auf den gleichen Fahrbahnen fahren. Auf den Hauptstrecken sind Parkplätze an den Längsseiten und wechselseitig auf der Fahrbahn weitere Autostellplätze vorgesehen, „um die Geschwindigkeit zu reduzieren“. Die Erfahrung zeigt, dass dies für Radfahrer zur Drangsalierung durch breite Autos, Stress und Unsicherheit führt.

Die jetzt ausgelegten Pläne sehen für den Radverkehr auch nicht mehr die ursprünglich geplanten Quermöglichkeiten durch den zentralen Ost-West-Grünzug vor. Das offiziell propagierte Prinzip der „kurzen Wege“ wird so wieder aufgegeben.

Besondere Sorge machen dem ADFC jetzt die Verbindungen für den Radverkehr aus dem neuen Stadtteil heraus bzw. in ihn hinein. An der Nerzstraße und am Knoten Brunecker-Straße sind bisher keine Flächen für ausreichende Radverkehrsanlagen zur komfortablen und sicheren Querung (am besten kreuzungsfrei) der Ingolstädter Straße und zur Weiterführung in die Innenstadt vorgesehen.

Beunruhigt ist der ADFC auch dadurch, dass es noch keine Aussage gibt, wo die neue Straßenbahn verlaufen soll, an die der neue Stadtteil ja unbedingt angeschlossen werden muss. Am östlichen Rand des Gebiets sieht der Plan jetzt zwar eine insgesamt 14 bis 17 m breite Trasse vor. Für eine Straße, einen 4 m breiten Radweg (wie bei Radschnellwegen), einen Gehweg und einen Grünstreifen würde das knapp reichen, aber wenn dort auch die Straßenbahn hineinpassen soll, reicht es für einen guten Radweg nicht mehr.

Und noch ein ganz anderer Aspekt stört den ADFC: Im Südosten des heutigen Bahngeländes ist eine Ausgleichsfläche für die Natur vorgesehen, die durch den Bau des neuen Stadtteils zerstört wird. Durch dieses Gebiet müsste aber ein Radweg zu einer Brücke über den Rangierbahnhof Richtung Siedlungen Süd laufen, die sich nicht nur der ADFC wünscht und zu der sich die Verwaltung auch grundsätzlich positiv geäußert hat. Zwar vertragen sich eine naturbelassene Ausgleichsfläche und ein Radweg grundsätzlich gut, aber bei der Berechnung einer Ausgleichsfläche nach dem Umweltrecht wird jeder Quadratmeter ganz genau gezählt. Die Quadratmeter für eine Radroute würden dann plötzlich fehlen. Darum wünscht sich der ADFC, dass schon jetzt in den Plänen die Flächen für eine Radroute (teilweise auf einem Damm, der zu einer Brücke aufsteigen müsste) ausdrücklich vermerkt werden und bei der Berechnung der notwendigen Größe der Ausgleichsfläche berücksichtigt werden.

Befremdlich ist für den ADFC auch, dass ausgerechnet in dem neuen Stadtteil keine überdachten Fahrrad-Abstellanlagen zulässig sein sollen (*Nachtrag 10.02.2019: s. Ergänzung am Ende der Pressemitteilung*). Die in der Nürnberger Stellplatzsatzung vorgesehenen Abstellanlagen in den Häusern werden weder von der Zahl noch von der Qualität her ausreichen, wenn es wirklich ein autoarmer Stadtteil werden soll.

Die Entwicklung der Planung ist für den ADFC umso unverständlicher, als die Zielsetzung eines autoarmen Stadtteils in diesem Fall auch notwendig ist, damit die Infrastruktur rund um den neuen Stadtteil herum die steigende Verkehrsmenge überhaupt noch verkraften kann. Wenn es zwar bei der Proklamation eines autoarmen Stadtteils und der Reduzierung der Kfz-Stellplatzzahlen bleibt, aber ansonsten nur wenig für einen fahrradfreundlichen Stadtteil getan wird, drohen erst recht unerfreuliche Zustände auf den Straßen im neuen Stadtteil, weil es z. B. wegen parksuchender Kfz eng wird. Dann droht die Gefahr, dass nachträglich noch Parkplätze irgendwo reingequetscht werden, die dann wieder zu neuen Problemen führen.

Der ADFC weiß zwar, dass es jetzt nur noch wenige Chancen gibt, etwas zu ändern, denn die Stadt will, dass möglich schnell mit dem Bau begonnen wird, der Grundbesitzer will möglichst bald Geld verdienen. Trotzdem hat der ADFC im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung noch einen Vorstoß unternommen, damit die Planung sich wenigstens etwas auf die ursprünglichen Absichten besinnt und proklamierte Zielsetzungen und tatsächliche Planungen besser zusammen passen.

Nachtrag 10.02.2019:

In einer früheren Fassung der Satzung zum Bebauungsplan hatte es geheißen: „Weitere Fahrradabstellplätze (Besucherstellplätze) für Wohnnutzungen außerhalb von Gebäuden sind nur als offene, nicht überdachte Fahrradabstellanlagen zulässig.“

Dieser Text ist aktuell tatsächlich nicht mehr enthalten. Stattdessen heißt es jetzt: „10.6. Die gemäß der Stellplatzsatzung der Stadt Nürnberg notwendigen Fahrradabstellplätze für Wohnnutzungen sind innerhalb der Gebäude oder in Tiefgaragen nachzuweisen.“ (Quelle: Tz. 10.6 des Entwurfs der Satzung zum Bebauungsplan 4635 aus der Sitzung des Stadtplanungsausschusses vom 7.11.2018)