

Belege für die Aussagen in der Pressemitteilung des ADFC Nürnberg vom 27.01.2019 zum Stadtteil Hasenbuck-Süd

Aussage in der ADFC-Pressemitteilung	Anlass für die betreffende Aussage Quelle: Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 4635 „Hasenbuck Süd“ vom 19.10.2018
<p>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.</p>	<p>„Das Plangebiet ist derzeit außerhalb der Straßen nicht fuß- und radwegetechnisch erschlossen. Von Süden verläuft ein Weg aus der Rangierbahnhofsiedlung über die Gleisanlagen hinweg und an den Kleingärten vorbei und schließt an die Brunecker Straße im Süden an. Diese Wegeführung verläuft jedoch über Gleisanlagen und ist öffentlich nicht frei zugänglich. Eine Vernetzung mit dem übergeordneten Fuß- und Radwegesystem der Stadt Nürnberg besteht derzeit nicht.“ (Quelle S. 10 Nr. I.3.1.4.c)</p> <p>Aus dieser zutreffenden Feststellung der Stadt Nürnberg werden im Bebauungsplan keine Konsequenzen gezogen. Im Gegenteil: Die Erschließung durch Radverkehr wird im „Verkehrs- und Erschließungskonzept zum Modul I (Bebauungsplan Nr. 4635) vom 18.07.2017“ überhaupt nicht behandelt. Dort wird ausschließlich die Erschließung durch motorisierten Individualverkehr thematisiert.</p>
<p>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.</p>	<p>„Als Nord-Süd-Achse für den Radverkehr ist ein Radweg entlang der Brunecker Straße geplant. Die Detailplanung hierzu erfolgt im Zuge der Erschließungsplanung bzw. der weiteren Planungen im Rahmen der Gesamtentwicklung. Für alle sonstigen Straßen sind keine expliziten Radwege oder -streifen in den Straßen geplant. Hier ist generell die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vorgesehen.“ (Quelle S. 26 Nr. I.4.2.3.c)</p> <p>„Um eine Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer in verschiedenen Teilen des Plangebietes über Allgemeine Wohngebiete hinweg sicherzustellen, sind im WA3, WA7, WA10 und im WA11 verschiedene dinglich zu sichernden Flächen festgesetzt. Diese Flächen werden mit einem Geh- und Radfahrrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt und sollen (vgl. Kapitel I.4.2.4.d) somit die Durchlässigkeit für die Öffentlichkeit und wichtige Wegeverbindungen sichern.“ (Quelle S. 66 Nr. I.5.17)</p> <p>In den oben angesprochenen Abschnitten WA 3 und 10 sind allerdings nur Gehwege festgesetzt. Unbekannt ist auch, welche Qualität die Wege für Radfahrer haben werden. Mal ist von Geh- und Radwegen die Rede, mal von Radwegen. Das macht einen großen Unterschied. Gemeinsame Geh- und Radwege bedeuten faktisch Schrittgeschwindigkeit, ebenso ist das bei verkehrsberuhigten Flächen oder „Fußgängerzonen / Radfahrer frei“ der Fall.</p>
<p>Auf den Hauptstrecken sind Parkplätze an den Längsseiten und wechselseitig auf der Fahrbahn weitere Autostellplätze vorgesehen, „um die Geschwindigkeit zu reduzieren“.</p>	<p>„Die öffentlichen Parkplätze (Besucherstellplätze) für den ruhenden Verkehr werden im Großteil des Plangebietes straßenbegleitend alternierend in die Fahrbahnen integriert, so dass durch diese auch eine Verkehrsberuhigung erreicht wird und keine gerade durchgehenden Fahrspuren geschaffen werden. In den übergeordneten Straßen (Planstraße A und B) sind auch straßenbegleitende Stellplätze am Fahrbahnrand vorgesehen.“ (Quelle S. 62 Nr. I.5.10)</p>
<p>Die jetzt ausgelegten Pläne sehen für den Radverkehr auch nicht mehr die ursprünglich geplanten Querungsmöglichkeiten durch den zentralen Ost-West-Grünzug vor.</p>	<p>„Innerhalb der öffentlichen Parkanlage ist die Entwicklung eines Fußwegenetzes vorgesehen. Der derzeitige Planungsstand des Parkentwurfs wurde hierzu im Planblatt hinweislich dargestellt. Im Zuge dieser Freiraumplanung werden die als Hinweis enthaltenen Wege in ihrer Dimension und genauen Verläufe konkretisiert. Im Fokus steht hier die Ost-West-Verbindung für den Lückenschluss Hasenbuck - Volkspark Dutzendteich sowie die Nord-Süd-Verbindung zur fußläufigen Verbindung der nördlich und südlich des Parks gelegenen Wohngebiete.“ (Quelle S. 26 Nr. I.4.2.3.c)</p>

<p>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.</p>	<p>„An das übergeordnete Fuß- und Radwegesystem ist das Plangebiet bzw. das Gesamtgebiet „Brunecker Straße“ insbesondere über die Münchener Straße angebunden.“ (Quelle S. 26 Nr. 1.4.2.3.c) Andere Anbindungen werden weder in der Planzeichnung noch in der Begründung dargestellt.</p>
<p>Im Südosten des heutigen Bahngbietes ist eine Ausgleichsfläche für die Natur vorgesehen ... Durch dieses Gebiet müsste aber ein Radweg zu einer Brücke über den Rangierbahnhof Richtung Siedlungen Süd laufen ... 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.</p>	<p>„Hierzu wird die Fläche im Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Naturbelassener Bereich“ und überlagernd als Fläche für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern festgesetzt.“ (Quelle S. 65 Nr. 1.5.15) Auch in der Planzeichnung sind keine Radwege durch die Ausgleichsfläche dargestellt. Der ADFC ist skeptisch bei Konkurrenz zwischen Radwegen und Biotopflächen. Im Marienbergpark konnten aus diesem Konflikt heraus selbst Teile von Haupttrouten nicht asphaltiert hergestellt werden und an der Oelser Straße wird unter Verweis auf Vorrang des Naturschutzes bislang der Lückenschluss eines asphaltierten Radweges zwischen Nürnberg und Feucht blockiert. – Will man solche Blockaden später vermeiden müssen Trassen jetzt eingeplant werden.</p>
<p>... dass ausgerechnet in dem neuen Stadtteil keine überdachten Fahrrad-Abstellanlagen zulässig sein sollen.</p>	<p>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)</p>
<p>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.</p>	<p>Nach der Richtzahlenliste für Fahrradabstellplätze in Nürnberg gelten folgende Zahlen: 1 Abstellplatz bei Wohnungen ≤ 50 m² WF 2 Abstellplätze bei Wohnungen > 50 m² WF bis ≤ 130 m² WF 3 Abstellplätze bei Wohnungen > 130 m² WF Bei Ein- und Zweifamilienhäusern ist kein Abstellplatz notwendig. Auf 100 Haushalte kommen im Mittel 180 Fahrräder. Allerdings haben nur 3/4 der Haushalte Fahrräder (Quelle: Statistisches Bundesamt). Haushalte mit Fahrrädern haben im Mittel also 2,4 Räder. Haushalte mit Kindern und Haushalte, die stark auf Fahrradmobilität setzen, haben in der Regel für jedes Haushaltsmitglied mindestens ein Fahrrad. Es kommen zunehmend Sonderfahrräder (Lastenräder, Kindertransporter u.ä. hinzu). Will man einen Stadtteil besonders attraktiv für solche Haushalte machen, braucht man entsprechend attraktive Abstellmöglichkeiten. Die Investoren sollten dazu ermutigt werden und die Regelungen sollten die Schaffung zusätzlicher überdachter Stellplätze leicht machen.</p>