

Fahrradstraßen in Sicht

In der Sitzung des Verkehrsausschusses des Nürnberger Stadtrats wurde Ende Juni 2018 die 1. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts der Stadt Nürnberg beschlossen. Anlass genug, dieses Thema einmal näher zu betrachten.

Was sind eigentlich Fahrradstraßen?

Fahrradstraßen sind Straßen, die dem Radverkehr vorbehalten sind. Kfz-Verkehr kann zugelassen werden, muss aber nicht. Es kommen also Strecken abseits von Hauptverkehrsstraßen in Frage, die für den Radverkehr eine hohe Bedeutung haben und in denen kein Kfz-Durchgangsverkehr vorhanden ist. Erkennbar sind sie am Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ (s. Grafik).



Welche Regeln gelten in Fahrradstraßen?

Im Unterschied zum übrigen Straßennetz ist das Nebeneinanderfahren mit dem Fahrrad in Fahrradstraßen immer erlaubt. Für alle Fahrzeuge gilt Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden; wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr sein Tempo weiter drosseln. Radfahrer haben in Fahrradstraßen also Vorrang.

Welchen Nutzen haben Fahrradstraßen?

Gut umgesetzte Fahrradstraßen können das Radfahren deutlich leichter und angenehmer machen. Sie schaffen mehr Platz und Vorrang für den Radverkehr und sie erhöhen den Komfort und die Sicherheit für alle Radfahrenden. Da die Menschen in Fahrradstraßen nebeneinander fahren und sich unterhalten können, wird auch das gemeinsame Radfahren angenehmer und kommunikativer.

Wie werden sie in Nürnberg gestaltet?

Neben der vorgeschriebenen Beschilderung (s. oben) werden auf der Fahrbahn größere Fahrrad-Piktogramme markiert und die Kreuzungsbereiche werden rot eingefärbt. An Einmündungen und Kreuzungen mit Nebenstraßen erhält die Fahrradstraße ein Vorfahrtsrecht. Vorfahrtsberechtigt sind dann aber alle Fahrzeuge auf der Fahrradstraße, nicht nur Radfahrer.



Hier entstehen Fahrradstraßen

Im Rahmen der 1. Stufe des Nürnberger Fahrradstraßenkonzepts sollen in diesem und dem nächsten Jahr folgende Straßen(-abschnitte) zu Fahrradstraßen umgestaltet werden:

- Wilhelm-Späth-Straße (680 m, 80.000 EUR)
- Muggenhofer Straße (1,8 km, 320.000 EUR)
- Schloßstraße – Thäterstraße (3,6 km, 580.000 EUR)
- Sandartstraße – Jagdstraße (750 m, 170.000 EUR)
- Hummelsteiner Weg (850 m, 325.000 EUR)
- Metthingstraße – Aussiger Platz (550 m, 35.000 EUR)
- Rennweg (500 m, 30.000 EUR)
- Herbststraße – Zuckermandelweg (2,0 km, 80.000 EUR)

Neben den o.g. gestalterischen Maßnahmen kommen teilweise mobile Bäume zum Einsatz, um überbreite Fahrbahnen zu verschmälern. Stellenweise muss auch der Fahrbahnbelag erneuert oder, wie im Fall der Jagdstraße, die Einbahnregelung für den Radverkehr aufgehoben werden.

Was meint der ADFC dazu?

Fahrradstraßen müssen für alle klar und eindeutig erkennbar sein und möglichst einheitlich gestaltet werden. Dazu hat sich die Stadt Nürnberg einige Gedanken gemacht und befindet sich aus unserer Sicht auf dem richtigen Weg, zumal es in Deutschland kaum Positiv-Beispiele dazu gibt. Vom Vorbild Niederlande, in denen eine Fahrradstraße wie ein breiter Radweg gestaltet ist, auf dem Autos nur ausnahmsweise „zu Gast“ sind, sind wir trotzdem noch ein gutes Stück entfernt.



Fahrradstraße in Niederlande (Foto: ADFC)

Entscheidend wird aber sein, wie viel Kfz-Verkehr in den Fahrradstraßen unterwegs sein wird und wie konsequent falsch parkende Kfz verwahrt bzw. abgeschleppt werden. Denn Verhältnisse wie aktuell in vielen „Tempo-30-Zonen“, machen ansonsten aus einer Fahrradstraße eine ganz gewöhnliche (fahrradunfreundliche) Nebenstraße.

Bei der Streckenauswahl hat die Stadt Nürnberg darauf geachtet, dass diese möglichst über das ganze Stadtgebiet verteilt sind. Und das ist auch gut so! So können sich alle Nürnberger an diese neue Verkehrsführung gewöhnen.

Bei der ein oder anderen künftigen Fahrradstraße hätte man sich eine Weiterführung für Radfahrer gewünscht. Denn wenn man, wie bei der Muggenhofer Straße, am Ende der Fahrradstraßen-Regelung auf der Maximilianstraße landet, ist das schon ein „abruptes Ende aller Radfahrerträume“. Letztendlich ist es aber sehr zu begrüßen, dass die Stadt Nürnberg diesen Weg eingeschlagen hat. Denn das Radfahren auf Nebenstraßen muss deutlich attraktiver und sicherer werden als jetzt und da können Fahrradstraßen ein geeignetes Mittel sein.

Nürnberg, im September 2019