

ADFC Nürnberg e.V. | Heroldstr. 2 | 90408 Nürnberg

Stadt Nürnberg
SÖR
Verkehrsplanungsamt

Fahrrad-Beauftragte Frau Heym z.K.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum

21.03.2020

Unser Zeichen

hro

Situation für Radfahrer am Nelson-Mandela-Platz nach der Umgestaltung Bedarf an Nachbesserung

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Umbau des Nelson-Mandela-Platzes ist so weit fortgeschritten, dass die meisten Elemente für die Abwicklung des Verkehrs fertig sind und genutzt werden. Rückmeldungen von Radfahrern haben den ADFC zu einer Ortsbegehung (noch vor den Ausgangsbeschränkungen) veranlasst. In der Tat zeigen die Beobachtungen mehrere Problembereiche. Es sollten Nachbesserungen vorgenommen werden, um eine geordnete und sichere Radfahrersituation in diesem Bereich zu schaffen.

Wir beschreiben die Punkte entsprechend ihrer Lage von West nach Ost.

1. Radwegeführung aus Richtung Celtistunnel/Celtisplatz

Nördlich der Celtisstraße queren Radfahrer*innen von West nach Ost den Celtisplatz (Fortsetzung Pillenreuther Straße) an einer dafür eingerichteten Lichtsignalanlage. Sie gelangen dann auf den neuen mit rotem Granitstein gepflasterten Radweg, der zunächst getrennt von der Straße Hinterm Bahnhof geführt wird. Die Ausleitung in die Straße Hinterm Bahnhof erfolgt auf die Spur, die nur als Radweg von Ost nach West gedacht ist. Es ist für Radfahrer*innen nicht erkennbar, dass sie auf die Fahrbahn wechseln müssen und es ist auch keine erkennbare Stelle eingerichtet, an der sie sich sinnvoll und sicher in den West-Ost-Verkehr einfädeln können.

- Es sollte einerseits deutlich erkennbar gemacht werden, dass die rote Granitspur parallel zur Straße Hinterm-Bahnhof nur für Radfahrer in Gegenrichtung zur Einbahnstraße freigegeben ist.
- Andererseits sollte eine Ausfahrt aus West-Richtung in die Straße Hinterm-Bahnhof eingerichtet werden, an der die Radfahrerinnen warten und sich in den sonstigen Verkehr Richtung Osten einfädeln können.

2. Erkennbarkeit des Radweges für Autofahrer*innen

Autofahrer*innen, die aus dem Celtisplatz in die Straße Hinterm Bahnhof einfahren, können nicht erkennen, dass der Streifen aus rotem Granitstein als Spur für den Radverkehr in Gegenrichtung

gedacht ist. Es gibt keinen Hinweis darauf. Lediglich das Zeichen ‚Radfahrer in beiden Richtungen‘ unter dem Einbahnstraßenzeichen weist darauf hin, dass mit Radfahrern zu rechnen ist. Bei Nässe und im Zwielflicht ist nicht erkennbar, dass es sich um einen rot markierten Bereich handelt und auch nicht, dass es sich um ein Rot handelt, das eine markierte Radspur kennzeichnet.

- Es sollte für Autofahrer*innen erkennbar beschildert werden, dass der Streifen dem Radverkehr in Gegenrichtung dient.

3. Parkplätze für Längsparker auf der Nordseite (von Westen aus)

Anders als in der ursprünglichen Planung (Plan aus Sitzung des Stadtrats von 10.12.2017) ist auf der Westseite des Nelson-Mandela-Platzes nördlich des Radweges ein Parkstreifen für Längsparker angelegt. Die ursprünglich direkt neben dem Radstreifen vorgesehenen Sperrpfosten stehen jetzt hinter dem Parkstreifen. Die Pkw müssen zum Ein- und Ausparken den Radweg queren. Schilder weisen darauf hin, dass das Parken nur in den markierten Bereichen gestattet ist, aber es ist nicht genau markiert, wo diese markierten Bereiche beginnen und enden. Das westliche Ende des Parkstreifens läuft schräg aus. Autos, die dort parken, ragen in den Radweg. Das Parken sollte dort untersagt werden.

- Am besten wäre es, den eigentlich nicht geplanten Parkstreifen wieder abzutrennen, und die Sperrpfosten wie ursprünglich geplant weiter nach Süden neben den Radweg zu setzen.
- Wenn der Parkstreifen bleibt, sollte der westliche Teil freigehalten werden. Das sollte eindeutig markiert werden und der westliche Teil des Radweges durch Sperrpfosten geschützt werden.
- Und es sollte gekennzeichnet werden, dass er keinesfalls zum Parken verwendet werden darf, auch nicht zum Ein- und Aussteigen.

4. Ein- und Aussteigen auf dem Radweg

Wie bei 2. erläutert erkennen Autofahrer*innen häufig nicht die Radspur. Sie halten mit ihrem Fahrzeug darauf und lassen Personen ein- und aussteigen.

- Es müsste durch Beschilderung eindeutig gekennzeichnet werden, dass ein Befahren der Radspur und ein Halten auf der Radspur verboten ist, vor allem in dem kritischen Bereich vor dem westlichen Südeingang des Bahnhofs.
- Der bei 3. genannte Längsstreifen könnte für Kiss-and-Ride genutzt werden. Parken könnte dort verboten werden, z.B. durch maximale Haltezeit 5 Minuten.
- Die Plätze für den Schienenersatzverkehr auf der Südseite der Straße könnten in den Zeiten, in den es keinen SEV gibt, ebenfalls für Kiss-and-Ride freigegeben werden, um die Situation zu entspannen.
- Besonders in der Anfangszeit nach der Fertigstellung des Platzes, auch danach aber weiterhin hinreichend häufig, sollte durch die kommunale Verkehrsüberwachung eine intensive Kontrolle und Ahndung des falschen Parkens und Haltens organisiert werden.

5. Zufahrt zum Fahrradparkhaus

Die Zufahrt zu den Senkrechtparkplätzen auf der Nordseite der Straße sind alle höhengleich ausgeführt. Nur die Zufahrt für Radfahrer*innen zum neuen Fahrradparkhaus ist nicht höhengleich ausgeführt. Direkt hinter der gewölbten Rinne ist die Zufahrt mit einem scharfkantigen Randstein von 2 cm Höhe abgegrenzt. Bei senkrechter Querung ist das für Radfahrer*innen unangenehm, bei Rädern mit schmalen Reifen kann das zu Platten führen. Und Radfahrer*innen, die aus dem Radweg aus östlicher Richtung einbiegen wollen, riskieren Stürze, wenn die scharfe Kante hinter der Wölbung zu einem „Einspuren“ führt.

- Die Einfahrt sollte überarbeitet werden mit dem Ziel eine höhengleiche Einfahrt zu schaffen.

6. Radverkehr zwischen Allersberger Straße und Nelson-Mandela-Platz

Die ursprüngliche Planung eines Radweges vom Allersberger Tunnel zum Nelson-Mandela-Platz ist gescheitert. Radfahrer*innen brauchen zwischen Allersberger Straße und dem Nelson-Mandela-Platz sowie zum neuen Fahrradparkhaus eine andere vernünftige Verbindung. Die Freigabe des nördlichen Gehwegs der Straße Hinterm Bahnhof ist diese Lösung noch nicht.

- Für den Radverkehr in Ost-Westrichtung sollte die nördliche Spur der Straße freigeben und abgetrennt werden. Die Parkplätze auf der Nordseite der Straße sollten dafür entweder aufgegeben oder nach südlich der abzutrennenden Radspur verlegt werden.
- Für die Straße Hinterm Bahnhof sollte auf ganzer Länge bis zur Allersberger Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 angeordnet werden.

7. Behinderung der Fußgänger*innen durch Fahrradständer

Schließlich weisen wir auch noch auf ein Problem hin, dass sich für Fußgänger*innen ergibt, die sich vom Celtispark oder von der Westseite der Pillenreuther Straße ostwärts Richtung Bahnhofsausgang bewegen. Wenn sie den signalisierten Fußgängerüberweg benutzt haben, können sie nicht geradeaus weiter gehen, da ihnen der Weg durch Fahrradständer versperrt wird. Sie müssen einen Umweg bis zum Gehweg an der Nordseite der Straße machen.

- Die Fahrradständer, die das Geradeaus-Gehen verhindern, sollten entfernt und stattdessen als zweite Reihe hinter den weiter nördlich stehenden Ständern angebracht werden.

Wenn Sie es wünschen, sind wir gern bereit **Bilder** bereit zu stellen, die genauer illustrieren, welche Probleme wir ansprechen.

Mit freundlichen Grüßen



(Albrecht Steindorff)
stv. Kreisvorsitzender