

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

An die
Stadtratsfraktionen und Gruppen

per E-Mail

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum

26.01.2020

Unser Zeichen

jo

Sitzung des Verkehrsausschusses am 30.01.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

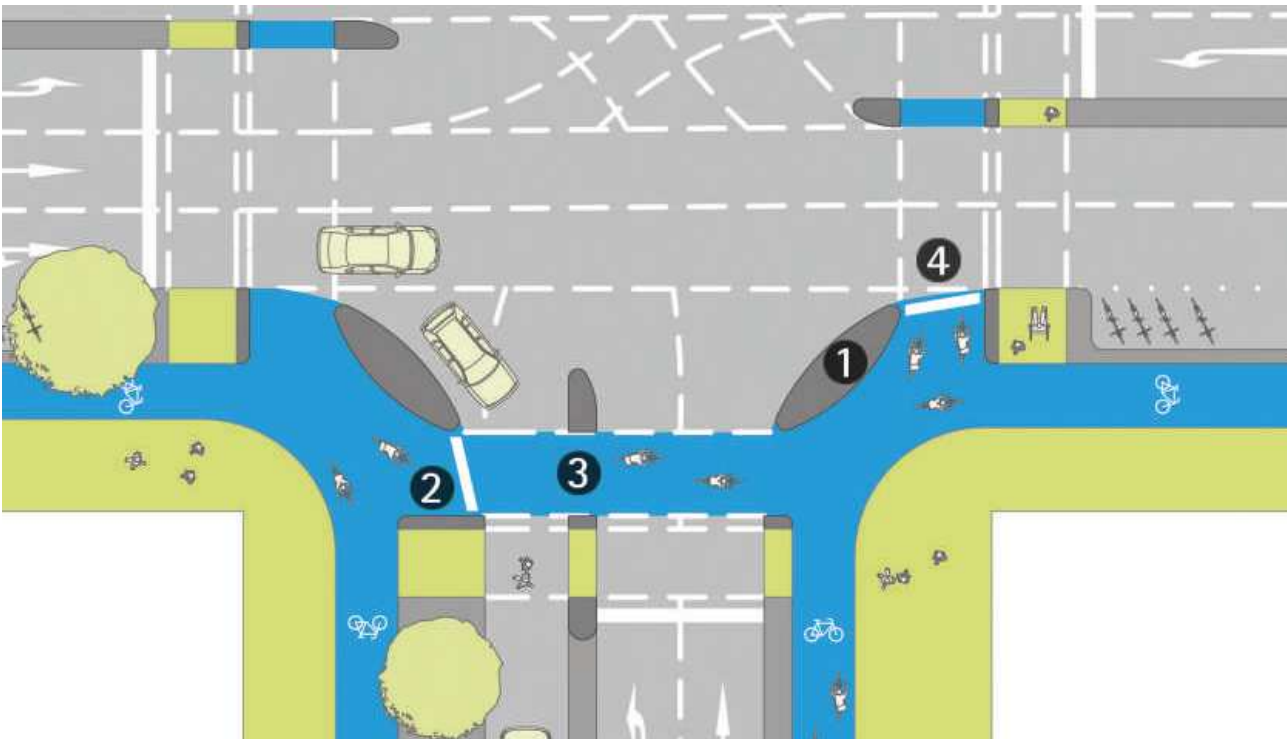
anlässlich der kommenden Sitzung des Verkehrsausschusses wendet sich der ADFC Nürnberg mit folgenden Anliegen an Sie:

zu TOP 2) Radverkehrsanlagen in der Rothenburger Straße

Wir begrüßen den von der Verwaltung vorgelegten Straßenplan sehr und möchten dazu ermuntern, ihn noch ein Stück weit fortzuentwickeln, um eine für alle Radfahrer sichere und attraktive Radroute zu schaffen.

Die Planung eines fast durchgängig 3 m breiten Radstreifens wird vielen Radfahrern ein größeres Sicherheitsgefühl vermitteln, als es bei einem Großteil der aktuellen Radstreifen im Stadtgebiet der Fall ist. Denn durch diese Breite können einerseits vorbeifahrende Kfz den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand zu Radfahrern von 1,50 m einhalten und andererseits Radfahrer mehr Abstand zu den parkenden Kfz in den Parkbuchten lassen. Außerdem erleichtert die größere Radstreifenbreite auch ein Überholen der Radfahrer untereinander.

Allerdings sieht der Straßenplan im **Kreuzungsbereich mit der Von-der-Tann-Straße** weiterhin eine Führung der Radfahrer zwischen den Kfz-Fahrspuren vor. Der Radstreifen verschmälert sich hierbei auch auf 2,30 bzw. sogar nur 1,90 m Breite. Nicht ohne Grund fühlen sich viele Radfahrer mit einer Führung zwischen zwei Kfz-Fahrspuren nicht sicher und weichen auf die benachbarten Gehwege aus. U.a. die Niederlande haben deshalb ein Kreuzungsdesign entwickelt, das den Radfahrern sowohl objektiv Sicherheit bietet als auch subjektiv Sicherheit vermittelt (vgl. Schaubild nächste Seite). Wir bitten Sie deshalb, die Verwaltung zu beauftragen, den vorliegenden Straßenplan im Kreuzungsbereich mit der Von-der-Tann-Straße in diesem Sinne weiterzuentwickeln.



Quelle mit weiterführenden Informationen: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-fachtagung-2019-sichere-kreuzungen/>

Auch eine **physische Trennung des Radstreifens** von der benachbarten Kfz-Fahrspur, die sog. Protected Bike Lane, würde dazu beitragen, die objektive und subjektive Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen. Denn der weiße Trennstrich schützt den Radstreifen nicht vor dem Überfahren und Zuparken durch den Kfz-Verkehr. Eine physische Trennung kann hierbei durch bauliche Elemente erreicht werden oder auch durch parkende Kfz, wenn die vorgesehenen Kfz-Parkbuchten mit dem Radstreifen getauscht werden (weitere Infos hierzu finden Sie auch unter <https://www.adfc.de/pressemitteilung/adfc-erklart-protected-bike-lanes/>). Wir bitten Sie deshalb auch hier, die Verwaltung zu beauftragen, die Realisierung von Protected Bike Lanes zu untersuchen.

Im Bericht der Verwaltung vermissen wir zudem eine Aussage zur alternativen **Trasse durch den Westpark**. Die Machbarkeitsstudie zu den Radschnellwegen hatte ja diese Trasse favorisiert. In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 27.06.2019 wurde auch ein Fahrzeitvergleich zwischen diesen beiden Trassen angekündigt, um eine Entscheidungshilfe zu erhalten, welche Trasse die geeignetere Variante für einen Radschnellweg darstellt. Hilfreich wäre es deshalb, wenn in dieser AfV-Sitzung auch über den aktuellen Planungsstand der Trasse durch den Westpark berichtet werden könnte.

zu TOP 3) Radschnellweg am Main-Donau-Kanal

Auch aus unserer Sicht haben die Wege am Main-Donau-Kanal eine hohe Bedeutung für Radfahrer, sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Schon viele Radfahrer haben sich bei uns über die teilweise schlechte Oberfläche der Wege beschwert und eine Asphaltierung gefordert.

Die Verwaltung verweist in ihrem Bericht auf ein Förderprogramm des Bundes, das der Stadt Nürnberg weitreichende Verpflichtungen auferlegen würde. **Nach aktuellen Informationen aus dem Bundesverkehrsministerium haben sich die Bedingungen des Förderprogramms allerdings verbessert:**

- Die Stadt Nürnberg müsste nur die durch den Radverkehr bedingte Verkehrssicherungspflicht übernehmen.
- Die Unterhaltspflicht für die Wege muss nicht von der Stadt übernommen werden.
- Ab 2020 werden 90 % der Kosten für den Radwegeausbau bezuschusst (statt bisher 50 %).

Quelle: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/foerderprogramme-der-bundesregierung-fuer-den> (unter Tz. 6 Förderung im Bereich der Wasserstraßen)

Wir hoffen deshalb, dass die Stadt Nürnberg unter diesen neuen Rahmenbedingungen eine Asphaltierung der Wege am Main-Donau-Kanal zeitnah in Angriff nimmt und bitten um Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen



Jens Ott
(Vorsitzender)