

Freiraumverbindungen: Elemente für den Radverkehr in Nürnberg!

Warum brauchen die Radfahrenden in Nürnberg Radwege, die als sogenannte Freiraumverbindungen bezeichnet werden? Und warum brauchen sie an stark und schnell befahrenen Staats- und Bundesstraßen getrennte Radwege abseits der Kfz-Fahrspuren?

Freiraumverbindungen sind häufig wesentlich direkter und kürzer als die klassischen Hauptstraßenverbindungen. Viele übergreifende Verbindungen gibt es nur für den Autoverkehr ohne parallele Verbindungen für den Radverkehr. Zudem wird an den Hauptstraßen häufig nicht genügend breiter und sicherer Platz für Radwege zur Verfügung gestellt, vor allem nicht in den Kreuzungsbereichen und nicht mit genügend Abstand zu parkenden Kfz. Und viele Tempo-30-Zonen sind wegen der parkenden Autos so eng, dass weder zügiges Radfahren im Berufsverkehr noch entspanntes sicheres Radfahren mit Kindern möglich ist. Daher sind Wege durch Freiräume häufig die bessere Alternative, manchmal auch die einzige Möglichkeit, weil die unüberwindlichen Barrieren wie Autobahnen, Schienenstränge, Kanal und undurchdringliche Industrieareale kilometerlange Umfahrungen erfordern.

Das [Konzept](#) der sogenannten übergeordneten Freiraumverbindungen wurde im Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Nürnberg beschlossen. Dabei definiert die Stadt „Übergeordnete Freiraumverbindungen sind eine Kombination aus wichtigen Fußwegen, Radwegen, verkehrsberuhigten Bereichen sowie Grünflächen und landschaftlichen Leitlinien. Sie sollen es den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern ermöglichen, sich innerhalb des Stadtgebiets sicher und weitgehend abgasfrei zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen zu können, und zwar in, entlang und zwischen Grünflächen – auch über größere Entfernungen hinweg.“

Solche übergeordneten Freiraumverbindungen sind z.B. die Wege links und rechts der Pegnitz, der Grünzug Langwasser Ost entlang des Ferdinand-Drexler-Weges mit Fortsetzung entlang der Großen Straße weiter vorbei am Volksfestplatz und über den Kurt-Klutentreter-Steg bis zur Meistersingerhalle, die Ost-West-Achse durch den Marienbergpark mit Verlängerung durch die Irrhainstraße bis Kraftshof oder der [Grünzug Eibach](#), in dem die Radwegverbindung vom Schweinaue Buck parallel zur Bahnlinie nach Reichelsdorf verläuft. Altbekannt sind die Verbindungen am alten Kanal. Noch relativ jung ist der [Grünzug Goldbach](#), der aus der Arbeit der Agenda 21 entstanden ist.

Längst sind nicht alle Freiraumverbindungen auch für den Fuß- und Radverkehr so gut entwickelt, dass die beschlossenen Ziele erreicht sind. Die Stadt schreibt dazu „Dort, wo dieses Konzept noch nicht vor Ort umgesetzt ist, soll es konsequent weiter verfolgt werden.“ In Planung ist z.B. der „[Grüne Weg zum Faberwald](#)“, der vom Ludwigstor am Altstadtgraben über den Schweinauer Buck und den Platz der Deutschen Einheit nach Stein führen soll. Für ihn sind noch 2020 erste Öffentlichkeitsbeteiligungen vorgesehen und er soll Vorbildcharakter für die Ausgestaltung weiterer Grüner Wege im Rahmen des Masterplans Freiraum haben.

Die Freiraumverbindungen sollen helfen, Verkehr vom Auto auf das Fahrrad umzulenken und Menschen ein Leben ohne Auto in Kombination von ÖPNV mit Fuß- und Radverkehr

zu ermöglichen und ihnen einen solchen Weg schmackhaft machen. Das ist ein Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes im Verkehr und damit ein Beitrag zum Umweltschutz.

Gleichzeitig sollen die Freiraumverbindungen naturnahe Gestaltungen städtischer Landschaften ermöglichen und durch die hohen Grünanteile das Stadtklima günstig beeinflussen sowie Erholungswert für die Menschen schaffen.

Es ist klar, dass damit konkurrierende Nutzungen und Zielsetzungen entstehen.

Wenn die CSU jetzt formuliert, dass die Stadt Nürnberg auf dem richtigen Weg ist, wenn sie den Ruf nach einer Verkehrswende hört, den Radwegeetat erhöht und Radwegeprogramme aufstellt, dann klingt das zunächst gut. Die Intensität mit der betont wird, dass die Förderung des Radverkehrs nicht auf Kosten wertvoller Natur- und Erholungsräume erfolgen dürfe, klingt dann aber doch wieder sehr einseitig.

Warum einseitig? Weil die Bedürfnisse und Bedarfe der Radfahrenden als Verkehrsteilnehmer nicht gesehen und mit in die Diskussion eingebracht werden. Und weil genau dies dazu führen kann, dass vorschnell die Bedarfe des Radverkehrs beiseite geschoben werden und am Ende die Förderung des Radverkehrs doch verhindert wird.

Es gibt so Vieles, an das man bei Freiraumverbindungen denken muss. Denn es geht um mehr als ein bisschen „Radeln“, das man im Sommer mal ganz nett findet. Es geht um die Entwicklung von Wegen für den Radverkehr (**Verkehr!**), die ganz bestimmte Funktionen erfüllen und dafür hinreichend gestaltet und dimensioniert sein müssen.

- Es geht um leistungsfähige Radwege für den Alltagsverkehr, für Schüler, Studierende und Berufstätige. Morgens sind diese Gruppen häufig ziemlich allein für sich auf den Freiraumverbindungen unterwegs, gemeinsam vielleicht mit ein paar joggenden Menschen. Dann ist zügiges Fahren möglich.
- Am Nachmittag und am Abend gibt es ganz andere Strukturen: dann sind auch viele Spaziergänger unterwegs, auch Ältere und spielende Kinder. Dann braucht man mehr Platz, also hinreichend breite Wege, und an kritischen Stellen auch eine Teilung der Wege. Enge Wege und Aufforderungen zu rücksichtsvollem Schrittempo auf dem Heimweg sind keine Lösung für Verkehrsfragen.

Die von der CSU favorisierten wassergebundenen Wege werden nie für allgemeine Straßen, Zufahrten und für Parkplätze gefordert, sondern nur im Radverkehr. Wenn sie gut gepflegt werden, bieten sie zu manchen Zeiten und für manche Zwecke ganz passable Lösungen, insbesondere für das gerne zitierte Freizeitradeln. Aber sie haben eine ganze Reihe von Nachteilen im Alltagsradverkehr, der Radverkehr bei jedem Wetter, das ganze Jahr über und auch in der Dunkelheit ist.

Es werden neue Lösungen wassergebundener Wege ins Spiel gebracht, die von den Herstellerfirmen mit viel Lob bedacht werden, z.B. „Hansegrand“ und „Sabalith“. Man wird unabhängige und belastbare Aussagen u.a. zu folgenden Fragen brauchen:

- Wie verhält sich der Weg bei feuchter Witterung: Gibt es weiterhin das Spritzen eines schmutzig-weißen Sprühnebels auf Schuhe und Kleidung? Passt das auch für den Weg ins Büro?
- Wie formstabil ist der Weg bei Regen und regelmäßiger Befahrung mit Kraftfahrzeugen, wie das in Nürnberg üblich ist: entstehen Schlaglöcher und Senken, die sich bei Regen mit Wasser füllen?

- Wie stabil ist der Belag bei Befahren durch viele Radfahrer nach und bei lang anhaltendem Regen: Bilden sich Spurrillen?
- Ist der Weg auch bei langen Trockenheitsperioden stabil mit geringer Staubentwicklung?
- Wie wirkt sich das Befahren durch viele Radfahrer in Frost-Tau-Wechsel-Perioden mit starker Feuchtigkeit (z.B. Tauwetter nach Schnee mit Nachtfrösten) aus? Bleibt die Oberfläche eben?
- Wie geeignet sind die Wege für Schneeräumung im Winter?

Und es gibt wichtige Fragen für den Fahrkomfort:

- Wie hoch ist der Rollwiderstand (am besten dargestellt im Verhältnis zum Wert bei Asphalt). Bei klassischen wassergebundenen Wegen geht man von ca. 30% mehr Kraftaufwand aus. Für Personen mit Lastenfahrrädern und Kinderanhängern kann das entscheidend zu viel sein.
- Wie stabil fühlt sich der Weg auch bei höheren Geschwindigkeiten von Radfahrern an (>25 km/h)? Ist das Material zum Bremsen gut geeignet?

Und einige Punkte, die in Zukunft wichtiger werden und die bei festen Oberflächen bessere Lösungen zulassen:

- Bei Dunkelheit brauchen Radfahrende auch dann Orientierung, wenn sie eine gute Lichtenlage am Rad haben. Da helfen reflektierende Begrenzungstreifen links und rechts des Weges ungemein.
- Bei zunehmendem Radverkehr braucht man Hinweise zum Geben von Vorfahrt (das geht jetzt auch mit Haifischzähnen auf der Fahrbahn) und an manchen Stellen eben auch die Markierung von Vorrang für den Fußverkehr (z.B. durch Zebrastreifen über Radwege). All das lässt sich bei wassergebundenen Wegen kaum realisieren.

In Würzburg wurden in einem [Forschungsprojekt](#) ab 2009 auf einer Strecke von 500 Metern 10 verschiedene Materialien für Verkehr erprobt, um zu prüfen, ob die Beläge einer Belastung von 150.000 Fahrrädern im Jahr und 50.000 Fußgängern gewachsen sind. Berücksichtigt wurde auch das Nutzerempfinden der Bürgerinnen und Bürger. - Am besten schnitt dabei ein fester Belag der Firma Terraway ab, den auch die CSU in ihrem Antrag ins Spiel bringt.

Man wird sich das anschauen müssen. Wichtig wird aber sein, dass man die Kriterien festlegt, die für den Radverkehr erfüllt werden sollen. Die CSU regt den Dialog mit den Radverkehrsverbänden an. Der ADFC ist offen für den Dialog über die Ausbaustandards, wird aber darauf bestehen, dass die Bedürfnisse der Radfahrenden als Teilnehmer am Verkehr auch bei den Freiraumverbindungen anerkannt und berücksichtigt werden.



Freiraumverbindung nahe Kopenhagen (genauer: in Frederiksberg) mit getrenntem Gehweg (geschottert an der linken Seite, tw. hinter der Hecke).

Nebenbei: Man beachte die Details bei den Papierkörben, mit denen die Perspektive der Radfahrenden berücksichtigt wurde.



Freiraumverbindung nahe Kopenhagen (genauer: in Frederiksberg): 2 Fahrspuren für zwei Richtungen und Markierungen, die Bremsen und Anhalten vor dem Fußweg signalisieren (einschließlich Bodenwelle, die mit angemessener Geschwindigkeit durchaus angenehm befahrbar ist).

Fotos: Hermann Roß