

Werner Wüstendörfer

„Ist noch schwer verbesserungsbedürftig!“

Fahrradklima-Test des ADFC im Herbst 2018 - Kritik und Empfehlungen von
Nürnberger Radfahrerinnen und Radfahrern

Nürnberg, im Juli 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines und Zielsetzung	3
2	Methodische Vorgehensweise	4
3	Ergebnisse.....	4
3.1	Quantifizierte Ergebnisse im Überblick	4
3.2	Radwege	6
3.2.1	Fehlende Radwege	6
3.2.2	Abrupt endende Radwege	7
3.2.3	Zugeparkte und zugestellte Fahrradwege	7
3.2.4	Zustand der Radwege.....	8
3.2.5	Reinigung und Pflege der Radwege.....	8
3.2.6	Enge und schmale Radwege	8
3.2.7	Beleuchtung der Radwege	8
3.3	Gefährdung und Sicherheit	9
3.3.1	Auto- und Lastwagenverkehr.....	9
3.3.2	Fußgängerinnen und Fußgänger	10
3.3.3	Andere Radfahrerinnen und Radfahrer	10
3.4	Baustellen	11
3.5	Abstell- und Abschließmöglichkeiten	11
3.6	Zügiges Fahren	11
3.7	Bewertung der kommunalen Verkehrspolitik.....	11
3.8	Weitergehende Vorschläge.....	13
4	Zusammenfassung und Ausblick.....	14

1 Allgemeines und Zielsetzung

Der ADFC führt in regelmäßigen Abständen eine Befragung der Radfahrer/innen zur Situation in ihrer Stadt durch und möchte dadurch den jeweiligen Kommunen ein wichtiges Feedback aus Sicht der „Alltagsexpertinnen und Alltagsexperten“ geben. Die letzte Umfrage wurde im Herbst 2018 durchgeführt, deren Ergebnisse seit Anfang April 2019 vorliegen¹.

Im Fragebogen werden Bewertungen der Radfahrer/innen zum Fahrrad- und Verkehrsklima, zum Stellenwert des Radverkehrs, zur Sicherheit und zum Komfort beim Radfahren, über Infrastruktur und dem Radverkehrsnetz erfasst. Zusätzlich wurden einige Fragen zur Familienfreundlichkeit gestellt.

Im Gesamtergebnis schneidet Nürnberg nicht gut ab. Die Stadt nimmt unter den Kommunen mit über 500.000 Einwohnern einen mittleren Platz ein, bei insgesamt nicht guten Bewertungen. Die Gesamtbewertung für Nürnberg liegt auf einer Skala von 1 bis 6 (wie Schulnoten) bei 4,2 und hat sich seit Beginn der Befragungen im Jahr 2012 um 0,3 Punkte verschlechtert. Am besten noch werden für Radfahrer/innen geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung (Bewertung 2,9), öffentlich ausleihbare Fahrräder (Bewertung 3,1) und die Erreichbarkeit des Zentrums (Bewertung 3,2) benotet.

Am schlechtesten werden die Breite der (Rad)Wege (Bewertung 4,9), die Führung an Baustellen (Bewertung 5,0) und die Falschparkerkontrolle auf Radwegen (Bewertung 5,3) beurteilt. Unter den 10 (von 27) Themen mit den schlechtesten Noten landen auch Ampelschaltungen für Radfahrer, Fahren im Mischverkehr mit Kfz, Konflikte mit Kfz, Fahren auf Radwegen und Radstreifen, Sicherheitsgefühl sowie Hindernisse auf Radwegen.

Für Nürnberg wird die Situation beim Fahrraddiebstahl, beim Winterdienst und bei der Oberfläche etwas positiver bewertet als im Mittel aller Vergleichsstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern. Im Vergleich eher negativ beurteilt wird in Nürnberg das Angebot an öffentlichen Leihrädern, die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln und die Fahrradförderung in jüngster Zeit.

Am Ende des Fragebogens wurden die Befragten gebeten mitzuteilen, ob sie noch Anmerkungen zur Fahrradsituation in ihrer Stadt oder Kommune haben.

Die Antworten der Teilnehmer/innen beziehen sich auf die konkrete Situation in Nürnberg, weisen auf Missstände hin, bewerten die Situation für Radfahrer/innen in Nürnberg und geben Verbesserungsvorschläge.

Ziel dieses Beitrags ist es, diese Kritik und die wichtigsten Wünsche und Anregungen zu erfassen und sie in einer geordneten Art und Weise darzustellen. Weitere Arbeitsgruppen des ADFC Nürnberg werden die genannten konkreten Missstände und Anregungen für einzelne Straßen und Stadtteile aufarbeiten.

Damit ergänzen diese Hinweise die allgemeine Befragung und geben konkretere und weiterführende Rückmeldungen für die Politik und Verwaltung.

¹ Vgl. ADFC Fahrradklima-Test 2018. Im Internet verfügbar unter www.fahrradklima-test.de. Eine Auswertung für Nürnberg kann angefordert werden.

2 Methodische Vorgehensweise

In Nürnberg haben insgesamt 2.524 Teilnehmer/innen am Fahrradklima-Test 2018 teilgenommen und einen ausgefüllten Fragebogen abgeschickt. Von diesen antwortenden Radfahrern haben mit 1.259 etwas mehr als die Hälfte (50,2%) auch Anmerkungen geschrieben². Diese ungewöhnlich hohe Beteiligung an schriftlichen Rückmeldungen lässt darauf schließen, dass den Antwortgebern das Thema sehr wichtig ist und sie sich engagiert für eine bessere Fahrradpolitik in Nürnberg einsetzen wollen.

Die 1529 Anmerkungen wurden als eine Excel-Datei vom ADFC Bundesverband zur Verfügung gestellt. Aus diesen Antworten wurden 100 Rückmeldungen zufällig ausgewählt und in ein induktiv abgeleitetes Kategoriensystem (vgl. nachfolgende Tabelle) übertragen. Fast immer wurden mehrere Aspekte (durchschnittlich 2-3) der Fahrradsituation in Nürnberg angesprochen, so dass die Kategorisierung in Form von Mehrfachantworten vorgenommen wurde.

Die Aussage eines Befragten wurde dann einer Kategorie zugeordnet, wenn direkt (namentlich oder völlig eindeutig) dieser Aspekt der Fahrradsituation in Nürnberg angesprochen wurde. Bei der Zuordnung ergab sich die Schwierigkeit, dass die unterschiedenen Kategorien nicht voneinander unabhängig sind. Beispielsweise lässt sich bei der Kritik „Fahrradwege hören plötzlich auf“ auch direkt folgern, dass es zu wenige Fahrradwege gibt und ein sicheres Fahren beeinträchtigt ist. Diese Aussage wurde entsprechend einer direkten Kodierung dann nur der Kategorie „abrupt endende Fahrradwege“ zugeordnet.

Eine Triangulation war aus Kosten und Zeitgründen nicht möglich. Aus den gleichen Gründen war auch keine Auswertung aller Antworten machbar. Erfahrungsgemäß lassen sich jedoch aus den insgesamt 100 zufällig ausgewerteten Anmerkungen die Antwortmuster sehr gut erkennen und dürften somit für Nürnberg sehr aussagekräftig sein.

Zur Veranschaulichung der Ergebnisse wurden viele Anmerkungen im direkten Wortlaut wiedergegeben. Sie wurden lediglich orthografisch verbessert. Eine nach den Zitaten folgende Zahl bezeichnet die Nummer des Befragten im originalen Datensatz.

3 Ergebnisse

3.1 Quantifizierte Ergebnisse im Überblick

In der nachfolgenden Tabelle sind die (ausgezählten) Nennungen im Hinblick auf das entwickelte Kategorisierungssystem wiedergegebenen.

Die meisten Anmerkungen beziehen sich auf fehlende Radwege, die – zählt man die Nennungen bei „abrupt endende Radwege“ dazu – den hauptsächlichen Wunsch der allermeisten Befragten ausmachen.

Einen hohen Stellenwert hat bei den Befragten ebenso das Ärgernis über zugestellte bzw. zugeparkte Fahrradwege, die bemängelte Oberfläche der Radwege und deren Enge.

² Die einzelnen Anmerkungen wurden nicht veröffentlicht und wurden dem ADFC Nürnberg als zusätzliche Information zur Verfügung gestellt.

Die Gefährdungen durch den Auto- und Lastwagenverkehr werden ca. genauso häufig wahrgenommen wie durch Fußgänger/innen (und deren Gefährdung) und andere Fahrradfahrer/innen.

Abstell- und Abschließmöglichkeiten, kritisierte Baustellen und Ampelschaltungen bilden weitere Hauptthemen bei den Antwortenden.

Nahezu jede/r zweite Befragte hat sich direkt zur kommunalen Fahrradpolitik geäußert und im Grunde genommen die Kommune aufgefordert, mehr für die Fahrradfahrenden zu tun.

Im Folgenden werden die einzelnen Themen gesondert dargestellt und mit jeweils prägnanten Zitaten veranschaulicht.

Tab.: Häufigkeiten der beschriebenen Themen

	Häufigkeit	Summe
Radwege		
fehlende/zu wenig	24	
abrupt endende	23	
zugeparkte/zugestellte	17	
Belag	13	
Reinigung/Pflege	3	
sicheres Fahren	11	
zu enge/schmale	8	
zügiges Fahren	5	
Beleuchtung	2	
		106
Gefährdung und Sicherheit		
Fahrrad-Auto	8	
Fahrrad-Fußgänger/innen	9	
Fahrrad-Fahrrad	8	
		25
Weitere Hauptthemen		
Abstellen/Abschließen	4	
Ampelschaltungen	2	
Baustellen	5	
		11
Kommunale Verkehrspolitik	48	48
Weitergehendere Vorschläge/Ideen	8	8

Anmerkungen:

Da genau 100 Anmerkungen ausgewertet wurden, sind die Häufigkeit der Nennungen auch als Prozentwerte zu interpretieren.

Da nur völlig eindeutige Zuordnungen vorgenommen wurden (vgl. weiter oben: Methodische Anmerkungen) sollten die wiedergegebenen Häufigkeiten mehr als Schwerpunktsetzungen interpretiert werden. Es ist dabei ebenfalls zu beachten, dass die unterschiedenen Kategorien nicht voneinander unabhängig sind.

3.2 Radwege

Neben der Bewertung der Nürnberger Verkehrs- und Fahrradpolitik wird vor allem Kritik an den Radwegen geäußert.

3.2.1 Fehlende Radwege

Es wird sehr häufig kritisiert, dass es in Nürnberg zu wenige und für bestimmte Strecken überhaupt keine Fahrradwege gibt oder markierte Fahrradwege abrupt enden und man auf der normalen Straße weiterfahren muss. Dadurch erleben die Fahrradfahrer/innen nicht selten gefährliche Situationen, insbesondere mit Autos und Lastkraftwägen.

Ein Radfahrer bemerkt: „Es gibt nur wenig gut ausgebaute Fahrradwege. Es gibt sogar viele Hauptstraßen, auf denen es gar keine Fahrradwege gibt und man nur mit mulmigem Gefühl auf der Straße fährt, während die Autos an einem sehr nah mit 60-70 km/h vorbeirauschen. Von den Autofahrern kommen sehr wenig Verständnis und Rücksicht. Ich werde im Schnitt 2 Mal pro Woche von rechtsabbiegenden Autos geschnitten, obwohl ich in Fahrtrichtung auf einer Hauptstraße mit einem gut sichtbaren Fahrradweg fahre. Die sehr schlechten Bedingungen für Radfahrer auf den meisten Straßen sind oft Themen in meinem Freundeskreis, weil viele gerne mit dem Rad fahren würden, weil es viel praktischer ist, aber die Rücksichtslosigkeit der Autofahrer und die fehlenden Radwege ihnen zu viel Angst machen und davon abhalten“. (#440)

Von einem Befragten wird zwar eingeräumt, dass es in Nürnberg „... viele schöne Radwege [gibt], aber sie sind nur für die Freizeit geeignet. Es gibt keinen sicheren Weg durch das Stadtzentrum, oder von einer Seite der Stadt bis zu anderer Seite, und daher keine guten Wege für den Weg zur Arbeit oder Schule. Sehr oft endet der Radweg plötzlich an einer sehr befahrenen Straße ohne Radweg und oft auch ohne Gehweg. Man wird in einer Falle geschickt. Größere Kinder (10 und 12) können nicht alleine fahren, da es keinen Weg gibt, der sicher genug ist“. (#766)

Es wird gefragt, warum es in bestimmten Straßen keinen Fahrradweg gibt (z. B. in der Kilian- oder Bucherstraße). Zubringerstraßen, beispielsweise nach Heroldsberg, werden ebenfalls gewünscht.

Besonders der Süden Nürnbergs wird wegen fehlender Radwege kritisiert, z. B. schreibt ein Radfahrer:

„In unseren südöstlichen Stadtteilen von Nürnberg wird viel mit dem Rad erledigt. (Kurzstrecken)Radwege gibt es nur wenige, weshalb zu 80% die KFZ-Straßen benutzt werden müssen. Durch Straßenenge und zugeparkte Fußwege ist es einerseits gefährlich und für Kinder fast unmöglich, sicher mit dem Rad zu fahren. Durch mangelnde Radwege zu anderen Stadtteilen oder näheren Orten ist das Rad als „Verkehrsmittel“ – sprich: Fahrt zum Arbeitsplatz/Sportveranstaltungen etc. aus Zeit- und Sicherheitsgründen fast ausgeschlossen“. (#793)

Eine Befragte weist darauf hin, dass die Fahrt mit einem Lastenrad besondere Probleme bereitet:

„Wir sind im Alltag immer mit dem Lastenrad unterwegs. Wenn ich mit meinen zwei Kindern unterwegs bin, fahre ich täglich Umwege um große Straßen zu vermeiden, weil es dort keine Radwege gibt. Auf den kleinen Straßen auch nicht, aber da fahren die Autos

wenigsten nicht mit 1m Abstand und 60 kmh an uns vorbei. Täglich fahren wir vom Zentrum an den Stadtrand und es gibt sehr sehr wenige Radwege, auf denen ich mich sicher fühle.“ (#1230)

3.2.2 Abrupt endende Radwege

Besonders kritisiert werden in Nürnberg die abrupt abbrechenden Radwege, die „einfach im Nirvana enden“ (#1216). Die Radfahrer/innen finden sich dann „... unangekündigt auf stark befahrenen Straßen wieder, das ist lebensgefährlich und auch für Pkw-Fahrer eine Zumutung. (#1041) Die gleiche Situation wird von anderen Radfahrer/innen beschrieben:

„In Nürnberg enden Fahrradwege oft vollkommen unvermittelt (vor allem an den großen Einfallstraßen von Süden her). Wenn die Straße eng wird, ist es offenbar wichtiger, dem Autoverkehr zwei Spuren zu erhalten, anstatt den Fahrradweg fortzuführen. Die Fahrradfahrer/innen sollen sich ab diesem Zeitpunkt am besten in Luft auflösen“.

Aus Sicherheitsgründen weichen manche Fahrradfahrer/innen auf den Gehsteig aus, was zu Konflikten mit Fußgänger/innen führen kann und mit Bußgeldern geahndet wird.

Für einpendelnde Radfahrer/innen sind diese plötzlich beendeten Radwege ebenfalls ein Ärgernis:

„Wenn man von umliegenden Gemeinden/Orten nach Nürnberg fährt, dann sind diese Wege meist schön und breit ausgebaut, sobald man sich aber im Stadtgebiet befindet bzw. diesem nähert, werden diese deutlich schmaler oder werden auf den Fußweg verlegt (ohne Trennung) oder sie enden einfach und man kann zusehen, wie es weitergeht. Ist man ortsunkundig, stellt einen das wirklich vor große Probleme, da meist die Autofahrer gestresst sind (schon allein untereinander) aufgrund der überfüllten Straßen“. (1216)

3.2.3 Zugeparkte und zugestellte Fahrradwege

Von nicht wenigen Befragten wird kritisiert, dass die Radwege vor allem von parkenden Autos blockiert werden und sich daraus Gefährdungen ergeben.

Frustriert schreibt ein/e Befragte/r:

„Fahrradfahren in Nürnberg ist so ziemlich das Schlimmste, was man einem Menschen antun kann. Ständige Falschparker auf den Radwegen, wenn es überhaupt mal Radwege gibt. In Nürnberg regiert mit großer Überlegenheit das Auto“. (#550)

Oder: „... Auch das Parken auf Radwegen – ‚ich bin nur schnell Brötchen holen‘- ist weit verbreitet, die Polizei schreitet selten bis nie ein“. (#828)

Es wird auch bemängelt, dass einige Cafés (besonders nördlich und südlich der Fürther Straße) ihre Außenplätze auf Radwege verlagern, sie mit Tischen und Stühlen vollstellen und die Radfahrer/innen nicht nur behindern, sondern dass durch das Ausweichen-Müssen gefährliche Situationen entstehen können.

Einig sind sich die Antwortenden darin, dass die Radwege überwacht und Falschparker zur Rechenschaft gezogen werden sollten.

3.2.4 Zustand der Radwege

Auch wenn im Städtevergleich der Zustand der Radwege in Nürnberg etwas besser abschneidet, bewerten einige Befragten den Zustand der Radwege nicht gut und beschreiben ihn teilweise mit „katastrophal“, weil Glasscherben, Schlaglöcher und wellige Fahrbahnen bemängelt werden. Ein Befragter beschreibt den Zustand der Radwege:

„Radwegenetz noch sehr ausbaufähig, teils in katastrophalem Oberflächenzustand, Übergang nach Kreuzungen fast immer brachial, da kaum Bordsteinabsenkungen und fehlende Glättung der Oberfläche auf dem Radweg; oft sogar Kerben (wohl für Regenwasserabfluss) zwischen Straßenende und Bordsteinkante, was zu noch unkomfortablerem Fahren und teilweise Gefahrensituationen führt!!!“. (#1060)

3.2.5 Reinigung und Pflege der Radwege

Vereinzelt wird darauf hingewiesen, dass angelegte Radwege auch gepflegt und nach Asphaltausbesserungen erneut markiert werden sollten. Auch Laub würde auf vielen Radwegen nicht weggeräumt. Eine häufigere Reinigung und Pflege der Radwege ergibt sich weiter aus der Unzufriedenheit mit dem Zustand der Radwege.

Ein nicht zufriedenstellender Winterdienst wird zwei Mal erwähnt.

3.2.6 Enge und schmale Radwege

Es wird darauf hingewiesen, dass die bestehenden Radwege vor allem entlang größerer Straßen zu schmal sind (weniger als 1,5 Meter) und kein Sicherheitsabstand zu Längsparkplätzen eingehalten ist. Zu Konflikten kann es dann kommen, wenn schmale Fahrradwege auf Gehsteigen verlaufen, auf denen ebenfalls Passanten unterwegs sind. Enge Radwege, die auch in Gegenrichtung befahrbar sind, haben ebenfalls ein Gefährdungspotenzial:

„Radwege, die in beiden Richtungen benutzt werden dürfen, sind sehr schmal - da nerven sich „normale“, unsichere und „Sportradler“ gegenseitig und Ausweichmanöver sind gefährlich, weil man meist nur die Möglichkeit hat, auf die Straße „abzubiegen“. Radwege, die einfach auf bestehende, breitere Gehwege aufgemalt wurden, sind ebenfalls oft sehr schmal. Oft ist der Radweg dann zwischen parkenden Autos und schmalen Fußweg angelegt - man sollte daher immer nur langsam unterwegs sein“. (#881)

3.2.7 Beleuchtung der Radwege

Für einige viel befahrene Routen, vor allem entlang der Pegnitz, wünschen sich einige Befragte eine Beleuchtung.

„Viel genutzte Radwege sind nicht beleuchtet (speziell der Radweg von der Nürnberger Innenstadt nach Fürth entlang des Pegnitzgrundes). Hier in der Dämmerung oder im Finstern zu fahren ist trotz Licht gefährlich, weil man speziell Fußgänger und Jogger sehr spät sehen kann. Auch das von der Stadt Nbg initiierte Anmalen der Bäume an der Hallerwiese hilft da nicht weiter“. (#19)

3.3 Gefährdung und Sicherheit

Es wurde schon an verschiedenen Stellen weiter oben thematisiert, dass sich Radfahrer/innen in Nürnberg nicht sicher fühlen, weil sie wegen fehlender Radwege auf der Straße fahren müssen oder der Zustand und die Beschaffenheit der Radwege problematisch sind. Manche Fahrradfahrer/innen weichen dann auf den Gehsteig aus und gefährden ihrerseits Fußgänger/innen.

Sehr drastisch formuliert ein Befragter:

„Fahrrad fahren macht in Nürnberg keinen Spaß. Die Angst fährt immer mit“.

Fahrradfahren in der Stadt ist momentan noch eine Katastrophe und oft lebensgefährlich. Radwege enden sehr oft einfach mitten auf einer viel befahrenen Straße, sodass man plötzlich direkt neben Autos fährt. Das ist für Auto- und Radfahrer mehr als unangenehm. Es gibt neu angelegte Radwege die nur wenige Meter lang sind. Welchen Sinn solche Radwege haben, außer Verwirrung bei allen Beteiligten zu stiften, ist unklar. Mit Kindern oder in einer Gruppe in der Stadt zu fahren wäre viel zu gefährlich und ist nicht zu empfehlen.“ (#548)

Und: „Es wird zu wenig für sichere Radwege gemacht“. (#528)

Im Folgenden sollen die Gefährdung und Sicherheit der Fahrradfahrer/innen nach den für sie wesentlichen Gesichtspunkten beschrieben werden.

3.3.1 Auto- und Lastwagenverkehr

Die Gefährdung der Fahrradfahrer/innen durch Personen- und Lastkraftwagen ist wegen der fehlenden Radwege und des Überquerens von Straßen besonders problematisch. Das Verständnis der Autofahrer/innen für die Radfahrer/innen fehle auch. „Leider sind die Kfz-Fahrer häufig sehr rücksichtslos“. (#732)

Das Links-Abbiegen eines Fahrradfahrers/einer Fahrradfahrerin führt nicht nur gelegentlich zu Gefährdungen des Radfahrers/der Radfahrerin durch Pkws oder noch problematischer durch Lkws, die die Fahrradfahrer/innen nicht beachten oder im toten Winkel des Rückspiegels haben.

„Besonders wenn Autos vor mir rechts abbiegen, musste ich schon oft eine Vollbremsung hinlegen. Ein Wunder, dass noch nichts passiert ist. Sehe ich auch bei anderen sehr oft. Fahrradfahrer müssen im Berufsverkehr oft auf der Autospur mit im Stau stehen, weil kein Fahrradweg vorhanden ist“. (#132)

Es wird weiter darauf verwiesen, dass in Nürnberg der motorisierte Verkehr einseitig bevorzugt wird:

„In Nürnberg dominiert nach wie vor der Autoverkehr, Radfahrer sind mit Fußgänger/innen an den Rand gedrängt, Radwege sind nur da vorhanden, wo Platz ist. Ampelschaltungen sind rein auf Autos abgestimmt und erlauben kein zügiges Fortkommen mit dem Rad. Unter diesen Bedingungen ist es v.a. für ungeübte Radfahrer eine große Überwindung, wenn nicht gar unmöglich, auf das Rad zu steigen, um Alltagsbesorgungen zu erledigen. So nutzt ein großer Teil der Bevölkerung das Fahrrad - wenn überhaupt - leider

nur zu kurzen Ausflügen am Wochenende im Wiesengrund. Der Supermarkt, der meist nur 1-2 km entfernt ist, wird in den Vorstädten dann schon mit dem Auto angesteuert“. (#750)

Schließlich wird betont, dass durch die Autoabgase die Gesundheit der Radfahrenden beeinträchtigt wird.

„Ich möchte in Nürnberg Fahrrad fahren können, ohne Angst um meine Gesundheit/Leben zu haben. Alles ist auf den Autoverkehr ausgerichtet. Die Luftqualität ist auch so schlecht - ständig muss man als Fahrradfahrer die ungesunde Luft einatmen! Die Stadt verspricht ständig Maßnahmen, aber es passiert nichts“. (#688)

3.3.2 Fußgängerinnen und Fußgänger

Viele Fahrradwege in Nürnberg sind durch Abmarkierungen auf dem Gehsteig angebracht, was zu Konflikten zwischen Fußgänger/innen und Radfahrer/innen führen kann.

„Leider gibt es viele Wege die für die gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Radfahrern ausgewiesen sind. Da diese aber i.a. viel zu schmal sind und keine deutliche Trennung von Fuß- und Radverkehr vorliegt sind diese Wege für beide Verkehrsteilnehmer SEHR unsicher und daher VÖLLIG ungeeignet.“ (#828)

Manche Fahrradfahrer/innen weichen aufgrund fehlender und ausreichender Radwege auf den Gehsteig aus (vgl. weiter oben) und gefährden ihrerseits Fußgänger/innen, aber auch sich selbst. „... unachtsame Fußgänger, Kinder, Hunde, Autos, die auf Kreuzungen zuschießen“, bilden dann Gefahrenquellen.

Eine Folgerung ergibt sich daraus für einen Befragten:

„Die gemeinsamen Fußgänger- und Fahrradwege müssen auch und besonders für die Fußgänger besser oder überhaupt gekennzeichnet werden, z. B., dass es ein Rad und Fußweg ist. Am besten den Boden mit dem Fußgänger und Fahrradzeichen „stempeln“. Fußgänger wissen oft nicht, dass dies auch ein Radweg ist, und man wird als Radfahrer oft ‚beschimpft‘“. (#259)

3.3.3 Andere Radfahrerinnen und Radfahrer

Gegenüber anderen Radfahrer/innen wird thematisiert, dass sich einige rücksichtslos und „falsch“ verhalten. Die Nutzung von Smartphones und Kopfhörern während der Fahrt wird bemängelt, das Fahren abends und in der Nacht ohne Licht ebenso.

„Würde gerne mehr fahren, traue mich aber oftmals nicht. Zu wenige separate Fahrradwege. Und wenn man an den Pegnitzauen fährt (nicht schleicht, kriecht etc.), z.B. in die Stadt rein, wird man von FAHRRADFAHRERN derart rabiat und rüde rasend überholt, dass es einem angst und bange wird. Der Radweg ist zu schmal. Zudem wird er auch von den Inlinern verwendet und alle machen anscheinend Wettrennen, statt Radfahren. Vielleicht mal in die Fragen mit einbringen Erfahrungen von Radfahrern mit anderen Radfahrern. Mir vergeht da echt die Freude am Radeln. Da bleib ich dann lieber beim Auto“. (#1235)

Es wird vorgeschlagen, Fahrradfahrer/innen häufiger zu kontrollieren.

3.4 Baustellen

Einige Fahrradfahrer/innen erleben Baustellen als besonders prekäre Wegführungen. Es wird nur selten durch eine Baustelle geleitet. Der Fahrradweg endet dann unvermittelt im „Nichts“ und geht erst nach der Baustelle weiter.

„Der motorisierte Verkehr genießt absolute Priorität. Das wir an jeder Baustelle deutlich, denn dort endet jeder Fahrradweg im Nichts und geht erst hinter der Baustelle wieder weiter“. (#217)

Oder: „Es gibt viele Baustellen, aber kaum eine, bei der der Radverkehr anders geführt wird, oft ‚Radweg-Ende‘, wo Radfahrer nicht mehr weiß, was er machen soll. ...“. (#446)

3.5 Abstell- und Abschließmöglichkeiten

Einige der befragten Fahrradfahrer/innen wünschen sich mehr und bessere Abstell- und Abschließmöglichkeiten für ihre Fahrräder.

„Mir fehlen vor allem geeignete Abstellmöglichkeiten im Alltag - Platz vor Läden zu eng, zu wenig, keine Möglichkeiten, das Fahrrad an Bushaltestellen anzuschließen (um den Weg Wohnung zur Haltestelle mit dem Rad zurückzulegen und das Rad dort mehrere Stunden stehen lassen zu können - gibt es nur bei Bahnhof oder S-Bahnhof). Die Möglichkeiten das Fahrrad anzuschließen beschränken sich max. auf niedrige, zu kleine Radständer mancher Läden, d. h., man kann max. das Rad aber nicht den Rahmen anschließen“. (#881)

Es wird ebenfalls vorgeschlagen, „in Parkhäusern sichere Fahrradabstellplätze einzurichten; Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof; deutlich mehr Abstellanlagen am HBF oder die vorhandenen zumindest überdacht und wettergeschützt“. (#723)

Abstellmöglichkeiten mit Videoüberwachung werden angeregt.

3.6 Zügiges Fahren

Die Fahrradfahrer/innen wünschen sich ein zügiges Fahren auf einem durchgängigen Radweg. Sie kommen jedoch in Nürnberg vielfach nicht so schnell voran, weil eine Reihe von Hindernissen die Radstrecke verlangsamt.

Es sind einmal die schon beschriebenen Missstände der fehlenden bzw. abrupt endenden und zugeparkten Radwege, die teilweise schlechte Oberfläche und die schmalen Radwege. Hinzu kommen noch nicht abgesenkte Gehsteige, längere Wartezeiten vor Ampeln (im Vergleich zu Autofahrern) und damit zusammenhängend das schwierige Überqueren von Straßen und Kreuzungen.

3.7 Bewertung der kommunalen Verkehrspolitik

Aus den bisherigen Ausführungen geht schon hervor, dass nahezu alle Befragte die kommunale Verkehrspolitik mit Bezug auf das Fahrradfahren als sehr kritisch betrachten und „noch für schwer verbesserungsbedürftig“ (#802) halten

Entsprechend ungünstig fallen die Bewertungen der kommunalen Verkehrspolitik aus.

Der Stadt Nürnberg wird vorgeworfen einseitig auf eine autogerechte Straßenführung und -politik orientiert zu sein: „Die Stadt ist völlig auf den Autoverkehr zugeschnitten, trotz unglaublich schlechten Luftwerten wird daran festgehalten. Es fehlt an Mut und Willen für ein zukunftsfähiges Konzept.“ (#321) Es wird betont, dass in Nürnberg „leider nach wie vor das Auto favorisiert [wird], der öffentliche Nahverkehr und die Fahrräder sind untergeordnet. (...). „Meiner Meinung nach sollte die Altstadt komplett für Autos gesperrt werden, damit Fußgänger/innen und Radfahrer/innen mehr Platz haben“. (#843)

„Nürnberg ist für Fahrradfahrer in weiten Teilen der Innenstadt und auf den großen Verkehrswegen eine Katastrophe. Es bleibt nur die Möglichkeit von Schleich-/Umwegen, auf welchen die Autofahrer einen dann auch bedrängen, um die verstopften Hauptadern gewinnbringend zu umfahren. Hier herrscht täglich der Verkehrskollaps. In den meisten Autos in diesen Staus sitzt EINE Person“. (#637)

Für die Radfahrer/innen selbst wird von der Stadt Nürnberg zu wenig getan:

„In Nürnberg geschieht nahezu nichts für den Radverkehr. Radwege sind zum Teil baulich in so schlechtem Zustand, dass ein Sturz zu befürchten ist. Ankündigen der Stadt, man werde einen Radweg sanieren, werden über Jahre hinausgezögert. Baustellen werden sehr häufig eingerichtet, ohne Alternativen für den unterbrochenen Radweg anzubieten, obwohl dies in früheren Jahren durchaus geschehen ist. Autos parken in einem nie gekannten Umfang Radwege, Gehsteige und Einmündungen zu. Das Parken in zweiter Reihe wird teilweise zum Standard, so dass Radfahrer gezwungen sind, sich auf die verbleibende Fahrbahn mit den übrigen Autos zu quetschen. Es finden keine Ahndung, keine Verwarnung, geschweige denn ein Abschleppen statt. Quintessenz: Es wird Jahr für Jahr trotz leichter Zunahme des Radverkehrs schlechter. Die Stadt scheint im Hinblick auf den Radverkehr ‚erstarrt‘ zu sein“. (#757)

Die Verkehrsplanung bekommt kein gutes Zeugnis ausgestellt, selbst nicht für neu erstellte Radwege:

„Dreifach Daumen runter was die Politik für Radler TUT im Gegensatz zu den blumigen Worten. Katastrophal, wie in jüngster Zeit Steuermittel verschwendet wurden für halbgar nicht funktionierende gefährliche neue Rad-Infrastruktur - wo ich hinschaue, muss ich mich darüber ärgern!!! Und dann pappt manchmal noch das Schildchen ‚Fahrradfreundliche Kommune‘ daneben - nein, da krieg ich jedes Mal fast einen Herzanfall! Dabei sollte eigentlich neugebaute Rad-Infrastruktur doch stets Grund zur Freude eines Radlers sein ...“. (#357)

Auch andere Befragte äußern Unverständnis darüber, dass sich Nürnberg als eine fahrradfreundliche Stadt bezeichnet:

„Nürnberg ist keine fahrradfreundliche Stadt.“

„Nürnberg ist mit Abstand die Stadt, in der ich mich als Radfahrerin am meisten fürchte. Die Wege-Infrastruktur ist so gebaut, dass Radfahrwege kaum angemessen sind. Die Ost-West Verbindung an der Pegnitz ist zwar wunderschön, allerdings eigentlich eine Freizeitroute. Hier müssen sich Fußgänger und Berufsfahrradpendler/innen einen Weg teilen, was oft zu brenzlichen Situationen führt. Solange Nürnberg ausschließlich um das Auto herumfährt, wird sich diese Situation auch nicht bessern“. (#933)

Für einen anderen Befragten wird zwar seines Erachtens vieles getan, „aber man hat das Gefühl, dass die Planer selbst nicht regelmäßig mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs sind. Somit ist das Ergebnis meist keine große Verbesserung“. (#533)

Ganz vereinzelt wird das Radfahren in Nürnberg als „komfortabel“ und damit positiv bezeichnet. An anderer Stelle wird an das Verständnis appelliert: „In einer Großstadt mit gewachsenen Strukturen und baulichen Engstellen aus der Vergangenheit ist es oft sehr schwierig radfahrfreundliche Lösungen zu schaffen. Das müssen auch Radelnde verstehen“. (#739) Die Topografie der (nicht ebenen) Innenstadt wird als nicht günstig für Radfahrer angesehen, „da kann die Stadt nichts machen“. (#1123)

Insgesamt erhält die Stadt Nürnberg ein schlechtes Zeugnis für ihre Fahrradpolitik ausgestellt und es wird ihr vorgeworfen, zu wenig für die Fahrradfahrer/innen und die Umwelt zu tun:

„Fahrradpolitik in Nürnberg ist weitgehend Symbol- und Ankündigungspolitik. Der OB und die Stadtratsmehrheit will vor allem den Autofahrern nicht wehtun und damit müssen die Perspektiven für das Fahrrad und die Verkehrswende schlecht sein. So schafft man keine Lebensqualität in der Stadt, und die Luftqualität ist dringend verbesserungsbedürftig“. (#557)

Oder: „Es gibt zwar den geäußerten politischen Willen, etwas für die Verbesserung des Radverkehrs zu tun und es werden auch Maßnahmen ergriffen. Immer dann, wenn für Radverkehr (oder auch ÖPNV) etwas zulasten des PKW-Verkehrs gehen soll, bleibt man aber sehr ‚zurückhaltend‘“. (#464)

3.8 Weitergehende Vorschläge

Aus den bisherigen Kritikpunkten ergeben sich mehr oder weniger direkt schon verbessernde Maßnahmen. Abschließend sollen hier noch weitergehendere Ideen und Vorschläge wiedergegeben werden:

- Entwicklung einer App für Smartphones, um Glasscherben u.a. Hindernisse auf Fahrradwegen mitzuteilen;
- Radschnellwege auf bestehenden Straßen (die Straßen müssten dann entweder verkleinert oder zu Einbahnstraßen umgebaut werden);
- Gehsteige ab einer bestimmten Breite sollten für Fußgänger/innen und langsam fahrende Radfahrer/innen nutzbar sein;
- Zweispurige Straßen auf eine Spur reduzieren und die zweite Spur für Busse und Radfahrer/innen freigeben;
- Einspurige Wege zu Fahrradstraßen machen;
- Mehr Stopp-Schilder für Autos an Stellen, an denen Radwege die Straße kreuzen;
- Anbringen von Spiegeln an schwer einzusehenden Stellen.

4 Zusammenfassung und Ausblick

Das Hauptproblem für die Fahrradfahrer/innen in Nürnberg besteht darin, dass es zu wenige bzw. nicht vollständig durchgehende Radwege gibt, so dass die „normalen“ Straßen benutzt werden müssen. Eine persönliche Gefährdung und ein beeinträchtigtes Sicherheitsgefühl halten vom Fahrradfahren ab und verstärken die Motivation, das eigene Auto zu nutzen.

Zugestellte und schlechte, wenig gepflegte Radwege und Ampelschaltungen lassen kein zügiges Fahren zu, verringern ihrerseits das subjektive Sicherheitsgefühl und verhindern ebenfalls das „Aufsteigen“.

Dabei ist es angesichts der Feinstaubdiskussion und des immer mehr zunehmenden Verkehrsaufkommens sehr wichtig, auf das Fahrrad umzusteigen und es häufiger zu nutzen. Eine Umsteuerung, besonders auch in der städtischen Fahrradpolitik, erscheint dringend erforderlich.

Zum Autor:

Dr. Werner Wüstendörfer, ehemals TH-Nürnberg, Prof. für empirische Sozialforschung und Soziologie und passionierter Alltags- und Tourenradler