

Radverkehr in Nürnberg ... Beispiele in der Südstadt

Tour mit Mitgliedern des Stadtrats
am 1. Oktober 2020

Problemzonen für Radfahrende im Alltag

Radfahren ist in Nürnberg an vielen Stellen wenig komfortabel und verbunden mit sich aneinander reihenden Stress-Situationen. Für zukunftsfähigen Radverkehr ist das nicht ausreichend. Die vielen Problemzonen in der Infrastruktur führen dazu, dass viele Radfahrende sich angewöhnen, „irgendwie“ durchkommen zu müssen. Das führt zu Konflikten und Gefahren. - Die Problemzonen betreffen leider auch ganz neu gestaltete Verkehrsanlagen.

- ... Unterbrechungen in der Radinfrastruktur (endende Radwege, insbesondere an Kreuzungen, ...)
- ... Zusammenführung mit Fußverkehr an kritischen Stellen, z.B. Kreuzungen
- ... fehlende Klarheit, wann Fahren auf Gehwegen erlaubt und wann verboten ist
- ... fehlende Aufstellflächen an Ampelanlagen
- ... Radwege zu schmal, insbesondere im 2-Richtungsverkehr
- ... Radstreifen zu nah an parkenden Autos (Dooring-Problem)
- ... Hindernisse auf Radwegen (Pfosten, Masten, Kästen, Ladesäulen, Parkautomaten, Mülleiner ...)
- ... fehlende Transparenz an Kreuzungen, kaum erkennbare Weiterführung
- ... doppelte Wartezeiten an Ampeln
- ... Tempo-30-Zonen: Parker in 2-ter Reihe drängen Radfahrende in den Gegenverkehr

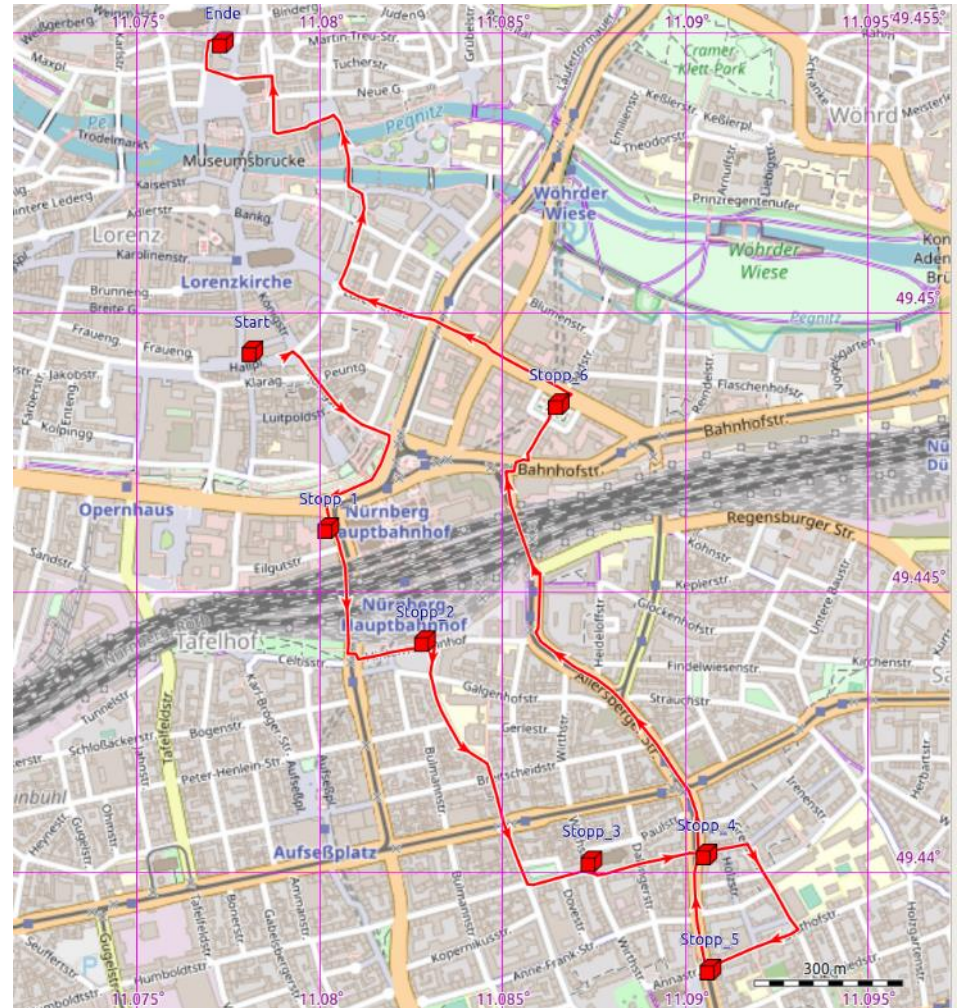
Agenda: Problemzonen beseitigen

Notwendig ist ein systematischer Abbau der Problemzonen. Oberste Voraussetzung dafür ist ein politischer Wille, die Infrastruktur wirklich radfahr-freundlich gestalten zu wollen. Und das setzt die Anerkennung der Probleme voraus (und nicht ihre Leugnung mit schlichtem Verweis auf notwendige Rücksicht).

- ... Radinfrastruktur unterbrechungsfrei gestalten, auch an Kreuzungen und Ampeln
- ... Radstreifen an Hauptstraßen durchgängig anlegen
- ... Radwege hinreichend breit ausbauen, besonders bei 2-R-Wegen
- ... Abstand parkender Kfz zu Radwegen gewährleisten (Dooring ausschließen)
- ... Radwege (auch kombinierte Geh- und Radwege) frei machen von Hindernissen
- ... größere Aufstellflächen an Ampelanlagen einrichten
- ... Transparenz an Kreuzungen mit Blick auf Weiterführung schaffen
- ... selbst erklärende Regeln und intuitive Führung organisieren
- ... doppelte Wartezeiten an Ampeln beseitigen oder reduzieren
- ... Fuß- und Radverkehr trennen, besonders an Kreuzungen
- ... Parkordnung in Tempo-30-Zonen radverkehrsgerecht gestalten und durchsetzen

Orientierung: Unsere Tour am 1.10.2020

- Hallplatz
- Königstraße
- Bahnhofplatz
- Frauentorgraben
- Celtistunnel
- Nelson-Mandela-Platz
- Hummelsteiner Weg
- Humboldtstraße
- Allersberger Straße
- Forsthoferstraße
- ... zurück über
- Allersberger Straße
- Willy-Brand-Platz
- Rathaus



Königstraße: Radstreifen neben Parkstreifen

- Der Radstreifen in der Königstraße ist mit rund 1,5m Breite zu schmal, weil er unmittelbar neben längs parkenden Kfz angelegt und an mehreren Stellen für Querungen unterbrochen ist. - Um Kollisionen mit sich öffnenden Türen, mit ein- und aussteigenden Personen sowie mit ausscherenden Kfz zu vermeiden, müssen Radfahrende mindestens 1m Abstand von parkenden Kfz halten und fahren dann äußerst links auf dem Radstreifen. Entgegenkommende Kfz-Lenker halten das für rücksichtslos und brausen oft in geringem Abstand daran vorbei. Insbesondere, wenn sie ausparkenden Kfz oder in 2-ter Reihe parkenden Kfz auf „ihrer“ Spur ausweichen. - Die Notwendigkeit des Handelns für einen besseren Radverkehr ist unabweisbar.
- Mindestens: Die Streifen zum Schutz der Radfahrenden müssen breiter gemacht werden. In diesem Bereich sollten die Parkplätze neben dem Radstreifen aufgelöst werden. Sie sollten tw. durch Radabstellanlagen ersetzt werden. Auf der anderen Straßenseite sollte das Parken in zweiter Reihe bzw. das Halten auf der Fahrbahn an sich unterbunden werden.
- Besser wäre es, die Königstraße in eine Fahrradstraße umzuwandeln. Die aktuellen Zahlen (Fahrradanteil von 40% und Kfz-Anteil unter 5000) zeigen, dass die Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

Foto: NN 18.9.2020 Stefan Hippel



Königstraße: Radstreifen endet auf Gehweg

- Der Radstreifen wird kurz vor der Bahnhofstraße auf den Gehweg geleitet (Gehweg, Radfahrer frei). Keine Benutzungspflicht. Aber auch keine Alternative. Radstreifen endet und Pfeil weist auf den Gehweg. Gehweg für gemeinsame Nutzung mit Radverkehr angesichts der vielen Fußgänger mit gut 2m zu schmal. Radfahrer landen genau in den an der Ampel wartenden Fußgängergruppen. Linksabbiegende Radfahrer finden keinen Aufstellplatz.
- Der Radstreifen könnte bis zur Kreuzung verlängert werden.
- Dort könnte eine Wartefläche für links abbiegende Radfahrer geschaffen werden und rechts abbiegende Radfahrer könnten per Grünpfeil in den Radweg am Bahnhofsplatz gelangen.
- Die Bushaltestelle für die Touristenfahrten müsste verlegt werden, damit Autos nicht mehr auf der Überholseite fahren und auf den Radstreifen zufahren.



Breite des Radweges am Bahnhofsvorplatz

- Der Radweg an der Nordwestseite des Bahnhofsvorplatzes in Richtung Frauentormauer ist beim Umbau zu eng geraten. 2m für viel Radverkehr in beiden Richtungen und 2,5m für den Fußverkehr reichen nicht aus. Zusätzlich engen ein großer Mast und diverse Verkehrsschilder die für Fußgänger und Radfahrer verfügbare Fläche ein.
- Der Umbau ist zwar erst 2017 erfolgt, eine Verbesserung ist dennoch notwendig. Raum gewinnen kann man durch Reduzierung des verfügbaren Raumes für Kfz oder durch eine intelligente Lösung für einen Radweg oberhalb des Burggrabens.



Aufstellbereich „Frauentorgraben“

- Vom Frauentorgraben her kommend gibt es (fast) keine Aufstellfläche für Radfahrende in Richtung Celtistunnel. Radfahrende stehen dann auf dem (schmalen) 2-Richtungsradweg und im Fußgänger-Wartebereich. Radfahrer in beiden Richtungen weichen auf den Gehweg aus. - Der Überweg selbst ist zu schmal, um die vielen Radfahrer in beiden Richtungen passieren zu lassen. - Auf der anderen Straßenseite geht es zu eng weiter: es gibt keine Aufstellfläche für die aus beiden Richtungen kommenden Abbieger in Richtung Hauptbahnhof.
- Der Überweg muss deutlich verbreitert werden. Aufstellflächen müssen eingerichtet werden.



Celtistunnel Westseite: Rad- und Gehweg

- Die Wege im Tunnel sind zu eng für einen Zweirichtungsradweg mit Fußgängern. Der Weg ist so insbesondere für Nutzung und Begegnungen mit Lastenrädern, Anhängern oder e-Bikes nicht geeignet.
- Eine Zielsetzung könnte sein, die Wege zu verbreitern.
- Eine andere Lösung könnte auf komfortablere Übergänge und gut gestaltete 1-Richtungsradwege an beiden Seiten setzen. Dazu müssten die Anlieferprozesse im Bereich des Westportals des Bahnhofs (z.B. für Lidl) geändert werden (siehe Bild unten rechts).



Nelson-Mandela-Platz: Zufahrt

- Vom Celtistunnel kommend ist die Zufahrt zum Nelson-Mandela-Platz und zum Fahrradspeicher im Zick-Zack-Kurs geführt und erklärt sich auch nicht aus den Pfeilen.
- Radfahrer werden per Pfeil und Ampel zur Querung der Straße „Hinterm Bahnhof“ geleitet. Doch Vorsicht: Nichts erlaubt das Radfahren auf der anderen Seite auf dem Gehweg.
- Erforderlich ist eine sinnvollere und leichter **intuitiv verständliche** Einmündung auf die Straße „Hinterm Bahnhof“:
Es sollte eine in Fahrtrichtung verlaufende Zufahrt 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. Dabei sollten möglichst keine Wartezeiten nach Querung des Celtisplatzes auftreten.



Nelson-Mandela-Platz: Radweg von Ost nach West

- Die Straße „Hinterm Bahnhof“ ist als Einbahnstraße mit Tempo 30 angelegt. Nach Beschluss des Stadtrats vom 12.10.2017 wurde der Radstreifen in einem rotfarbenen Granitstein hergestellt, um die Umsetzung des Beschlusses zur Rotfärbung von Radwegen zu sichern.
- Was auf den Plänen deutlich aussah, ist in der Praxis als Radweg kaum erkennbar und wird auch nicht respektiert.
- Radfahrende müssen mit parkenden und ausparkenden Autos zurechtkommen und sich durch den Gegenverkehr bewegen.



Nelson-Mandela-Platz: Zugang Fahrradspeicher

- Den Fahrradspeicher kann man nicht fahrend erreichen. Die Verwaltung schlägt vor, man solle auf der Straße anhalten und absteigen und dann das Rad schieben.
- Das ist eine ungeschickte Lösung: Sie erzeugt Unsicherheit für Radfahrende. Wenn sie auf der Fahrbahn anhalten um dann als Fußgänger die Fahrbahnen zu verlassen, sind sie dem hinter ihnen fahrendem Verkehr ausgesetzt, der nicht mit absteigenden Radfahrern auf der Fahrbahn rechnet.
- Besser ist es Radfahrer zum Anhalten auf den Fußgängerbereich auffahren zu lassen. Dazu sind Absenkungen der Bordsteine oder abgeschrägte Auffahrten erforderlich. - Die realisierte senkrecht aufragende 3cm-Kante ist für das Einbiegen auf das Areal gefährlich und kann zu Stürzen führen, vor allem bei Feuchtigkeit und Glätte.



Fahrradstraße Hummelsteiner Weg

- Der Durchgangsverkehr für Kfz sollte ausgeschlossen werden, die Nutzung für Kfz auf Anlieger beschränkt werden.
- Der Hummelsteiner Weg war seit langer Zeit im Hinblick auf das Parken ziemlich verwaht.
- Auch nach der Umwandlung zur Fahrradstraße behindern häufig noch parkende Autos, insbesondere auch Lkw, außerhalb der vorgesehenen Zonen das Radfahren. Beobachtbar ist immer wieder das Parken in 2-ter Reihe.
- Das Parken sollte insgesamt reduziert werden, möglichst nur noch Parken für Anwohner ergänzt um spezielle Lieferparkplätze.
- Es sollte eingeschränkt werden auf die ausgewiesenen Stellplätze und die Einhaltung sollte kontrolliert werden, auch abends und an Wochenenden, auch im Hinblick auf die Einhaltung der Parkraumbreiten. Ggfs. muss der Parkraum besser abgegrenzt und markiert werden.
- Auch die für Radfahrende wichtige Querungsstraßen, wie z.B. die Breitscheidstraße oder die Peter-Henlein-Straße, sollten im Kreuzungsbereich bzw. in den dort vorhandenen Radwegstutzen frei von parkenden Kfz gehalten werden.



Humboldtstraße / Hummelsteiner Weg

- An der Kreuzung ist die Fahrradstraße Hummelsteiner Weg unterbrochen und es gibt eine Rechts-vor-links-Regelung, weil dort die Humboldtstraße ja auch als Fahrradstraße eingerichtet werden soll.
- An dem markanten Kreuzungspunkt sollte ein Kreisverkehr eingerichtet werden. Das würde für alle diese Kreuzung einfacher, klarer und sicherer machen.
- Die Einrichtung der Humboldtstraße als Fahrradstraße sollte möglichst rasch erfolgen. In der jetzigen Form ist sie keine wirkliche Alternative zur Wölckernstraße.
- Das Parken sollte nur noch für Anwohner ermöglicht und strikt auf gekennzeichnete Stellplätze beschränkt werden. Kreuzungsbereiche sollten dabei jeweils 8m davor und dahinter freigehalten werden.



Humboldtstraße / Wirthstraße (Herz-Jesu-Kirche)

- Die Humboldtstraße ist ab dieser Kreuzung in östliche Richtung eine Einbahnstraße, außer für den Radverkehr.
- KFZ in diese Richtung rechnen innerhalb des Versatzstückes nicht mit Gegenverkehr, schneiden trotz der Markierung die Kurve und fahren zu schnell. Radfahrende in Richtung Westen erleben hier regelmäßig gefährliche Situationen.
- Erschwerend kommt hinzu, dass innerhalb des Versatzes oft regelwidrig geparkt wird.



Humboldtstraße / Allersberger Straße

- Die Querung ist heute in beiden Richtungen eine unbequeme Schiebestrecke; sie unterbricht die Hauptverbindung.
- Wegen der engen Flächen bei den Absperrketten zur Umlauferzwingung an den Straßenbahnschienen ist das Queren bei Begegnung mehrerer Radfahrer oder Fußgänger mit Risiken verbunden, insbesondere wenn Lastenräder oder Fahrräder mit Anhängern die Stelle passieren.
- Aus Westrichtung kommend ist keine vernünftige Lösung für Radfahrer zum Fortsetzen der Route erkennbar: eigentlich muss man auf der Straße absteigen und dann auf den Gehweg wechseln.
- Erforderlich ist hier für Radfahrende in beide Richtungen eine durchgängige Querung mit entsprechender Lichtsignalanlage zur Absicherung.



Allersberger Straße / Forsthofstraße



Ende

- Die Radwege an der Allersberger Straße sind zu schmal und sie sind teilweise unterbrochen.
- Auf dem Bild ist die das Ende des Radweges stadteinwärts (von der Frankenstraße kommend) in Höhe der Forsthofstraße zu sehen. (1) Radfahrende müssen sich in die Allersberger Straße einfädeln, erhalten dafür aber keinen ausgewiesenen und gesicherten Platz. Sie werden wegen der parkenden Kfz (insbesondere wenn Kleintransporter an der Stelle des roten Kfz stehen) nur schlecht gesehen und können selbst den Verkehr hinten links nur schlecht beobachten. (2) Gleichzeitig droht Gefahr von rechts: Der Radweg führt in den Kreuzungsbereich der Forsthofstraße, ohne dass die aus dieser Straße kommenden Fahrzeuge auf diesen querenden Radweg hingewiesen werden. Radfahrende können diese Gefahr nicht erkennen bzw. müssen sich auf die Gefahr von hinten links konzentrieren.
- Als Sofortmaßnahmen sollten eine Radfurt über den Kreuzungsbereich und ein Radstreifen im Einmündungsbereich mit entsprechender Sicherung nach hinten eingerichtet werden.
- Die Radwege müssen verbreitert und auf dem kompletten Straßenverlauf angelegt werden (AfV 29.11.2007). Auf der Ostseite betrifft das vor allem den Abschnitt Forsthofstraße bis Ehemannstraße, auf der Westseite vor allem den Bereich von der Wölckernstraße bis zur Annastraße/Forsthofstraße.



Bilder im Kopf für bessere Lösungsansätze

- „Mehr Platz für's Rad“ an Hauptstraßen durch Protected Bike Lanes; auch abschnittsweise, wenn eine gute Führung gesichert wird.
- Fahrradstraßen mit deutlicher Reduzierung der Parkplätze auf den Straßen und dem weitgehenden Ausschluss des Durchgangsverkehrs von Kfz.



Kontakt

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Kreisverband Nürnberg und Umgebung e. V.

Heroldstr. 2

90408 Nürnberg

Tel.: 0911/39 61 32

Fax: 0911/33 56 87

E-Mail: kontakt@adfc-nuernberg.de

Internet: www.adfc-nuernberg.de

<https://www.adfc-nuernberg.de/radverkehr/aktuelle-themen/>

<https://radentscheid-nuernberg.de/>

<https://www.mehrplatzfürsrad.de/>