

Nürnberg, den 06.07.2015

Hauptmarktquerung: Tägliche Praxis zeigt, dass es geht

Wenig überrascht, aber umso mehr enttäuscht reagiert der ADFC auf die Ankündigung der Nürnberger Stadtverwaltung, die Querung des Hauptmarkts für Radfahrer auch künftig nicht zu erlauben. Die als „Trostpflaster“ avisierten Maßnahmen im sonstigen Altstadtbereich sind zwar im Wesentlichen richtig und nützlich, beheben aber nicht das drängende Problem der durchgängigen Ost-West-Querung für Radfahrer entlang der Pegnitzroute.

Der Bedarf, den Hauptmarkt mit dem Fahrrad zu queren, ist da: 1.650 und 1.850 Radfahrer wurden bei den Verkehrszählungen 2014 und 2009 festgestellt. Und auch beim Ideen- und Realisierungswettbewerb für die künftige Gestaltung des Hauptmarkts war die Hauptmarktquerung für Radfahrer einer der am häufigsten genannten Wünsche. Schließlich ist dieser Weg die einzige direkte Verbindung der für Radfahrer wichtigen Routen entlang der Pegnitz östlich und westlich der Altstadt. Status quo ist, dass auch ohne Erlaubnis viele Radfahrer den Hauptmarkt täglich queren, insbesondere morgens und abends im Berufsverkehr. In aller Regel verläuft das konfliktfrei. Trotzdem will die Stadtverwaltung am bestehenden Verbot, den Hauptmarkt mit dem Fahrrad zu queren, festhalten und auch keine Alternativen anbieten.

Handelt so eine „fahrradfreundliche Kommune“, als die Nürnberg in 2013 ausgezeichnet wurde? Wohl kaum. Es handelt sich um keine gute Lösung, die Radfahrer mit schlechtem Gewissen den Hauptmarkt queren zu lassen oder sie auf das eigenständige Suchen von individuellen Lösungen zu verweisen. Dies führt dazu, dass sich Radfahrer in Nürnberg nicht nur an dieser Stelle oftmals nur geduldet und nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer anerkannt fühlen.

Dabei geht es lediglich darum, den Status quo zu legalisieren; einfach nur um die Erlaubnis, den Hauptmarkt im angepassten Tempo von der Brautkehre an der Frauenkirche zur Waaggasse zu queren. Die berechtigten Interessen von Fußgängern und Touristen, darunter speziell auch Menschen mit Behinderung, müssen darunter nicht leiden. Und auch für ein gedeihliches Miteinander bei Großereignissen wird man Lösungen finden. Der ADFC ist bereit, sich konstruktiv an entsprechenden Dialogen zu beteiligen.

Nebensächlich ist hierbei die Schließung einer Lücke im Paneuropaweg von Paris nach Prag. Als Radtourist wird man vermutlich sogar eine Pause am Hauptmarkt einlegen wollen. Betroffen vom Radfahrverbot sind die Nürnberger Radfahrer, die das Fahrrad, wie von der Stadt offiziell befürwortet, verstärkt für den Weg zur Arbeit, im Beruf und für ihre Alltagserledigungen nutzen. Das Festhalten am Radfahrverbot über den Hauptmarkt ist aber kein Signal für „Nürnberg steigt auf“. Es wirkt auf viele wie ein Symbol für eine Radverkehrspolitik, die zwar viel verspricht, aber meistens den Kürzeren zieht, wenn auch andere Interessen im Spiel sind. Erfreulich ist immerhin, dass sich das Baureferat und die Polizei öffentlich für eine Freigabe der Hauptmarktquerung aussprechen.

Dass die Verwaltung zeitgleich andere Maßnahmen für Radfahrer im sonstigen Altstadtbereich in Aussicht stellt, verstehen wir als gut gemeintes „Trostpflaster“. Die geplante neue Geh- und Radwegverbindung vom Kreuzgassenviertel zum Kontumazgarten, die geplante Öffnung der Einbahnregelung in der Ludwigstraße für den Radverkehr und die Überlegungen, auch die Beckschlagergasse und die Äußere Laufer Gasse für den Radverkehr in beiden Richtungen befahrbar zu machen, sind sicherlich zu begrüßen, stehen allerdings in keinem Zusammenhang mit der Strecke über den Hauptmarkt.

Die Ankündigung, auch den sogenannten „Inneren Altstadttring“ für den Radverkehr aufzuwerten, wäre eine erfreuliche Kehrtwendung von Stadtverwaltung und Stadtrat. Denn in den letzten Jahren musste man gerade gegenteilige Erfahrungen machen: Jahrelang hat sich der ADFC dafür engagiert, diese Route für Radfahrer attraktiver zu gestalten bzw. überhaupt zu erhalten und hat sich z.B. für die Verwendung von fahrradfreundlicherem Pflaster auf den Fahrstreifen am Unschlittplatz und in der Karl-Grillenberger-Straße (im Rahmen der neuen Ausfahrt vom Wöhrl-Parkhaus) engagiert und die geänderte Vorfahrtsregelung zwischen Karl-Grillenberger-Straße und Unschlittplatz zu verhindern versucht. Ohne Erfolg, da eine Mehrheit in der Stadtverwaltung in der Abwägung hier bewusst die Bedürfnisse des Radverkehrs hinten angestellt hat. Wenn man jetzt in Aussicht stellt, diesen „Inneren Altstadttring“ für Radfahrer zu verbessern, dann wird dies Zeit und Geld kosten. Das hätte man seinerzeit einfacher und billiger haben können. Der ADFC würde es dennoch begrüßen, wenn diesen Ankündigungen schnell Taten folgen würden.