

Nürnberg, den 24.02.2016

Nichts gegen IKEA – Aber Radverkehr muss berücksichtigt werden!

IKEA ist eigentlich als sehr radfahrerfreundliches Möbelhaus bekannt. So hält das schwedische Möbelhaus in vielen Städten Lastenräder für Kunden bereit, die sie kostenlos für drei Stunden ausleihen können. Doch wenn der an der Regensburger Straße vorgesehene IKEA-Neubau wie geplant umgesetzt wird, drohen massive Verschlechterungen für den Radverkehr. Darauf weist der Nürnberger ADFC hin.

In Stellungnahmen in den laufenden Raumordnungs-, Flächennutzungsplan- und Bebauungsplanverfahren wird der ADFC insbesondere Änderungen bei den Einfahrten und bei den Abstandsflächen zwischen Radweg und Straße bzw. Radweg und Grundstücksgrenze anregen. Auch wenn es in allen Verfahren offiziell gar nicht um die konkreten Straßenpläne geht, wird hier faktisch festgelegt, wie viel Platz später den einzelnen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung steht.

Gefährlich ist aus Sicht des ADFC, dass der bisherige 4 m breite Grünstreifen zwischen Straße und Radweg komplett wegfallen soll, und das bei einer Straße mit ca. 25.000 Kfz in 16 Stunden und einer zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h! **Eine solche Radwegführung direkt an der Fahrbahn verunsichert Radfahrer und macht Angst**, insbesondere angesichts der zugelassenen hohen Geschwindigkeiten auf der Bundesstraße; und Angst ist das wahrscheinlich wichtigste Hindernis für die Nutzung des Fahrrads. Genauso fehlt eine Abstandsfläche zwischen Radweg und Grundstücksgrenze, so würde die nutzbare Radwegbreite faktisch verschmälert.

Unakzeptabel findet der ADFC die an einer Stelle recht eckige Radwegführung; sie würde dazu führen, dass die Radler/innen, die in Richtung Stadt unterwegs sind, ein Stück weit quasi auf den entgegen kommenden Autoverkehr zufahren müssten, was insbesondere nachts wegen der Blendeffekte und des fehlenden Abstands gefährlich wäre.

Nicht bedacht wurde anscheinend auch, dass die Fußgänger auf dem Weg von der Bushaltestelle zum IKEA-Eingang Platz brauchen und nicht in größerer Anzahl auf dem Radweg laufen sollten. Denn ein Gehweg ist dort bisher nicht vorgesehen.

Die neue Einfahrt auf das IKEA-Gelände mit seinen 835 Parkplätzen ist aus Sicht des ADFC durchaus etwas ganz anderes als die bisherige Einfahrt in das Gewerbegebiet. **Würde einfach die bisherige Signalisierung nur an die größere Verkehrsmenge angepasst, würde das massiv verlängerte Wartezeiten für den Radverkehr an der Regensburger Straße bedeuten.** In den bisher vorliegenden Plänen sind zudem zwei neue Einfahrten vorgesehen, die den Radweg zusätzlich kreuzen würden und ggf. die Radfahrer mit weiteren Ampeln mehrfach ausbremsen werden. Deshalb sollten auch Lösungen mit Brücken geprüft werden, wie sie erst jüngst ganz allgemein im Rahmen des „Integrierten Stadtentwicklungskonzepts für den Nürnberger Südosten“ angeregt wurden.

Der ADFC möchte auch sicher gestellt sehen, dass durch den Neubau nicht die Möglichkeit verbaut wird, einmal einen Radschnellweg von Nürnberg in das südöstliche Umland zu schaffen. In den anstehenden Verfahren sollte geprüft werden, ob sich dieser nördlich der Regensburger Straße schaffen ließe. Andernfalls müsste auf der Südseite, also der IKEA-Seite ausreichend Platz für einen – kreuzungsfreien – Radschnellweg gelassen werden.

Anlage: Detaillierte Erläuterungen zu den Einwänden des ADFC

Rückfragen für Medienvertreter: Jens Ott, Tel.: 0176/51977701

Anlage zur Pressemitteilung des ADFC Nürnberg vom 24.02.2016 zur geplanten Ansiedlung eines IKEA-Einrichtungshauses in Nürnberg

Die Planungen für das IKEA-Kaufhaus an der Regensburger Straße 420-422 betreffen in vielfältiger Weise eine wichtige Route für den überörtlichen Radverkehr: 5 km zwischen der Kreuzung am Ben-Gurion-Ring und der Straßenkreuzung Altenfurt/Fischbach mit Abzweigungen Hans-Kalb-Straße/Valznerweiher Straße und Breslauer Straße/Querung in den Reichswald nach Norden. Aktuell laufen für diese Verbindung Prüfungen einer Radschnellverbindung. In den Planungsunterlagen sind keine Aussagen zu Auswirkungen des vorgesehenen Projekts auf den Radverkehr enthalten. Es besteht das Risiko, dass die Pläne die aktuellen Bedingungen für den Radverkehr verschlechtern und die Entwicklung einer zukunftsfähigen Radverkehrsinfrastruktur behindern oder ausschließen. Das wird im Folgenden näher erläutert.

Die Planungen für das IKEA-Kaufhaus gehen davon aus, dass der Besucherverkehr weitgehend über motorisierten Individualverkehr abgewickelt wird. Daher ist geplant, die Regensburger Straße an der betreffenden Stelle um eine weitere Abbiegespur stadteinwärts und einen 2,5 m breiten Mittelstreifen zu verbreitern. Auf einer Länge von rund 100 m entspricht das einer Verbreiterung der Straße um 6 m. Auf der dafür notwendigen Fläche verlaufen bisher der 3 m breite Radweg und der grüne Trennstreifen von ca. 4 m Breite. Nach den Plänen ist zwar eine Verschiebung des Radweges vorgesehen, aber der Trennstreifen soll überwiegend wegfallen, teilweise vollständig. Eine Abstandsfläche zwischen Grundstücksgrenze IKEA und Radweg ist im nördlichen Bereich nicht vorgesehen. Es besteht das Risiko, dass Zäune oder sonstige Aufstellungen an der Grundstücksgrenze die effektiv nutzbare Breite des Radweges weiter einschränken. Insgesamt verschlechtert sich die Situation für Radfahrer in diesem Bereich drastisch, wenn die Planung unverändert umgesetzt wird.

Der Wegfall des Trennstreifens ist in einem besonders kritischen Bereich vorgesehen. Stadteinwärts müssen die Radfahrer frontal auf den stadtauswärts verschwenkten Autoverkehr zufahren und dort nach links abknicken, wo kein Trennstreifen mehr vorhanden ist; gleichzeitig muss der Autoverkehr an dieser Stelle wieder in die entgegengesetzte Richtung verschwenken. Eine solche Radwegeführung verunsichert Radfahrer und macht Angst, insbesondere angesichts der zugelassenen hohen Geschwindigkeiten auf der Bundesstraße; und Angst ist das wahrscheinlich wichtigste Hindernis für die Nutzung des Fahrrads. Bei Dunkelheit tritt an dieser Stelle eine starke Blendwirkung ein, die bei Regen gefährlich ist. Bei Regen werden die Radfahrer durch den fehlenden Trennstreifen und die Kurve zusätzlich stark der schmutzigen Gischt durch die Autos und LKW ausgesetzt.

Um mindestens den bisherigen Standard aufrecht zu erhalten ergeben sich folgende Anforderungen an die Planung:

(1) Bei der Planung soll eine grüne Abstandsfläche zwischen Fahrbahn und Rad-/Gehweg von mindestens 4 m Breite durchgängig aufrecht erhalten bleiben. Entsprechend breite Korridore sind einzuplanen.

(2) Der Verschwenk des Rad-/Gehweges soll etwa 80 – 100 m weiter stadtauswärts eingeleitet werden, um das frontale Zufahren des motorisierten Individualverkehrs auf den Radverkehr zu vermeiden.

(3) Zwischen Rad-/Gehweg und Grenze des IKEA-Geländes ist eine Abstandsfläche vorzusehen, die sicherstellt, dass die effektiv nutzbare Fläche nicht eingeschränkt wird. Es ist sicherzustellen, dass auf dieser Fläche keine Gegenstände stehen, die die Nutzbarkeit des Rad-/Gehweges und die Sichtbeziehungen einschränken.

Die bisherigen Flächen reichen aber für die neuen Verhältnisse nicht aus. Die unveränderte Fortführung verschlechtert die Bedingungen für Rad- und Fußgängerverkehr.

Im Bereich des IKEA-Kaufhauses und der vergrößerten Einfahrtsstraße ist entlang der Regensburger Straße kein ergänzender Gehweg vorgesehen, so dass sich der gesamte Fußgängerverkehr in diesem Bereich bei Betrieb des IKEA-Kaufhauses auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg von unverändert 3 m Breite abgewickelt werden müsste. Der Fußgängerzugang zum IKEA-Gelände ist etwa 50 m hinter der verbreiterten Zufahrtsstraße direkt vom Rad-/Gehweg vorgesehen, ohne dass hier eine Verbreiterung des Rad-/Gehweges eingeplant ist. Da der Radweg als überörtlicher Zweirichtungsradweg für Verbindungen mit größerer Distanz dient, muss eine Leistungsfähigkeit der Verbindung aufrecht erhalten werden, die Geschwindigkeiten von Radfahrern mit 20 - 25 km/h durchaus zulässt. Das ist bei höherem Verkehrsaufkommen nicht mehr der Fall.

Die gleiche Problematik ergibt sich auf der etwa 150 m langen Strecke von der vorgesehenen stadteinwärts gelegenen Bushaltestelle bis zur neuen Einfahrtsstraße. Auch hier mischt sich ohne Veränderung in Zukunft wesentlich höheres Fußgängeraufkommen (nach Ankunft von Bussen stoßweise) mit dem Radverkehr, was keine Geschwindigkeiten von Radfahrern mit 20 - 25 km/h mehr zulassen würde.

Um mindestens den bisherigen Standard für Fußgänger- und Radverkehr aufrecht zu erhalten und angemessen sichere Verkehrsmöglichkeiten zu schaffen, ergeben sich daraus folgende weitere Anforderungen an die Planung:

(4) Es ist eine zusätzliche Fläche von 2,50 m für einen Gehweg plus mindestens 0,5 m Trennstreifen (für bauliche Trennung) im gesamten Bereich des IKEA-Geländes einzuplanen, um dort getrennte Geh- und Radweg zu ermöglichen.

(5) Es ist eine zusätzliche Fläche von 2,50 m für einen Gehweg plus mindestens 0,5 m Trennstreifen (für bauliche Trennung) auf der Strecke zwischen Bushaltestelle und Einfahrt zum IKEA-Gelände einzuplanen, um dort getrennte Geh- und Radweg zu ermöglichen.

(6) Im Bereich der Einfahrtstraße und der Mittelinsel sind getrennte Flächen für Fußgänger- und Radfahrerfurten einzuplanen, die mindestens die Breite der Radwege und Gehwege haben. Raum für eine getrennte Führung ist allein schon deshalb erforderlich, um erhöhte Übergänge für sehbehinderte Menschen und eine ununterbrochene Furt für Radfahrer zu ermöglichen (barrierefreie Anlage). Falls die Ampelschaltungen eine Querung der Einfahrtstraße mit Zwischenstopps erfordert, ist eine Breite der Mittelinsel von 2,5 m eher knapp, da Fahrräder mit Anhängern länger sind. Zur Sicherstellung einer Zukunftsfähigkeit sind eher 3 m Breite zu empfehlen.

Neben diesen Themenkomplexen, die sich auf die Wegequerschnitte beziehen, ist das Projekt eines Einzelhandelskaufhauses an dieser Stelle wegen der Auswirkungen des erhöhten Autoverkehrs ohne gezielte begleitende Maßnahmen nicht kompatibel mit der Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung einer zukunftsfähigen Radverkehrsinfrastruktur wie sie zur Verbesserung des Modal-Split im Bereich Nürnberg angestrebt wird.

Aus dem Verkehrsgutachten, das für die Erstellung des Planes erstellt wurde, werden keine Zahlen für den zusätzlich erzeugten motorisierten Individualverkehr für die Ein- und Ausfahrt in das Gewerbegebiet genannt. Es wird auch nicht abgeleitet, welche zusätzliche Wartezeiten für den stadteinwärts und stadtauswärts fahrenden Radverkehr durch die Lichtsignalanlagen zu erwarten sind. Es wird befürchtet, dass es zu langen Wartezeiten kommen wird, die den Radverkehr auf dieser Strecke unattraktiv machen. Aus Sicht des ADFC ergibt sich daraus die nachstehende Anforderung:

(7) Es ist sicherzustellen, dass eine Taktung der Lichtsignalanlagen entwickelt wird, bei der Radfahrer die Strecke in der deutlich überwiegenden Zeit ohne Wartezeit bei Grün vollständig in einem Zug und sicher queren können und keine Wartezeit bei Rot entsteht, die länger ist als die des geradeaus fahrenden motorisierten Individualverkehrs.

Westlich des IKEA-Geländes ist eine Zufahrt vorgesehen, die eine zusätzliche Querung des Radweges durch motorisierten Verkehr, vorwiegend LKW-Verkehr, mit sich bringt. Es ist nicht erkennbar, dass diese Querung durch Ampeln gesichert ist. Beim von der Regensburger-Straße einbiegenden Verkehr würde es ohne Ampeln wegen der generell hohen Geschwindigkeit auf der Bundesstraße zu gefährlichen Begegnungen kommen, bei der Ausfahrt würden auf freie Fahrbahn wartende LKW häufig den Radweg verstellen. Eine regelmäßige Rot-Grün-Schaltung der Ampeln würde den Radverkehr ausbremsen. Eine bedarfsgesteuerte Ampel ist für ausfahrende LKW denkbar. Für die Einfahrt muss ebenfalls eine geeignete Lösung entwickelt werden.

(8) Es muss durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, dass der Radverkehr durch die LKW-Zufahrt im Westen des IKEA-Geländes weder behindert noch gefährdet wird. Längere Wartezeiten für den Radverkehr sind zu vermeiden.

Eine ähnliche Problematik ergibt sich durch die neue Busanbindung (Wendeschleife) im Nordosten des IKEA-Geländes. Auch hier wird eine zusätzliche Querung des Radweges eingerichtet, die zu Gefahren für Radfahrer führen kann. Die einfahrenden Busse sollen aus der stadteinwärts führenden Richtung kommen und die Wendeschleife stadtauswärts wieder verlassen. Eine gesonderte Linksabbiegespur für den stadteinwärts fahrenden Bus ist bislang nicht vorgesehen.

(9) Es muss durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, dass diese Zufahrt ausschließlich durch Busse des ÖPNV genutzt werden kann, dass Behinderungen des Radverkehrs vermieden werden und durch eine geeignete gesteuerte Lichtsignalanlage der Radverkehr geschützt wird. Auch hier ist eine Orientierung in Richtung „grüne Welle“ für Radfahrer erforderlich.

Ohne weitere Begleitmaßnahmen verhindert die bisher vorgelegte Planung mit ihren vielen Querungen des Radweges und der Mischung mit Fußgängerverkehr ein zügiges Radfahren, wie es für eine überörtliche Verbindung erforderlich ist. Durch die oben beschriebenen Maßnahmen sollten die Defizite weitgehend behoben werden, wenn die nachfolgende Anforderung erfüllt wird:

(10) Eine Ausrichtung auf „grüne Welle“ für Radfahrer bei den drei unmittelbar aufeinanderfolgenden Querungen ist erforderlich um ein unattraktives Ausbremsen des Radverkehrs zu verhindern.

In den bisherigen Ausführungen wurden nicht die Anforderungen berücksichtigt, die sich bei einem Bau eines Radschnellweges ergeben, der für diesen Streckenverlauf aktuell geprüft wird. Die Anforderungen an Radschnellwege beziehen sich auf die Breite des Weges und die Behinderung des zügigen Fahrens durch Querungen. Für die Trasse von Altenfurt/Fischbach zur Innenstadt (bzw. Kreuzung Ben-Gurion-Ring) würden auch bei den obigen Maßnahmen durch das IKEA-Projekt drei zusätzliche Querungen eingeführt, die neben weiteren Maßnahmen die Eignung der Strecke für einen Radschnellweg herabsetzen bzw. unmöglich machen.

(11) Im Rahmen des aktuellen Raumordnungsverfahrens sollte die Verträglichkeit der IKEA-Planung mit der Anlage eines Radschnellweges in diesem Bereich geprüft werden. Dabei sollte auch geprüft werden, ob die Anforderungen an einen Radschnellweg nur noch durch eine Positionierung des Radschnellweges auf der nordöstlichen Seite der Regensburger Straße realisiert werden können. Als Alternative sollte geprüft werden, ob ein Radschnellweg auf der südwestlichen Seite der Regensburger Straße durch Führung auf Brücken realisiert werden könnte und ob hinreichend Raum neben den zunächst zu realisierenden Rad- und Gehwegen dafür zur Verfügung gestellt werden kann.