

11
2409

Radweg ist nicht alleinige Lösung

„Vorfahrt für Radler“: Nürnberg bereitet einen ersten Radschnellweg vor (10. 9. 19)

Wahrscheinlich wird es bei nicht wenigen Leuten Unmut ausgelöst haben, dass dieses Pilotprojekt ausgerechnet an einer vielgenutzten Verkehrsachse entstehen soll. Aber genauso muss es sein, damit bemerkt wird, dass ein Auto nicht die einzige Wahl ist, um von A nach B zu kommen. Da bringt eine kleine Veränderung nichts. Außerdem: Hat irgendeinmal einmal festgelegt, dass Autos grundsätzlich bevorzugt werden sollten? Nein. Vielleicht hört es bald mit den Schildern „Der Fahrradweg endet hier“ auf, wenn das Augenmerk jetzt einmal auf dem Straßenverkehr ohne Auto liegt. **Lea Müller, Nürnberg**

Die neuen, leuchtend roten Fahrradstreifen habe ich als eine Auto besitzende Alltags-Radlerin mit Freude zur Kenntnis genommen. Mehr und sicherere Radwege sind ein Muss. Eine Veränderung hin zu umwelt-schönerer Mobilität wird es nur geben, wenn Tatsachen geschaffen werden. Insofern sind Radfernwege wichtig und richtig. Die Autofahrer werden sich nach einiger Zeit dran gewöhnen und manche werden umsteigen auf andere Verkehrsmittel. Ergänzend dazu sollte darum der öffentliche Nahverkehr kostengünstig und infrastrukturell gut ausgestattet sein, zum Beispiel durch Wiederbelebung von stillgelegten Bus- und Bahnlinien, eventuell kleinen Bussen mit dichterem Zeittaktung, Rufbussen und Ähnlichem. **Petra Sörgel, Nürnberg**

Die sichersten Radwege werden jetzt in Berlin geplant. Ähnliche sah ich in Spanien und auf den Kanaren. Dort verlaufen die farblich gekennzeichneten Radwege direkt neben dem Fußweg. Dann gibt es einen Streifen mit Halte- und Parkbuchten und dann erst die normale Fahrbahn. So können die Radler nicht von Autos gefahdet werden, die zum Parken oder Ausparken die Radwege queren. **Edmund Luczak, Nürnberg**

Ich finde es absolut notwendig, dass das Rad neben den öffentlichen Verkehrsmitteln zum Hauptfortbewegungsmittel wird. Man muss die vielgenannten Umweltgründe dafür gar nicht noch mal nennen. Der Mensch ist bequem – und solange es das Bequemste ist, mit dem Auto durch die Stadt zu rauschen, wird die Mehrheit das tun. Wenn man aber überall

nur noch 30 fahren darf und die Straßen eng werden, weil die Fahrradwege breit und sicher gemacht wurden, dann wird's mit dem Rad oder mit Öffis plötzlich viel bequemer! Außerdem wäre wichtig, die Parkgebühren deutlich zu erhöhen – und schon steigen wir auf Öffis um! Ausnahmen für Lieferverkehr und Menschen mit Handicap sind selbstverständlich.

Cornelia Grob, Lauf

Das ist seit Jahrzehnten überfällig. Dank der großen Rathaushalfraktionen leider laufend ausgebremst, und nun doch machbar? Ich glaube es erst, wenn ich die Markierungs- und Straßenaufbauarbeiter arbeiten sehe. Aber, liebe Stadtverwaltung: Nicht wie bisher nur Fahrradstreifen mit einem, vielleicht 1,2 Meter Brei-

te. Da passt gerade mal mein Lastenrad drauf. Wer soll mich da noch gefahrlos überholen können? Oder gar bei Fahrradwegen mit Gegenverkehr! Wie oft müssen Entgegenkommende auf den Gehweg oder in den Grünstreifen ausweichen! Eine Fahrspur reicht allemal für Autos – auch auf hoch frequentierten Straßen. Nur so lernen es die Autofahrer, auf straßenraumsparende Möglichkeiten umzu-steigen. Und, ihr Autofahrer: Auch nur kurz auf dem Radweg mit dem Auto warten, ist vorsätzliche Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer! **Klaus-D. Roesse, Nürnberg**

Das Foto zeigt den Radweg am Plärrer, der zwischen Hauptbahnhof und Stadtgrenze, sofern überhaupt vorhanden, ausschließlich am Gehweg verläuft. Das Kfz hat am Plärrer bis zu neun Fahrschienen, die Radfahrer müssen (Benutzungspflicht) den Fußgängern ihren Platz wegnehmen. Am Frauentorgraben auf Höhe des Staatstheaters haben die Fußgänger gerade mal maximal 70 Zentimeter Platz. Die Touristen, die vom Germanischen zum Bahn-Museum laufen, müssen dies im Gänsemarsch tun und wenn einer entgegenkommt, zwangsläufig auf den gedankenlos auf den Gehweg gepinselten Radweg ausweichen. Während die Kfz dort ungehindert fünfspurig vorankommen, sollen laut Twitter-Like des Baureferenten Daniel Ulrich Fußgänger und Radfahrer dort Rücksicht nehmen. Es ist keine Kunst, bei fast zweispurigen Straßen den Radweg etwas zu verbreitern und alles rot anzumalen. Da, wo es dem Kfz wirklich wehtun würde, traut sich keiner ran. **Karsten Neumann, Nürnberg**

Das Fahrrad wird zur heiligen Kuh der Verkehrswende. Wenn jetzt dem Fahrrad zulasten der Autofahrer mehr Verkehrswege zugewiesen werden, dann muss sehr genau auf das zu erwartende Ergebnis geachtet werden. Wird wirklich die Hälfte der Autofahrer (man halbiert ja die bisherige Wegekazität) auf das Fahrrad umsteigen? Wohin weicht der Verkehr aus? Für welchen Zeitraum gelten die 9000 Radfahrer? Wer fährt im Februar mit dem Fahrrad von Zirndorf zum Plärrer, auch wenn ihm ab der Wredestraße eine eigene Fahrschienen zusteht? Da wäre ein vernünftiger ÖPNV mit ordentlichem Parkplatzangebot an Haltestellen wesentlich zielführender, weil hier alle mitfahren können, und das bei jedem Wetter. **Raimund Gofferjé, Nürnberg**

Ich bin dafür, dass die Radler ihre eigene Fahrschienen erhalten. Wo Platz ist, deutlich getrennt von der Autospur. Und wo es eng wird, optisch gut als Fahrschienen gekennzeichnet. Deren Benutzung ist dann Pflicht, auch für Rennradfahrer. Das Ganze kostet natürlich sehr viel. Darum muss eine kostenpflichtige Kennzeichenpflicht her zur Erkennung von Radlern, die trotzdem die Autospur benutzen, sowie als Nachweis einer abgeschlossenen Versicherung und einer geleisteten Kostenbeteiligung der Herstellkosten für die Radwege. **Hartmut Reincke, Oberreichenbach**

SCHREIBEN SIE UNS

Leserbriefe stellen keine Meinungsäußerungen der Redaktion dar, sondern geben die Meinung des jeweiligen Senders wieder. Die Redaktion behält sich vor, die Zuschriften zu kürzen oder sie im Netz zu veröffentlichen, wo unter www.nordbayern.de/leserforum weitere Leserbriefe zu bestimmten Fragen zu finden sind. Leserbriefe können grundsätzlich nur publiziert werden, wenn sie Anschrift und Telefonnummer des Verfassers enthalten. Das gilt besonders auch bei Zusendungen per E-Mail. Die Leserzuschriften für den überregionalen Teil sollten nicht länger als 25 Druckzeilen (je 30 Zeichen), die für Nürnberg Lokales nicht umfangreicher als 30 Druckzeilen sein.

Redaktion: Nicole Forstner
Telefon: 09 11 / 2 16 25 44
E-Mail: nn-leserbriefe@pressenetz.de

Seit den 90er Jahren nutzte ich das Fahrrad, um bei schönem Wetter in die Arbeit zu fahren, da habe ich einige gefährliche Situationen mit Autofahrern erlebt. Wenn man den Autofahrern Platz nimmt, sollte man aber nicht nur Radwege als Ausgleich bieten, sondern auch Vergünstigungen für Radfahrer in öffentlichen Verkehrsmitteln. Oft nutze ich das Fahrrad als Verkehrsmittel in Nürnberg dienstlich, wollte aber von zu Hause mit dem Zug fahren. Das kostet jeweils eine Kinderfahrkarte extra und das sollte Stadt oder Landkreis schon wert sein. Im ÖPNV den Radtransport kostenfrei zu haben, wäre toll. Die Akzeptanz der Fahrradnutzung würde bei unentschlossenen Menschen dann vielleicht verbessert. **Jürgen Lassauer, Ottensoos**

Autos sollen Radlern Platz machen! So richtig diese Aussage ist, es fehlt mir der Glaube, dass dies der politische Wille des Stadtrats ist. Interessant wäre, ob es ein Gesamtkonzept gibt. Was sind die nächsten Schritte auf dem Weg zu einer fahrdreifreundlichen Stadt? Ein isolierter Radschnellweg wird überhaupt keine Besserung bringen. Es benötigt auch Radabstellplätze am Ende des Schnellweges und zuvor müsste die Situation in der Stadt verbessert werden. Es gibt genügend kritische Stellen – wie Radwege, die im Nichts enden. Es kann auch nicht sein, dass, wie zuletzt nach dem Sturm, der Radweg entlang der Gleiwitzer Straße erst 20 Tage später von umgestürzten Bäumen geräumt und wieder freigegeben wird. **Martin Riegger, Nürnberg**

Warum denkt man nicht darüber nach, Fußwege und Grünstreifen mit in den Bau der Radschnellwege einzubeziehen? Mit einem solchen Kompromiss könnte man das Problem leichter lösen. Ich habe bei neuen Radwegen immer wieder festgestellt müssen, dass die Benutzung durch Radfahrer oft sehr gering ist. Man sollte auch berücksichtigen, dass der Stau auf den betroffenen Straßen noch weit größer wäre, als er jetzt schon ist. Wir „Deutsche“ lieben unsere Autos, das werden wir durch diese Maßnahme nicht verändern können. Zur Abrundung gehört ein Gesamtkonzept, das auch die öffentlichen Verkehrsmittel einbindet. Die Gefahr ist sonst sehr groß, dass die Innenstädte ausbluten. Auch der Kommentar von Herrn Franke ist zu einseitig. **Horst Tross, Hemhofen**