

In eigener Sache und Corona.....

Natürlich ist auch beim ADFC Nürnberg und Umgebung in diesem Jahr vieles anders. Doch auch für den kommenden Winter planen wir Veranstaltungen (Radreisevorträge, MTB-Touren und mehr), auch wenn wir nicht sicher wissen, ob und wie wir sie durchführen können. Es wird jedoch kein gedrucktes „Winterprogramm“ geben. Alle Veranstaltungen finden sich im Tourenkalender im Internet unter www.adfc-nuernberg.de/radtouren/

tourenkalender/ Außerdem informiert der ADFC Nürnberg und Umgebung Mitglieder und Interessierte jeden Monat in einer Infomail über Aktuelles. Bitte schickt uns Eure E-Mailadressen an kontakt@adfc-nuernberg.de Derzeit gibt es noch keine Entscheidung zum möglichen Zeitpunkt und Ort der Jahreshauptversammlung. Es ist geplant, eigens zur Hauptversammlung einen weiteren Rundbrief zu versenden.



ADFC-Fahrradklimatest 2020: Wie fahrradfreundlich ist deine Stadt?

Noch bis zum 30. November 2020 läuft die Umfrage zum großen **ADFC-Fahrradklima-Test 2020**.

Der ADFC ruft gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium wieder alle Radfahrer*innen dazu auf, die Fahr-

radfreundlichkeit ihrer Städte und Gemeinden zu bewerten. Der Test hilft, Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung zu erkennen.



Die Befragung findet sich im Internet unter www.fahrradklima-test.adfc.de. Bereits jetzt ist die Beteiligung in Nürnberg und den umgebenden Städten nicht schlecht, doch da geht noch mehr. Beteiligt euch.

Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2021 präsentiert.

Verkehrsversuch in der Rothenburger Straße missglückt

Der Verkehrsversuch („Pop-up-Bike-Lane“) in der Rothenburger Straße zwischen Wredestraße und Berthavon-Suttner-Straße hat offensichtlich nicht zu der erhofften Steigerung des Radverkehrs geführt, auch wenn die offiziellen Zahlen noch ausstehen. Er wird im Oktober beendet.

Aus unserer Sicht ist der wesentlichen Grund, dass es eine Art Insellösung war: Im Westen ist die Zufahrt durch die Bauarbeiten an der Brücke über Kanal und Südwesttangente erschwert, im Osten schließen sich erst nur schmale Radstreifen und dann die recht üble Situation am Frankenschnellweg an. Außerdem gab es in den ersten Wochen auch noch eine Baustelle auf dem östlichen Teil der Rothenburger Straße. Auch die Anschlussstücke zum Beispiel an der Ringstraße sind zur Zeit nicht gerade erfreulich zu fahren.

Und natürlich dürfte auch das fehlende Stück stadteinwärts vor und nach der

Kreuzung mit der Von-der-Tann-Str. eine Rolle gespielt haben. Es stimmt zwar nicht ganz, dass ein Radweg nur so gut ist wie sein schlechtester Abschnitt, aber ein bisschen Wahrheit ist in diesem Schlagwort schon enthalten. Das schöne Fahren vor und nach der Kreuzung konnte den Eindruck an der Kreuzung selbst nicht wettmachen. Dass der Radstreifen auch „recht großzügig“ von Kraftfahrzeugen mit genutzt wurde, hat die Sache nicht besser gemacht.

Dass der Versuch zu vielen neuen Staus beim Kfz-Verkehr geführt habe, halten wir allerdings auch für übertrieben, zehn Autos, die vor der Ampel warten, sind nicht gleich ein Stau. Wir ziehen aus dieser Erfahrung die Konsequenz, dass bei zukünftigen Verkehrsversuchen genauso wie bei zukünftigen Planungen nicht in Teilstücken, sondern in Gesamtstrecken gedacht und gehandelt werden sollte. Das

passt zu der Parole „Lückenschlüsse“, die seit geraumer Zeit in der Nürnberger Verkehrspolitik eine Rolle spielt. Auch Lücken am Frankenschnellweg dürfen z.B. nicht länger mit Verweis auf den irgendwann kommenden großen Umbau übersehen werden. Und unser Vorschlag, neue ausgebaute Radhaupttrouten immer mit dem Aufbau eines Radnetzes in die Fläche („Spinnennetz“) zu verbinden, wird durch diese Erfahrung noch wichtiger.

Falsch ist allerdings die Behauptung, dass in der Rothenburger Straße alles bleiben könne wie vor dem Versuch. Die Umweltbelastung durch den Kfz-Verkehr ist gerade im Südwesten Nürnbergs deutlich zu hoch, auch wenn dies durch die Corona-Krise etwas aus dem Blick geraten ist. Das Umsteigen auf den Umweltverbund zu erleichtern, bleibt eine aktuelle Aufgabe, die Verlängerung der U3 reicht dafür allein nicht aus.

Albrecht Steindorff

Nürnberg

ADFC begrüßt „Fahrradspeicher“ in Nürnberg – und fordert Plätze beim Bahnhof-Haupteingang

Der ADFC Nürnberg begrüßt, dass am 15. September 2020 endlich ein Fahrrad-Parkhaus am Nürnberger Hauptbahnhof eröffnet wurde. Das als „Fahrradspeicher“ bezeichnete Parkhaus ist vor allem für Pendler*innen ein seit langem vermisster Baustein in

der täglichen Mobilität. Die Ausstattung des Fahrradspeichers ist gut gelungen. Die Zufahrtsstrecken sind aus Sicht des ADFC jedoch nicht gut gelöst. Bedauerlich ist auch, dass durch die Lage des Hauses am Südausgang des Bahnhofs die Parksituation für Fahrrä-

der am Haupteingang auf der Nordseite nur wenig verbessert wird. Die Anfahrtswege sind bereits für das heutige Radaufkommen kaum ausreichend. Der ADFC fordert daher weiterhin sichere Abstellflächen für Fahrräder am Haupteingang des Bahnhofs.

ADFC-Lastenrad

Der ADFC Nürnberg und Umgebung hat ein Lastenrad für den Verleih angeschafft. Es handelt sich um ein Long John- Modell UP21e des französischen Herstellers Douze Cycles mit Pedelec 25-Antrieb. Die vorne angebrachte Aluminiumbox fasst 200 Liter. Das gebrauchte Rad stammt aus Berlin aus dem Projekt „Ich entlaste Städte“, bei dem unterschiedliche Fahrradmodelle (lastenradtest.de) getestet wurden. Bevor das Rad in den Verleih geht, soll

die Alukiste noch ADFC-orange gestrichen werden. Derzeit wird noch ein Standort als Anlaufort für die Ausleihenden für das Rad in der Nürnberger Nordstadt gesucht. Am besten ist dort auch jemand vor Ort, die/der die Radübergabe und -rücknahme mitmachen kann. Wer einen solchen Standort kennt oder selbst Interesse hat, kann sich gerne bei der ADFC-Geschäftsstelle melden unter

kontakt@adfc-nuernberg.de



Rad- und Gehweg ohne Benutzungspflicht

Die Valznerweiherstraße ist für den Radverkehr im Südosten Nürnbergs von besonderer Bedeutung. Sie nimmt eine Schlüsselstelle für die Querung der Regensburger Straße und der ICE-Strecke ein. Sie verbindet zusammen mit der Hans-Kalb-Straße Langwasser, Neuselsbrunn und die Rangierbahnhofsiedlung mit Zerzabelshof und Mögeldorf. Die nächste Querung weiter südlich ist 2,4 Kilometer entfernt.

Leider ist der auf zwei Richtungen angelegte gemeinsame Rad- und Gehweg auf den rund 700 Metern von der Regensburger Straße bis zum Valznerweiher recht eng, baulich in schlechtem Zustand, teilweise mit Verkehrsschildern eingengt und durch die in der langgezogenen Kurve direkt am Radwegrand parkenden LKW und Wohnwagen in der sicheren Nutzbarkeit stark eingeschränkt. Schnellere Radfahrer haben mehrfach gefordert, die Benutzungspflicht aufzuheben.



Das ist jetzt geschehen. Genutzt wurden die neuen rechtlichen Voraussetzungen, die seit 2017 gegeben sind.

Die blauen Schilder wurden demonstert und auf dem Weg wurden neue Zeichen aufgemalt. Sie sind gültige Verkehrszeichen und legen einen Rad- und Gehweg mit den gleichen Rechten und Pflichten wie zuvor fest. Nur die Benutzungspflicht entfällt. Der Vorteil gegenüber einem Gehweg mit Zusatzzeichen „Radfahren frei“ ist, dass keine „Schrittgeschwindigkeit“ angeordnet wird, d.h. es wird nicht verlangt, langsam zu fahren mit der Fähigkeit jederzeit unverzüglich zum Stehen kommen zu können. Aber klar und wichtig. Wie auf jedem gemeinsamen Rad- und Gehweg gilt hier „angepasste Geschwindigkeit“, die Rücksicht auf Fußgänger nimmt.

Hermann Roß

Du möchtest dich engagieren? Am liebsten mit den Händen?

Dann bist du richtig bei den ADFC-Fahrradcodierer*innen. Mit Hammer und technischem Geschick bringen die Codierer*innen eine Zahlenkombination am Fahrradrahmen an.

Der Code wird registriert. So findet ein gestohlenen Rad seinen Weg zurück zur Besitzer*in oder wird im besten Fall erst gar nicht gestohlen.

Interesse? Schreib eine Email an **kontakt@adfc-nuernberg.de** oder informiere dich unter: **adfc-nuernberg.de/fahrradcodierung/**

Neuer Radweg an der Karl-Schönleben-Straße.....

Gegenüber dem Neubau der Bertolt-Brecht-Schule, dort wo die Große Straße endet, wurden im August 2020 zusammen mit einem Umbau der Karl-



Schönleben-Straße der dortige Radweg erneuert und eine breitere Überquerung der Hauptstraße eingerichtet. So haben jetzt Fußgänger sowie Radfahrer in beiden Richtungen genügend Platz.

Es ist ein wichtiges Teilstück von 250 Metern Länge, das jetzt in zukunftsweisender Form erstellt wurde. Schülerverkehr und Radverkehr werden sich hier hoffentlich auch bei hohem Aufkommen gut begegnen können.

Der neue Weg ist auch eine Anbindung von der Großen Straße an den Radweg durch den Osten Langwassers, der in Zukunft hinter der neuen Turnhalle der Bertolt-Brecht-Schule geführt wird. Ein Problem ist jetzt aufgefallen: Die Geradeausführung des Radweges parallel zur Karl-Schönleben-Straße in

Richtung Bertolt-Brecht-Straße wurde an dieser Stelle beseitigt und in eine Grünfläche umgewandelt. Dort soll noch ein Baum gepflanzt werden. An dieser Stelle sind noch Nachbesserungen erforderlich.

Hermann Roß



Pegnitztalradweg auch in Nürnberg behutsam ausbauen – und dazu neue Route über Fürther Straße schaffen.....

In Fürth wurde der Pegnitztalradweg jetzt ausgebaut. Das sollte auch für uns in Nürnberg Anlass sein, einen Ausbau des Pegnitztal-Radwegs anzugehen, der natürlich eigentlich ein Pegnitztal Rad-/Gehweg ist. Natürlich wird es nicht gelingen, alle Engstellen zu beseitigen oder eine großzügige Trennung von Radweg und Gehweg zu erreichen. Aber zahlreiche kleinere Verbesserungen sind durchaus möglich. Schon vor über 10 Jahren hatte der ADFC Nürnberg z. B. vorgeschlagen, den Abschnitt in der Lindengasse zur Fahrradstraße zu machen. Später hatten wir dann einen weiteren Durchstich unter der Stadtmauer von der Nordseite des Maxplatzes zur Straße Hallerwiese ins Gespräch gebracht, die ebenfalls Fahrradstraße werden sollte. Leider stieß beides bei Stadtverwaltung und Politik nur auf ein ablehnendes Echo, aber das kann sich ja ändern.

Es wäre nicht das erste Mal, dass ein Anstoß für einen Ausbau im Pegnitztal aus Fürth käme: Als 1994 der Lückenschluss zwischen Nürnberg und Fürth unter der Kurgartenbrücke eröffnet wurde, kam aus Fürth auch Thomas Jung angeradelt, damals noch junger Landtagsabgeordneter. Er störte die feierliche Stimmung mit der Frage, warum Nürnberg eigentlich den Radverkehr über die Schnieglinger Straße und nicht mittels einer Brücke über die



*Vorbild für Nürnberg?
Verbreiteter Pegnitztalradweg in Fürth*

Foto: Stefan Sommer

Pegnitz schicken wolle. Die Nürnberger Vertreter wiesen diese Idee zurück, heute radeln wir wie selbstverständlich über den Fuchslochsteg.

Klar ist, dass der Ausbau behutsam erfolgen muss, weil wir uns im Talraum befinden. Aber gleichzeitig ist klar, dass es bei der seit Jahrzehnten bewährten Asphaltierung bleiben kann und muss, schon weil wir eine Hochwasser-feste Lösung brauchen.

Die Radwege im Pegnitztal sind ein wichtiges Rückgrat des Nürnberger Radverkehrsnetzes, nicht nur weil alle anderen Strecken schlechter sind, sondern weil es hier die Möglichkeit gibt, Alltagswege mit Natur-Erleben zu verbinden, Arbeitswege mit Ge-

sundheit und Erholung usw. Deshalb sollten wir die Radwege im Pegnitztal „wie unseren Augapfel“ verteidigen. Gleichzeitig ist klar, dass jetzt schnell gute parallele Angebote geschaffen werden müssen, weil auch die Kapazität eines ausgebauten Pegnitztalradwegs nicht ausreichen wird. Richtung Fürth ist das unseres Erachtens eine Radschnellverbindung über die umgestaltete Fürther Straße. Die muss natürlich durchgehend sein, nicht auf einzelne Abschnitte der Fürther Straße beschränkt. Und eben als weiteres Angebot, keinesfalls als Anlass, Radverkehr im Pegnitzgrund zu erschweren.

Albrecht Steindorff

Durchfahren! - Mit dem Rad durch den Winter 2020/21

Klar, im Sommer macht Radfahren Spaß: Sonne, Wärme und Licht satt. Aber im Winter? Warum eigentlich nicht? Das machen eine ganze Menge Radfahrer*innen. In den Monaten Dezember 2019 bis Februar 2020 wurden an der Zählstelle am Königstor rund 64% der Räder gemessen, die dort im Jahresmittel 2019 pro Werktag fuhren. Im Vergleich zu den Zahlen aus den Sommermonaten Juni bis August 2019 waren es noch knapp 47%.

Auf welcher Seite wart ihr? Durchgefahren? Oder pausiert? Und warum war das so? Waren es die klassischen Attribute, die dem Winterhalbjahr zugeschrieben werden? Dunkel, kalt,

feucht, verschneit, glatt - und davon jeweils zu viel? Und wie wird das in diesem Jahr sein? In Corona-Zeiten ist es keine schlechte Idee, den öffentlichen Verkehr durch eigenes Radfahren zu entlasten und für sich selbst dabei durchgängig etwas zur Stärkung der Abwehrkräfte zu tun. Also weiter mit dem Rad zur Arbeit, zur Schule, zum Studium und zum Einkaufen.

Das ist nicht zu schwer, vor allem wenn man sich gut vorbereitet. Als erstes ist es hilfreich, sich klar zu machen, was auf einen im Winter zukommt. Und dann muss man als zweites für jedes Thema die ganz persönlich passenden Lösungen zu finden. Dazu sollte man

sich auf Experimente einlassen. Und nach schlechten Erfahrungen nicht aufgeben, sondern bessere Lösungen ausprobieren. **Respekt vor dem Winter? Ja. - Angst? Nein!**

Wenn man durchhält, gibt es eine Menge zu gewinnen. Der Winter hält überraschend viele schöne Tage bereit, bei denen man sich freuen kann, draußen zu fahren. Und am Ende des Winters merkt man, mit wie viel mehr Fitness man ins Frühjahr geht. Kein Wunder, dass immer mehr Leute zu „Ganzjahresradlern“ werden. Kommt einfach mit! Vielleicht sehen wir uns am 12. Februar 2021 beim „Winter-Bike-To-Work-Day.“
Hermann Roß

Corona und gestiegener Radverkehr

Die Lockerungen der Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen ab Mitte Juni haben wieder zu mehr Betriebsamkeit und Bewegung in der Stadt geführt. Dennoch prägt Corona noch immer unser Leben: viele arbeiten im Home-Office, manche sind in Kurzarbeit, Besuche in Gastronomie, Geschäften und in der Kultur sind weiterhin deutlich reduziert. Beim Radverkehr zeigen sich

aktuell trotz der geringeren Geschäftigkeit inzwischen keine geringeren Nutzungszahlen mehr. In den beiden ersten Wochen nach den Sommerferien war an den Werktagen sogar fast 14% mehr Radverkehr an der Zählstelle am Königstor sichtbar als im Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2019: mit durchschnittlich 4.006 Radfahrenden pro Werktag lag die Zahl um 480 über dem

mehrfährigen Mittel der vergleichbaren Wochen in Höhe von 3.526 (Zahlen ohne 2017, als durch den Umbau des Bahnhofplatzes viele Radfahrende andere Wege nutzten).

Vielleicht ist das ein Spiegelbild der Erkenntnis, dass in Corona-Zeiten Radfahren mit Bewegung an frischer Luft eine gute Alternative zum Mitfahren in vollen Bussen und Bahnen ist.
Hermann Roß

Was tun mit Schrotträdern?

Der öffentliche Raum ist knapp. Das gilt auch für die öffentlichen Abstellanlagen für Fahrräder. Die Stadt Nürnberg installiert in den Stadtteilen seit einigen Jahren an vielen Stellen Fahrradbügel, um die Parknot für Fahrräder zu lindern. An vielen Abstellanlagen sieht man Fahrräder in desolatem und nicht mehr fahrtauglichem Zustand. Oftmals wurden sie seit langem nicht mehr bewegt.

Das hat Effekte:

Räder, die vergammeln und durch Vandalismus im Laufe der Zeit immer weiter zerstört werden, sind kein schöner Anblick und wirken sich negativ auf das Umfeld aus.

Radfahrer, die ihre Räder sicher parken wollen, finden keine Abstellmöglichkeiten.

In der Nachbarschaft nimmt eine gefühlte Unsicherheit zu, da Kaputttes zu weiterem Vandalismus führen kann.

Wir sollten alle ein Interesse daran haben, dass im öffentlichen Raum Radabstellanlagen aufgeräumt und



sicher bleiben. Das ist eine Aufgabe für jeden einzelnen von uns: Räder vernünftig abstellen, umgestoßene Räder wieder aufrichten, (eigene) defekte Räder reparieren, Räder mit Defekten woanders abstellen und Bekannte ansprechen, deren Räder im öffentlichen Raum verrotten.

Schrotträder werden von SÖR entsorgt, doch das ist nicht einfach, weil es sich um jemandes Eigentum handelt. Daher entfernt SÖR das Rad erst

nach Ablauf einer Frist und bewahrt es noch sechs Wochen zum Abholen auf. Hinweise nimmt SÖR über den „Mängelmelder“ entgegen: www.nuernberg.de/internet/soer_nbg/maengelmelder.html

Da die Einschätzung, was ein Schrottrad ausmacht, auseinander gehen, sind die Kriterien, die SÖR anwendet, nachzulesen unter: www.nuernberg.de/internet/soer_nbg/roterpunkt.html

Verkehrsversuch in der Fürther Straße darf nicht irgendein Radstreifen sein

Nach den derzeitigen (25.09.20) Planungen, soll es nächstes Jahr in der Fürther Straße einen Verkehrsversuch (Pop-up-Bike-Lane) geben, hoffen wir, dass es trotz des Misserfolgs in der Rothenburger Straße dabei bleibt. Schon die großen Unterschiede beim heutigen Radverkehr rechtfertigen dies: 2016 wurden in der Fürther Straße in Höhe Dillherrstraße 1.409 Radler*innen in 16 Stunden gezählt, östlich des Frankenschnellwegs (Nr. 356) immer noch 750. 2010 waren es sogar einmal 2.517 bzw. 832 gewesen. In der Rothenburger Straße waren es 2016 883, 2017 529.

Zudem gibt es in der Fürther Straße etliche Abschnitte, in denen frühere Radwege schon in „Fußgängerzone – Radfahrer frei“ umgewandelt wurden, der Druck der Außengastronomie in diesen Bereich wird kontinuierlich größer.

Die Schaffung besserer Radverkehrsanlagen auf Flächen, die bisher dem Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen, ist also längst ein Gebot der Stunde. Der ADFC Nürnberg hatte zuletzt 2017 eine Veranstaltung dazu gemacht – damals leider ohne großes Echo.

Wichtig ist dabei aber, dass nicht „irgendwas“ versucht wird, also zum Beispiel nicht Radstreifen von 1,75 m Breite bei gleichzeitiger Sperrung der bisherigen Radwege bzw. vollständiger Sperrung der „Fußgängerzonen“ für den Radverkehr.

Auch provisorisch angelegte neue Radwege („Pop-Up-Bike-Lanes“) sollten das Überholen ermöglichen und in



Vision des ADFC für die Fürther Straße von 2017 Illustration: Stefan Sommer

wichtigen Abschnitten Zwei-Richtungs-Radverkehr auf einer Seite der Straße ermöglichen. Denn der Bedarf zum Fahren auf der sog. „falschen Seite“ ist groß, besonders auf der Nordseite, wie wir durch Zählungen im Jahr 2017 noch einmal dargelegt hatten. Und der Verkehrsversuch darf nicht die Kreuzungen oder Teile der Kreuzungen aussparen.

Verbesserungen auf den Parallel-Routen, wie zum Beispiel die neue Fahrrad-Straße in der Muggenhofer Straße, sind für die Erschließung der Stadtteile wichtig und begrüßenswert, machen Verbesserungen in der Fürther Straße aber nicht weniger dringend. Und die in der „Machbarkeitsstudie“ für Radschnellverbindungen vorgeschlagene Streckenführung erst südlich, dann nördlich und dann wieder südlich der Fürther Straße, also mit zweimaligem Kreuzen der Straße halten wir weder für wirklich durchdacht noch für irgend-

wie komfortabel und zügig zu befahren. Die Radschnellverbindung muss auf der Fürther Straße selbst geplant werden. Dort ist Platz genug, es ist eine der breitesten Straßen in Nürnberg. Eine endgültige, wirklich gute Lösung in der Fürther Straße, wie wir sie z. B. 2017 vorgeschlagen hatten (https://www.adfc-nuernberg.de/fileadmin/user_upload/kv-nuernberg/AG_Verkehr/20171005_Praesentation_Fuerther_Strasse.pdf) wird noch länger auf sich warten lassen, da dazu auch die Lage einiger U-Bahn-Ausgänge angepasst werden müsste. Das ist kein Ding der Unmöglichkeit, wie sich etwa beim Umbau des Bahnhofplatzes gezeigt hat, aber natürlich mit enormem Aufwand verbunden. Darum ist es „des Schweiß der Edlen wert“, jetzt mit einem Verkehrsversuch eine gute Übergangslösung zu entwickeln.

Albrecht Steindorff

Tolle Kidical Mass in Nürnberg

Am 20. September 2020 trafen sich fast 300 Kinder und Ihre Eltern an der Norikus Bucht am Wöhrder See zur 4. Kidical Mass, um gemeinsam ein Zeichen in der Stadt zu setzen und „Platz da für die nächste Generation“ zu fordern. Der achtjährige Bela feuerte die

Teilnehmenden an: „Möchtet ihr angstfrei und selbständig zur Schule mit dem Fahrrad fahren?“ Bela setzt sich ein für gute Radwege in Nürnberg und sammelt Unterschriften für den Raddentscheid. Zum ersten Mal fand die Kidical Mass bundesweit in Kooperati-

on mit der Kampagne „Kinderaufsrad“ statt. Die nächste Kidical Mass Nürnberg ist bereits für Frühjahr 2021 geplant. Wer mitmachen will, meldet sich einfach bei: Spontanaktionen@adfc-nuernberg.de Infos unter: www.adfc-nuernberg.de/spontanaktionen/

Klemi Stipp

Winterprogramm nur online

Wie eingangs geschrieben, wird es kein gedrucktes Winterprogramm mehr geben. Mit dem Online-Tourenkalender können wir flexibel auf die sich ändernden Corona-Regeln reagieren. Außerdem werden wir auch weiterhin jeweils am Monatsanfang in der Info-mail (unserem Newsletter) über die aktuelle Situation berichten. Dass die Information auf diesem Wege immer

wichtiger wird, war sowieso erkennbar, diese Entwicklung hat sich aber durch die Corona-Krise extrem beschleunigt. Darum bitten wir alle: Meldet uns Eure E-Mailadresse, wenn wir sie noch nicht haben, oder meldet uns neue E-Mail-Adressen, die wir jetzt nutzen sollen. Und erlaubt uns gleich, diese E-Mail-Adressen auch für den Versand der Info-mail zu nutzen, wenn Ihr Euch dafür

noch nicht angemeldet habt. Jede Familie kann auch mehrere E-Mail-Adressen melden! Natürlich werden wir parallel die Information über unseren Internetseiten www.adfc-nuernberg.de beziehungsweise www.adfc-fuerth.de wie auch auf Facebook und Instagram weiter ausbauen.

Fürth

Verbreiterung Pegnitztal-Radweg und Pop-Up-Bike Lane in Fürth



Auf der Prioritäten-Liste des ADFC Fürth stand es schon lange ganz weit oben: die Verbreiterung des Pegnitztalradweges auf Höhe des Stadtparkes. Doch zog sich das wie Kaugummi mit Planung, Finden einer Baufirma und schließlich Durchführung. Nun ist es endlich so weit – und wir freuen uns über den neuen breiten Weg mit einem wunderbar glatten Belag.

*Links: der alte Radweg
(Foto: Olaf Höhne)*

Rechts: der neue Radweg mit Beleuchtung (Foto: Stefan Sommer)



Der Pop-Up-Radweg.....

Im Mai hatte der ADFC KV Fürth zusammen mit dem VCD, dem Bund Naturschutz, Bluepingu und dem ACE eine Petition für die Einrichtung von Pop-Up-Bikelanes auf Change.org veröffentlicht. 6 Wochen später hatten mehr als 1600 Menschen diese Petition unterschrieben, die ganz konkrete Vorschläge der Politik unterbreitet hat. Und sowohl die Linke als auch Bündnis 90/ die Grünen stellten im Stadtrat und im außerplanmäßig tagenden Verkehrsausschuss Anträge, die einen solchen Pop-Up-Radweg forderten. Pop-Up-Radwege sind zunächst temporär errichtete Radspuren auf der Straße bei dem auf einer z.B. zweispurigen Straße eine Fahrspur für den Radverkehr abmarkiert wird. Das kann durch Baustellenausschilderung oder aber durch Warnbarken passieren. Wichtig ist eine klare Trennung zum Autoverkehr und eine Separierung des Radverkehrs von den Fußgängern, die dadurch auch wieder konkret mehr Platz bekommen.

Unsere Petition

Ganz konkret ging es uns dabei um folgende wie in der Petition beschriebenen Verbesserungen: „Am dringendsten ist der Abschnitt in der **Friedrichstraße**. Mit den Außenverkaufsbereichen der Geschäfte ist eine Verbindung Schwabacher Straße zur Fürther Mitte derzeit nur sehr erschwert möglich und birgt vermeidbare Risiken für Radfahrer und Fußgänger gleichermaßen. Wir fordern daher schnelles Handeln der Verantwortlichen und des Oberbürgermeisters Dr. Jung.

Weitere wichtige Maßnahmen:

1. Nürnberger Straße: Entlastung des überfüllten Fußweges mit Fahrrad frei und Entlastung Pegnitztalradweg, der ohnehin derzeit verengt ist durch die Baustelle.

2. Bahnhof und Gebhardstraße: Entlastung des Fuß- und Radweges Willy Brandt Anlage und Entlastung des Fuß-Radweges Pegnitztal.

3. Tunnel Jakobinenstr.: Aufhebung des Radweges auf dem Gehweg im Jakobinentunnel und gleichzeitig Pop Up Schutzstreifen auf der Fahrbahn damit der wenige Platz am Gehweg allein dem Fußgänger vorbehalten ist

4. Schwabacher Straße: Vorzeitige Umsetzung der Instruktion in diesem Bereich mit einer Umweltspur, die gleichermaßen ÖPNV und Radfahrern zugutekommt.

5. Würzburger Straße: Umsetzung einer Umweltspur, die gleichermaßen ÖPNV und Radfahrern zugutekommt.

6. Erlanger Str./Poppenreuther Str.: Würzburger Straße: Umsetzung einer Umweltspur, die gleichermaßen ÖPNV und Radfahrern zugutekommt.“

Einrichtung des ersten Pop-Up-Radweges.....

Nach vielen Diskussionen entschied im Juli 2020 der Stadtrat, zumindest einen Pop-Up-Radweg einzurichten und zwar in der Hornschuchpromenade stadtauswärts. Das ist ein Bereich, wo bisher nur ein sehr schmaler und unübersichtlicher kombinierter Geh-/Radweg existierte und damit eine echte Verbesserung zur bisherigen Situation. Am 7. August wurde der Pop-Up-Radweg eröffnet. Es fährt sich wirklich schön auf



Die Pop-Up-Bikelane in Fürth

Foto: Olaf Höhne

diesem breiten Radweg, der klar getrennt ist durch den gelben durchgezogenen Strich. Wermutstropfen gibt es natürlich auch: denn wie kommt man von dem Geh-/Radweg Jakobinentunnel auf diesen Pop-Up-Radweg? Wie kommt man vom Bahnhof sicher bis zur Stadtgrenze? Wie biegt man von der Hornschuchpromenade/Zähstraße auf den Pop-Up-Radweg ein? Unsere spontanen Befragungen von

Radfahrern ergaben jedoch immer ein durchaus positives Feedback: „Ja, es ist eine Verbesserung. Mehr davon!“ Und wir haben auch geprüft: eine wesentliche Beeinträchtigung des Autoverkehrs wegen Staus konnten wir nicht feststellen. Wir sind also schon gespannt, was die Zählungen der Stadtverwaltung, die das Projekt begleiten, für Aussagen bringen.

Wie sind Eure Erfahrungen hierzu?

Schickt uns euer Feedback unter info@adfc-fuerth.de.

Unsere Forderung lautet in jedem Fall, diesen Pop-Up-Radweg noch weiter zu optimieren und vor allem ab dem Bahnhofsbereich zu verlängern. Dies wäre eine wirklich schöne Maßnahme für Anfang 2021.

Neuigkeiten aus dem Landkreis Fürth

Radverkehrskonzept des Landkreises.....

Im Augenblick wird zusammen mit dem Büro Kaulen eine Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes in Zusammenarbeit mit allen Gemeinden und Städten des Landkreises Fürth entwickelt. Neben den übergreifenden Verbindungsstrecken geht es dabei auch um die Einbindung der kommunalen Planungen, so dass das zukünftige Radwegenetz auch gut verknüpft wird.

den Stadtrat zu unterbreiten, mit welchem Standard zukünftige Radverbindungen umgesetzt werden sollen. Für uns sehr erfreulich ist die Tatsache, dass hier zwischen den verschiedenen politischen Parteien große Einigkeit für ein Voranbringen des Radverkehrs herrscht.



Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes in Langenzenn.....

Passend zu diesem Radverkehrskonzept im Landkreis wird in Langenzenn unter Federführung des Büros i.n.s. (Institut für innovative Städte) auch ein kommunales Radverkehrskonzept entwickelt. Hier geht es darum, die Hauptverknüpfungspunkte zu erarbeiten, aber natürlich auch Vorschläge für

den Stadtrat zu unterbreiten, mit welchem Standard zukünftige Radverbindungen umgesetzt werden sollen. Für uns sehr erfreulich ist die Tatsache, dass hier zwischen den verschiedenen politischen Parteien große Einigkeit für ein Voranbringen des Radverkehrs herrscht.

Vorbereitung in Cadolzburg für die AGFK-Mitgliedschaft.....

In Cadolzburg fand eine Vorbereitung statt. Cadolzburg will als Gemeinde auch Mitglied der AGFK werden und damit als fahrradfreundliche Kommune ausgezeichnet werden. Bei einer sehr gut vorbereiteten Rundfahrt konnte sich die Kommission, die aus Vertretern der Stadt, des Landkreises und

des staatlichen Bauamtes bestand hier überzeugen, dass für den Radverkehr vieles getan wird. Gleichzeitig aber auch noch „Hausaufgaben“ mitgeben, was bis zu der Hauptbereitung dann noch in Angriff genommen werden muss. Wir sind auf das weitere Vorgehen gespannt.

Roßtal hat ein Lastenrad.....

HORSALA, das Roßtaler Lastenrad ist da! Die Initiative „Roßtal bewegt sich“ hat diese Anschaffung angestoßen. Nun konnte das Lastenrad auch tatsächlich dem Zweck seiner Bestimmung übergeben werden und steht für eine Ausleihe bei Zweirad Klose zur Verfügung. Das finden wir super! Buchungen können auf der Seite www.rosstal-bewegt-sich.de vorgenommen werden.

Radschnellverbindung Zirndorf/Oberasbach nach Gebersdorf

Nach der naturschutzrechtlichen Prüfung steht den weiteren Planungen nichts mehr entgegen. Auch die Finanzierungsfrage sei mittlerweile geklärt. Das bedeutet: zum voraussichtlichen Eröffnungstermin des neuen Gebersdorfer U-Bahnhofes (voraussichtlich Ende 2025) dürfte dann auch die Radschnellverbindung Zirndorf/Oberasbach-Gebersdorf fertig sein.



Service

Kleinanzeigen

Unseren Mitgliedern bieten wir die Möglichkeit, kostenlos fahrradbezogene Kleinanzeigen im „Rundbrief“ zu veröffentlichen.

Senden Sie Ihre Kleinanzeige einfach an die Nürnberger Geschäftsstelle (siehe „Anschriften und Treffpunkte“).

Aktuelle Infos

Jeweils zum Monatsanfang versenden wir unsere ADFC-Infomail mit aktuellen Informationen über lokale Fahrradthemen und -termine. Wer die ADFC-Infomail erhalten möchte, sendet einfach eine kurze E-Mail an: kontakt@adfc-nuernberg.de.

Vorteilsangebote

Vorteilsangebote für ADFC-Mitglieder wie Rabattaktionen und Sonderangebote, die uns bekannt sind, veröffentlichen wir auf unserer Homepage unter:
„Der ADFC – Infos für unsere Mitglieder“.

„Rundbrief“ digital statt auf Papier?

Du möchtest den „Rundbrief“ und unser Touren- und Winterprogramm lieber per Mail erhalten als per Post? Wir haben die Voraussetzungen dafür in unserer Mitglieder-Datenbank geschaffen. Sende einfach eine kurze Mail mit Deinem Wunsch an kontakt@adfc-nuernberg.de, dann erhältst Du künftig alle unsere Informationen per Mail statt per Post. Übrigens: auch die „Radwelt“, die Mitglieder-Zeitschrift unseres Bundesverbands, kannst Du digital beziehen: einfach eine entsprechende Mail an radwelt@adfc.de senden.

Anschriften und Treffpunkte

Nürnberg

ADFC Nürnberg u. Umgebung e.V.

Heroldstraße 2, 90408 Nürnberg

Tel.: 0911 / 39 61 32

Fax: 0911 / 33 56 87

E-Mail: kontakt@adfc-nuernberg.de

Internet: www.adfc-nuernberg.de

Facebook: www.fb.me/ADFCnuernberg

Öffnungszeiten des Infoladens:

Mo. und Mi. von 17.00 - 19.00 Uhr

Treffen der Arbeitsgruppen im Infoladen:

Aktiventreff: 2. + 4. Mi., 19.00 Uhr

AG Verkehr: 1. + 3. Mo., 19.30 Uhr

AG Fahrrad-Navi: 1. Di., 19.00 Uhr

AG Technik: 3. Do., 19.30 Uhr

AG Infoladen: 2. Mo., 19.00 Uhr

AG Codierung: 4. Mo., 19.00 Uhr

Nürnberger Land

ADFC Ortsgruppe Nürnberger Land

Internet: www.adfc-nuernberger-land.de

Forum Radfahren im Nürnberger Land

Wann: letzter Mi. im Monat, 18.30 Uhr
(außer Aug. und Dez.)

Wo: siehe Internetadresse

Internet: <http://landkreis.nuernberger-land.de/index.php?id=4565>

Fürth

ADFC KV Fürth

Postanschrift:

Heroldstraße 2, 90408 Nürnberg

E-Mail: info@adfc-fuerth.de

Internet: www.adfc-fuerth.de

Facebook: www.fb.me/ADFCFuerth

Offener Monatstreff:

Wann: 1. Mittwoch, 19.30 Uhr

Wo: vermutlich online - bitte nachfragen unter info@adfc-fuerth.de

Schwabach

ADFC Ortsgruppe Schwabach

E-Mail: schwabach@adfc-nuernberg.de

Internet: www.adfc-nuernberg.de/schwabach

Facebook: www.fb.me/adfc Schwabach

Allgemeines Treffen:

Wann: 2. Montag, 19.00 Uhr

Wo: Restaurant „Melathron“
Südliche Ringstraße 22-26

AG Verkehr:

Wann: 2. Mittwoch, 19.30 Uhr

Wo: Zum Weinstock
Reichenberger Str. 2

Unsere Fördermitglieder

e-motion Technologies

E-Bikes & Pedelecs

Schleifweg 47

90409 Nürnberg

www.emotion-technologies.de

eBike Maass

E-Bikes & Pedelecs

Barthstrasse 1

91207 Lauf

www.ebike-maass.de

Hansa Apotheke

Fürther Straße 2

90429 Nürnberg

www.hansa-apotheke-nuernberg.de

Kieser Training

Bärenschanzstr. 2

Zerzabelshofstr. 29

www.kieser-training.de

Lipp Projektentwicklung

Deutschherrnstr. 51

90429 Nürnberg

www.lipp-projektentwicklung.de

Schmidt Pedelec & More

E-Bikes & Pedelecs

Regensburger Str. 53-55

90478 Nürnberg

www.pedelec-schmidt.de

Stadt Lauf a. d. Pegnitz

Urlasstr. 22

91207 Lauf

www.lauf.de

UmweltBank

Ökologische Geldanlage + Finanzierung

Laufertorgraben 6

90489 Nürnberg

www.umweltbank.de