

ADFC Nürnberg e.V. | Heroldstr. 2 | 90408 Nürnberg

An die
Stadtratsfraktionen und –gruppen

Per E-Mail

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum

Unser Zeichen

18.09.2022

Verkehrsausschuss am 22. September 2022

Sehr geehrtes Mitglied des Verkehrsausschusses des Nürnberger Stadtrats,

für die nächste Sitzung des Verkehrsausschusses am 22. September 2022 möchten wir Ihnen unsere Einschätzung aus Sicht des ADFC Nürnberg und Umgebung mitteilen.

Ö3 Straßenbahnverlängerung Minervastraße

Die Straßenbahnverlängerung betrifft auch eine Radvorrangroute. Wir hätten uns hier eine Planung gewünscht, die sich am Mobilitätsbeschluss orientiert und dazu einlädt, aufs Fahrrad zu wechseln. Den wiederholten Wechsel zwischen Radfahrstreifen und baulich getrennten kombinierten Geh-Radweg sehen wir kontraproduktiv. Dass man aus Platzgründen schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende an einer Kreuzung, an der sich zwei Radvorrangrouten treffen, auf einen schmalen Radfahrstreifen zwischen LKWs schickt, führt weder zur Akzeptanz noch trägt es zu sicherem Gefühl bei.

Dass einige unserer Vorschläge aufgenommen wurden, werten wir positiv und möchten dies selbstverständlich nicht unerwähnt lassen. Es ändert aber leider nichts daran, dass die Planung sich auf den ÖPNV konzentriert und der Planung für eine Radvorrangroute als Rückgrat des Radwegenetzes in Nürnberg nicht würdig ist.

Ö4 Erschließung des neuen Stadtteils Lichtenreuth mit der Straßenbahn

Der ADFC begrüßt grundsätzlich die Planung und hat sich unabhängig dieser Beschlussvorlage, Ende KW 38, in Einzelheiten an das Verkehrsplanungsamt gewendet. Daher äußern wir uns hier nicht zu Details, verweisen jedoch auf den Mobilitätsbeschluss. Wir gehen davon aus, dass die geplanten Breiten von 1 m bzw. des Zweirichtungsradwegs von 2 m und weitere an den Mobilitätsbeschluss angepasst werden, auch um sichere Begegnungen zwischen zu Fuß gehenden und Radfahrenden zu ermöglichen.

Ö7 Rotfärbung von Radwegen

Grundsätzlich sehen wir dies positiv. Wir regen jedoch eine deutlichere Definierung an, wann eine Rotfärbung nicht notwendig ist. Beispielsweise fühlbare Markierung gemäß ERA (Empfehlungen Radverkehrsanlagen).

Ö 11 Zollhausstraße

Der ADFC begrüßt, dass man dem Radverkehr deutlich mehr Fläche zur Verfügung stellt. Gleichzeitig sehen wir aber auch das Potenzial, welches nicht genutzt wird und durch das Pflanzen von Bäumen zukünftig unumkehrbar gemacht wird. Auch lässt die Kostenverteilung Fragen offen. Wir wünschen uns hier eine bauliche Trennung, sodass aus Sicht der jetzigen Planung Parkstände und Radweg den Platz tauschen. Insbesondere für junge (ab 10 Jahre) und auch unerfahrene Radfahrende, ist es ein deutliches Plus, nicht zwischen den Kraftfahrzeugen zu fahren. Für diese Zielgruppe stellt die Planung keine Verbesserung dar. Wir befürchten, dass die Planung diese Zielgruppe aus Angst zum regelwidrigen Befahren animiert. Deshalb bitten wir, solche Gedanken grundsätzlich in die Planung mit einzubeziehen. Auch sollten Bushaltestellen so gebaut sein, dass Radfahrende nicht durch den ÖPNV behindert werden. Wir bitten des Weiteren um die Kostenplanung, primär welche Mehrkosten durch die Radverkehrsanlagen verursacht werden. Es ist uns unbegreiflich, dass der Einsatz von gefärbtem Belag bzw. das nachträgliche Auftragen von Farbe einen Kostenanteil von 85 % in der Planung verursacht: Die Fahrbahndecke wird in voller Breite saniert, weitere Umbauten finden statt und es werden Bäume gepflanzt. Würde dies ohne den Radfahrstreifen nur 85.000 € Kosten? Auch bitten wir um Beachtung, dass hier der Radverkehr nicht der Verursacher ist. Insbesondere in Zeiten, in denen wir gemeinsam über die Umsetzung des RVR-Netzes diskutieren, sollten alle möglichen Möglichkeiten genutzt werden, um den nachhaltigen Verkehr zu fördern.

Ö12 Sicher abbiegen am Steinbühler Tunnel

Vier Spuren für den MIV auf einer Route, die im Fahrradnetzplan von 2007 steht, und somit Teil des Mobilitätsbeschlusses ist, heißen wir nicht gut, auch wenn die Freigabe des Gehwegs in Gegenrichtung eine leichte Verbesserung erzeugen wird. Wenn man nach der zukünftigen Auslastung fragt, muss man die Umgebung mit einbeziehen, welche aktuell nicht einladend ist. Somit sollte die aktuelle Auslastung auch nicht als Maßstab genommen werden, welche hier mutmaßlich dafür verantwortlich ist, dass keine Radinfrastruktur gebaut wird.

Ö13 Kilianstraße

Eine verbesserte Führung/ Aufstellfläche an dieser Kreuzung ist bei viel Verkehr sicher von Vorteil, auch dass die anschließendem Wege Richtung Marienpark richtig liegen. Dass hierfür der Radwegeetat mit knapp 200.000 Euro belastet wird, ist überraschend hoch, auch dass die kompletten Kosten über diesen finanziert werden sollen.

Mit freundlichen Grüßen

Johannes Wastrack
stellv. Kreisvorsitzender