

Werner Wüstendörfer

„Es gibt leider keine nennenswerte Verbesserung“

Fahrradklima-Test des ADFC im Herbst 2022 - Kritik und Empfehlungen
von Nürnberger Radfahrerinnen und Radfahrern

Nürnberg, im Juni 2023

Inhalt

1	Einführung	3
1.1	Allgemeines und Zielsetzung	3
1.2	Gesamtbewertung von Nürnberg.....	4
2	Methodische Vorgehensweise	7
3	Ergebnisse	8
	3.1 Radwege	8
3.1.1	Fehlende Radwege	8
3.1.2	Abrupt endende Radwege	9
3.1.3	Zugeparkte und zugestellte Fahrradwege.....	10
3.1.4	Zustand der Radwege	11
3.1.5	Reinigung und Pflege der Radwege	11
3.1.6	Enge und schmale Radwege.....	11
3.1.7	Beleuchtung der Radwege.....	12
	3.2 Gefährdung und Sicherheit	13
3.2.1	Allgemeines.....	13
3.2.2	Auto- und Lastwagenverkehr	13
3.2.3	Fußgängerinnen und Fußgänger.....	14
3.2.4	Andere Radfahrerinnen und Radfahrer	14
	3.3 Radwegenetz und Infrastruktur	15
3.3.1	Zügiges Fahren.....	15
3.3.2	Baustellen	15
3.2.3	Diebstähle und Abstell- und Abschließmöglichkeiten	16
3.2.4	E-Roller und Leihfahrräder	16
3.2.5	Fahrradstraßen.....	16
4	Bewertung der kommunalen Verkehrspolitik	18
5	Zusammenfassung und Ausblick	25
	Literatur- und Quellenverweise	27

1 Einführung

1.1 Allgemeines und Zielsetzung

Der ADFC führt in regelmäßigen Abständen eine Befragung der Radfahrer/innen zur Situation in ihrer Stadt durch und möchte dadurch den jeweiligen Kommunen ein wichtiges Feedback aus Sicht der „Alltagsexpertinnen und Alltagsexperten“ geben. Die letzte Umfrage wurde im Herbst 2022 durchgeführt, deren Ergebnisse seit Anfang April 2023 vorliegen¹.

Im Fragebogen werden Bewertungen der Radfahrer/innen zum Fahrrad- und Verkehrsklima, zum Stellenwert des Radverkehrs, zur Sicherheit und zum Komfort beim Radfahren, über Infrastruktur und dem Radverkehrsnetz erfasst. Zusätzlich wurden einige Fragen zu Schwerpunkten im ländlichen Raum gestellt.

Am Ende des Fragebogens wurden die Befragten gebeten mitzuteilen, ob sie noch Anmerkungen zur Fahrradsituation in ihrer Stadt bzw. Kommune haben.

Die Antworten der Teilnehmer/innen beziehen sich auf die konkrete Situation in Nürnberg, weisen auf Missstände hin, bewerten die Situation für Radfahrer/innen in Nürnberg und geben Verbesserungsvorschläge.

Eine Auswertung dieser offenen Fragen wurde für Nürnberg bereits einmal für den Fahrrad-Klimatest 2018 vorgenommen (vgl. Wüstendörfer, 2019).

Ziel dieses Beitrags ist es nun erneut, die Kritik und die wichtigsten Wünsche und Anregungen zu erfassen und sie in einer geordneten Art und Weise darzustellen. Weitere Arbeitsgruppen des ADFC Nürnberg werden die genannten konkreten Missstände und Anregungen für einzelne Straßen und Stadtteile aufarbeiten.

Ein Vergleich der Ergebnisse des aktuellen Fahrradklima-Tests mit den Resultaten von 2018 soll weiterhin darüber informieren, wie sich die „Fahrradfreundlichkeit“ in Nürnberg verändert hat.

Damit ergänzen diese Hinweise die allgemeine Befragung und geben konkretere und weiterführende Rückmeldungen für die Politik und Verwaltung.

Zunächst soll jedoch noch eine Gesamtbewertung Nürnbergs erfolgen, wie sie aus den quantitativen Einschätzungen der Teilnehmer/innen ersichtlich wird.

¹Vgl. ADFC Fahrradklima-Test 2022. Im Internet verfügbar unter www.fahrradklima-test.de. Eine Auswertung für Nürnberg ist zu finden unter ADFC-Nürnberg 2023a.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei Herrn Hermann Roß vom ADFC Nürnberg sehr herzlich für seine genaue Durchsicht des Manuskripts und seine Korrekturvorschläge bedanken.

1.2 Gesamtbewertung von Nürnberg

Im Gesamtergebnis schneidet Nürnberg nach wie vor nicht gut ab. Die Stadt nimmt unter den Kommunen mit über 500.000 Einwohnern den Platz 10 von insgesamt 14 Plätzen ein, bei alles in allem nicht guten Bewertungen.

Die Gesamtbewertung für Nürnberg liegt auf einer Skala von 1 bis 6 (wie Schulnoten) bei 4,2 und hat sich seit den Befragungen im Jahr 2012 um 0,3 Punkte verschlechtert². Am besten noch werden für Radfahrer/innen öffentlich ausleihbare Fahrräder (Bewertung 3,1), geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung (Bewertung 2,7) und die Erreichbarkeit des Zentrums (Bewertung 3,0) benotet (vgl. Abb. 1).

Am schlechtesten werden die Falschparkkontrollen auf Radwegen (Bewertung 5,4), Breite der (Rad-)Wege (Bewertung 5,1), die Führung an Baustellen (Bewertung 5,1) und die Ampelschaltungen für Radfahrende (Bewertung 5,1) beurteilt. Unter den von 27 Themen mit den schlechtesten Noten (Bewertung 4,6 oder schlechter) landen auch Konflikte mit Kfz, Fahren im Mischverkehr mit Kfz, Sicherheitsgefühl, Fahren auf Radwegen und Radstreifen sowie Hindernisse auf Radwegen und Mitnahme im öffentlichen Verkehr.

Für Nürnberg wird das „Klima“ beim Fahrraddiebstahl, öffentlichen Fahrrädern, der Oberfläche von Fahrradwegen und der Verfügbarkeit von Abstellanlagen positiver bewertet als im Mittel aller Vergleichsstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern, auch beim Winterdienst und bei der Reinigung von Radwegen ist die Einschätzung leicht überdurchschnittlich. Im Vergleich deutlich negativer beurteilt werden in Nürnberg Falschparkkontrolle auf Radwegen, Ampelschaltungen für Radfahrende und Führung an Baustellen; auch bei der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln und dem zügigen Radfahren ist der Abstand zu den vorderen Plätzen sehr groß. Ein Vergleich mit München und den Mittelwerten der insgesamt 15 deutschen Großstädte über 500.000 Einwohner (vgl. Abb. 1) verdeutlicht die schlechte Bewertung Nürnbergs. Die Stadt München schneidet – außer der für Bayern typischen nicht gut beurteilten „Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr“ und der „Erreichbarkeit des Stadtzentrums“ – durchwegs besser ab.

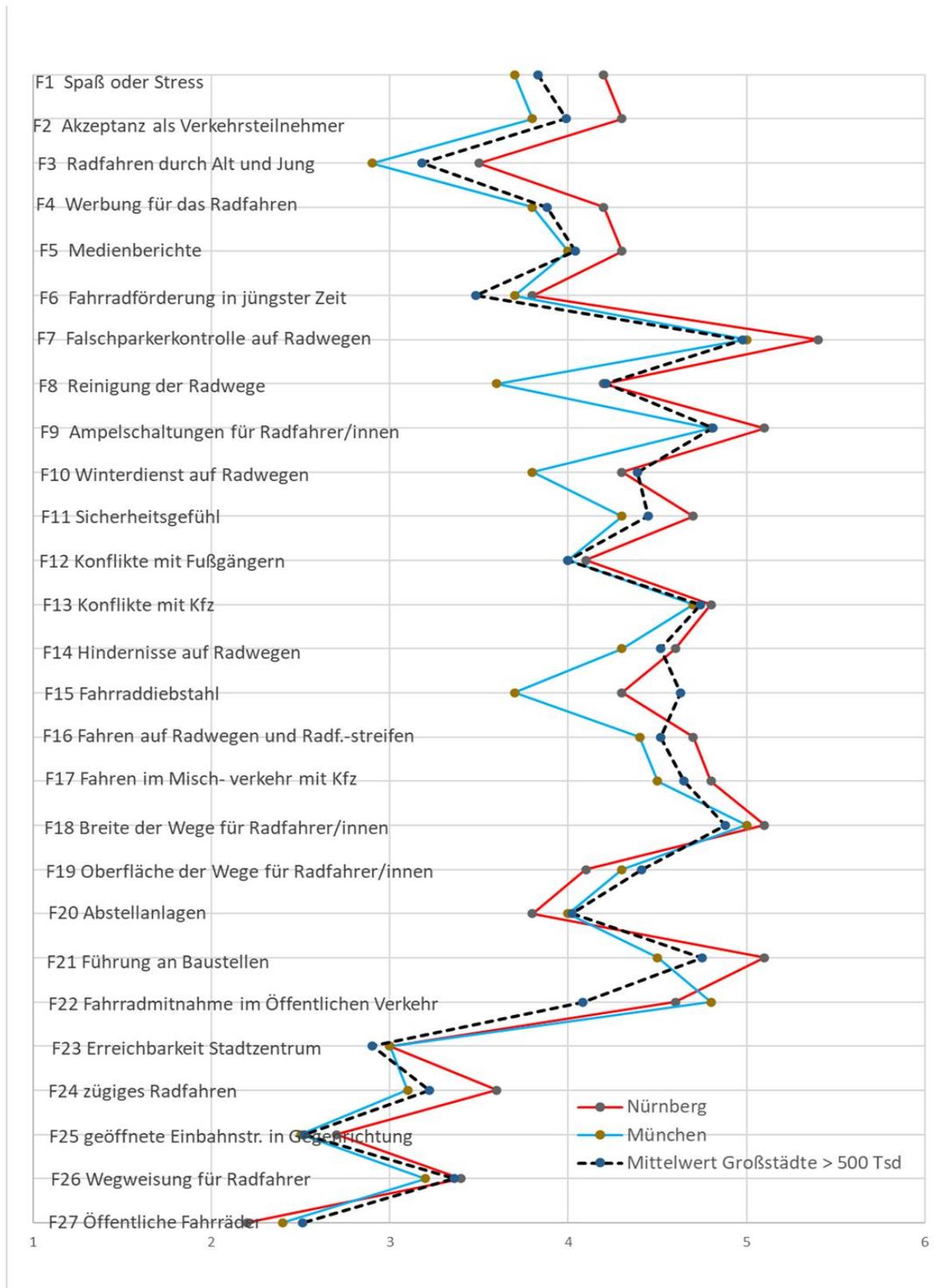
Auch im Vergleich mit den Durchschnittswerten der anderen unterschiedenen Großstädte ergibt sich für Nürnberg kein sehr positives Bild: Der „Winterdienst auf Fahrradwegen“, die „Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen“, die „Abstellanlagen“ und die „öffentlichen Fahrräder werden zwar besser bewertet, alle anderen Merkmale der Fahrradfreundlichkeit sind schlechter „benotet“ als im Durchschnitt.

Auch ein Vergleich mit den Nachbarstädten Fürth und Erlangen zeigt die schlechtere Bewertung für Nürnberg (vgl. Abb. 2): Das Fahrradklima wird in Fürth fast ausnahmslos (außer „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“) besser bewertet. Noch größer ist der Abstand zur „Fahrradstadt“ Erlangen, die in der Größenklasse der Städte über 100.000 bis 200.000 Einwohner den ersten Platz in der Beurteilung einnimmt.

Regionalspezifische Gegebenheiten dürften damit vernachlässigbar sein.

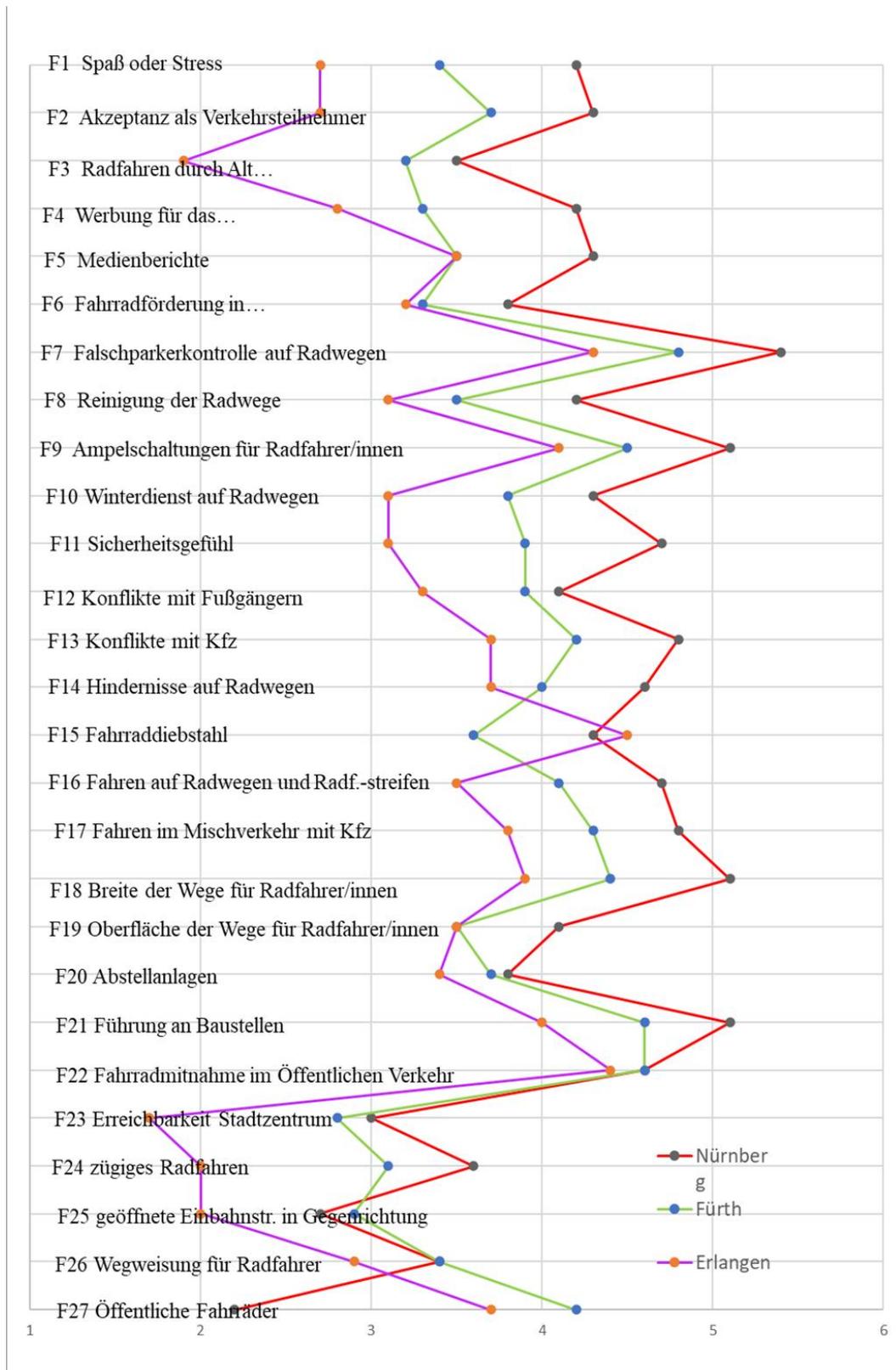
² Zur genauen Interpretation empfiehlt es sich, den genauen Wortlaut der Merkmale im Fragebogen anzusehen (vgl. ADFC – Bundesverband 2023).

Abb. 1: Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2022 für München und Nürnberg sowie den Mittelwerten aller Großstädte über 500 000 Einwohner



Quelle: ADFC-Bundesverband 2023; Eigene grafische Darstellung

Abb. 2: Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2022 – Vergleich Nürnberg, Fürth und Erlangen



Quelle: ADFC-Bundesverband 2023; Eigene grafische Darstellung

2 Methodische Vorgehensweise

In Nürnberg haben insgesamt 1460 Teilnehmer/innen am Fahrradklima-Test 2022 teilgenommen und einen ausgefüllten Fragebogen abgeschickt. Von diesen antwortenden Radfahrenden haben mit 636 (43,6% der Antwortenden) auch Anmerkungen geschrieben³. Diese durchaus hohe Beteiligung an schriftlichen Rückmeldungen lässt darauf schließen, dass den Antwortgebern das Thema sehr wichtig ist und sie sich engagiert für eine bessere Fahrradpolitik in Nürnberg einsetzen wollen⁴.

Die 636 Anmerkungen wurden als eine Excel-Datei vom ADFC Bundesverband zur Verfügung gestellt. Aus diesen Antworten wurden 100 Rückmeldungen zufällig ausgewählt und in ein induktiv abgeleitetes Kategoriensystem (vgl. nachfolgende Tabelle) übertragen. Fast immer wurden mehrere Aspekte (durchschnittlich 2-3) der Fahrradsituation in Nürnberg angesprochen, so dass die Kategorisierung in Form von Mehrfachantworten vorgenommen wurde.

Die Aussage eines Befragten wurde dann einer Kategorie zugeordnet, wenn direkt (namentlich oder völlig eindeutig) dieser Aspekt der Fahrradsituation in Nürnberg angesprochen wurde. Bei der Zuordnung ergab sich die Schwierigkeit, dass die unterschiedenen Kategorien nicht voneinander unabhängig sind. Beispielsweise lässt sich bei der Kritik „Fahrradwege hören plötzlich auf“ auch direkt folgern, dass es zu wenige Fahrradwege gibt und ein sicheres Fahren beeinträchtigt ist. Diese Aussage wurde entsprechend einer direkten Kodierung dann nur der Kategorie „abrupt endende Fahrradwege“ zugeordnet.

Eine Triangulation war aus Kosten und Zeitgründen nicht möglich. Aus den gleichen Gründen war auch keine Auswertung aller Antworten machbar. Erfahrungsgemäß lassen sich jedoch aus den insgesamt 100 zufällig ausgewerteten Anmerkungen die Antwortmuster sehr gut erkennen und dürften somit für Nürnberg sehr aussagekräftig sein.

³ Die einzelnen Anmerkungen wurden nicht veröffentlicht und wurden dem ADFC Nürnberg als zusätzliche Information zur Verfügung gestellt.

⁴ Die insgesamt eingegangenen Fragebögen für Nürnberg sind stark rückläufig im Vergleich zu den früheren Umfragen. Im Jahr 2018 haben mit einem Rücklauf von 2.524 Fragebögen noch fast doppelt so viele Nürnbergerinnen und Nürnberger geantwortet als in der aktuellen Befragung. Im der letzten Befragung von 2020 waren es noch 2.171 ausgefüllte Fragebögen.

3 Ergebnisse

Im Folgenden werden die zufällig 100 ausgewählten Kommentare den unterschiedenen Kategorien zugeordnet. Häufig ergeben sich Überschneidungen und nicht eindeutig zuordenbare Anmerkungen (siehe auch weiter oben: 2. Methodische Vorgehensweise).

Zur Veranschaulichung der Ergebnisse wurden viele Anmerkungen im direkten Wortlaut wiedergegeben. Sie wurden lediglich orthografisch verbessert. Eine nach den Zitaten folgende Zahl bezeichnet die Nummer des Befragten im originalen Datensatz.

3.1 Radwege

Neben der Bewertung der Nürnberger Verkehrs- und Fahrradpolitik wird vor allem Kritik an den Radwegen geäußert.

3.1.1 Fehlende Radwege

Es wird kritisiert, dass es in Nürnberg zu wenige und für bestimmte Strecken überhaupt keine Fahrradwege gibt und markierte Fahrradwege abrupt enden, so dass man auf der normalen Straße weiterfahren muss. Dadurch erleben die Fahrradfahrer/innen nicht selten gefährliche Situationen, insbesondere mit Autos und Lastkraftwägen (siehe auch nächsten Abschnitt).

Es werden durchgängige Fahrradstraßen gewünscht, die es ermöglichen, das Stadtgebiet in Ost-West und Nord-Süd Richtung zügig zu durchqueren. Ein Befragter schreibt dazu:

„... es fehlen immer noch die Tangenten durch die Stadt, dass man zügig auch größere Strecken zurücklegen kann - auch die Verbindung in die Nachbarstädte fehlt immer noch, eine Radschnellstrecke nach Erlangen wäre wichtig!!“ (#004).

Oder:

„Im Norden Nürnbergs ist eine Ost-West-Strecke für Fahrradfahrer zwingend notwendig - weder Kilianstraße noch Marienbergstraße noch Nordring sind auch nur entfernt fahrradfahrerfreundlich, nur letzterer hat einen Radstreifen und der ist angesichts des Verkehrsaufkommens und der dort gefahrenen Geschwindigkeiten der PKW, LKW und Busse kein sicheres oder irgendwie vertrauenswürdiges Pflaster. Nördlich des Nordrings und südlich des Marienbergparks gibt es quasi keine sichere Möglichkeit, Rad zu fahren (abgesehen von durch den Marienbergpark selber, was aber insbesondere bei Dunkelheit auch kein Gefühl der Sicherheit gibt)“ (#370).

Es wird bemängelt, dass große Verbindungsstraßen keine durchgängigen Radewege haben:

„... Im Vergleich z.B. mit München sind Einfallstraßen (Bayreuther, Sulzbacher) ohne Radwege/-straßen ausgestattet und lebensgefährlich! Auch als Autofahrer sind diese Stellen kritisch, da Autos sehr eng auffahren, wenn vor einem Radfahrer fahren und man nicht eng vorbeifährt“ (#008).

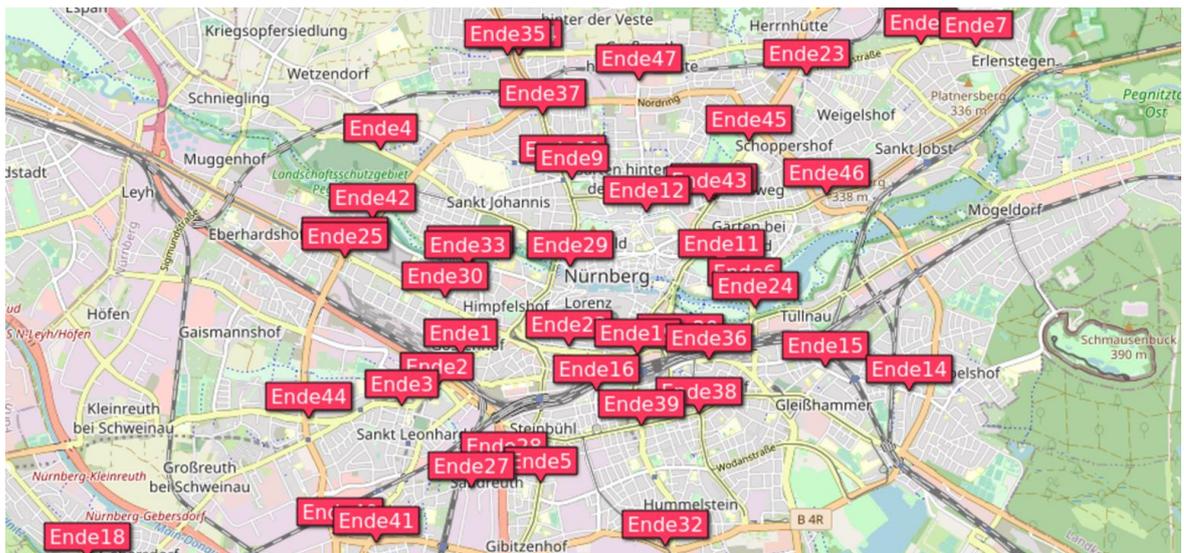
Fehlende durchgängige Radwege werden auch für Nord-Süd Querungen kritisiert:

„Es fehlen durchgängige Radwege von Nord nach Süd im Westen der Stadt. Querung der oberirdigen U-Bahn und des Wiesengrunds sind gefährliche Nadelöhre. Radwege hören oft einfach auf. Keine durchgehenden Radwege“ (#185)

3.1.2 Abrupt endende Radwege

Schon seit Jahren beklagt der ADFC Nürnberg fehlende und teilweise im Nichts endende Radwege in Nürnberg. Aktuell hat der ADFC Nürnberg über soziale Medien dazu aufgerufen, abrupt endende Fahrradwege zu melden. In der folgenden Übersicht wurden 50 gemeldete Stellen eingezeichnet (vgl. ADFC Nürnberg 2023).

Abb. 3: Radwege, die im Nichts enden



Quelle: ADFC Nürnberg 2023

Entsprechend der Problemlage werden die in Nürnberg abrupt abbrechenden Radwege besonders häufig kritisiert, die „irgendwo im Nirgendwo“ enden (#492). Dies trifft auch besonders für Baustellen und vor und nach Verkehrsinseln zu. Die Radfahrer/innen finden sich dann häufig auf stark befahrenen Straßen wieder, sind gestresst und erleben häufig gefährliche Situationen. Ein Befragter schreibt, dass diese plötzlich endenden Radwege typisch für Nürnberg sind (#492). Andere sagen dazu „Es nervt“ (#224), „Es stört immer wieder“ (#229), „Es ist nicht ok“ (#484), „absolut katastrophal“ (#577).

Selbst bei Neuplanungen würden keine durchgängigen Radwege eingerichtet:

„... Selbst neu angelegte Radwege enden in Nürnberg im NICHTS - man sollte sich als Radfahrer anscheinend im Idealfall in Luft auflösen können... So lange die Straße breit genug ist, gibt es einen Radweg, wird sie enger (wo der Radfahrer wirklich den Schutz bräuchte), hören die Radwege einfach auf :- (Gehwege, die breit genug sind und kaum von Fußgängern benutzt werden, könnten als Fahrrad- und Gehweg gekennzeichnet werden“ (#562).

Es werden immer wieder konkrete Beispiele genannt, bei denen die Radwege „im verkehrstechnischen Nirvana“ (#488) enden.

"In Nürnberg kann ich als Radfahrer nur den Kopf schütteln was bei Baumaßnahmen <für den Radverkehr> für ein Mist für viel Geld produziert wird. (...) Kpl. Neubau der Adolf-Braun-Str. hinunter ins Fuchsloch hinüber nach Schniegling. Kurz vor der sehr engen und gefährlichen, unübersichtlichen S-Kurve löst sich der abmarkierte Radstreifen im Nichts auf, gerade hier; eine ganz irre gestaltete Nebausituation, jeden Tag gefährlich. Die Nachrüstaktion der Stadt: Aufstellen eines Überholverbotsschildes für Kraftverkehr von Radverkehr, welches keinen interessiert, hochgefährliche Stelle neu gebaut, Kopfschütteln wie sowas bei Neubau geplant werden kann. Übrigens waren nach dem Straßenumbau sämtliche Radwegschilder in beide Richtungen falsch aufgestellt: Die Gehwege waren mit dem Radwegschild beschildert, obwohl auf der Fahrbahn die Radstreifen abmarkiert waren. Erst nach Kritik wurden wieder für viel Geld alle Schilder ummontiert, weil eben alles falsch aufgestellt war" (#403).

Es wird von gefährlichen Situationen berichtet:

„Fahrradwege, gerade von Fahrradpendlern viel befahrene Wege sind teilweise einfach gefährlich. Radfahrer werden gezwungen, an parkenden Autos in den Gegenautoverkehr auszuweichen, durch unbeleuchtete Unterführungen zu fahren oder an Hauptverkehrsstraßen in den Autoverkehr hineinzufahren, weil Radwege auf dem Gehweg plötzlich auf die Straße gelenkt werden. Alle Mitglieder meiner Kernfamilie, alle Fahrradpendler zur Arbeit und alle nur mit Helm unterwegs, hatten bereits mittlere bis schwere Unfälle mit Krankenhausaufenthalt. Radwege müssen vor allem sicherer werden und von Autowegen getrennt werden“ (#296).

Schließlich sei noch ein Befragter zitiert, der an die Verkehrsplanung appelliert:

„Wenn es endlich mal eine Einsicht gäbe, dass Radwege nicht einfach im Nichts enden sollten, es wäre viel gewonnen! Erst neulich gab es wieder einen Unfall mit tödlichem Ausgang für den Radfahrer. Und auch insgesamt die Haltung ändern würde, dass Radfahrer ja irgendwie selbst schuld sind wenn man sie umfährt, wieso fahren sie auch Rad (ja, ich denke wirklich, dass das oft der Tenor ist - es eben die Pflicht! des schwächeren Verkehrsteilnehmers ist, nachzugeben und besonders vorsichtig zu sein, und wenn er das nicht ist, <selber schuld>“ (#621).

3.1.3 Zugeparkte und zugestellte Fahrradwege

Von nicht wenigen Befragten wird kritisiert, dass die Radwege vor allem von parkenden Autos blockiert werden und sich daraus Gefährdungen ergeben.

Frustriert schreibt ein/e Befragte/r:

„... Es gibt überhaupt kein Bewusstsein bei ganz vielen Autofahrern, dass sie die Radfahrer gefährden, wenn sie auf dem Radstreifen oder Radweg mit dem PKW stehen. Ich glaube, dass es nur besser wird, wenn es richtig teuer wird. Auf Einsicht kann man nicht mehr hoffen. (#004).

Das Falschparken scheint besonders in der Südstadt und den südlichen Stadtteilen problematisch:

„Nur gefährliche Wege von Südorten ins Stadtzentrum! Alle parken auf Radwegen: Pkw., Amazon, DPD, Post, FAC, Altentransporte, immer Krankenwagen - sogar Polizei! obwohl 4 Fahrspuren vorhanden sind – Gefahr!“ (#485).

Es wird beklagt, dass Falschparker auf Radwegen weder kontrolliert noch sanktioniert bzw. zur Verantwortung gezogen werden.

„Leider sieht sich die Polizei oft nicht in der Lage gegen Parkvergehen vorzugehen, egal ob Rad oder Gehweg. Originalzitat: Wo sollen die Autos sonst parken, das gäbe nur wütende Anwohner“ – also müssen Radfahrer und Fußgänger, auch mit Kinderwagen, auf die Straße ausweichen. In Altenfurt gilt Tempo 30 und es gibt eigentlich selten eine Möglichkeit mit dem nötigen Seitenabstand überholt zu werden, trotzdem passiert mir das mehrmals täglich. Auch in den Fahrradstraßen im Bereich der Südstadt fühlt man sich nicht wirklich sicher. Die Fahrradstaffel der Polizei sollte auf alle Fälle aufgestockt werden, obwohl ich die noch nie gesehen habe“ (#441)

Es wird auch thematisiert, dass Fußgänger auf den Fahrradwegen die Radfahrenden behindern:

„... Inzwischen ist es auch bei den Fußgängern sehr beliebt, auf dem Radweg zu stehen. Ob an Ampeln oder an Bushaltestellen. Es wird oft grad auf dem Radweg gestanden, obwohl der Gehweg frei ist. Klingeln nützt oft nichts, da sehr viele so intensiv mit dem Handy beschäftigt sind, dass sie das Klingeln nicht mal hören. Und wenn sie angesprochen werden, sind sie aggressiv. Es gibt keinerlei Bewusstsein mehr für eigenes Fehlverhalten. Ganz viele Erwachsene verhalten sich wie beleidigte Kinder.“ (#004)

3.1.4 Zustand der Radwege

Auch wenn im Städtevergleich der Zustand der Radwege in Nürnberg sogar etwas besser abschneidet, wird vereinzelt der Zustand der Radwege als nicht gut bewertet.

So wird angemerkt:

„Unverständlich ist für mich, dass teilweise Buckel und Schäden auf der Fahrbahn zu gewaltigen Stößen beim Radfahren führen. Besonders frühere Baustellen, die unzureichend wieder eingeteert wurden, stechen hier besonders hervor, aber das scheint die Verantwortlichen wenig zu stören, sonst würden solche Baustellen nach Fertigstellung wohl nicht abgenommen werden“. (#577)

3.1.5 Reinigung und Pflege der Radwege

Ebenfalls vereinzelt wird darauf hingewiesen, dass Laub entfernt und dass im Winter der Schnee auch von den Fahrradwegen weggeräumt werden sollte.

„... Wenn die Radwege geräumt werden, ist es auch im Winter sehr schön mit dem Rad zu fahren. Aber das ist leider sehr selten, im Gegenteil, es wird der Schnee von den Straßen auf die Fahrradstreifen geräumt!!!“ (#004).

3.1.6 Enge und schmale Radwege

Einer der Hauptkritikpunkte für Nürnberg war es, dass die Radwege zu schmal sind, besonders auch dann, wenn sie in Gegenrichtung befahren werden können. So schreibt ein Befragter:

„Es ist ein absolutes Unding und einer Großstadt unwürdig, dass in Nürnberg viele Fahrradwege für beide Fahrrichtungen ausgewiesen sind. Während für Autofahrende drei oder sogar vier Spuren pro Richtung angeboten werden (z. B. Plärrer, große Teile des

Altstadtrings etc.), gibt es für Radfahrende einen Radweg von einer Breite zwischen ein und eineinhalb Metern, der für beide Richtungen gelten soll. Für Autofahrende ist es dadurch in keinster Weise attraktiv, auf das Fahrrad umzusteigen“ (#208).

Einige weitere Antwortende würden ebenfalls mehr Strecken mit dem Fahrrad zurücklegen, wenn es wegen der schmalen Radwege und der vielen Autos nicht so gefährlich wäre.

Es wird immer wieder betont, dass diese engen Radwege sehr gefährlich sind und die Angst mitfährt. Beispielsweise wird der schmale Radweg am Nordring als „*Mordstreifen*“ bezeichnet, der „*nur mit ständiger Angst nutzbar*“ ist (#595).

Als Ausweg fahren dann einige auf dem Bürgersteig und es kommt zu Konflikten mit den Fußgängern:

„Viele Radfahrer fahren auf dem Gehweg da sie sich auf der Straße unsicher fühlen. Ist ja auch kein Wunder so schmal wie die Radwege oft sind oder direkt neben den vorbeifahrenden Autos gefahren werden muss. Nicht genügend Abstand und schon gar keine räumliche Trennung. Die Popup-Radwege sind ja leider wieder verschwunden“ (#598).

Thematisiert werden die Radwege auf dem Bürgersteig, die ebenfalls als zu schmal eingeschätzt werden und ebenfalls zu Konflikten mit den Fußgängern führen.

„Radwege auf dem Bürgersteig sind entweder sehr schmal, oder in beide Richtungen zu nutzen und damit sehr unfallträchtig (linksabbiegende Autofahrer habe es sehr schwer; Radfahrer rechtzeitig zu sehen). Es gibt praktisch keine Radstreifen auf der Straße - Radwege dienen anscheinend meist dazu, Radfahrer von der Straße zu kriegen (also Auto statt Radfahren zu fördern)“ (#530).

Als besonders problematisch werden auch die Radspuren in der Mitte von Kreuzungen bezeichnet, in denen links abgebogen werden kann.

„Fahrradstreifen, die sich zwischen zwei Autostreifen befinden sind oft gefährlicher als alles andere. Fahrradstreifen sollten wie der Fußweg erhöht liegen, damit Autos sie nicht nutzen können. Auch sollten sie nicht zu dicht an parkenden Autos vorbeiführen“ (#279).

Schließlich wird noch darauf hingewiesen, dass es für Lasträder sehr problematisch ist, auf den schmalen Radwegen zu fahren.

3.1.7 Beleuchtung der Radwege

Für einige viel befahrene Routen, vor allem entlang der Pegnitz, wird eine (bessere) Beleuchtung gewünscht.

„...Im Wiesengrund an der Pegnitz ist der Radweg nicht beleuchtet. Es wurde schon einiges getan zum Ausbau der Radinfrastruktur, reicht aber nicht. Ein Blick nach Belgien oder Holland zeigt das sehr deutlich“ (#229).

3.2 Gefährdung und Sicherheit

3.2.1 Allgemeines

Es wurde schon an verschiedenen Stellen weiter oben genannt, dass sich Radfahrer/innen in Nürnberg nicht sicher fühlen, weil sie wegen fehlender bzw. abrupt endender Radwege auf der Straße fahren müssen und zu schmale, teilweise auch in Gegenrichtung befahrbare Radwege zu Konflikten/Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmer/innen führen. Manche Fahrradfahrer/innen weichen dann auf den Gehsteig aus und gefährden ihrerseits Fußgänger/innen.

Im Folgenden sollen die Gefährdung und Sicherheit der Fahrradfahrer/innen nach den für sie wesentlichen Gesichtspunkten beschrieben werden.

3.2.2 Auto- und Lastwagenverkehr

Die Gefährdung der Fahrradfahrer/innen durch Personen- und Lastkraftwagen ist wegen der fehlenden und schmalen Radwege und durch nur abmarkierte Radstreifen sowie beim Überqueren von Straßen besonders problematisch. Das Verständnis der Autofahrer/innen für die Radfahrer/innen fehle auch.

„Das Fahrradfahren wird niemals sicher und einfach werden, solange die Einstellung der Autofahrer sich nicht grundlegend ändert. Diese verhalten sich häufig ignorant, rücksichtslos und gefährdend den Radfahrer/innen gegenüber, z.B. durch Stehenbleiben/Parken auf Fahrradwegen, Schneiden von Radfahrer/innen beim Überholen oder Abbiegen, Rechtsabbiegen oder rückwärts Ausparken, ohne auf Radfahrer zu achten, Öffnen der Autotüre ohne vorher zu kontrollieren etc.“ (#078).

Oder:

„Die Autofahrer machen einem sehr zu schaffen ... fahren zu dicht an einem vorbei, machen einfach die Tür zum Aussteigen auf und biegen ab, obwohl sie einen, wenn sie keine Tomaten auf den Augen haben, sehen müssten, grins. Parken hirnlos etc. Bei vielen Sachen sind die, sorry, wenn ich es so direkt schreibe, die blöden Autofahrer schuld und die Stadt kann nichts dafür. Fahre selber LKW und kann mich daher in vieles reinversetzen. Mehr Info über das Überholen mit den 1,5-Meter-Abstand wäre gut. Habe vor 2 Jahren meinen PKW weg und mache nun alles mit dem Fahrrad ... nach langem Überlegen. Ist sehr schön so ohne PKW“ (#102).

In diesem Zusammenhang wird auch erwähnt, dass Nürnberg eine Auto-gerechte Stadt ist (siehe näher auch dazu weiter unten) und „für Autos gemacht wurde“ (#108).

Im Jahr 2022 wurden 1.011 Unfälle mit Radfahrenden polizeilich registriert und erreichten einen neuen Höhepunkt (im Jahr 2021 waren es 839 Unfälle). Dabei wurden 935 Radfahrende verletzt, zwei starben (vgl. Stoffels, 2023). Die Dunkelziffer an Unfällen dürfte erheblich höher liegen.

Sogenannte Ghost-Bikes erinnern in Nürnberg an bisher sieben bekannten Standorten an tödliche Fahrradunfälle.

Ein Kommentar bringt das auf die Formel: „Fahrradfahren in Nürnberg = Leben am Limit“ (#264).

3.2.3 Fußgängerinnen und Fußgänger

Es wurde bereits erwähnt, dass Fahrradwege in Nürnberg auch durch Abmarkierungen auf dem Gehsteig geschaffen wurden, was zu Konflikten zwischen Fußgänger/innen und Radfahrer/innen führen kann. Hinzu kommen fehlende oder schmale Radwege, die manche Radfahrer auf den Gehsteig ausweichen lassen. Konflikte bleiben da nicht aus, wurden allerdings nur vereinzelt erwähnt.

3.2.4 Andere Radfahrerinnen und Radfahrer

Für einige Befragte sind andere Radfahrer sehr ärgerlich und auch gefährlich, wenn sie auf der falschen Radwegseite fahren, rücksichtslos andere blockieren oder abdrängen und nur auf ihr eigenes Fortkommen bedacht sind.

„ ... Vor allem Junge scheinen das Gefühl zu haben, alleine auf der Straße unterwegs zu sein. Es findet kein Miteinander mehr statt. Es nervt, wenn Radfahrer nachts und in der Dämmerung ohne Licht unterwegs sind. Ebenso nervt es, dass die Frontscheinwerfer mancher Radler falsch eingestellt sind und blenden. Es nerven blinkende Rücklichter an Rädern. Es nervt, wenn Fahrradfahrer aus Seitenstraßen ohne Schauen und Rücksichtnahme in Straßen einfahren. Es nervt, wenn Fahrradfahrer die Fußgängerzone als Slalomstrecke missbrauchen ohne Rücksicht auf Kinder und Ältere. Es gibt klare gesetzliche Regeln, leider werden die nicht immer von Radlern eingehalten. Bei der Menge der in zwischen Fahrradfahrenden ist Kontrolle und damit verbundene Sanktionen durch den Gesetzgeber unausweichlich“ (#224).

Es wird mehr Miteinander und Rücksichtnahme gefordert:

„ ... Wir alle sind hier gefordert. Durch das Fahrverhalten vieler Radfahrende stellen sie (die anderen Radfahrer; Anm. WW) für mich das größere Risiko da. Dies erlebe ich fast täglich, es fehlt der Schulterblick beim Abbiegen auf Radwege, das falsche Aufstellen im Kreuzungsbereich, von ganz links nach ganz rechts fahren ohne zu schauen, das Fahren auf der falschen Seite (auch auf Radfahrstreifen kommen mir immer wieder welche entgegen). - Ich würde mir wünschen, wenn hier alle etwas disziplinierter wären - das subjektive Sicherheitsgefühl lässt sich nur schwer durch bauliche Maßnahmen verändern. Wir sind in Nürnberg auf einem guten Weg! Weiter so. Und liebe Fränkinnen und Franken, habt euch lieb in dieser Zeit!“ (#007)

3.3 Radwegenetz und Infrastruktur

3.3.1 Zügiges Fahren

Die Fahrradfahrer/innen wünschen sich ein zügiges Fahren auf einem durchgängigen Radweg. Sie kommen jedoch in Nürnberg vielfach nicht so schnell voran, weil eine Reihe von Hindernissen die Fahrt verlangsamt.

Es sind einmal die schon beschriebenen Missstände der fehlenden bzw. abrupt endenden und zugesperrten Radwege, die teilweise schlechte Oberfläche, die schmalen Radwege und nicht abgesenkte Gehsteige.

In den Kommentaren werden jedoch besonders die Ampelschaltungen und die Vorfahrtsregelungen für den Autoverkehr kritisiert („mit dem Fahrrad steht man oft an Ampeln“ (#111)).

„Leider wird Radverkehr immer noch ausgebremst. Zügiges durchgängiges Fahren oft nicht möglich. Fußgänger und Autofahrer sind bevorrechtigt“ (#443).

Oder:

„Schlimm ist an den großen Autokreuzen (rund um den Ring B4R), dass alles noch sehr stark aufs Auto ausgelegt. Ampelschaltungen katastrophal für den Radverkehr und man teilweise von einer Verkehrsinsel zur nächsten geführt wird mit Auto(abgasen) rund herum“ (#520).

Beispielhaft wird die Verkehrsführung für Radfahrer am Hauptbahnhof, am Plärrer und am Rathenauplatz genannt, weil immer wieder an Ampeln gehalten werden muss und das Umschalten auf Grün recht lange dauert.

Ein Befragter bittet den ADFC hier tätig zu werden:

„Ich ärgere mich über Vorfahrtsregeln an Radwegen entlang vorfahrtsberechtigten Hauptstraßen, an denen Radfahrende regelmäßig an Einmündungen wartepflichtig sind und möchte den ADFC auffordern, hier aktiv zu werden“ (#331).

3.3.2 Baustellen

Einige Fahrradfahrer/innen erleben an Baustellen eine besonders prekäre Wegführung und beschwerten sich, dass nicht an Fahrradfahrer/innen gedacht wird. Es wird nur selten durch eine Baustelle geleitet. Der Fahrradweg endet dann unvermittelt im „Nichts“ und geht erst nach der Baustelle weiter.

„Nürnberg arbeitet immer noch aktiv an der Rad-Verhinderung. So werden Baustellen nicht (selbst wenn sie an der meist befahrenen Ost-West-Rad-Achse liegen) nicht mehr mit einer Umleitung oder Ähnlichen beschildert, sondern einfach ‚Radfahrer-verboten-Schilder‘ aufgestellt. Auch wurde eine Umleitung eines sehr viel befahrenen Radwegs über eine Straße und eine Straßenbahn Haltestelle geführt. Da das nicht konfliktfrei funktionieren kann, wurde ein ‚Fußgängerweg Radfahrer Rücksicht nehmen Schild‘ aufgestellt“ (#488).

Es wird auch beklagt, dass es sehr lange dauert, bis die Baustellen aufgelöst werden.

3.2.3 Diebstähle und Abstell- und Abschließmöglichkeiten

Sowohl Diebstähle wie auch die Abstell- und Abschließmöglichkeiten werden in den Kommentaren jeweils nur ein Mal thematisiert. Es wird nur allgemein darauf verwiesen, dass die Fahrraddiebstähle zunehmen („... *Es wird alles geklaut, was nicht mehrfach gesichert ist*“ (#111)).

Einem weiteren Teilnehmer am Fahrradklima-Test fehlen Abstellmöglichkeiten mit Metallbügeln.

Diese vereinzelt Beiträge legen nahe, dass diese beiden Themen in Nürnberg keine besonderen Probleme darstellen.

Eine relativ gute Bewertung Nürnbergs in diesen beiden Themen ist auch aus den quantitativen Ergebnissen erkennbar (vgl. Abb. 1, F15, F20).

In diesem Zusammenhang ist das Projekt „Radständer für die Stadtteile“ zu nennen, das seit dem Jahr 2013 besteht und bereits in einigen Stadtteilen umgesetzt wurde (vgl. z. B. Kammleiter, 2023)

3.2.4 E-Roller und Leihfahrräder

Von einigen Befragten werden die E-Roller, manchmal auch die Leihfahrräder als Problem angesehen, wenn sie auf Rad- und Fußwegen abgestellt werden und damit Fußgänger/innen und Radfahrer/innen behindern und in Konflikt geraten, wenn sie jeweils in den anderen Bereich ausweichen. Auch ein zügiges Fahren wird dadurch erschwert.

„E-Roller auf dem Fahrradweg: Die Roller sind eine richtige Gefahr. Die Roller werden gerne in Kurven hingestellt, damit man eine Vollbremsung hinlegen muss, wenn man auf dem Radweg um die Kurve fährt. Gerne werden auch mehrere nebeneinander auf den Fußweg gestellt, damit die Fußgänger auf den Radweg ausweichen müssen. Auch auf Brücken und ganz schmalen Wegen ist es sehr beliebt, diese Roller abzustellen. Ich kann nicht verstehen, dass eine Stadt dies zulassen kann, obwohl die Verkehrssicherheit massiv beeinträchtigt wird. Episode von der Leyher Straße: Mir kamen bereits zweimal E-Roller auf dem Fahrradstreifen als Geisterfahrer entgegen. Die Leyherstraße ist vierspurig. Noch gefährlicher kann man nicht fahren. Ein parkender Autofahrer blickt normalerweise nach hinten, ob ein Radfahrer kommt, aber er schaut nicht noch nach vorne, ob ein Geisterfahrer fährt“ (#004).

3.2.5 Fahrradstraßen

Die Befragten begrüßen generell die Einrichtung von Fahrradstraßen, „*sind ein Gewinn*“, „*ein Schritt in die richtige Richtung*“ (#089) und „*endlich tut sich ein bisschen was in Nürnberg*“ (#180). Dennoch wird Kritik geübt:

„Durch die Ausweisung von Fahrradstraßen, die auch als Routen recht sinnvoll gewählt wurden, hat sich die Situation in Nürnberg teils verbessert. Allerdings verkommen diese Straßen bereits in den ersten Monaten zunehmend zu vermeintlich zusätzlichem Park- und Abstellraum, zudem kann man sich auf die Vorfahrtsregelungen nicht verlassen. Da ist noch Luft nach oben. Aber immerhin! Jetzt noch die alten und viel zu schmalen, sowieso

oft zugestellten oder als Baumaterial-Abstellplatz genutzten Radspuren auf den vielbefahrenen vierspurigen Ringen verbreitern und baulich absetzen, dann wird's vielleicht langsam“ (#171).

Es wird mehr Aufklärung bei den Autofahrer/innen gewünscht, dass in diesen Fahrradstraßen ein Tempolimit von 30 km/h gilt und Autofahrer entsprechenden Sicherheitsabstand halten sollten.

„Auch in den Fahrradstraßen im Bereich der Südstadt fühlt man sich nicht wirklich sicher. Die Fahrradstaffel der Polizei sollte auf alle Fälle aufgestockt werden, obwohl ich die noch nie gesehen habe“ (#441).

Für einige sind die neu geschaffenen Fahrradstraßen jedoch Schauprojekte, ohne dass sich an der Gesamtsituation für Fahrradfahrer viel ändert:

„Fahrradstraßen haben nur Alibifunktion, solange sie

- nur Teilstrecken sind

- eher unwichtige Routen bedienen

- Autos nach wie vor dort fahren und parken können wie früher, d.h. kaum ein Unterschied zu vorher“ (#274).

In die gleiche, kritische Richtung geht der folgende Kommentar:

„Es gibt Greenwashing. Fahrradstraßen werden dort angelegt, wo man auch ohne eine solche wunderbar fahren konnte. Dann lobt sich die Stadt dafür“ (#192).

Es wird auch darauf hingewiesen, dass Fahrradstraßen nur dann richtig Sinn machen, wenn sie in ein gesamtstädtisches Konzept eingebunden sind.

„Die Stadt weist und gestaltet zwar zunehmend Fahrradstraßen, allerdings fehlen mir Konsequenzen daraus und damit der Sinn der Straßen. An einigen Haupteinfallstraßen fehlt ein vernünftiges Fahrradkonzept (Bucherstr.) und als Radfahrer/in muss ich zu Hauptverkehrszeiten gegen die Fahrtrichtung in engen und zugeparkten Straßen fahren. Dann lieber gleich mit dem Autoverkehr mitschwimmen“ (#162).

4 Bewertung der kommunalen Verkehrspolitik

Allgemeines

Aus den bisherigen Ausführungen geht hervor, dass nahezu alle Befragte die kommunale Verkehrspolitik mit Bezug auf das Fahrradfahren als sehr kritisch betrachten und nach wie vor für verbesserungsbedürftig halten.

Einige wenige Stimmen stellen der Stadt Nürnberg aber dennoch ein gutes Zeugnis aus:

„Es wurde viel getan und die Fahrradinfrastruktur ist sehr gut ausgebaut, zumindest auf allen Hauptachsen. Nachdem ich neben Rad auch Auto fahre und des Öfteren den VGN sehe ich Nürnberg mittlerweile ausgewogen und es sind keine weiteren Maßnahmen im großen Stil notwendig (#492).

Fortlaufende Verbesserung werden positiv aufgenommen wie die breit angelegten, mit rot markierten Fahrradwege bei wichtigen Verkehrsachsen in die Innenstadt oder die verkehrsberuhigten Straßen in der Stadt-Mitte.

„Es wurden in den letzten Jahren zahlreiche Anstrengungen unternommen (z.B. Abstellmöglichkeiten mit Bürgerbeteiligung, Fahrradstraßen). Diese reichen aber bei weitem nicht aus, um die Mängel der Vergangenheit aufzuwiegen und den Radverkehr als echte und bequeme Alternative vermitteln zu können. Viele ältere Radwege sind z.B. unsicher (Nordring) und/oder zu schmal (der eigentlich schöne Radweg am Stadtmauer-Ring). Hier kann es nur Verbesserungen geben, wenn auf Platz für das Auto zugunsten Rad und Fußweg verzichtet wird. Hier fehlt der Mut der Umsetzung“ (#255).

Es wird in diesem Zusammenhang auch bemerkt, dass diese Verbesserungen „*unglaublich lange*“ dauern und man nicht den Mut hat, auch kurzfristig etwas zu verbessern.

Die überwältigende Mehrheit übt jedoch Kritik an der kommunalen Verkehrspolitik.

Autostadt Nürnberg

Sehr häufig wird hervorgehoben, dass Nürnberg eine „Autostadt“ ist und der Mut fehlt, daran etwas zu ändern.

„In Nürnberg wird der Autoverkehr weiterhin zu wenig eingeschränkt- zu viele parallele Spuren für Autos, für radelnde nix oder wenig! Mit Freiwilligkeit wird sich das nicht ändern! Zu wenig politische Initiative der Kommune bezüglich Forderungen nach Geschwindigkeitsbeschränkung im Ort. Wenig innovative Akzente“ (#408).

Es wird mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer gefordert und weniger für Autos. Die Lebensqualität würde damit zunehmen. Es wird auf andere Städte verwiesen, die das besser lösen:

„Es müssen Autostraßen gesperrt werden und als Fahrradstraßen frei gegeben werden, wie es bereits in einigen Hauptstädten der Fall ist (Amsterdam, Paris, Stockholm). Nur dann wird sich der Verkehr ändern und mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen. Meine Tochter fährt alle ihre Wege mit dem Fahrrad. Ich habe jedes Mal Angst, dass ihr etwas passiert, kann sie aber nicht einsperren. Es gibt fast keine Fahrradwege, und wenn, sind sie zwischen parkenden und rasend schnell vorbeifahrenden Autos eingeklemmt. Ich verbiete ihr, auf diesen Radwegen und auch auf der Straße zu fahren, auch wenn sie das

offiziell müsste. Täglich liest man von tödlichen Fahrradunfällen, weil wieder ein Autofahrer nicht aufgepasst hat. Ich will meine Tochter nicht verlieren. Es muss sich etwas ändern. Dringend. Und natürlich auch wegen der Umwelt. Die Menschen werden auf das Fahrrad umsteigen, wenn nur die Gegebenheiten verbessert werden, und wenn Autofahren deutlich länger dauert weil man nur im Stau steht und weil man keine Parkplätze findet. Wenn es mit dem Fahrrad schneller geht als mit dem Auto, dann werden die Menschen umsteigen. Dazu muss viel passieren“ (#221).

Oder:

„Parkhäuser in der Innenstadt müssten deutlich teurer werden, damit die bequemen Autofahrer umdenken. In der Innenstadt gibt es zu viele Parkhäuser, in die sogar die Nürnberger/innen reinfahren, nur weil es so bequem ist. Eine Straße wurde jetzt für Autos gesperrt, trotzdem wird geduldet, dass weiterhin Autos reinfahren. Es wird zu wenig durchgegriffen. Autofahrer haben Narrenfreiheit. Und die Entscheider gehören zu den bequemen Autofahrern, die in die Stadt reinfahren wollen“ (#513).

Nicht ausreichende Bemühungen – keine Lösungsorientierung

Auch wenn in den letzten Jahren zahlreiche Anstrengungen zur Verbesserung der Situation von Radfahrenden unternommen wurden, reicht das einigen aber bei weitem nicht aus, *„um die Mängel der Vergangenheit aufzuwiegen und den Radverkehr als echte und bequeme Alternative vermitteln zu können. (...) Hier kann es nur Verbesserungen geben, wenn auf Platz für das Auto zugunsten Rad und Fußweg verzichtet wird. Hier fehlt der Mut der Umsetzung“ (#255).*

In einem anderen Kommentar wird sich über die Stadtverwaltung Nürnberg beschwert:

"Anfragen an die Verantwortlichen der Stadt Nürnberg, werden <abgebügelt> und man fühlt sich nicht ernst genommen. Es gibt keinerlei konstruktiven Ansatz bzw. Lösungsorientierung im Ansatz" (#40).

Auch der ADFC wird aufgefordert, mehr zu tun.

„Selbst der ADFC verkauft minimalst Aktionen dieser Art, wie Fahrradabstellplätze mit großem Erfolg und agiert immer nach dem Motto Anpassung und langsame Kompromisse sind notwendig. So wächst wieder und wieder eine weitere Generation Kinder und Jugendlicher heran, die mehr oder weniger nicht selbstständig in die Schule fahren kann. Menschen mit internationalem Hintergrund werden zu wenig eingebunden. Z.B. Mehrsprachiger ADFC Flyer“ (#188).

Versprechungen nicht eingelöst

Es wird den Verantwortlichen in der Stadt vorgeworfen, ihre Versprechungen nicht eingelöst zu haben:

“Es wurden und werden seitens der Politik viele Versprechungen gemacht, die dann nie, teilweise oder schlecht umgesetzt werden.

- Trotz beschlossenen Mobilitätsbeschluss des Stadtrates werden nach nur 2 Jahren die dort gefassten Beschlüsse nicht umgesetzt.

- Jeder MM Fortschritt muss durch den ADFC mühsam erkämpft werden, obwohl durch den Mobilitätsbeschluss das Radbegehren überflüssig gemacht werden sollte.

- *Fahrradthemen sind der Politik und Verwaltung lästig - Verbesserungen gibt es nur durch massiven Druck obwohl die Versprechungen seitens der Politik anders sind.*
- *Der Fahrradetat wird teilweise für Straßenprojekte genutzt und es scheint niemanden in der Politik und auch in den Medien zu stören.*
- *Die Lastenradförderung wurde vor 2 Jahren eingestellt und trotz Versprechen der Politik diese wieder einzuführen nicht umgesetzt.*
- *Es gibt immer noch keine Elektro-Lastenräder zur Miete - obwohl auch seit Jahren versprochen.*
- *Die bestehende Lastenradmiete (ohne Elektro) ist extrem umständlich und nicht pragmatisch.*
- *Alle Punkte des Mobilitätsbeschlusses werden nur sehr langsam, zum Teil gar nicht und auch dort wo möglich nur sehr widerwillig umgesetzt“ (#017).*

Der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg wird persönlich angesprochen:

"Herr König und die CSU haben im Wahlkampf viel für den umweltfreundlichen Verkehr in Nürnberg versprochen. Bis auf ein paar <Alibi>-Projekten ist aus meiner Sicht nicht viel passiert. Insbesondere gilt das für die Situation in der Innenstadt, wie z.B. Sebald, Johannis etc." (#329).

Fehlendes Gesamtkonzept

Schließlich wird der Verkehrsplanung vorgeworfen, dass kein verkehrspolitisches Gesamtpaket existiert und jeweils immer nur pragmatische Teillösungen angestrebt und realisiert werden.

"Es fehlt das mutige Gesamtkonzept. Seit Jahren wird vor sich hingestückelt. Viele Radwege enden abrupt. Der Autofahrer hat fast überall Vorrang. Das Baureferat genehmigt z.B. ein Parkhaus mit mehreren 100 Stellplätzen, dessen Zufahrt überwiegend über eine <Fahrradstraße> erfolgt. Radfahrer wird insgesamt eher gezwungen den Fußgänger zu bedrängen, weil er sich seinen Raum am Gehweg mit dem Fußgänger teilen muss. Dies hat zur Folge, dass ein Klima des <Recht des Stärkeren> in der Stadt herrscht. Man schimpft über E-Scooter, kontrolliert aber keine KFZ, die auf Radwegen, Kreuzungen usw. parken. Grüne Stadträte befürworten die Finanzierung einer Ampelanlage aus dem Radwegetat, weil dann 50 Meter Radspur markiert werden. Die Stadt betrachtet Radfahren nur als Wahlkampf-Marketing-Gag. Sie macht große Umfragen zu Fahrradabstellplätzen, nur wie die Fahrradfahrer dahin kommen sollen, interessiert eher niemanden“ (#188).

Und ganz zum Schluss noch eine zusammenfassende und um Ausgewogenheit bemühte Kommentierung:

„Die politische Stadtspitze und auch Teile der Stadtverwaltung haben ihren Aussagen zufolge anscheinend die Vorteile von mehr Radverkehr statt MIV für alle Bewohner erkannt, aber in der konkreten Umsetzung dieses wichtigen Beitrags zur Verkehrswende agiert die Politik zu langsam und zu wenig mutig. Den Erläuterungen der Politik, dass natürlich nicht die Mehrzahl aller KFZ-Fahrten in der Stadt durch Radverkehr zu ersetzen sind, stimme ich zwar zu. Aber speziell die führenden Kommunalpolitiker müssten argumentativ viel offensiver sein, gegenüber notorischen PKW-Nutzern, die sich als Mehrheit sehen und deren Interessen sich die Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer unterzuordnen haben. Nach dem Motto wir sind die Mehrheit, und daher freie Fahrt für

KFZ immer und überall und Parkplätze so viele und billig wie möglich. Dagegen gibt es viele, einleuchtende und schwer zu widerlegende Argumente, und diese müssen öfter und nachdrücklicher vorgetragen werden. Nach meinem Eindruck, erreicht die hiesige Stadtführung mit ihren Erläuterungen zum Thema Radverkehr und nötige Verkehrswende, neue Aufteilung des Straßenraumes etc. hauptsächlich die ohnehin schon einsichtigen Mitbürger“ (#123).

Vergleich der Ergebnisse von 2018 und 2022

Bei einer Betrachtung der Profile von 2018 und 2022 des quantitativen Fahrradklima-Tests ist direkt auffallend, dass die Bewertungen der aktuellen Umfrage überwiegend schlechter ausfallen als dies noch vor 4 Jahren der Fall war (vgl. Abb. 4; 7 mal besser, 8 mal unverändert und 12 mal schlechter).

Deutlich besser wird die Fahrradfreundlichkeit in Bezug auf „Öffentliche Fahrräder“ eingeschätzt (0,9 Notenpunkte). Auch die "Fahrradförderung in jüngster Zeit" wird am zweitbesten mit einem Plus von 0,6 Punkten bewertet. Mit einer Verbesserung um 0,3 Punkte geht es bei den "Abstellanlagen" aufwärts. Verbesserungen um 0,2 Punkte gab es bei den "geöffneten Einbahnstraße" und bei der "Erreichbarkeit des Stadtzentrums" (hier dürfte aber eher das Tief von 2018 korrigiert sein: der aktuelle Wert ist noch schlechter als von 2016 und früher). Eine Verbesserung um 0,1 Notenpunkten gibt es bei „Werbung für das Radfahren“, „Radförderung in jüngster Zeit“, „Oberfläche der Radwege“ und „Wegweiser für Radfahrer“.

Diese, im Vergleich zu 2018, positiveren Bewertungen dürften der Ausdruck dafür sein, dass die Radfahrenden in Nürnberg die Förderung des Radverkehrs in Nürnberg durchaus würdigen und somit konzentrierte Maßnahmen wahrgenommen werden und Wirkung zeigen.

Demgegenüber stehen jedoch mehr kritische Einschätzungen:

Mit jeweils 0,2 Notenpunkten schlechter beurteilt werden der „Spaß am Fahrradfahren“, die "Zeitungsberichte", die "Ampelschaltungen" und die "Breite der Radwege". Auch Verschlechterungen um 0,1 Notenpunkte bei "Winterdienst", "Führung an Baustellen", "Sicherheitsgefühl", "Fahren im Mischverkehr", "Konflikte mit Kfz" und "Falschparkerkontrolle" zeigen, dass in Nürnberg wichtige Themen der Radverkehrsförderung nicht so stark angegangen werden, dass sie bei den Radfahrenden im Alltag spürbar wird.

Bei diesen (relativen) Betrachtungen ist aber insgesamt zu berücksichtigen, dass die Bewertungen selbst nicht gut bzw. nicht sehr positiv ausfallen (vgl. weiter oben, 1.2 Gesamtbewertung von Nürnberg). Eine Verbesserung um 0,1 oder 0,2 Punkte ändert eine kritische Bewertung (noch) nicht substantiell. Bei den Verschlechterungen ist zu berücksichtigen, dass Punktwerte um 5 keinen sehr großen Spielraum für eine noch kritischere Bewertung ermöglichen.

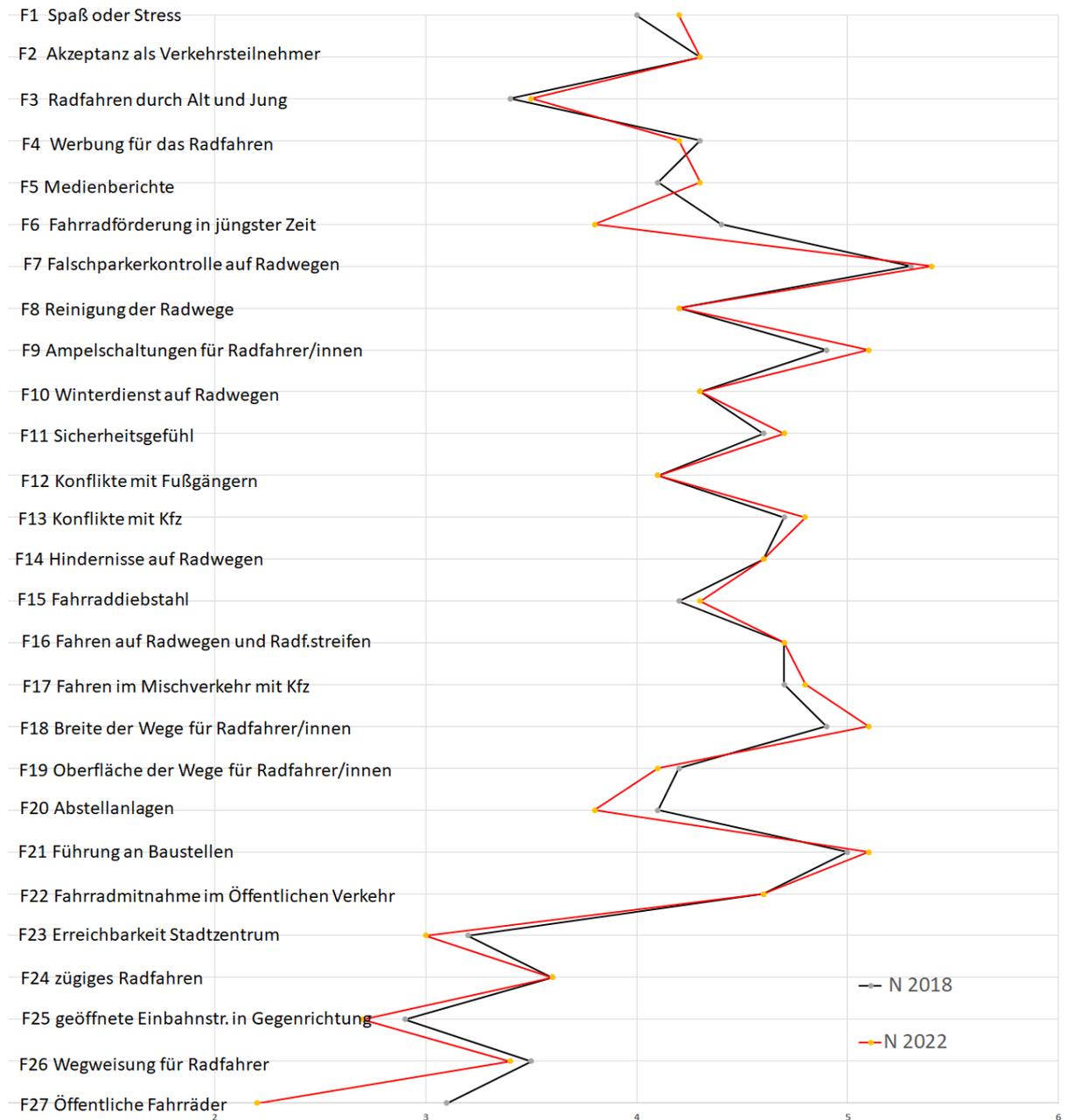
Bei einem weiteren Vergleich der (ausgezählten) Kommentare von 2018 und 2022 fällt zunächst auf, dass aktuell weniger häufig kommentiert wurde, vor allem bei der kommunalen Verkehrspolitik (vgl. nachfolgende Tabelle).

Die Schwerpunkte der Kommentare blieben annähernd gleich bei „*abrupt endenden*“, „*zu schmalen*“ und „*zugeparkten bzw. zugestellten Fahrradwegen*“, wenn man berücksichtigt, dass sich die 2018 unterschiedenen Kategorie „*sicheres Fahren*“ in erster Linie auf diese drei Themen bezieht.

Weniger kritisiert wurden dagegen die Beläge auf den Fahrradwegen und Konflikte mit Fußgängern und anderen Radfahrer/innen.

Insgesamt ergeben sich aber wenig Änderungen im Vergleich zu 2018.

Abb. 4: Vergleich der Ergebnisse des Fahrradklima-Tests für Nürnberg für die Jahre 2018 und 2022



Quelle: ADFC Bundesverband Deutschland 2019 und 2023; eigene grafische Darstellung

Tabelle 1: Häufigkeiten der kommentierten Themen

Thema		Häufigkeit	
		2018	2022
Radwege	fehlende/zu wenig	24	6
	abrupt endende	23	24
	zugeparkte/zugestellte	17	15
	Belag	13	3
	Reinigung/Pflege	3	5
	sicheres Fahren	11	*)
	zu enge/schmale	8	18
	Beleuchtung	2	2
	Summe	101	73
Gefährdung und Sicherheit	Fahrrad-Auto	8	10
	Fahrrad-Fußgänger/innen	9	1
	Fahrrad-Fahrrad	8	4
	E-Roller	**)	3
	Summe	25	18
Infrastruktur Rad-/Verkehrsnetz	zügiges Fahren/Ampelschaltungen	7	16
	Abstellen/Abschließen	4	1
	Baustellen	5	4
	Fahrradstraßen	**)	16
	Summe	16	37
Kommunale Verkehrspolitik		48	35
Weitergeh. Vorschläge/Ideen		8	9
Gesamtsumme		198	172

Anmerkungen:

Da genau 100 Anmerkungen ausgewertet wurden, sind die Häufigkeit der Nennungen auch als Prozentwerte zu interpretieren.

Da nur völlig eindeutige Zuordnungen vorgenommen wurden (vgl. weiter oben: Methodische Anmerkungen) sollten die wiedergegebenen Häufigkeiten mehr als Schwerpunktsetzungen interpretiert werden. Es ist dabei ebenfalls zu beachten, dass die unterschiedenen Kategorien nicht voneinander unabhängig sind.

*) Im Vergleich zur Auswertung von 2018 wurde die Kategorie „Sicheres Fahren“ weggelassen, da die Sicherheitsaspekte explizit bei allen anderen Themen betroffen sind, beispielsweise bei abrupt endenden Fahrradwegen

***) Wurde im Jahr 2018 nicht genannt

5 Zusammenfassung und Ausblick

Bei freiwilligen Kommentaren am Ende eines Online-Fragebogens wird man gewöhnlich nur die Dinge ansprechen, die entweder sehr stören oder die besonders gut gefallen.

Zunächst einmal ist festzustellen, dass die Beteiligung im Jahr 2022 im Vergleich zu den Vorjahren zurückgegangen ist. Eine mögliche Interpretation dieser geringeren Beteiligung könnte zunächst sein, dass die Radfahrenden in Nürnberg mit ihrer Situation zufrieden sind und von daher für sie die Notwendigkeit entfällt, sich an solch einer Umfrageaktion zu beteiligen. Dem widersprechen allerdings die nicht guten Bewertungen. Möglicherweise hat gerade das Gegenteil, nämlich eine resignative Grundhaltung, zu diesem Rückgang an der Beteiligung beigetragen haben, weil sich in Nürnberg auch nichts ändert, wenn man an der Befragung teilnimmt.

Der ADFC Nürnberg weist auf zwei weitere Gründe hin, warum die Zahl der Teilnehmenden gesunken ist: Nürnberg wurde für ein Pilotprojekt ausgewählt, bei dem die E-Mail-Adressen geprüft wurden, so dass einige möglicherweise eine mangelnde Anonymität befürchteten und sich deshalb nicht beteiligten. Ebenfalls wird betont, dass die Werbung für die Teilnahme am Fahrradklima-Test „noch Potenzial“ hätte, also intensiver hätte sein können.

Nürnberg hat bereits im Jahr 2009 mit „Nürnberg steigt auf“ eine Radverkehrsstrategie beschlossen, die eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik zum Ziel hat. Ein Runder Tisch Radverkehr wurde 2015 gegründet, um die Radverkehrsförderung voranzubringen. Es werden auch immer wieder neue Fahrradwege gebaut und ausgewiesen, der Belag verbessert, Lücken geschlossen und Fahrradwege zum Teil rot eingefärbt (siehe Radwegeplanungs- und Radwegebauprogramm). In einigen Stadtteilen wurden im Rahmen eines Projekts Radständer angebracht, am Hauptbahnhof ein Fahrradparkhaus neu gebaut. Eine Aktualisierung bzw. Fortschreibung von „Nürnberg steigt auf“ für die Jahre 2023 bis 2030 (vgl. Stadt Nürnberg – Verkehrsplanungsamt 2022) zeigt auf überzeugende Art und Weise die notwendigen Verbesserungen in einzelnen Handlungsfeldern.

Dennoch reichen die bisherigen Bemühungen offensichtlich nicht aus, damit die Teilnehmenden an dem der Stadt Nürnberg ein fahrradfreundliches Klima bescheinigen: Weder die Bewertungen in den quantitativ auswertbaren Skalen des ADFC-Klimatests noch die Kommentare und Anmerkungen sind für die Stadt Nürnberg gut.

Im Vergleich zu den Mittelwerten aller Großstädte mit über 500.000 Einwohnern, mit München sowie den Nachbarstädten Erlangen und Fürth zeigt sich ebenfalls für Nürnberg ein hoher Nachholbedarf. Es fehlen Radwege, besonders für längere Stadtdurchquerungen. Viele Radwege enden auf verkehrsreichen Straßen. Die Radwege selbst sind zu schmal, besonders wenn sie auch in Gegenrichtung befahren werden sollen. Ein zügiges Fahren ist auch deswegen nicht möglich, weil die Fahrradwege zugestellt und zugestellt werden und die Ampelschaltungen nicht auf Fahrradfahrende abgestimmt sind.

Diese Ergebnisse entsprechen auch nicht den Einschätzungen einer Evaluierung von 2019, die Veränderungen in Nürnberg seit der Radverkehrsförderung von 2009 als überwiegend positiv bewerten (vgl. Stadt Nürnberg – Verkehrsplanungsamt 2022 (Hrsg.), S. 5).

Es muss zu denken geben, dass der Spaß und die Freude am Fahrradfahren in Nürnberg zurückgegangen ist und der Stress zugenommen hat. Ausschlaggebend dafür dürfte u.a.

sein, dass das Fahrradfahren als zu gefährlich eingeschätzt wird. Im Jahr 2022 hat Nürnberg die bisherige Höchstzahl an polizeilich registrierten Unfällen erreicht. Eine verkehrspolitische Wende, die allseits gefordert wird, ist so nicht erreichbar. Der Stadt Nürnberg bzw. der Verkehrsplanung wird vorgeworfen zu wenig mutig und innovativ zu sein, zu lange für Umsetzungen von Planungen zu brauchen und immer noch dem Leitbild einer autogerechten Stadt zu folgen, und nur dann Fahrradwege/-straßen einzurichten, wenn dadurch der motorisierte Verkehr nicht beeinträchtigt wird.

Die Stadt Nürnberg müsste daher entschlossener und kompromissloser für Verbesserungen sorgen. Mit dem aktualisierten Programm „Nürnberg steigt auf“ liegt m.E. eine sehr gute Grundlage vor und ein Gesamtkonzept wurde entwickelt, das – wenn es die auch als Herausforderungen benannten Handlungsfelder konsequent und zeitnah realisiert - einer fahrrad-/ umwelt-/und klimafreundlicheren Verkehrspolitik sehr viel näherkommt und dem Fahrrad einen wichtigen und gleichberechtigten Rang einräumt.

Ein hoher Nachholbedarf für Nürnberg ist aus den Ergebnissen des Fahrradklima-Tests ersichtlich.

Literatur- und Quellenverweise

- ADFC Bundesverband Deutschland 2019: Fahrradklimatest 2018: Alle Ergebnisse im Überblick. Im Internet unter: <https://www.adfc.de/> (10.06.2019)
- ADFC Bundesverband Deutschland 2023: Fahrradklimatest 2022: Alle Ergebnisse im Überblick. Im Internet unter: <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse#c5487> (31.05.2023)
- ADFC Nürnberg 2023a: Radfahren in Nürnberg: 91 Prozent wünschen sich breitere Radwege. Pressemitteilung. Im Internet unter: https://nuernberg.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/nuernberg/user_upload/Pressemitteilungen/2023/2023-04-24_Ergebnis_Fahrradklimatest_2022/2023_04_24_ADFC-Fahrradklimatest2022.pdf (30.05.2023)
- ADFC Nürnberg 2023b: Radwege, die im Nichts enden. Im Internet unter: <https://nuernberg.adfc.de/artikel/radwege-die-im-nichts-enden> (31.05.2023)
- Kammleiter, Nina 2023: Fast 2000 Vorschläge St. Johannis. Der Stadtteil hat mitentschieden, wo neue Radständer montiert werden sollen. NN v. 10.05.2023, S. 32
- Stadt Nürnberg – Verkehrsplanungsamt 2022 (Hrsg.): Nürnberg steigt auf 2030. Fortschreibung der Radverkehrsstrategie. Im Internet abrufbar unter: https://www.nuernberg.de/internet/nuernberg_steigt_auf/ (31.05.2023)
- Stoffels, Arno 2023: Unfälle: Mehr Alkohol, mehr Drogen. Statistik : Trotz steigender Mobilität geht der Trend zu mehr Sicherheit auf den Straßen, doch auch Sorgenkinder bleiben. NN v. 01. März 2023, S 9
- Wüstendörfer, Werner 2019: „Ist noch schwer verbesserungsbedürftig!“ Fahrradklimatest des ADFC im Herbst 2018 - Kritik und Empfehlungen von Nürnberger Radfahrerinnen und Radfahrern. Im Internet unter: https://www.adfc-nuernberg.de/fileadmin/user_upload/kv-nuernberg/AG_Verkehr/Fahrradklimatest2018_Auswertung_Dr_Wuestendoerfer.pdf (30.05.2023)

Zum Autor:

Dr. Werner Wüstendörfer, ehemals TH-Nürnberg, Prof. für empirische Sozialforschung und Soziologie und passionierter Alltags- und Tourenradler

Anhang 1

Weitergehende Vorschläge

Aus den bisherigen Kritikpunkten ergeben sich mehr oder weniger direkt schon zu verbessernde Maßnahmen. Abschließend sollen hier noch weitergehendere Ideen und Vorschläge wiedergegeben werden:

Parkplätze raus aus der Innenstadt

Mehr Einbahnstraßen für Fahrradfahrer öffnen

Alt-Schienen von Straßenbahnen entfernen

Mehr Menschen zum Fahrradfahren motivieren, besonders die Stadt und Krankenkassen

Auf dem Land in kleineren Städten und Gemeinden durchgehende Fahrradwege

Zum Vergleich noch einmal die weitergehenderen Vorschläge von der Befragung 2018:

Entwicklung einer App für Smartphones, um Glasscherben u.a. Hindernisse auf Fahrradwegen mitzuteilen;

Radschnellwege auf bestehenden Straßen (die Straßen müssten dann entweder verkleinert oder zu Einbahnstraßen umgebaut werden);

Gehsteige ab einer bestimmten Breite sollten für Fußgänger/innen und langsam fahrende Radfahrer/innen nutzbar sein;

Zweispurige Straßen auf eine Spur reduzieren und die zweite Spur für Busse und Radfahrer/innen freigeben;

Einspurige Wege zu Fahrradstraßen machen;

Mehr Stopp-Schilder für Autos an Stellen, an denen Radwege die Straße kreuzen;

Anbringen von Spiegeln an schwer einzusehenden Stellen.

Anhang 2

Verwendete Daten des ADFC Fahrradklima-Tests 2022 - 1

Ortsname	Nürnberg	München	Mittelwert Großstädte > 500 Tsd
F1 Spaß oder Stress	4,2	3,7	3,83
F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	4,3	3,8	3,99
F3 Radfahren durch Alt und Jung	3,5	2,9	3,18
F4 Werbung für das Radfahren	4,2	3,8	3,88
F5 Medienberichte	4,3	4	4,04
F6 Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,8	3,7	3,48
F7 Falschparkerkontrolle auf Radwegen	5,4	5	4,98
F8 Reinigung der Radwege	4,2	3,6	4,21
F9 Ampelschaltungen für Radfahrer/innen	5,1	4,8	4,81
F10 Winterdienst auf Radwegen	4,3	3,8	4,39
F11 Sicherheitsgefühl	4,7	4,3	4,45
F12 Konflikte mit Fußgängern	4,1	4	4
F13 Konflikte mit Kfz	4,8	4,7	4,74
F14 Hindernisse auf Radwegen	4,6	4,3	4,52
F15 Fahrraddiebstahl	4,3	3,7	4,63
F16 Fahren auf Radwegen und Radf.-streifen	4,7	4,4	4,52
F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,8	4,5	4,65
F18 Breite der Wege für Radfahrer/innen	5,1	5	4,88
F19 Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen	4,1	4,3	4,41
F20 Abstellanlagen	3,8	4	4,02
F21 Führung an Baustellen	5,1	4,5	4,75
F22 Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr	4,6	4,8	4,08
F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	3	3	2,9
F24 zügiges Radfahren	3,6	3,1	3,22
F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,7	2,5	2,52
F26 Wegweisung für Radfahrer	3,4	3,2	3,36
F27 Öffentliche Fahrräder	2,2	2,4	2,51

Quelle: ADFC- Fahrradklima-Test 2022

Verwendete Daten des ADFC Fahrradklima-Tests 2022 - 2

	Nürnberg 2018	Nürnberg 2022	Fürth	Erlangen
F1 Spaß oder Stress	4,0	4,2	3,4	2,7
F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	4,3	4,3	3,7	2,7
F3 Radfahren durch Alt und Jung	3,4	3,5	3,2	1,9
F4 Werbung für das Radfahren	4,3	4,2	3,3	2,8
F5 Medienberichte	4,1	4,3	3,5	3,5
F6 Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,4	3,8	3,3	3,2
F7 Falschparkerkontrolle auf Radwegen	5,3	5,4	4,8	4,3
F8 Reinigung der Radwege	4,2	4,2	3,5	3,1
F9 Ampelschaltungen für Radfahrer/innen	4,9	5,1	4,5	4,1
F10 Winterdienst auf Radwegen	4,3	4,3	3,8	3,1
F11 Sicherheitsgefühl	4,6	4,7	3,9	3,1
F12 Konflikte mit Fußgängern	4,1	4,1	3,9	3,3
F13 Konflikte mit Kfz	4,7	4,8	4,2	3,7
F14 Hindernisse auf Radwegen	4,6	4,6	4,0	3,7
F15 Fahrraddiebstahl	4,2	4,3	3,6	4,5
F16 Fahren auf Radwegen und Radf.-streifen	4,7	4,7	4,1	3,5
F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,7	4,8	4,3	3,8
F18 Breite der Wege für Radfahrer/innen	4,9	5,1	4,4	3,9
F19 Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen	4,2	4,1	3,5	3,5
F20 Abstellanlagen	4,1	3,8	3,7	3,4
F21 Führung an Baustellen	5,0	5,1	4,6	4,0
F22 Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr	4,6	4,6	4,6	4,4
F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	3,2	3,0	2,8	1,7
F24 zügiges Radfahren	3,6	3,6	3,1	2,0
F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,9	2,7	2,9	2,0
F26 Wegweisung für Radfahrer	3,5	3,4	3,4	2,9
F27 Öffentliche Fahrräder	3,1	2,2	4,2	3,7