

Fahrradfreundliche Ampelschaltungen sind nicht nur „Gimmicks“

In letzter Zeit war aus dem Nürnberger Verkehrsplanungsamt öfters zu hören, auf den geplanten „Radschnellverbindungen“, insbesondere auf der Richtung Oberasbach solle es bei den Ampelschaltungen auch einige „Gimmicks“ zugunsten des Radverkehrs geben, z. B. Detektoren, die Grünschaltungen für den Radverkehr veranlassen, wenn „Radlerpulks“ kommen. Das ist zunächst einmal eine schöne Nachricht. Fahrrad-freundliche Ampelschaltungen wünschen wir uns schon seit 30 Jahren!

„Gimmicks“ sind allerdings nur „lustige oder sonst attraktive Zugaben ... von geringem materiellen Wert“ (Wikipedia). Dass ich auf Radschnellverbindungen (und natürlich auch auf Radvorrangrouten) zügig radeln kann und nicht durch Ampeln ständig zum Stopp-and-Go-Verkehr gezwungen werde, muss aber ein grundlegender Baustein bei den Planungen sein, der immer und nicht nur in ausgewählten Fällen berücksichtigt wird.

Die Stadt Nürnberg hat für die geplanten Radschnellverbindungen nicht wie andernorts auf Tunnel oder Brücken gesetzt, sondern Strecken mit vielen Ampeln ausgewählt, insbesondere Richtung Oberasbach (siehe [hier](#) unseren Bericht von Februar 2022). Sie ist daher besonders in der Pflicht, sich um fahrradfreundliche Ampelschaltungen zu kümmern. Wir hoffen darum, dass es sich bei der Verwendung des Begriffs „Gimmicks“ nur um einen Fehler bei der Wortwahl handelt.

Erfreulicher Weise hat Baureferent Ulrich bei der Vorstellung der Planungen für die Radschnellverbindung Richtung Oberasbach/Stein im November 2022 ausgeführt, dass bei der Planung von radfreundlichen Ampelschaltungen nicht davon ausgegangen werden sollte, dass die Radler*innen zwischen den Ampeln eine Fahrtgeschwindigkeit von ca. 30 km/h erreichen (wie es die Machbarkeitsstudie von 2017 teilweise tat – siehe [hier](#) -). Eher sei eine Geschwindigkeit irgendwo zwischen 20 und 23 km/h realistisch; daran gilt es anzuknüpfen! Bis zu Tempo 30 km/h müssen Radschnellverbindungen allerdings sicher zu befahren sein.

Zu fahrradfreundlichen Ampelschaltungen gehören heutzutage nicht nur eine Art „Grüne Welle“, die bei einer bestimmten Geschwindigkeit zu erreichen ist, und Detektoren, die ggf. für zusätzliche Grünschaltungen sorgen, sondern auch Informationen für die Radler*innen, z. B. ob es sich lohnt, etwas reinzutreten, um noch bei grün über die Kreuzung zu kommen, oder es Sinn macht, das Tempo gleich rauszunehmen, weil noch eine längere Rotphase bevorsteht. Wer eine Strecke regelmäßig oder gar werktäglich fährt, weiß aus Erfahrung, wo welches Tempo Sinn macht, um möglichst gut durchzukommen. Wer eine Strecke nur gelegentlich oder selten nutzt, ist auf Informationen von außen angewiesen

Beim Nationalen Radverkehrskongress 2021 wurde von Entwicklungen berichtet, bei denen solche Infos auf die Handys der Radler*innen kommen. Damit werden zwar nicht alle Radler*innen erreicht, aber schon mal eine größere Gruppe. Solche Lösungen sind wirkliche Innovationen. Nürnberg sollte da nicht abseitsstehen, sondern sich mit an die Spitze der technischen Innovationen setzen, es wäre mal wieder Zeit dafür!

Erst jüngst wiesen Forscher wieder darauf hin (Veloplan 02/22), dass niemand allein deshalb Fahrrad fährt, weil es sicher ist. Das Fahrrad muss auch seine Stärken ausspielen können, dazu gehört, dass wir zügig von A nach B kommen können, weil wir nicht durch schlecht geschaltete Ampeln, Drängelgitter, schwierige Linksabbiege-Regelungen und stressige Überholsituationen ausgebremst werden.

Link zu Artikel Februar 2022: <https://www.adfc-nuernberg.de/radverkehr/aktuelle-themen/2022/#c44934>

Link zu Artikel wg. Fahrgeschwindigkeit auf rSV: <https://www.adfc-nuernberg.de/radverkehr/aktuelle-themen/2022/#c44942>