

Nürnberg, 9. September 2022

ADFC wirbt für „geschützte Kreuzungen“ in Nürnberg

*Der ADFC Nürnberg warb am Freitag, 9. September 2022, mitten im Feierabendverkehr auf der vielbefahrenen Kreuzung Rothenburger/Von-der-Tann-Straße mit einer Aktion für „geschützte Kreuzungen“. Mit dem lebensgroßen Modell eines Kreuzungsviertels zeigten die Radverkehrslobbyist*innen wie eine für Radfahrende sichere Kreuzung gebaut werden müsste, denn Kreuzungen sind immer noch ein Unfallschwerpunkt für Radler*innen.*

Die Vorstellung, beim Warten vor der Ampel plötzlich zwischen zwei Bassbrummenden 40-Tonnern zu stehen, lässt auch starke Nerven flattern. Kaum weniger beängstigend sind oft rechtsabbiegende Autos, die den eigenen Radstreifen lange vor der Kreuzung queren. Es muss dann gar nicht wirklich zu Zusammenstößen kommen. Die Erwartung, auf einer mehrspurigen Kreuzung nach links abbiegen zu müssen, ist für viele Radfahrende ein Grund, bestimmte Strecken zu meiden. Mehrspurige Kreuzungen können so zum Anlass werden, das Rad ganz stehen zu lassen.

Wenn die Verkehrswende gelingen soll, müssen aber deutlich mehr Menschen das Rad nutzen und daher müssen auch große Kreuzungen attraktiver gestaltet werden. Der ADFC sieht eine Lösung in geschützten Kreuzungen nach niederländischem Vorbild. Auch der Radentscheid Nürnberg forderte geschützte Kreuzungen und verankerte im Januar 2021 die Prüfung entsprechender Planungen im Mobilitätsbeschluss der Stadt Nürnberg.

Bei geschützten Kreuzungen fahren Radler*innen rechts auf der Straße neben dem Bordstein, am besten baulich vom Autoverkehr getrennt. Solange sie geradeaus radeln, queren keine rechtsabbiegenden Autos ihren Weg. An der Kreuzung wird der Radverkehr ein kleines Stück nach rechts in die kreuzende Straße hineingeleitet. An diesem kritischen Punkt ist die Radspur durch kleine Schutzinseln vom Autoverkehr getrennt.

An der Kreuzung gibt es ausreichend Aufstellflächen für die Radler*innen, um getrennte Grünphasen für rechts abbiegende Auto und geradeaus fahrende Radler*innen zu ermöglichen. Auto- und Radverkehr haben eine versetzte Grünphase und kreuzen sich erst, nachdem der abbiegende Autoverkehr seine Richtung geändert hat. So haben Auto- und Radfahrende eine bessere

Pressemitteilung



Sichtbeziehung. Zugleich entsteht dadurch ein Wartebereich in Höhe der Schutzinsel für Autos und Laster.

Beim Abbiegen nach links können Radler*innen indirekt abbiegen: sie überqueren erst die kreuzende Straße und dann vom Straßenrand aus die Straße, auf der sie gekommen sind. Durch eine getrennte Ampelschaltung bekommen die Radler*innen gleich Grün haben, wenn sie das zweite Mal eine Straße kreuzen.

Entlang der Rothenburger Straße soll eine Radschnellverbindung entstehen, über die Radler*innen aus dem Landkreis Fürth, aus Gebersdorf oder den südwestlichen Stadtteilen schnell in die Nürnberger Innenstadt fahren können. Gut funktioniert dieses Vorhaben mit einer attraktiven und sicheren Kreuzung mit der Ringstraße. Für den ADFC der richtige Standort für eine geschützte Kreuzung. Kurz vor Ausbruch der Pandemie im Februar 2020 beschloss der Verkehrsausschuss des Stadtrates allerdings eine Lösung mit Radstreifen zwischen den Autospuren. Eine geschützte Kreuzung galt als zu raumgreifend. Diese Einschätzung teilt der Nürnberger ADFC nicht und verdeutlichte dies mit der Simulation einer „geschützten Kreuzung“.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

- Markus Stipp, ADFC Nürnberg, unter 0176 / 38 153 881
- Nicola A. Mögel, ADFC Nürnberg, unter 01512 / 7149417