



Radentscheid Nürnberg 2020

Unsere Forderungen erklärt



Ein besonderer Dank geht an die Autoren, die in vielen Stunden die Forderungen und diesen Erklärungstext erarbeitet haben: Albrecht, Alexander, Birgit, Ernestine, Johannes, Lucas, Michael, Nadine, Oliver, Ralf, Ralph und Saskia

Einleitung

Ergänzend zur Unterschriftenliste für den Radentscheid Nürnberg haben wir den folgenden Text für ein besseres Verständnis verfasst. Die Unterschriftenliste musste so beschränkt werden, dass sie auf eine DIN A4 Seite passt (zusammen mit den Zeilen für die Unterschriften, usw.). Wir mussten die Ziele sehr knapp formulieren und auf manche Punkte leider ganz verzichten. Hier sind die Forderungen deshalb etwas ausführlicher beschrieben und begründet. In einigen Fällen beschreiben wir näher, wie wir uns die Umsetzung vorstellen könnten.

Der Text der Unterschriftenliste steht am Beginn der einzelnen Kapitel und ist *kursiv* gekennzeichnet. Weitere Vorschläge, die wir aus Platzgründen nicht in den Radentscheid aufnehmen konnten, sind *grau*.

Präambel

Der Radentscheid Nürnberg will Radfahren in Nürnberg sicherer und attraktiver machen und der Stadtverwaltung für die Umsetzung der Forderungen klare Zeitvorgaben geben.

Die aktuelle Verkehrspolitik den Radverkehr noch nicht ausreichend. Wir wünschen uns von der Stadt Nürnberg mehr Mut und Engagement, über die bisherigen Grenzen hinaus zu denken. Mit unseren Ideen und Überlegungen wollen wir sie dabei unterstützen.

Radfahren ist einfach, schnell, günstig, gesund und macht Freude. Das Fahrrad kann ein entscheidender Beitrag dazu sein, dass die Belastung für die Nürnberger Bürger*innen durch Lärm und verschmutzte Luft verringert wird. Die Wohnviertel können wieder attraktiver und sicherer für alle Bewohner*innen und Verkehrsteilnehmer*innen werden. Das Radfahren kann in Nürnberg für alle stress- und angstfrei werden, auch für Kinder, Senior*innen und ungeübte Radfahrer*innen.

Im Einzelnen fordern wir:

1. Für durchgängige Wege: zeitnahe Lückenschlüsse im Radwegenetz



*Es soll ein lückenloses, möglichst umwegfreies und sicheres Radwegenetz entstehen, das für hohes und wachsendes Radverkehrsaufkommen ausgelegt ist. Dieses Netz soll nicht auf Kosten der Flächen für den Fußverkehr und den ÖPNV entstehen, sondern prioritär durch Umwidmung von Flächen für Kfz-Parkplätze oder Kfz-Fahrspuren, ggf. auch zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs. Das Radwegenetz soll alle Stadtteile und wichtigen Orte des öffentlichen Lebens verbinden, 90% der Bürger*innen sollen es in maximal 200 Metern erreichen können.*

Die Stadt soll eine durchgängige, verständliche und gut sichtbare Radwegweisung erstellen. Sie soll ab 2022 regelmäßig, möglichst vierteljährlich aktualisierte Radwegeinformationen online zur Verfügung stellen, z.B. in Open Streetmap.

Um Radfahren attraktiver zu machen, ist ein durchgängiges Netz das Mittel der Wahl. Aktuell können Radfahrer*innen nur abschnittsweise auf Radrouten unterwegs sein. Dadurch ist Radfahren für die Meisten in Nürnberg keine Alternative zu anderen Verkehrsmitteln. Ein Vorankommen ist entweder nur sehr langsam möglich, da man Umwege und lange Ampelphasen einplanen muss, oder es ist gefährlich, weil man ständig zwischen Radverkehrsinfrastruktur, Autoverkehr und Fußverkehr wechselt.

Deshalb fordert der Radentscheid Nürnberg ein lückenloses, möglichst umwegfreies und sicheres Radwegenetz. Nur so ist ein zügiges und flüssiges Vorankommen möglich.

Das geforderte Radwegenetz besteht aus Radwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen (Direktverbindungen) und aus fahrradfreundlich gestalteten Nebenstraßen und Fahrradstraßen. Ein weiterer Bestandteil sind Radwege entlang von Flüssen, Kanälen, Freiraumverbindungen und Bahnstrecken. Regionale und überregionale Radwege und Radschnellwege sollen mit angebunden werden. Dies ist nicht nur für die Nürnberger Bürger*innen, sondern auch für die Radtouristen wichtig.

Da unsere Forderungen langfristig orientiert sind, soll das Radwegenetz für hohen und wachsenden Radverkehr ausgelegt sein. Das bestehende Radwegenetz muss hierfür von Grund auf modernisiert und ausgebaut werden.

Der öffentliche Raum in Nürnberg ist begrenzt. Kfz, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr konkurrieren um Platz. Aktuell prägen eher der fließende und der ruhende Kfz-Verkehr das Stadtbild. Alle weiteren Verkehrsteilnehmer*innen müssen sich dem unterordnen. Eine moderne, attraktive Gestaltung der Fahrradinfrastruktur (und der Fußgängerinfrastruktur, der Erholungsräume, der Natur in der Stadt) ist nur durch eine Umverteilung der Flächen möglich.

Besonders flächeneffizient sind Radverkehr, Fußverkehr und der ÖPNV. Diesen wird proportional zur Effizienz nicht genug Platz eingeräumt. Radverkehr und Fußverkehr haben zusätzlich den Vorteil, dass Wege direkt und ohne Umweg zurückgelegt werden können.

Aus diesen Gründen soll das geforderte Radwegenetz nicht auf Kosten der Flächen für den Fußverkehr und den ÖPNV entstehen, sondern prioritär durch Umwidmung von Flächen für Kfz-Parkplätze oder -Fahrspuren, gegebenenfalls auch zu Lasten der Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs.

Ein sicheres, sorgenfreies Radfahren in Nürnberg ist für alle Wege des Alltags wichtig. So soll das Radwegenetz alle Stadtteile und wichtigen Orte des öffentlichen Lebens, z. B. Schulen, Studienorte, Bahnhöfe, Büro- und Dienstleistungszentren, sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen miteinander verbinden. Mobilitätsknotenpunkte, wie z.B. ÖPNV-Haltestellen, Car- und Bikesharing-Stationen, sowie Industrie- und Gewerbestandorte sollten ebenfalls bei der Gestaltung des Radwegenetzes berücksichtigt werden. 90 Prozent der Nürnberger*innen sollen das Radwegenetz in maximal 200 Metern erreichen können.

Damit alle Bürger*innen dieses Radwegenetz gut nutzen können, müssen sie sich gut orientieren können. Deshalb soll die Stadt Nürnberg eine durchgängige, verständliche und gut sichtbare Radwegweisung erstellen. Hierzu schlagen wir vor, alle innerstädtischen Radrouten bis 2023 einheitlich nach den Vorgaben der [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen \(FGSV\)](#) zu beschildern, gegebenenfalls Zwischenwegweiser zu ergänzen. Alle Wegweiser sollen einheitlich angebracht werden, so dass sie auch für Ältere bzw. Sehbehinderte aus mind. 25 m Entfernung intuitiv erkennbar und rechtzeitig lesbar sind.

Zusätzlich sollten Hauptrouten auf dem Boden gekennzeichnet werden, dabei sollte an Hauptrouten, insbesondere im Mischverkehr auf Fahrradstraßen und in Tempo-30-Zonen, eine Wegweisungs-Markierung auf der Wegdecke angebracht werden.

Die Stadt Nürnberg soll ab 2022 regelmäßig, möglichst vierteljährlich aktualisierte Radwegeinformationen online zur Verfügung stellen, z.B. in Open Streetmap. Diese können zur Online-Navigation genutzt werden.

Zusätzlich wäre es wünschenswert, wenn für Wartung und Instandhaltung der Radwegweisungsanlagen, sowie zur Erhaltung der Radwegequalität die Stelle eines Wegewarts geschaffen wird.

2. Für mehr Platz: Breite, hochwertige Radwege an Hauptverkehrsstraßen



An allen gemeindlichen Hauptverkehrsstraßen sollen Radwege mit einem durchgängig gut befahrbaren und rot gefärbten Belag entstehen, vorzugsweise als Einrichtungsradwege mit einer Regelbreite von 2,30 m, mindestens aber 1,50 m (Zweirichtungsradweg: 4 m/2,50 m). Sie sollen von der Straße so getrennt sein, dass missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz unterbleibt. Zu Kfz-Parkplätzen soll ein Sicherheitstrennstreifen eingerichtet werden. Die Anlage solcher Radwege an Hauptverkehrsstraßen soll Vorrang vor Parkstreifen haben. Fuß- und Radwege sollen getrennt voneinander geführt werden. Radwege sollen durchgehend höhengleich geführt werden, auch an Ein- und Ausfahrten. Straßenbahnschienen sollen gefüllt und die Füllung regelmäßig erneuert werden, bevor sie ihren Zweck nicht mehr erfüllen kann. Dauerhaft ungenutzte Schienen sollen entfernt werden.

In Nürnberg wurde bis heute sehr am Auto als bevorzugtem Verkehrsmittel festgehalten. Aufgrund der historisch gewachsenen Defizite bezüglich der Flächenverteilung im öffentlichen Raum ist jetzt viel Mut und Engagement erforderlich, um die Verkehrsplanung den heutigen Bedürfnissen anzupassen.

Gerade an Hauptverkehrsstraßen ist ein sicherer, durchgängiger, gut befahrbarer Radweg wichtig. Denn hier ist ein Fahren auf der Straße besonders gefährlich. Die aktuell vorhandenen Radverkehrsanlagen sind meist von mäßiger Qualität, durchgängig unterschiedlich gebaut und immer wieder unterbrochen. Sie enden oft unvermittelt an gefährlichen Stellen, wie z.B. an Kreuzungen. Zudem gibt es an vielen wichtigen Routen gar keine Radwege. Für viele Nürnberger*innen ist es deshalb zu gefährlich, unkomfortabel und zäh, das Fahrrad zu benutzen. Von einer besseren Qualität der Radwege erwarten wir uns einen höheren Radverkehrsanteil. Dies bietet die Chance, die Straßen vom Autoverkehr zu entlasten, und somit für weniger Lärm, Abgase, Stau und Stress im öffentlichen Raum zu sorgen.

Damit das Radfahren attraktiv, einfach und hindernisfrei wird, muss die Qualität der Radwege, die neu angelegt oder von Grund auf instand gesetzt werden, verbessert werden. Die Radinfrastruktur soll flächendeckend einheitlich gebaut werden. Die Radwege sollen durchgängig mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag versehen werden, der sich farblich von angrenzenden Flächen absetzt. Das Fahrbahnmaterial soll dabei einheitlich, witterungsunabhängig und rollwiderstandsarm sein.

Derzeit wird viel öffentlicher Raum für das Abstellen von Kraftfahrzeugen verbraucht. Damit wird dieser Raum nicht effizient und von nur wenigen Einzelpersonen genutzt. Mit dem Bau von Radwegen stehen Flächen vielen Bürger*innen zur Verfügung. Die Radwege in Nürnberg sind bisher zu schmal. Für Fahrer*innen von Trikes, Lastenrädern, Anhängern und

Handbikes ist es oft nicht einmal möglich, den Radweg zu benutzen. Noch dazu wird kein Raum für ein gefahrloses Überholen eingeplant. Deshalb fordern wir eine Regel- und eine Mindestbreite der Radwege. Sie sollen an jeder Straßenseite vorzugsweise als Einrichtungsradwege und mit einer Regelbreite von 2,30 m hergestellt werden. Eine geringere Breite ist nur an baulich bedingten Engstellen wie z.B. Brücken zulässig. Hier sollen 1,50 m nicht unterschritten werden. An Engstellen sollen der Radverkehr, der Fußverkehr und der ÖPNV Priorität haben. Parkspuren oder auch Kfz-Fahrspuren müssen gegebenenfalls weichen.

Werden Routen über Zweirichtungsradwege geführt, wie z.B. am Altstadttring, sollen diese eine Mindestbreite von 4 m haben. An Engstellen soll eine Breite von 2,50 m nicht unterschritten werden. Sie sollen auch hier getrennt vom Fuß- und vom Autoverkehr geführt werden.

In der Stadt muss der Kfz-Fahrer beim Überholen von Radfahrer*innen einen Mindestabstand von 1,50 m einhalten. Kann dieser nicht eingehalten werden, besteht für Fahrzeugführer ein Überholverbot (Straßenverkehrsordnung § 5 Abs.4 Satz 2). In der Realität bedeutet dies, dass bei allen Radstreifen der Sicherheitsabstand beim Überholvorgang nur selten eingehalten werden kann. Dies führt zu Dauerstress und zur Gefährdung der Radfahrer*innen. Große Teile der Nürnberger Bevölkerung trauen sich deshalb erst gar nicht mit dem Fahrrad am Verkehr teilzunehmen.

Eine weitere Gefährdung entsteht durch haltende und parkende Kraftfahrzeuge. Auf oder direkt an dem Radweg parkende Fahrzeuge zwingen die Radfahrer*innen auf die Straße oder den Fußweg. Dies ist nicht nur für die Radfahrer*innen, sondern auch für die Fußgänger*innen und Autofahrer*innen gefährlich. Die Radwege sollen deshalb von der Straße so getrennt errichtet werden, dass missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz unterbleibt.

Auf Radstreifen sind Radfahrer*innen oft zwischen dem fließenden und dem stehenden Kfz-Verkehr 'eingesperrt'. Von Seiten der Parkspur besteht die Gefahr von sogenannten 'Dooring-Unfällen' (Autofahrer*innen übersehen beim Türöffnen die Radfahrer*innen) Ein Ausweichen der Radfahrer*innen ist meist nicht mehr möglich, sei es aus zeitlichen Gründen (die Autotür wird unmittelbar vor dem/der Radfahrer*innen geöffnet) oder aus Platzgründen (auf der linken Seite rauscht der fließende Verkehr). Deshalb soll ein Sicherheitstrennstreifen zum parkenden Verkehr eingerichtet werden.

Auch zum fließenden Kfz-Verkehr wäre ein Sicherheitstrennstreifen dringend nötig, am besten mit einer zusätzlichen Absicherung durch ein bauliches Element in der Mitte des Streifens ('Protected Bike Lane'). Hierbei sollte bestenfalls ein Sicherheitsabstand von einem Meter zu fließendem bzw. ruhendem Verkehr eingerichtet werden.

Beispiele für Protected Bike Lanes:



Bild 1: Breiter Radweg mit Bepflanzung als Sicherheitstrennstreifen (Foto: [Green Lane Project](#))



Bild 2: Schräg markierte Pufferzone mit baulichen Elementen zwischen Parkplätzen und Radweg (Foto: [Bicycle Coalition of Greater Philadelphia](#))

Aktuell wird der Radverkehr oft auf Fußwege verlegt, die zudem meist einen zum Radfahren ungünstigen Belag haben. Die Radwege werden mit einem weißen Streifen vom Fußverkehr getrennt oder Wege werden als gemeinsamer Fuß- und Radweg genutzt. Diese Art von Radwegen sind vor allem für die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gefährlich. Deshalb sollen Fuß- und Radwege nicht nur getrennt voneinander geführt werden. Die Wege sollen auch so gebaut werden, dass ein gegenseitiges versehentliches Betreten und Befahren möglichst verhindert wird.

An Grundstücksein- und ausfahrten werden Rad- und Fußwege meist abgesenkt. Dadurch ist ein zügiges und komfortables Vorankommen nicht möglich. Deshalb sollen die Radwege, und gegebenenfalls die Fußwege, durchgehend höhengleich geführt werden. Dies ist auch für die Sicherheit entscheidend, da die ein- und ausfahrenden Kfz bei der Überwindung des Höhenunterschieds auf den Rad- und Fußverkehr aufmerksam werden.

Beispiel für höhengleich geführten Fuß- und Radweg:



Bild 3: Fuß- und Radweg verlaufen höhengleich, auch an Grundstückseinfahrten (Foto: [Wir machen Radfahren deluxe](#))

Leider passieren in Nürnberg immer wieder Unfälle in denen Radfahrer*innen in Straßenbahnschienen hängen bleiben und stürzen, teilweise mit sehr schlimmen Folgen. Deshalb sollen Straßenbahnschienen in allen Bereichen, in denen es Radverkehr gibt oder voraussichtlich geben wird, gefüllt werden, so dass Fahrradreifen sich nicht mehr darin verfangen können. Diese Füllung soll auch regelmäßig erneuert werden, bevor sie ihren Zweck nicht mehr erfüllen kann. Schienen, die nicht mehr in Gebrauch sind, sollen entfernt werden. Wir schlagen vor, dass diese Maßnahmen bis 2023 abgeschlossen werden.

Vorher-Nachher-Beispiel Marienstraße

Das folgende Beispiel eines Teilstücks der Marienstraße (zwischen Gleißbühlstraße und Königstorgraben) veranschaulicht, was die Umsetzung des Radentscheids Nürnberg für die Verkehrsgestaltung bedeutet. Die untenstehenden Grafiken zeigen die Unterschiede zwischen dem Ist-Stand und einer künftigen Umsetzung nach den Forderungen des Radentscheids.



Bild 4: Marienstraße im Januar 2020 (Foto: Radentscheid Nürnberg)

Bild 4 zeigt die Marienstraße zwischen Gleißbühlstraße und Königstorgraben mit Blick in Richtung Lorenzkirche. Bild 5 verdeutlicht die aktuelle Situation an der gleichen Stelle als Grafik: Die Radfahrer*innen sind eingezwängt zwischen fließendem Verkehr und Parkplätzen.



Bild 5: Aktueller Stand der Marienstraße als Grafik, Maße ungefähr (Quelle: Radentscheid Nürnberg)



Bild 6: Gestaltung der Marienstraße nach den Forderungen des Radentscheids Nürnberg als Grafik, Maße wie oben (Quelle: Radentscheid Nürnberg)

Bild 6 zeigt die Gestaltung des Straßenabschnitts nach den Forderungen des Radentscheids Nürnberg: Die Radwege werden durch einen Sicherheitstrennstreifen mit baulichem Element vom Autoverkehr getrennt ('Protected Bike Lane'). Sie sind ausreichend breit und mit einem gut sichtbaren, rot gefärbten Belag versehen. Hier ist sicheres Radfahren für alle möglich.

Zusätzlich schlagen wir folgende Punkte zur Verbesserung der Radinfrastruktur vor:

In Nürnberg gibt es viel Kopfsteinpflaster. Weil es den historischen Ausdruck an vielen Orten unterstützt, möchten einige Bürger*innen an dieser Gestaltung festhalten. Für Radfahrer*

innen ist das Pflaster allerdings gefährlich und unangenehm. Es ist bei Nässe rutschig, hat Fugen, in denen sich Fahrradreifen verhaken können und führt zu starken Vibrationen. Kopfsteinpflaster ist an vielen wichtigen Verbindungsstücken des Radroutennetzes verlegt. Sie sind dadurch weniger attraktiv und erfordern von manchen Radfahrer*innen sogar einen Umweg. Deshalb sollte an Radrouten Kopfsteinpflaster im Radfahrbereich entfernt und durch fahrradfreundlichen Belag ersetzt werden. An Teilstücken, an denen ein Umbau aus historischen Gründen nicht möglich ist, sollten die Pflastersteine gesägt und lückenlos verlegt werden.

Steigungen, seitliches Gefälle und Kurvenradien sollten fahrradgerecht gebaut werden. Insbesondere sind Trikes, Lastenräder, Tandems, Anhänger und Handbikes in der Planung zu berücksichtigen.

Die Tempo-30-Regelung, die bisher schon für fast alle Nebenstraßen in Wohngebieten gilt, sollte auf die Hauptstraßen ausgedehnt werden, an denen Wohnraum überwiegt. Denn gerade an solchen Hauptstraßen ist auch mit viel Fuß- und Radverkehr zu rechnen.

3. Für eine schnelle Runde: ein attraktiver Altstadtring bis 2026



Bis 2026 sollen am Altstadtring und allen gemeindlichen Hauptverkehrsstraßen, an denen noch keine Radverkehrsanlage besteht, Radwege nach dem in Punkt 2 beschriebenen Standard angelegt werden. Bis 2032 soll das komplette Stadtgebiet nach diesem Standard umgestaltet sein.

Noch gibt es viele gemeindliche Hauptverkehrsstraßen in Nürnberg, an denen keine Radverkehrsanlage existiert. Um das gesamte Stadtgebiet besser befahrbar zu machen, sollen diese Lücken im Netz bis 2026 geschlossen werden.

Der Altstadtring ist aus Sicht der Radfahrer*innen ein großer Flickenteppich. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind teilweise notdürftig in die bereits vorhandene Infrastruktur eingefügt. Meistens verlaufen sie auf Fußwegen oder sind schmale Streifen direkt am fließenden Verkehr. Gerade am Altstadtring sollte der Radverkehr Priorität haben und ihm ausreichend Platz zugeteilt werden. Er ist zentral und damit essentiell für ein gutes Radwegenetz. Er soll deshalb bis 2026 umgebaut werden.

Einzelne Teile der Forderungen des Radentscheids hat die Stadt Nürnberg schon vor vielen Jahren beschlossen, aber bis heute nicht (ausreichend) umgesetzt. Deshalb fordern wir, dass bis 2032 das komplette Stadtgebiet nach dem Standard des Radentscheids umgestaltet sein soll.

Diese Fristen sind entscheidend für eine gute Verkehrsentwicklung in der Stadt.

Damit dies gelingen kann, schlagen wir vor, dass ein neuer Radwegenetzplan für Nürnberg binnen eines Jahres nach Annahme des Radentscheids erstellt werden soll. Zusätzlich soll innerhalb des ersten Jahres ein Finanz- und Zeitplan durch die Stadt Nürnberg vorgelegt werden.

4. Für mehr Sicherheit: 15 km sichere Nebenstraßen pro Jahr



Die Stadt Nürnberg soll jährlich möglichst 15 km Nebenstraßen so umgestalten, dass diese für den Radverkehr schnell, komfortabel und sicher befahrbar werden. Straßen, in denen ein Radverkehrsanteil von 35% oder mehr gezählt wurde oder erwartet werden kann, sollen so umgebaut werden, dass Fahrradstraßen angeordnet werden könnten.

Im Interesse der Sicherheit ist genügend Raum für Begegnungen von Fahrrad und Kraftfahrzeugen notwendig, nämlich so viel, dass zwischen Fahrrad und fahrendem Kfz immer 1,50 m Abstand bleiben kann, zum parkenden Kfz ein Meter (Dooring-Zone).

Die folgenden Bilder zeigen einige denkbare Begegnungsfälle und die dann notwendigen Straßenbreiten.



Bild 7: Beim Überholen oder Begegnen wird der Sicherheitsabstand auf einer engen Straße gerade noch eingehalten, solange es keine parkenden Autos gibt (Quelle: Radentscheid Nürnberg).

In Bild 7 überholt das Auto den Radfahrer*innen. Weitere Begegnungsformen, z.B. ein Auto und ein Radfahrer*innen begegnen sich, sind auf dieser engen Straße ebenfalls möglich.

Fügt man auf einer Straßenseite Kfz-Parkplätze hinzu (Bild 8), ist ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von einem Meter zum parkenden Kfz-Verkehr nötig. Dieser schützt Radfahrer*innen vor sich öffnenden Autotüren.

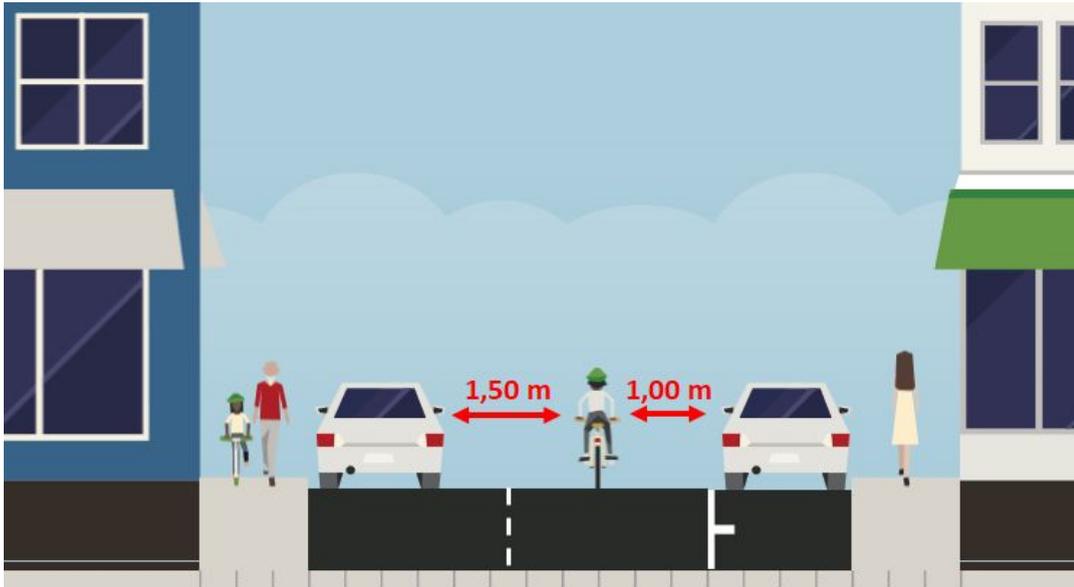


Bild 8: Mit einer Parkspur erhöht sich der Raum, der für Begegnungen nötig ist, um einen Meter, zusätzlich zum Raum der Parkspur (Quelle: Radentscheid Nürnberg).

Fußwege sollen eine Mindestbreite von 1,50 m haben. Der Raum für den ruhenden Verkehr soll gegebenenfalls so angepasst werden, dass für den fließenden Verkehr und die Fußgänger*innen die genannten Sicherheitsabstände eingehalten werden. Die Anlage der Fußwege soll Vorrang haben vor Parkspuren.

Fußgänger*innen werden in der Stadt immer mehr verdrängt und beengt. Auf manchen Fußwegen ist sogar zu wenig Platz, mit einem Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl voran zu kommen. Für Kinder birgt das Kfz-Parken auf dem Fußweg außerdem viele weitere Gefahren. Deshalb schlagen wir vor, dass die Möglichkeit, Autos auf Fußwegen zu parken bis 2026 abgeschafft wird (siehe auch nachfolgende Bilder).



Bild 9: Parken auf Fußwegen, Beispiel 2 (Foto: Radentscheid Nürnberg)



Bild 10: Parken auf Fußwegen, Beispiel 1 (Foto: Radentscheid Nürnberg)

Fahrradstraßen

Nach der Straßenverkehrsordnung ([Anlage 2 der StVO](#)) dürfen Fahrradstraßen nur von Radfahrer*innen benutzt werden, außer ein Zusatzzeichen erlaubt weitere Fahrzeugarten. Außerdem gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden und wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit auf Fahrradstraßen weiter verringern. Auch das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist ausdrücklich erlaubt. Über diese Bestimmungen hinaus gibt es bislang keine einheitliche Gestaltung oder sonstige Vorgaben für Fahrradstraßen.

Gekennzeichnet wird die Fahrradstraße mit folgendem Straßenschild:



Bild 11: Zeichen 244: Beginn der Fahrradstraße



Bild 12: Zeichen 244.2: Ende der Fahrradstraße

Darüber hinaus gibt es bislang keine einheitliche Gestaltung und keine weiteren Vorgaben.

Der Radentscheid Nürnberg fordert, dass Fahrradstraßen durch farbliche Kennzeichnung und großflächige Fahrrad-Piktogramme auf der Straße deutlich gekennzeichnet werden.

In Nürnberg wird der Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen derzeit außerdem noch überall durch Zusatzschilder zugelassen. Der Radentscheid schlägt vor, diese Regelung zeitnah Schritt für Schritt aufzugeben, sodass wenigstens motorisierter Durchgangsverkehr ausgeschlossen wird. Durch Kappung von Straßenteilen oder durch gegenläufige Führung von Einbahnstraßen für motorisierte Kraftfahrzeuge, soll das Verbot des Durchgangsverkehrs unterstützt werden.

Sofern Fahrradstraßen auch für den motorisierten Anliegerverkehr zugänglich sind, schlagen wir vor, ein Überholverbot für motorisierte Fahrzeuge anzuordnen.

Unter anderem folgende Straßen erfüllen nach der Verkehrszählung von 2018 oder früher bereits die Anforderungen an Fahrradstraßen: Rosa-Luxemburg-Platz, Königstraße, Ludwigstraße, Dr.-Kurt-Schumacher-Str., Neutor, Sperberstraße, Humboldtstraße, Maxfeldstraße, Falknerweg und Jülicher Straße. Deshalb schlagen wir vor, dass mindestens diese Straßen zusätzlich zu den bereits geplanten zwölf Fahrradstraßen bis 2023 in Fahrradstraßen umgewandelt werden.

Wir schlagen zudem folgende Punkte vor:

- Alle Einbahnstraßen sollten für den Radverkehr in die Gegenrichtung freigegeben werden.
- Umlaufsperrren sollten so umgebaut werden, dass sie auch mit Lastenrädern oder Fahrradanhängern durchfahren werden können. Wo dies nicht möglich ist, erfolgt ein Umbau des Straßenabschnitts, oder es werden Unterführungen errichtet.

5. Für Komfort und Sicherung: 1.000 Fahrradabstellplätze pro Jahr



Im öffentlichen Raum sollen bis 2032 jährlich 1.000 sichere Fahrradabstellplätze für alle Fahrradtypen eingerichtet werden, davon mindestens 300 überdacht. In dicht bebauten Wohngebieten sollen Fahrradgaragen errichtet werden. Die Stadt Nürnberg soll prüfen, ob durch eine Änderung der Stellplatz-Satzung die Richtzahl für Fahrradabstellplätze bei Neubauten verdoppelt und eine Ablöse nur noch in begründeten Einzelfällen ermöglicht werden kann.

Öffentliche Fahrradabstellplätze

Sichere Abstellanlagen für Fahrräder in der Nähe wichtiger Ziele (z.B. bei öffentlichen Einrichtungen, Kindertagesstätten, Schulen, Hochschulen, Bibliotheken oder Einkaufszentren) sowie an Haltestellen des ÖPNV laden Menschen zum Radfahren ein. Wer sein Fahrrad überall sicher abstellen kann, nutzt eher ein besseres und verkehrssicheres Fahrrad. Ein guter und sicherer Fahrradabstellplatz ist aus unserer Sicht mindestens ein stabiler Bügel, an dem man den Rahmen des Fahrrads anschließen kann oder eine Fahrradbox.

Daher fordern wir im öffentlichen Raum bis 2032, jährlich 1.000 sichere Fahrradabstellplätze für alle Fahrradtypen, davon mindestens 300 überdacht.

Zusätzlich schlagen wir vor: Zur besseren Vernetzung von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV sollen innerhalb der nächsten drei Jahre zehn Mobilitätsstationen errichtet werden. Diese liegen an wichtigen ÖPNV-Knoten, an denen heute schon abgestellte Räder zu finden sind (z.B. Bauernfeindstraße, Muggenhof, Rathenauplatz, Am Wegfeld, Langwasser Süd, Röthenbach, Herrnhütte, Ziegelstein) und bieten sichere, komfortable, überdachte und beleuchtete Fahrradabstellplätze an, sowie Leihfahrräder einschließlich Pedelecs/E-Bikes, Ladestationen und ggf. Carsharing.

Fahrradgaragen

Insbesondere in vielen älteren Wohnvierteln gibt es in den Häusern keine oder zu wenige geeignete, leicht erreichbare Fahrradkeller oder Abstellmöglichkeiten in Hinterhöfen. In solchen Gegenden sollen Fahrrad-Garagen errichtet werden, bei Platzmangel auf bisherigen Kfz-Parkplätzen. Ob die Stadt den Bau durch Zuschüsse und die Bereitstellung von Flächen fördert oder ob sie selbst baut, sollte von Fall zu Fall entschieden werden.

Fahrradparkhäuser

Zusätzlich schlagen wir vor: Um die Situation des ruhenden Radverkehrs zu verbessern und attraktiver zu gestalten, sollten an geeigneten Orten (Verkehrsknotenpunkte, Einkaufszonen, Wohn- und Geschäftsgebieten, z.B. Lorenzer Platz) Fahrradparkhäuser mit einer bedarfsgerechten und erweiterbaren Kapazität errichtet werden. Diese sollten ein einfaches, trockenes und sicheres Abstellen von Fahrrädern ermöglichen. Die Parkhäuser sollten überwacht und zutrittsbeschränkt sein. Ein einfaches Ticketsystem, welches sowohl den Kurzzeitparker anspricht, aber auch die Möglichkeit einer Monats- oder Jahreskarte anbietet wäre naheliegend. Hierbei könnte es die Möglichkeit geben, Fahrradhändler oder Reparaturservice als Einmieter zu gewinnen und besonders zu fördern, die im Bedarfsfall Kundendienste oder Reparaturen übernehmen können. Es sollte ein Parkleitsystem eingerichtet werden, welches die Anzahl der freien Stellplätze anzeigt.

An der Nordseite des Hauptbahnhofs schlagen wir ein zusätzliches Fahrradparkhaus vor. Die Kapazität sollte sich hierbei am zukünftigen Bedarf, der ab 2030 zu erwarten ist, ausrichten. Die Planung hierfür sollte im Fristen- und Finanzplan berücksichtigt werden (siehe Punkt 3).

Außerdem schlagen wir vor, dass sich die Stadt Nürnberg um einen Dialog mit den umliegenden Kommunen bemüht, damit an Bahnstationen im Nahverkehr mit Anschluss nach Nürnberg Fahrradabstellplätze, bzw. Fahrradparkhäuser errichtet werden.

Stellplatz-Satzung

Viele Nürnberger*innen steigen nicht aufs Rad, weil sie zu Hause keinen oder einen schlecht erreichbaren oder wenig gesicherten Abstellplatz fürs Fahrrad haben - eine oft entscheidende Hürde, die dem Radfahren entgegensteht.

Heute ist beim Neubau einer Wohnung mit bis zu 50 m² Wohnfläche nur die Schaffung von einem einzigen Fahrradabstellplatz vorgeschrieben, bis 130 m² von 2 Plätzen. Damit entfällt in den meisten Fällen nicht einmal ein ganzer Fahrradabstellplatz auf einen Bewohner. Ein- und Zweifamilienhäuser sind von dieser Regelung ganz befreit, der geförderte Wohnungsbau teilweise. Darum fordern wir, dass diese Zahlen verdoppelt werden und für alle ohne Ausnahme gelten. Das erfordert immer noch weniger Fläche als der ganze Kfz-Parkplatz, der für Wohnungen bis 130 m² vorgeschrieben ist. Es sollte auch nicht mehr möglich sein, sich von der Verpflichtung zum Bau von Fahrradstellplätzen mit der Zahlung von 500,00 € pro Platz freizukaufen.

Wir schlagen vor, dass für alle Plätze vorgeschrieben wird, dass sie überdacht und diebstahlgeschützt sind, in der Regel abschließbar umbaut. So soll auch das sichere und geschützte Abstellen von E-Bikes ermöglicht werden.

6. Für mehr Überblick: fahrradfreundliche Kreuzungen und Einmündungen



Kreuzungen und Einmündungen an gemeindlichen Straßen sollen verständlich und sicher gestaltet werden, möglichst als "Geschützte Kreuzung" nach niederländischem Vorbild. Links-Abbiegen in einem Zug für Radfahrer soll durch bauliche Gestaltung ermöglicht werden.

Sichere und fahrradfreundliche Kreuzungen sind sehr wichtig, weil hier die meisten Unfälle mit Fahrradeteiligung passieren. Radfahrer*innen nähern sich der Kreuzung und werden von Autofahrer*innen im toten Winkel übersehen. Daher fordert der Radentscheid Nürnberg, dass Kreuzungen und Einmündungen verständlich und sicher gestaltet werden, möglichst nach niederländischem Vorbild. Kreuzungen nach niederländischem Vorbild zeichnen sich aus durch:

- Vorgezogene Schutzinseln in allen vier Kreuzungspunkten,
- Vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr,
- Verschwenkungen vor den Fahrbahnüberführungen für Rad- und Fußverkehr,
- Rad- und fußverkehrsfriendliche Ampelschaltungen
- Hinweise und Schilder zu kreuzenden Rad- und Fußverkehr

Vorgezogene Schutzinseln, vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr und Rad- und fußverkehrsfriendliche Ampelschaltungen verhindern, dass Radfahrer*innen übersehen werden. Dies ist in der dem Diagramm unten dargestellt und wird im Video "[Kreuzungsdesign auf niederländisch: nämlich fahrradfreundlich](#)" von BicycleDutch erklärt.

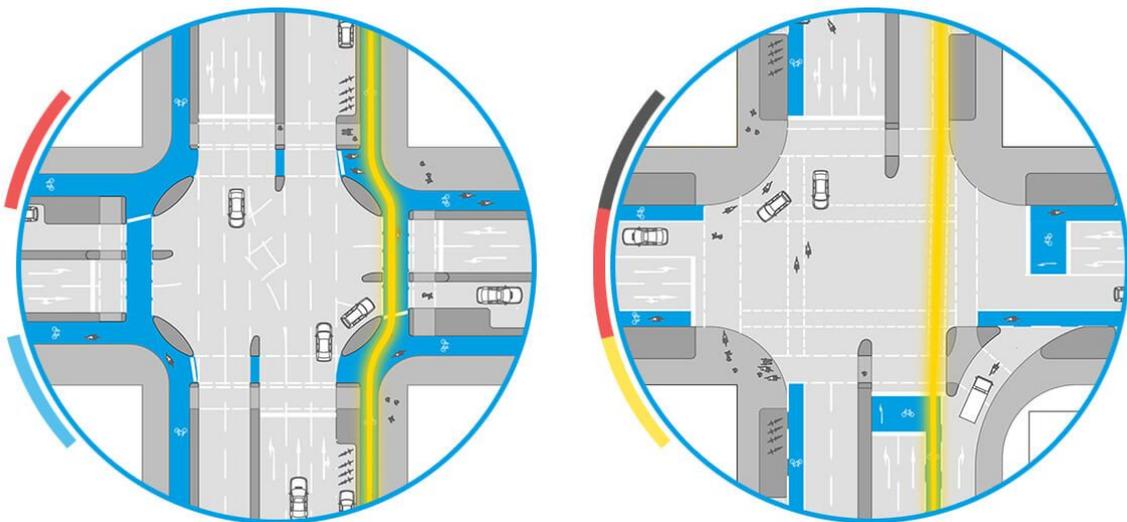


Bild 13: Fahrradfreundliche Kreuzung (Quelle: darmstadtfahrtrad.org)

Links-Abbiegen in einem Zug für Radfahrer*innen wird durch entsprechende Ampelschaltungen in einem Zug gewährleistet.

Weiter schlagen wir vor: Ein Rechtsabbiegen ist für Radfahrer*innen ohne Ampel in einem Zug möglich. Dort wo kein niederländisches Design umgesetzt werden kann, wird ein

Rechtsabbiegerpfeil für Radfahrer*innen nach Einzelprüfung eingerichtet. Dieser wird gegebenenfalls mit einem Hinweis auf querende Fußgänger*innen ergänzt.

Die Ampel-Schaltungen ermöglichen Radfahrer*innen eine 'Grüne Welle' in der für die jeweilige Tageszeit überwiegenden Fahrtrichtung bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h.

Fußgänger*innen und Radfahrer*innen erhalten eine zeitlich vorgeschaltete Grünphase vor dem Kfz-Verkehr. Darüber hinaus erhält der Radverkehr eine eigene, vom Fußverkehr getrennte, dreiphasige Ampelschaltung. Dies gilt für alle neu-zu-installierenden und turnusmäßig auszutauschenden Anlagen.

7. Für mehr Service: gute Baustellengestaltung und saubere Radwege



Bei der Absicherung von Baustellen sollen die Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. strikt eingehalten werden. Bei Umleitungen soll der Umweg gegenüber der regulären Strecke möglichst kurz sein. Radwege und angrenzende Gehwege sollen nicht durch temporäre Verkehrsschilder eingeengt werden. Radverkehrsanlagen sollen regelmäßig gereinigt werden. Die Stadt Nürnberg soll prüfen, ob Radverkehrsanlagen entlang von gemeindlichen Hauptverkehrsstraßen sowie alle Radrouten beim Winterdienst der ersten Priorität zugeordnet werden können, und ob Schnee nicht mehr auf Radverkehrsanlagen geschoben werden darf.

An Baustellen haben Radfahrer*innen oft das Gefühl, nicht berücksichtigt zu werden. Die Schilder „Radfahrer absteigen“ und „Radweg Ende“ sind Symbole für diesen Zustand. Darum fordern wir, dass die von den Städten selbst erarbeiteten Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) strikt eingehalten werden.

Diese Empfehlungen setzen auf gut ausgeschilderte Umleitungen für den Radverkehr. Der Radentscheid fordert darum auch, die Umwege möglichst kurz zu halten. Als Richtwert soll gelten, dass die Umleitung außer bei sehr kurzen Abschnitten um höchstens ein Fünftel länger sein soll als die ursprüngliche Strecke.

Wenn sich Radfahrer*innen über schlecht eingerichtete Baustellen beschweren oder Verbesserungen vorschlagen wollen, stoßen sie oft auf ein Wirrwarr an Zuständigkeiten: Wurde die schlechte Lösung von der Stadt so genehmigt und angeordnet? Oder haben nur die Bau- und Verkehrssicherungsfirmen die angeordnete Lösung schlecht oder unverstanden umgesetzt oder gar missachtet?

Darum schlagen wir über die Forderung im Bürgerentscheid Radentscheid hinaus auch vor:

Die Stadt macht über eine interaktive Karte öffentlich einsehbar, welche Absperrungen und andere Einschränkungen sie bei der Einrichtung von Baustellen genehmigt hat. So wird erkennbar, ob sich Beschwerden gegen die Genehmigung oder gegen eine Missachtung der Genehmigung richten müssen.

So wird es Radfahrer*innen leichter gemacht, Fehler zu melden und so können Fehler schneller korrigiert werden, die bei der Einrichtung vorübergehender Baustellen passieren. Da die Qualität der Meldungen steigt, wird es auch für die Behörden und die Bau- und Verkehrssicherung beauftragten Unternehmen leichter, Abhilfe zu schaffen.

Gut gemeinte provisorische Regelungen verkehren sich manchmal in ihr Gegenteil, weil die dafür notwendigen Verkehrsschilder einfach auf dem Radweg platziert werden, der dadurch zu schmal wird, oder auf dem Gehweg daneben, wodurch die Fußgänger*innen zum Teil gezwungen werden, auf dem Radweg zu gehen. Oft würde es helfen, einen Teil der durchaus breiten Kfz-Fahrbahn abzutrennen und dort die Schilder aufzustellen.

Ein hoher Standard bei der Instandhaltung, also die regelmäßige Pflege und vor allem Reinigung, auch von Laub und Split, sind unverzichtbare Grundlagen für die gute Benutzbarkeit, insbesondere für die Sicherheit und den Fahrkomfort auf Radwegen.

Alle Strecken von Radrouten und alle Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen sollen beim Winterdienst (also bei Schnee oder Eisglätte) der ersten Priorität zugeordnet werden. Heute sind die meisten dieser Strecken nur der zweiten oder dritten Priorität zugeordnet. Diese werden allzu oft überhaupt nicht geräumt oder erst, wenn der Schnee schon festgefahren und glatt ist. In manchen europäischen Städten werden Radverkehrsanlagen vor allen Straßen geräumt. Heute wird Schnee nicht nur aus Versehen, sondern absichtlich auf Radverkehrsanlagen, insbesondere auf Radstreifen geschoben, was jedes Jahr im Herbst offiziell im Amtsblatt angekündigt wird. Wir schlagen deshalb vor, dass der Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) Nürnberg seine Einsatzpläne und seinen Maschinenpark innerhalb von drei Jahren nach Annahme der Vorlage anpasst und eine Wartungshotline schafft.

8. Für unsere Kinder: sichere Radwege zur Schule und zur Kindertagesstätte



Radwege zur Schule und zur Kindertagesstätte sollen durchgängig sicher und kindgerecht umgesetzt werden. An allen Schulen sollen in ausreichender Zahl sichere und gut erreichbare Fahrradabstellplätze zur Verfügung stehen.

Der Schulweg muss für Kinder ab acht Jahren durchgängig sicher mit dem Fahrrad zurückzulegen sein. Für kleinere Kinder in Kindertagesstätten und Grundschulen sollen ausreichend breite Gehwege vorhanden sein, so dass Kinder bereits frühzeitig an autofreie Mobilität herangeführt werden. Insofern gelten die folgenden Forderungen für alle Schulen und Kindertagesstätten, im folgenden mit dem Begriff "Schule" zusammengefasst:

Die Stadt Nürnberg soll sicherstellen, dass Schulwege durchgängig sicher und kindgerecht umgesetzt werden. Unter kindgerecht verstehen wir eine Kfz-verkehrsarme Führung mit einer Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h.

An allen Schulen sollen in ausreichender Zahl sichere und gut erreichbare Fahrradabstellplätze zur Verfügung stehen.

Zusätzlich schlagen wir folgende Punkte für die Sicherheit der Radwege zur Schule vor:

- Im direkten Umfeld von Schulen sollte eine Verkehrsberuhigung angestrebt werden. Dies umfasst einen Umkreis von mindestens 300 m.
- Die Regelung des Verkehrs, vor allem bei Kreuzungen, sollte für Kinder leicht verständlich sein.
- Vor allen Schuleingängen sollten baulich erhöhte Querungsanlagen für Fuß- und Radverkehr eingerichtet werden. Die Anforderungszeiten für Grün an den Fuß- und an den Radverkehrsampeln sollten kurz gestaltet werden.
- Des Weiteren sollte die Stadt Nürnberg regelmäßig Kampagnen durchführen und Aktionen zur Förderung der autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen unterstützen, unter Einbeziehung der Eltern.

9. Für eine schnellere Umsetzung: Mehr Personal in der Verkehrsplanung

Im Verkehrsplanungsamt soll eine Planungsgruppe für den Radverkehr eingerichtet werden, die die Ziele des Radentscheids hauptamtlich verfolgt. In anderen relevanten Ämtern und Betrieben sollen Radverkehrsbeauftragte benannt werden. Ein Onlineportal zur Meldung und Verfolgung von Mängeln soll erstellt werden. Verkehrsmessungen sollen quantitativ und qualitativ erweitert werden.



Bisher hat die Stadt Nürnberg eine Radverkehrsbeauftragte. Die Planungen werden von städtischen Mitarbeiter*innen bearbeitet, die auch andere Themen und Aufgaben wahrnehmen. Wir hoffen, dass eine eigenständige und deutlich vergrößerte Planungsgruppe für den Radverkehr zu einer Art Kreativzentrum wird, das den Radverkehr noch mehr in den Fokus rückt. Zudem erhoffen wir uns davon eine kontinuierliche und zügigere Bearbeitung der Aufgaben, damit die in den Punkten 1 bis 6 genannten Zeitpunkte eingehalten werden. Wir plädieren aber nicht für ein eigenständiges Büro außerhalb der städtischen Ämterstruktur, da Ämter erfahrungsgemäß dazu tendieren, solche Stabsstellen auszubremsen. Wir schlagen vor, dass zukünftige Verkehrsplanungen nicht ohne die Stellungnahme dieser Planungsgruppe entschieden werden.

Radverkehrsförderung soll eine Querschnittsaufgabe der ganzen Stadtverwaltung sein. Darum sollen neben der Planungsgruppe auch in allen Ämtern, die regelmäßig mit Radverkehr zu tun haben (insbesondere Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR), Stadtplanungsamt, Umweltamt) eigene Radverkehrsbeauftragte bestimmt werden, die für die Umsetzung der Ziele dieses Bürgerentscheids geschult werden. Wir schlagen auch vor, dass die Stadt darauf hinwirkt, dass die Firmen der Städtischen Werke (insbesondere die VAG und die wbg) ebenfalls Radverkehrsbeauftragte einsetzen.

Die Stadt soll ein Online-Portal aufbauen, über das Mängel am Geh- und Radwegenetz gemeldet werden können. Sowohl gemeldete als auch von der Stadt selbst festgestellte Mängel sollen öffentlich einsehbar sein mit Eingangsdatum, Kartenposition, Klassifizierung des Mangels und Datum der geplanten und tatsächlichen Behebung. Die Stadtverwaltung erstattet dann jährlich einen zusammenfassenden Bericht. Andere Städte haben bereits gezeigt, dass solche Lösungen realisierbar sind.

Um die Radverkehrsförderung besser steuern zu können, soll die Datenerhebung verbessert werden. Die jährlichen Zählungen im Sommer durch Schüler*innen sollen durch Messungen ergänzt werden, die über das ganze Jahr verteilt und an mehr Orten im Stadtgebiet als bisher mittels mobiler Messstellen erfolgen. So entsteht ein realistischeres Bild von heutigem Radverkehr und seinen Problemen.

Wir schlagen auch vor, dass die Stadt Messungen des tatsächlich eingehaltenen Sicherheitsabstands zwischen Kfz und Radverkehr und Messungen des subjektiven Stress-

empfindens von Radler*innen bei der Befahrung von wichtigen Radverkehrsverbindungen durchführen lässt.

Wenn Baustellen zu Beschränkungen für den Autoverkehr führen, schlagen wir vor, dies als Gelegenheit für Untersuchungen zu nutzen, welche Kfz-Flächen auch nach Abschluss der Bauarbeiten für den Auto-Verkehr verzichtbar sein und deshalb z. B. für den Radverkehr genutzt werden könnten.

Weiter schlagen wir vor, dass für alle Investitionen und Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs eine Evaluation durchgeführt, um zu ermitteln, ob die Maßnahmen auch den erhofften oder versprochenen Effekt hatten. Über die Ergebnisse der Evaluationen sollte die Stadtverwaltung jährlich öffentlich berichten.

Eine Gute Radverkehrsförderung setzt auch voraus, frühzeitig die Öffentlichkeit zu beteiligen. Maßnahmen, die den Radverkehr betreffen, insbesondere Baumaßnahmen sollen deshalb mindestens zwei Monate zur öffentlichen Diskussion gestellt werden, bevor der Stadtrat einen Beschluss fassen möchte.

Und wir schlagen vor, dass die Stadt Nürnberg durch Kampagnen dafür wirbt, Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zurückzulegen.

10. Für die Langstrecke: Radschnellwege für den Pendelverkehr



Die auf Nürnberger Stadtgebiet liegenden Teile der Radschnellverbindungen, die in der 2017 dem Nürnberger Stadtrat vorgelegten Machbarkeitsstudie vorgeschlagen wurden, sollen bis 2030 verwirklicht werden. Das Niveau soll den in dieser Studie für Radhauptverbindungen beschriebenen Standards entsprechen, die eine Reisegeschwindigkeit von 20 km/h unter Berücksichtigung der Zeitverluste an Knotenpunkten ermöglichen.

Gerade im Großraum um Nürnberg kann das Pendeln mit dem Fahrrad sehr attraktiv sein. Die Entfernungen sind mit dem Fahrrad machbar und es gibt teilweise die Möglichkeit, die Strecken attraktiv in ruhigeren Gegenden oder in der Natur zu führen.

Für weite Strecken ist allerdings besonders wichtig, dass die Wege möglichst schnell, hindernissarm und kreuzungsfrei geführt werden. Denn nur so werden sie für viele Radfahrer*innen attraktiv. Sowohl für Alltags-Radfahrer*innen und Touristen, als auch für Pendler*innen sind Radschnellwege wichtig.

Im August 2017 wurde eine Machbarkeitsstudie zum Thema Radschnellverbindungsnetz vorgelegt ([Radschnellverbindungsnetz Nürnberg, Fürth, Erlangen, Herzogenaurach Schwabach und umgebende Landkreise](#)). Der Stadtrat hatte am 28.09.2017 beschlossen, dass die fünf vorgeschlagenen Trassen verwirklicht werden sollen, die Nürnberg berühren. Die Umsetzung geht aber nur langsam voran.

Die Qualität der Radhauptverbindungen bemisst sich in der Machbarkeitsstudie insbesondere anhand der Breiten der Wege und der maximalen Wartezeiten. Insgesamt sollen die Verbindungen eine Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ermöglichen, unter Berücksichtigung der Zeitverluste an den Knotenpunkten (siehe S. 24 bis 28 der Machbarkeitsstudie).

Außerdem schlagen wir vor, dass sich die Stadt Nürnberg um einen Dialog mit den anderen beteiligten Kommunen und Stellen bemüht, damit die Trassen auch dort bis 2030 verwirklicht werden.

Radschnellwege Qualitätsstandards - Ausschnitt aus der Machbarkeitsstudie (Seite 39)

- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten (30 km/h bei freier Trassierung)
- Reisegeschwindigkeit mindestens 20 km/h unter Berücksichtigung der Zeitverluste an Knotenpunkten
- Die Zeitverluste pro Kilometer durch Anhalten und Warten sollen nicht größer als 20 Sekunden (außerorts) und 30 Sekunden (innerorts) sein
- Ausreichende Breiten, die einseitiges Überholen auch im Begegnungsfall ermöglichen
- Direkte, unwegfreie Linienführung

- Innerorts ist der Einsatz von Schutzstreifen oder die Führung im Mischverkehr möglich
- Möglichst wenig Beeinträchtigung durch bzw. an Schnittstellen mit Kfz-Verkehr
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr nur auf Abschnitten mit geringem Fußverkehrsaufkommen zulässig
- Hohe Belagsqualität (in der Regel Asphalt oder Beton mit hohen Anforderungen an die Ebenflächigkeit)
- Steigungen max. 6 %, wenn frei trassierbar
- verlorene Steigungen vermeiden
- Städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung

11. Für weniger Stress: freie Fahrt auf Radwegen

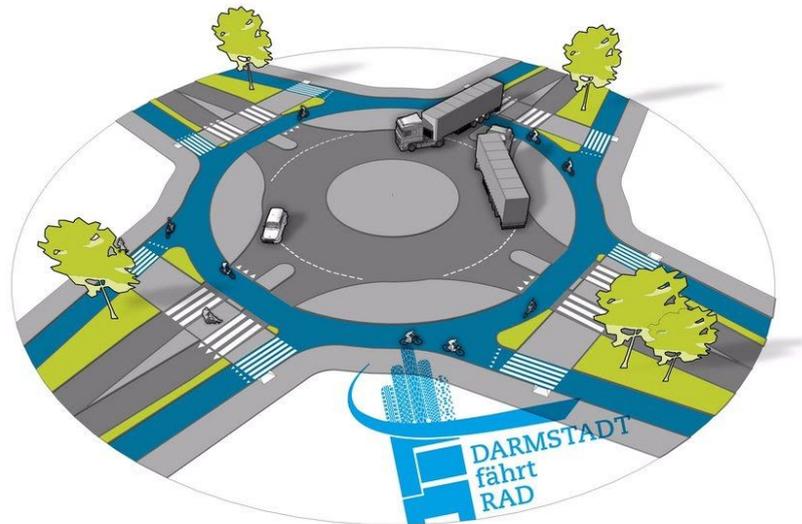
Wir schlagen weiter vor: Das Verhindern und ggf. Sanktionieren von Parken auf Radwegen und Fußwegen, wie die gesamte Einhaltung der StVO sollte zu einer zentralen Aufgabe der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) werden. Dazu sollte das Personal der KVÜ aufgestockt und ihre Tätigkeit auch auf die Morgen- und Abendstunden und die Wochenenden ausgedehnt werden. In der KVÜ sollte eine Fahrradstaffel aufgebaut werden. In den Stadtvierteln sollten Kurzhaltezone geschaffen werden, die ausschließlich dem Lieferverkehr zur Verfügung stehen, um von vornherein allen Versuchen vorzubeugen, doch auf dem Rad- oder Gehweg oder in der zweiten Reihe zu halten.

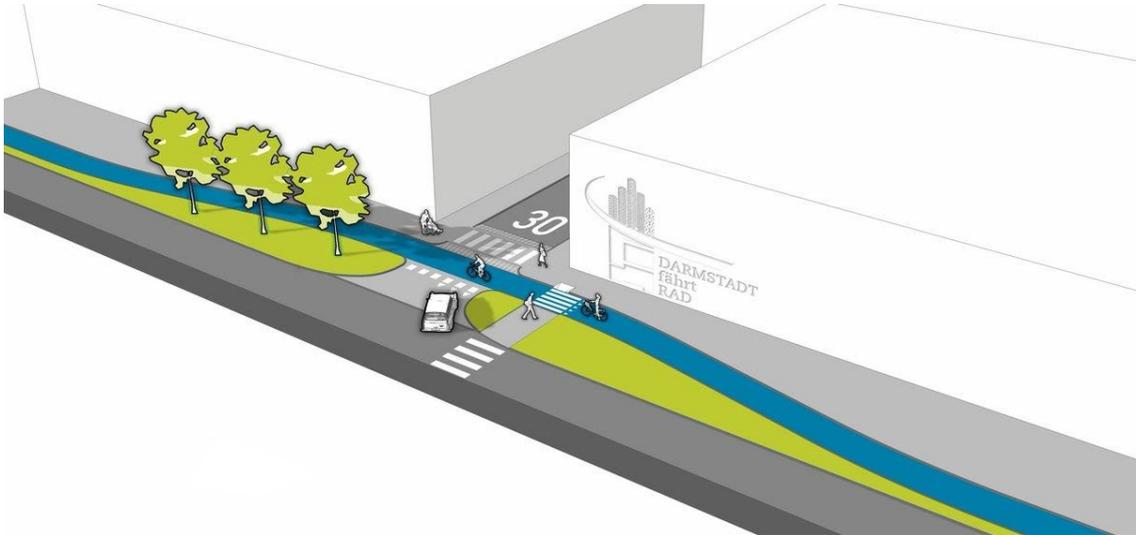
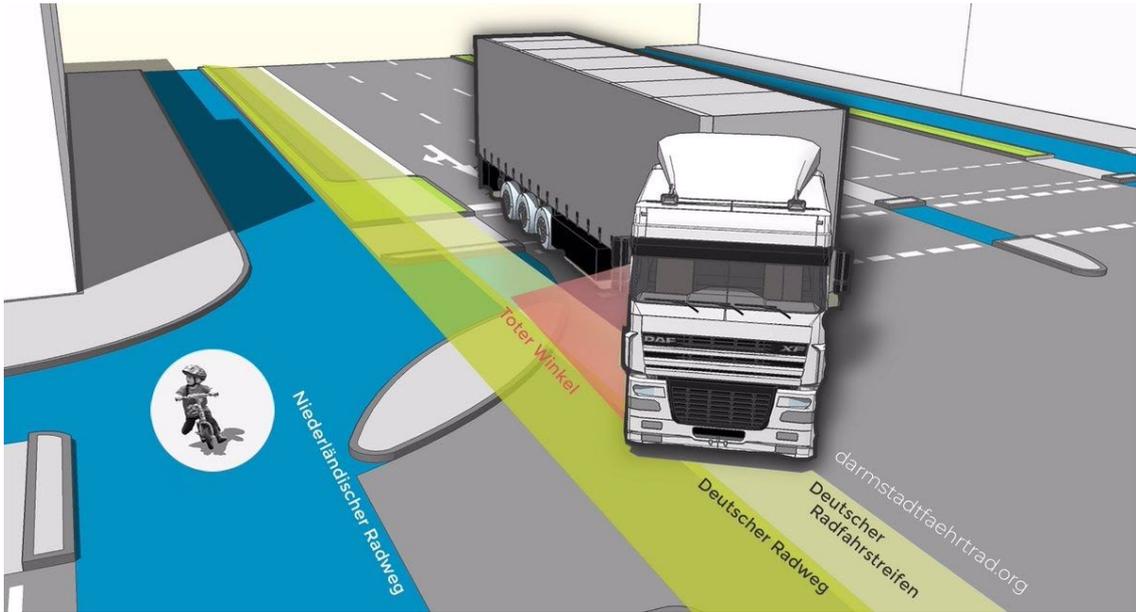
Radfahrer*innen und Fußgänger*innen werden regelmäßig von haltenden und parkenden Kfz behindert und gefährdet. Sie parken auf Radwegen, Fußwegen, in Spielstraßen und in Kurven in Kreuzungen. Vielen Kfz-Fahrer*innen sind die Konsequenzen ihres Fehlverhaltens nicht bewusst. Manche sehen sich vielleicht sogar im Recht, weil sie keine andere Abstellmöglichkeit für ihr Kfz finden. Andere denken vielleicht, sie wären die einzigen, die 'nur mal kurz halten', und deshalb nicht weiter stören. Aber wenige Meter weiter tut ein anderer das gleiche. Deshalb wünschen wir uns mehr Aufklärung und ein erweitertes Vorgehen bei diesem Thema.

Ab hier nicht mehr Teil des Visionspapiers:

Anhang (Bilder, etc.)

Kreuzungen

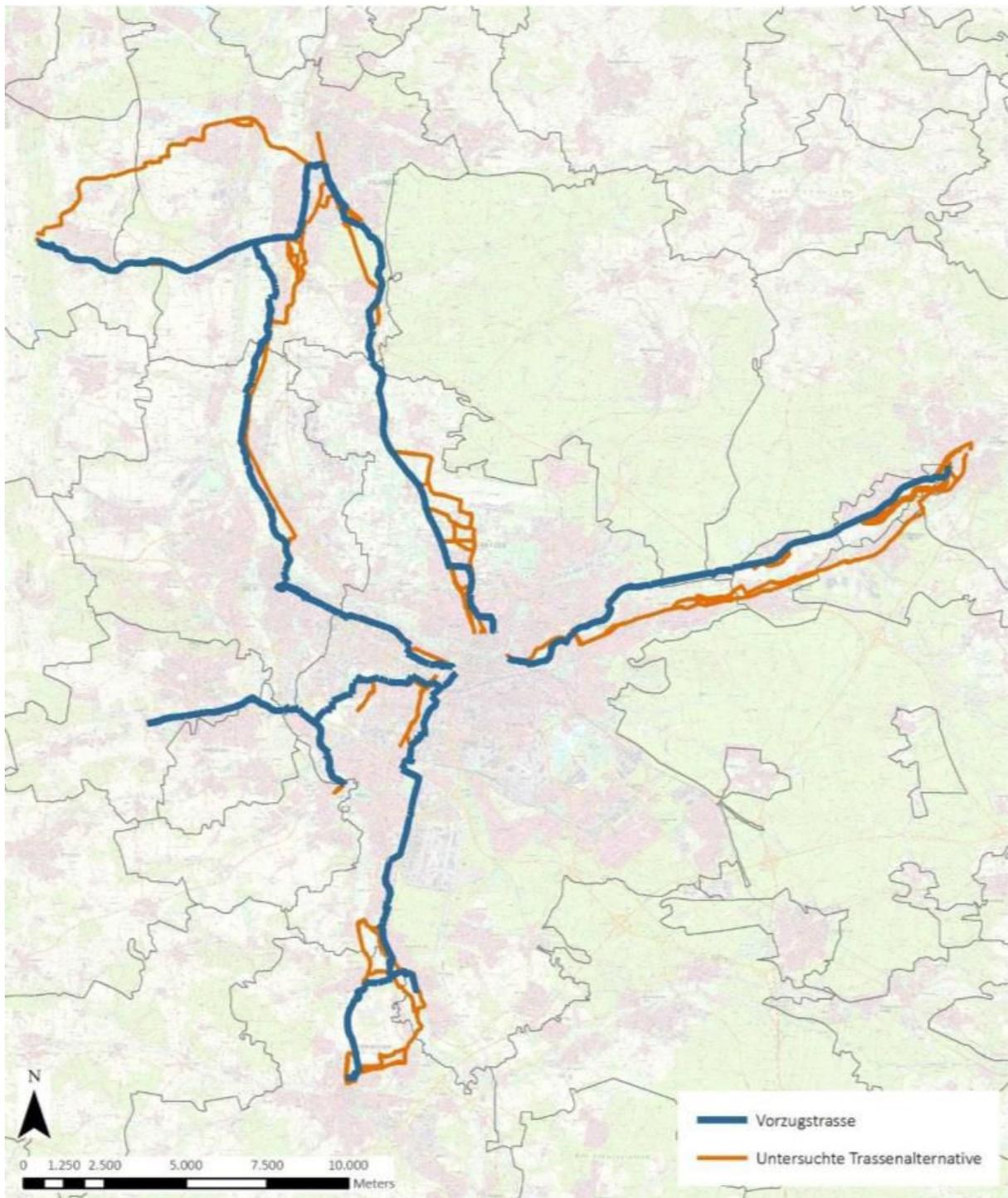




Komfort



Radschnellwege bis 2025



Infos über Belag am Beispiel Hamburg:

<https://www.hamburg.de/contentblob/7735266/0a08299ea3a5700ffa992aef3bb983f6/data/präsentation-fokusgruppe3-20161212.pdf>



