

## 2. Stufe Fahrradstraßenkonzept

Am 28.06.2018 beschloss der Verkehrsausschuss die erste Stufe des Gesamtkonzepts Fahrradstraßen und beauftragte die Verwaltung, für die ausgewählten Straßenzüge die detaillierten Planungen und Verkehrsanalysen vorzunehmen. Diese Fahrradstraßen sind überwiegend umgesetzt, sodass eine erste Evaluierung und die Planung der 2. Stufe des Konzepts möglich sind.

Mit Antrag vom 26.04.2021 wünscht die Stadtratsfraktion der CSU eine Erweiterung der Fahrradstraße in der Sperberstraße nach Westen, um dort eine Alternative zur Frankensstraße zu schaffen. Die Stadtratsfraktion der SPD beantragt mit Schreiben vom 27.07.2021, dass über die Erfahrungen der 1. Ausbaustufe des Fahrradstraßenkonzepts und über die Pläne zum weiteren Ausbau berichtet wird. Außerdem sollen Geschwindigkeits- und Verkehrsbeobachtungen in den vorhandenen Fahrradstraßen durchgeführt und weitere Informationsmaßnahmen geprüft werden.

### Umsetzung der 1. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts

Die 1. Ausbaustufe für Fahrradstraßen wurde im Verkehrsausschuss am 28.06.2018 beschlossen und sieht insgesamt 12 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 15 km im Stadtgebiet vor. Im Oktober 2019 wurde im Rennweg die erste Fahrradstraße offiziell eröffnet. Seitdem wurde bereits der Großteil der 1. Ausbaustufe realisiert:

- Metthingstraße, Aussiger Platz und Kachletstraße im Stadtteil Zerzabelshof
- Schloßstraße, Gleißhammerstraße, Dientzenhoferstraße, Balthasar-Neumann-Straße und Thäterstraße im Nürnberger Osten
- Herbststraße, Regelsbacher Straße und Zuckermandelweg im südwestlichen Stadtgebiet
- Muggenhofer Straße im nordwestlichen Stadtgebiet
- Wilhelm-Spaeth-Straße und Hummelsteiner Weg sowie Humboldtstraße und Sperberstraße im Abschnitt zwischen Allersberger Straße und Pillenreuther Straße
- in der Südstadt
- Sandrartstraße und Jagdstraße in St. Johannis

Die Umsetzung der Gleißhammerstraße im Nürnberger Osten erfolgt wegen mehrerer notwendiger Brückensanierungen im Umfeld des Zeltnerweiher in Abschnitten. In 2022 wird die Route mit der Schloßstraße fertiggestellt.

Der erste Abschnitt der Radschellverbindung Nürnberg- Erlangen vom Maxtor über die Friedrichstraße, Schweppermannstraße, Pilotystraße und Innerer Kleinreuther Weg zum Nordring soll über Fahrradstraßen geführt werden und wird voraussichtlich 2022 umgesetzt. Die ursprünglich geplanten Straßenzüge Eberhardshofstraße, Adam-Klein-Straße und Dr.-Kurt-Schumacher-Straße mussten zunächst zurückgestellt werden, da hier noch verschiedene Fragen zu klären sind (z.B. Kompatibilität mit der Ausrückroute der Feuerwehr in der Dr.-Kurt-Schumacher-Straße).

### Evaluation der 1. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts

Eine geplante Evaluation der ersten Fahrradstraßen konnte bisher nicht im vorgesehenen Umfang durchgeführt werden, da aufgrund des pandemiebedingten veränderten Mobilitätsverhaltens repräsentative Vorher/Nachher-Zählungen nicht möglich sind. Zum einen sind viele Wege durch Homeoffice, Homeschooling, digitaler Lehre der Universitäten und Hochschulen und durch verändertes Freizeitverhalten weggefallen. Andererseits haben Menschen während der Pandemie teils das bevorzugte Verkehrsmittel gewechselt und sind vermehrt mit dem Kfz oder dem Fahrrad gefahren bzw. zu Fuß gegangen, um den ÖPNV zu vermeiden. Trotz der pandemiebedingten Veränderungen wurden in mehreren Fahrradstraßen automatische Zählungen durchgeführt, um ggf. Tendenzen bei der Entwicklung der

Kfz- und Radverkehrsmengen erkennen zu können. Da nicht in allen Straßen die technischen Voraussetzungen für die Installation automatischer Zählgeräte gegeben sind, konnten nicht in allen Fahrradstraßen Nachher-Zählungen erhoben werden. Die Werte vor der Einrichtung der Fahrradstraßen stammen aus den jährlichen manuellen Zählungen, die mit Schülerinnen und Schülern im Juli durchgeführt wurden und die wegen Corona bereits das zweite Jahr ausfallen mussten.

Der Radverkehr ist darüber hinaus eine Verkehrsart, die starken Schwankungen unterliegt und besonders sensibel auf äußere Einflüsse, wie z.B. Witterungsverhältnisse, reagiert. Verschiedene Baustellen im Stadtgebiet oder in Fahrradstraßen, wie z.B. in der Gleißhammerstraße, tragen ebenfalls dazu bei, dass die unten aufgeführten Zählwerte nicht uneingeschränkt übertragbar sind. Aus den genannten Gründen lassen sich auf Grundlage der vorhandenen Daten lediglich Tendenzen ablesen, die allerdings einen positiven Effekt der Fahrradstraßen auf die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs andeuten. So wurden in der Sandrartstraße und in der Wilhelm-Spaeth-Straße Zunahmen beim Radverkehr gegenüber den Zählungen vor der Einrichtung der Fahrradstraßen registriert. Auch in der Gleißhammerstraße, die Teil einer langen West/Ost-Verbindung darstellt, kann aufgrund der Zählungen ein Anstieg beim Radverkehr angenommen werden, auch wenn die Zählquerschnitte nicht identisch waren. Während der Kfz-Verkehr hier nicht durchgängig fahren kann, hat die Gleißhammerstraße eine wichtige Bedeutung als durchgehende Radverbindung über den Ring hinweg.

*Tabelle 1: Verkehrszählungen in Fahrradstraßen vor und nach deren Einrichtung*

	vor Einrichtung der Fahrradstraße				nach Einrichtung der Fahrradstraße			
	Kfz in 16h	Rad in 16h	Kfz in %	Rad in %	Kfz in 16h	Rad in 16h	Kfz in %	Rad in %
Balthasar-Neumann-Straße, westl. Kiebitzweg	1.295	886	59,4	40,6	1.075	657	62,1	37,9
Dientzenhoferstraße, westl. Schmausenbuckstraße	1.076	653	62,2	37,8				
Gleißhammerstraße, westl. Ring	421	623	40,3	59,7				
Gleißhammerstraße, östl. Ring					4.032	895	81,8	18,2
Humboldtstraße, westl. Hummelsteiner Weg	1.261	1.571	44,5	55,5				
Hummelsteiner Weg, südl. Kopernikusstraße					1.415	906	71,0	39,0
Hummelsteiner Weg, nördl. Peter-Henlein-Straße	1.699	579	74,6	25,4				
Jagdstraße, westl. Bucher Straße	2.117	248	89,5	10,5				
Muggenhofer Straße, westl. Johann-Sebastian-Bach-Straße	1.314	779	62,8	37,2	1.423	595	70,5	29,5
Rennweg, westl. Olof-Palme-Platz					1.517	1.131	57,3	42,7
Sandrartstraße, westl. Hallerstraße	1.404	632	69,0	31,0	1.302	809	61,7	38,3
Schloßstraße, nördl. Regensburger Straße	721	1.020	41,4	58,6				
Sperberstraße, östl. Kleestr.	918	763	54,6	45,4				
Sperberstraße, westl. Kleestr.	1.137	724	61,1	38,9				
Wilhelm-Spaeth-Straße, östl. Schwanhardtstraße	2.627	1.057	71,3	28,7	1.236	1.116	52,6	47,4

Gesicherte Erkenntnisse über die Entwicklung des Kfz- und Radverkehrs können also erst in den kommenden Jahren gewonnen werden, wenn sich das Verkehrsverhalten entweder wieder auf frühere Verhältnisse einspielt oder wenn sich eine neue „Normalität“ etabliert hat, weil dauerhaft mehr Berufstätige von zu Hause arbeiten oder das Freizeitverhalten verändert bleibt. Um dies festzustellen, werden wieder vermehrt automatische Verkehrszählungen durchgeführt. Dabei ist vorgesehen, in den nächsten Jahren auch regelmäßig automatische Zählungen in den Fahrradstraßen vorzunehmen und die Entwicklung in diesen kontinuierlich zu beobachten.

Bestehende Befürchtungen, dass Kfz vermehrt mit erhöhten Geschwindigkeiten fahren, da aufgrund des Wegfalls der rechts-vor-links-Regel weniger abgebremst werden müsste, haben sich bisher nicht bestätigt. Die aktuellen Zahlen der Kommunalen Verkehrsüberwachung Nürnberg (KVÜ) zeigen, dass in Fahrradstraßen, in denen auch vorher schon vermehrt zu schnell gefahren wurde, dies auch nach der Einrichtung der Fall ist. Hierbei handelt es sich vor allem um breite Straßen mit geradem Verlauf, wie die Muggenhofer Straße oder die Dientzenhoferstraße. In den meisten Fahrradstraßen blieb die Beanstandungsquote ähnlich oder verringerte sich sogar. Allerdings muss auch hier auf das pandemiebedingte veränderte Mobilitätsverhalten hingewiesen werden. Das Verkehrsplanungsamt ist bereits im Austausch mit der KVÜ, um für eine verlässlichere Datenbasis weitere und kontinuierliche Kontrollen in den Fahrradstraßen abzustimmen.

Trotz verändertem Mobilitätsverhalten konnten durch zahlreiche Rückmeldungen aus der Bevölkerung, Beobachtungen des Verkehrsplanungsamtes und einzelne Zählungen Erkenntnisse über die ersten Fahrradstraßen gewonnen werden. Für die zweite Stufe sollen daher einige Änderungen vorgenommen werden. So werden die markierten Fahrradstraßensymbole, wie in der Humboldtstraße, deutlich größer und damit noch sichtbarer gestaltet. In zukünftigen Fahrradstraßen sollen entlang von längsparkenden Kfz Sicherheitstrennstreifen markiert und diesbezüglich Erfahrungen gesammelt werden. Abmarkierte Einmündungsbereiche laden offensichtlich zu verbotswidrigem Parken ein und müssen mit Pfosten abgesichert oder besser noch baulich hergestellt werden.

### Vorschlag für eine 2. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts

Bei der Entwicklung der 2. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts wurde darauf geachtet, dass eine Anbindung an vorhandene Fahrradstraßen und/oder geplante Radvorrangrouten entsteht, um ein möglichst zusammenhängendes Netz für den Radverkehr zu entwickeln (siehe auch Übersichtslageplan in der Anlage). Weitere Kriterien sind die Gesamtverkehrsmenge sowie der bestehende Radverkehrsanteil in den einzelnen Straßen.

Folgende Straßenzüge werden von der Verwaltung für eine 2. Ausbaustufe vorgeschlagen:

- **Kleestraße** und **Schönweißstraße** in Hummelstein als Anbindungen zur Sperberstraße bzw. Pillenreuther Straße
- **Am Thoner Espan, Michaelstraße, Mittelstraße** und **Lohestraße** im Norden der Stadt zum einen als Ost/West-Verbindung zum Marienbergpark zum anderen als Anbindung an den Radschnellweg Richtung Erlangen und Innenstadt
- **Felsenstraße** in Röthenbach als Anbindung nach Stein bzw. zum Faberwald und zur Bibertbahntrasse; Alternative zur Gebersdorfer Straße
- **Untere Menterstraße, Obere Menterstraße, Wiesenstraße** (zwischen Oberer Menterstraße und Peter-Henlein-Straße), **Peter-Henlein-Straße, Tunnelstraße, Gugelstraße** (zwischen Schloßäckerstraße und Peter-Henlein-Straße), **Heynestraße**

und **Leibnizstraße** in Steinbühl als Verbindung durch die westliche Südstadt von der Altstadt/ dem Hauptbahnhof zur neuen Fahrradstraße Humboldtstraße

- **Harsdörfferplatz** und **Strauchstraße** als Verlängerung der Fahrradstraße Wilhelm-Spaeth-Straße
- **Köhnstraße, Obere Baustraße** (zwischen Köhnstraße und Glockenhofstraße), **Glockenhofstraße** (zwischen Obere Baustraße und Untere Baustraße) und **Kirchenstraße** als Alternative zur Regensburger Straße
- **Schloßstraße** (südl. der Zerzabelshofstraße) als Verlängerung der bestehenden Fahrradstraße und der Route nach Osten
- **Ambergerstraße, Turnerheimstraße** und **Daimlerstraße** (zwischen Turnerheimstraße und Abzweig zum Schweinauer Buck) in Schweinau als Teil der Radschnellverbindung in den Süden und Teil des „Grünen Wegs zum Faberwald“. Die Ambergerstraße wird nur im nördlichen Abschnitt zur Fahrradstraße umgewandelt, da anschließend ein getrennter Geh- und Radweg durch eine Grünanlage folgt
- **Veillodterstraße, Rennweg** (südl. Martin-Richter-Straße) und **Bismarckstraße** als Anbindung zum Altstadtring, zur vorhandenen Fahrradstraße Rennweg und zum Nordostbahnhof
- **Schleifweg, Gerngrosstraße, Otto-Geßler-Straße** (südl. Gerngrosstraße) und **Senfelderstraße** (südl. Bahngleise) in Großreuth h.d.V. als Alternative zum Nordring und als Verbindung zum Marienbergpark
- **Franzstraße, Poppenreuther Straße** (nördl. Amalienstraße), **Amalienstraße, Sankt-Johannis-Mühlgasse** und **Lange Zeile** als Anbindung zur Sandartstraße und zur Pegnitz; Bestandteil einer Radvorrangroute
- **Siegfriedstraße** in Bleiweiß als Alternative zur Wodanstraße und Anbindung an die Wilhelm-Spaeth-Straße
- **Sperberstraße, Frankenstraße** (westl. Sperberstraße) und **Voltastraße** (nördl. Sperberstraße) als Verlängerung der vorhandenen Fahrradstraße in der Sperberstraße und Alternative zur Ulmenstraße

Eine erste Prüfung und verkehrliche Einschätzung dieser Straßen hinsichtlich deren Eignung zur Fahrradstraße ist positiv ausgefallen, die konkrete Planung und Gestaltung wird im Anschluss an den Stadtratsbeschluss für die 2. Stufe vorgenommen werden.

Aufgrund der Änderung der StVO gilt für Fahrradstraßen nicht mehr, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss oder dies alsbald zu erwarten ist. Lediglich ein bestehender oder zu erwartender „hoher Radverkehrsanteil“ ist Voraussetzung für die Einrichtung einer Fahrradstraße.

#### Öffentlichkeitsarbeit zu den Fahrradstraßen

Für die 1. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts wurden verschiedene Formate der Öffentlichkeitsarbeit genutzt. So wurden alle Anwohnenden mit einem Flyer über die Änderungen und die Regeln in einer Fahrradstraße sowie in den angrenzenden Straßen informiert. Die Flyer wurden in die Briefkästen der Bewohner eingeworfen und an Orten mit Publikumsverkehr hinterlegt, wie z.B. in Büchereien, Läden und Gaststätten. Darüber hinaus wurden in Pressemitteilungen, auf der Homepage des Verkehrsplanungsamts und über die social media

Kanäle der Stadt auf die neuen Fahrradstraßen hingewiesen. Dabei wurden grundsätzlich neben der allgemeinen Information zur Einrichtung der Fahrradstraßen auch die geltenden Regelungen in diesen erläutert. Auch nichtstädtische Medien und Vereine, wie die Tageszeitungen oder der ADFC, berichteten mehrmals über die Fahrradstraßen in Nürnberg.

Im Zuge der Planung der 2. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts wurden auch zusätzliche Formate der Bürgerinformation, wie z.B. temporäre Plakate an den Zufahrten zu Fahrradstraßen, geprüft. Eine solche sichtbare Öffentlichkeitsarbeit ist zum einen sehr kostenintensiv, zum andern lassen sich die Plakate nur da aufstellen, wo ausreichend Platz vorhanden ist und die Sicht auf Zufußgehende nicht beeinträchtigt wird. Diese Voraussetzungen werden in den dichtbesiedelten Innenstadtbereichen sehr selten erfüllt.

Mit der 1. Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes wurde in Nürnberg ein neues Infrasturktur-element etabliert, an das sich die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit der Zeit gewöhnen werden. Damit verbunden werden auch die bestehenden Verkehrsregeln in Fahrradstraßen immer mehr und besser verinnerlicht. Dies ist ein Prozess, der immer zu beobachten ist, wenn ein neues Planungsinstrument der Straßenverkehrsordnung in den Städten umgesetzt wird. Vergleichbar ist die Einführung des Verkehrsberuhigten Bereichs in den 80er Jahren.