Jansenbrücke
Behebung eines Unfallschwerpunktes - Neuordnung der Spuraufteilung
Überprüfung der Haltung zu Radstreifen in Mittellage
hier: Antrag der Stadtratsgruppe Die Linke vom 06.05.2024

Sachverhalt

Nachdem die Unfallkommission im Bereich der Jansebnbrücke zur Leyher Straße einen Unfallschwerpuntk erkannt hat, schlägt die Verwaltung eine Veränderung der Spurführung vor.

Der Radfahrstreifen wird zwischen Geradeausspur und Rechtsabbiegespur verschoben. Dadurch befindet sich der geradeausfahrende Radverkehr im Abbiegebereich künftig links vom Kfz-Verkehr und kann nicht mehr übersehen werden. Die Verflechtung der Rechtsabbieger mit dem geradeausfahrenden Radverkehr findet in einem unkritischeren, weiter vorgelagerten Bereich der Jansenbrücke statt. Da die bisherigen Kfz-Spuren und Radstreifen teilweise unter dem zulässigen Mindestmaß liegen und keine Kfz-Spur entfallen soll, muss der Randstein bei dieser Maßnahme nach außen verschoben werden. Das hat zur Folge, dass sich der Gehweg mit der Bushaltestelle „Frühlingstraße“ ebenfalls nach außen verschiebt. In der Möhrendorfer Straße entsteht durch die Verschiebung eine verkehrsberuhigende Engstelle. Eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung des Radverkehrs im Seitenraum wäre nur durch Reduzierung der Kfz-Fahrspuren möglich. Damit wäre der Ring nicht mehr leistungsfähig.

Im Rahmen der vorliegenden Maßnahme wird der gesamte Kreuzungsbereich Jansenbrücke/Leyher Straße/Von-der-Tann-Straße/Witschelstraße mit einem Blindenleitsystem mit Akustik ausgestattet.

Die Maßnahme hat keinen Einfluss auf die Zahl öffentlicher Stellplätze. Die neu versiegelte Fläche liegt bei ca. 7 m². Es sind zwei Baum-Neupflanzungen vorgesehen. Ggf. muss ein Baum im Zuge der Maßnahme gefällt werden.

Antrag der Gruppe „Die Linke“: Radstreifen in Mittellage

Alle Maßnahmen in Nürnberg, unabhängig von der Verkehrsart, werden am Ziel ausgerichtet, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null zu reduzieren (Vision Zero).

Aus diesem Grund werden seit vielen Jahren Kreuzgen in Nürnberg mit Radwegen in Mittellage ausgestattet. Der Vorteil hierbei ist, dass geradeausfahrende Radfahrende und rechtsabbiegende Kfz-Fahrende sich nicht erst im Abbiegevorgang mit hoher Ablenkung durch die Beachtung vieler Faktoren begegnen, sondern auf gerader Strecke, an der die Aufmerksamkeit gegenüber Radfahrenden deutlich höher ist. Hierbei sind die Radfahrenden dauerhaft im Blick und fahren parallel zu den Kfz-Fahrenden. Auch die Problematik des toten Winkels ist bei einem RIM nicht gegeben, da die Kfz-Fahrenden die Radfahrenden durch die Windschutzscheibe sehen, wenn sie sich diesen nähern. Die Kfz-Fahrenden müssen aktiv die Spur wechseln und dabei Rücksicht nehmen.

Radstreifen in Mittellage, die ausreichend breit sind, stellen daher aus unfalltechnischer Sicht keine erhöhte Gefahr für Radfahrende dar.

In Nürnberg gab es bislang keine tödlichen Unfälle an Radstreifen in Mittellage oder im unmittelbaren Zulauf. Dies steeht im Gegensatz zu Kreuzungen mit Radverkehr im Seitenraum oder am rechten Fahrbahnrand. Hier ereigneten sich in der Vergangenheit

Verkehrsunfälle leider immer wieder mit tödlichem Ausgang, wenn rechtsabbiegende Kfz-Fahrende, in der Regel LKW, einen geradeausfahrenden Radfahrenden übersahen (z.B. Fürther Straße/Maximilianstraße oder Gleißbühlstraße/Blumenstraße). Seit Verlagerung der Radwegeführung vom Seitenraum in Mittellage in der Maximilianstraße an der Ecke Fürther Straße ist der Kreuzungsbereich unauffällig hinsichtlich von Unfällen mit Radfahrenden und es ist keine Unfallhäufung mehr feststellbar.

Radstreifen in Mittellage sind aus oben genannten Gründen etablierter Bestandteil der Nürnberger Radverkehrsplanung und entsprechen den Empfehlungen der aktuellen Regelwerke. Auch die Kollegen aus München kommen in ihrem Bericht im dortigen Ausschuss am 30.04.2024 zu diesem Ergebnis und berufen sich hierbei auf ein Gutachten der PTV Transport Consulting GmbH und Auswertungen der Unfallstatistik.