

Mobilität für Menschen

Ökotunnel Allersberger Straße

>> Ein Signal für die Verkehrswende in Nürnberg setzen

Vorbemerkung / Anforderungen

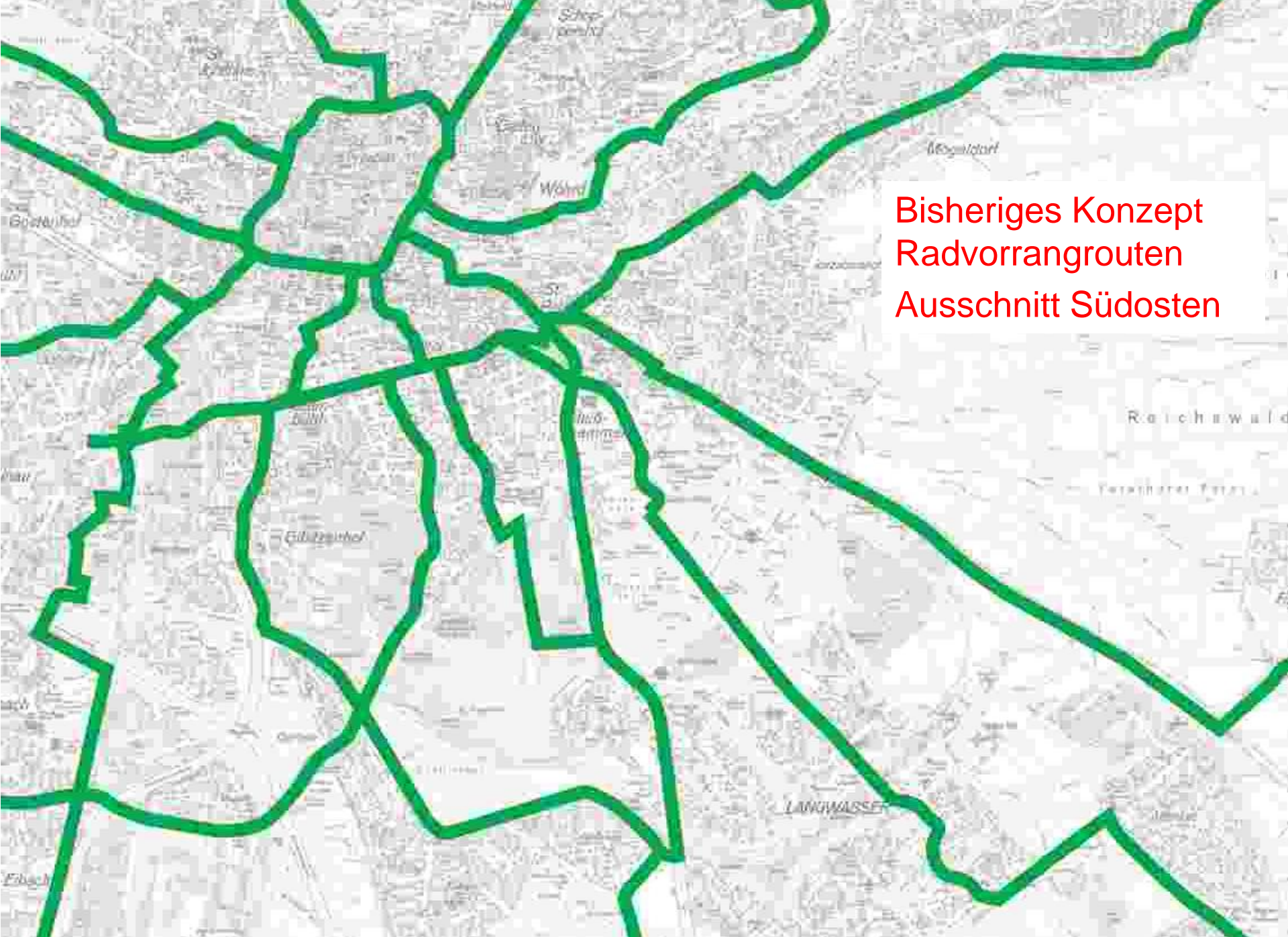
Wir freuen uns, dass Routennetz vom Verkehrsausschuss beschlossen wurde.

- Erste Maßnahmen zeitnah: 5 bis 10 Jahre
- Welche Strecken wären in dieser Zeit realisierbar?

In den Grundzügen sind wir einverstanden

Wir möchten keinesfalls bremsen!

- Leistungsfähige Magistralen:
 - Direktverbindungen
 - **dem angestrebten Radverkehrsaufkommen gewachsen**
 - **zügig und möglichst hindernisfrei befahrbar**
- Die Strecken bilden ein **zusammenhängendes Netz**
- Anschluss an den Altstadtring
- Hauptbahnhof und Umgebung Richtung Plärrer / Gostenhof muss aus allen Richtungen gut erreichbar sein



Bisheriges Konzept
Radvorrangrouten
Ausschnitt Südosten

Problem Südosten - Bahnhof

Von Südosten führen mehrer wichtige Radrouten gebündelt Richtung Innenstadt (Burgring)

Viele Radler haben Ziele zwischen Bahnhof und Plärrer nördlich der Gleise und in der Lorenzer Altstadt

Auch wesentliche Teile von Gostenhof sind vom Südwesten aus nur über Bahnhof-Plärrer erreichbar

Alle sollen nach aktuellem Konzept durch das Marientunnel fahren!?



1. Karl-Bröger-Tunnel
keine Anbindung nach Norden zum Altstadtring
2. Celtistunnel
gemeinsame Fuß-/Radwege → Konflikte! Kreuzungen an Tunnelportalen
3. Allersberger Tunnel
derzeit finster, Radwege schmal, hochbelastet, Konflikte Fuß-/Radverkehr
4. Marientunnel
eng, laut, finster, schlecht durchlüftet, problematische Kreuzungen an beiden Portalen
5. Dürrenhofstr./-tunnel
ostseitig 2- Richtungsweg, hoch belastet, zu schmal, Verbindung Richtung nördlich gelegene Stadtteile

Verbesserungen sind dringend nötig!
Aber wie (und wann?) soll hier der nötige
Ausbau für eine Vorrangroute erreicht werden?



- Eine Straßenbahnlinie, künftig Nordstadt - TUN
 - Stark belastet durch MIV
 - Wichtige Verbindung in die südöstlichen Stadtteile
 - Autobahnzubringer Richtung München und Heilbronn
 - Fernbuslinien Richtung Süden
- ⇒ Einschränkung von Fahrspuren im Tunnel?
- Beidseitig nur schmale kombinierte Fuß- und Radwege
 - Luftqualität im Tunnel
- ⇒ Wie soll in diesem Tunnel Radvorrangrouten-Standard geschaffen werden?

Durch diesen Tunnel sollen mehrere Radvorrangrouten gebündelt zur Innenstadt geführt werden?

Nordportal Marientunnel

Stark belastete Kreuzung, bestehende Konflikte:

- Zwei Straßenbahnlinien, eine abzweigend
- Starker MIV in 2 x 3 Fahrtrichtungen
- Einfahrt in Neudorfer Straße?
- Radverkehr ohnehin schon ebenfalls in 2 x 3 Fahrtrichtungen

Umbau der seit Jahrzehnten sehr problematischen Kreuzung schon heute eine große Herausforderung

Zusätzlich noch Ausbau von 4 Radvorrangrouten vom Marientunnel zur Marienstraße?

**Wie sollen Radfahrer Richtung Bahnhof und Plärrer fahren?
Aufstellflächen!?**

**2-Richtungsradweg Südseite Bahnhofstraße knapp bemessen.
Zusätzlicher Radweg Nordseite?**

Stark belastete Kreuzung, bestehende Konflikte:

- Straßenbahnlinie geradeaus
- Starker MIV stadtauswärts links abbiegend
- 2 Buslinien querend
- Radverkehr ohnehin schon ebenfalls in 2 x 2 Fahrtrichtungen

Umbau der seit Jahrzehnten sehr problematischen Kreuzung schon heute eine große Herausforderung

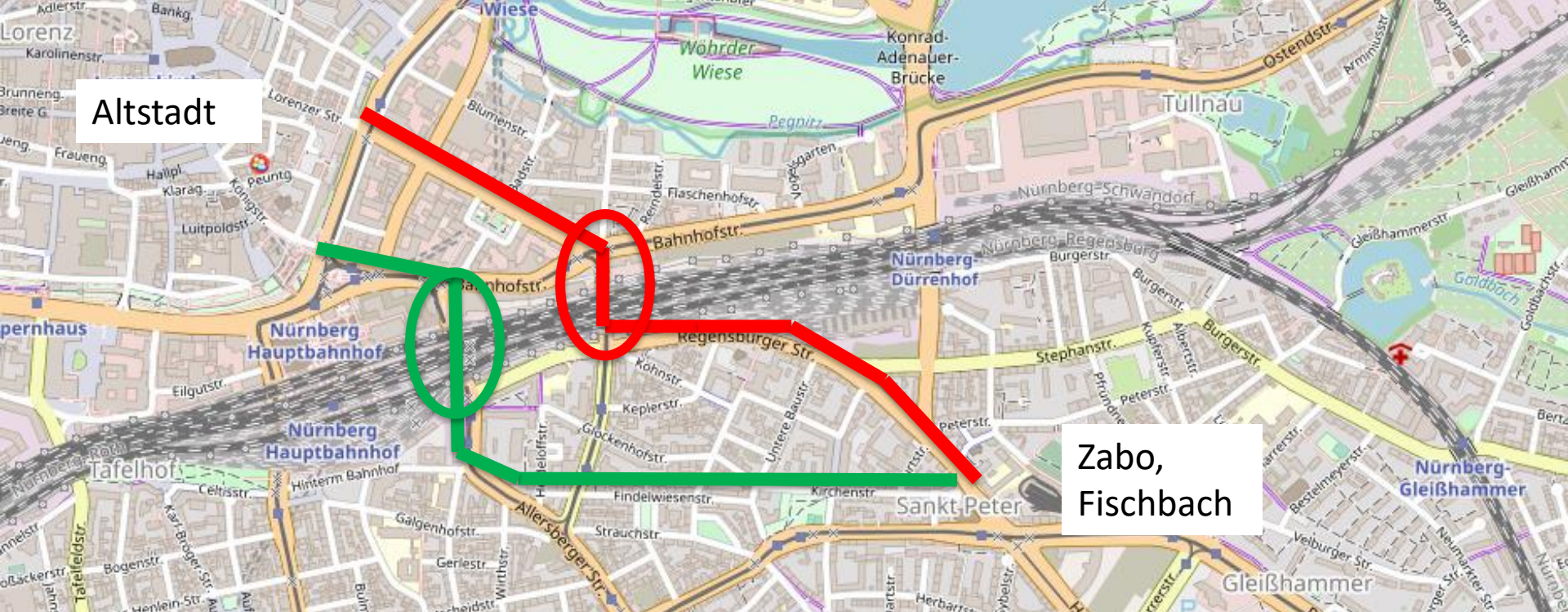
Zusätzlich noch Ausbau von mehreren gebündelten Radvorrangrouten vom Marientunnel stadtauswärts Richtung Regensburger Straße?

Im Abschnitt Marientunnel – Peterskirche müssen beidseitig leistungsfähige Radwege kommen!

Aber ausreichend für Radvorrangrouten?

Geht das in angemessener Zeit und ohne Wegnahme von Fahrspuren für den Autoverkehr?

- Kreuzung Regensburger Straße – Dürrenhofstraße nach Neuplanung für Radverkehr heute schon zu knapp bemessen
- ⇒ Engstelle der heute schon sehr wichtigen Radroute Peterskirche – Dürrenhoftunnel
- Kreuzung Regensburger – Hainstrebenfalls viele Konflikte
- **Künftig zusätzlich Kreuzung von 5 Radvorrangrouten?**
- Künftige Radwege entlang Hainstr. ausreichend bemessen für 2 Radvorrangrouten?
- ⇒ Gibt es Alternativen zum problematischen Abschnitt (Platz der Oper des Faschismus -) Peterskirche – Marientunnel?
- ⇒ **Ökotunnel Allersberger Straße**



1. Entlang Regensburger Straße: Umwidmung von Fahrspuren? (Bus?)
 2. Kompletter Umbau Marientunnel, um mehr Seitenraum zu gewinnen
 3. Umbau von 2 Knotenpunkten notwendig
- Oder:
1. Fahrradstraßen in Kirchenstr. und Findelwiesenstr.
 2. Ökotunnel Allersberger Straße + einzelne Anpassungen im Umfeld
 3. Zusätzlich direkte Anbindung Hbf, Radspeicher, Altstadttring Süd



Bus/Tram

3.9m



Sichere und bequeme Radspur
Mehr Platz für Fußgänger*innen
Weiter Vorrang für ÖPNV



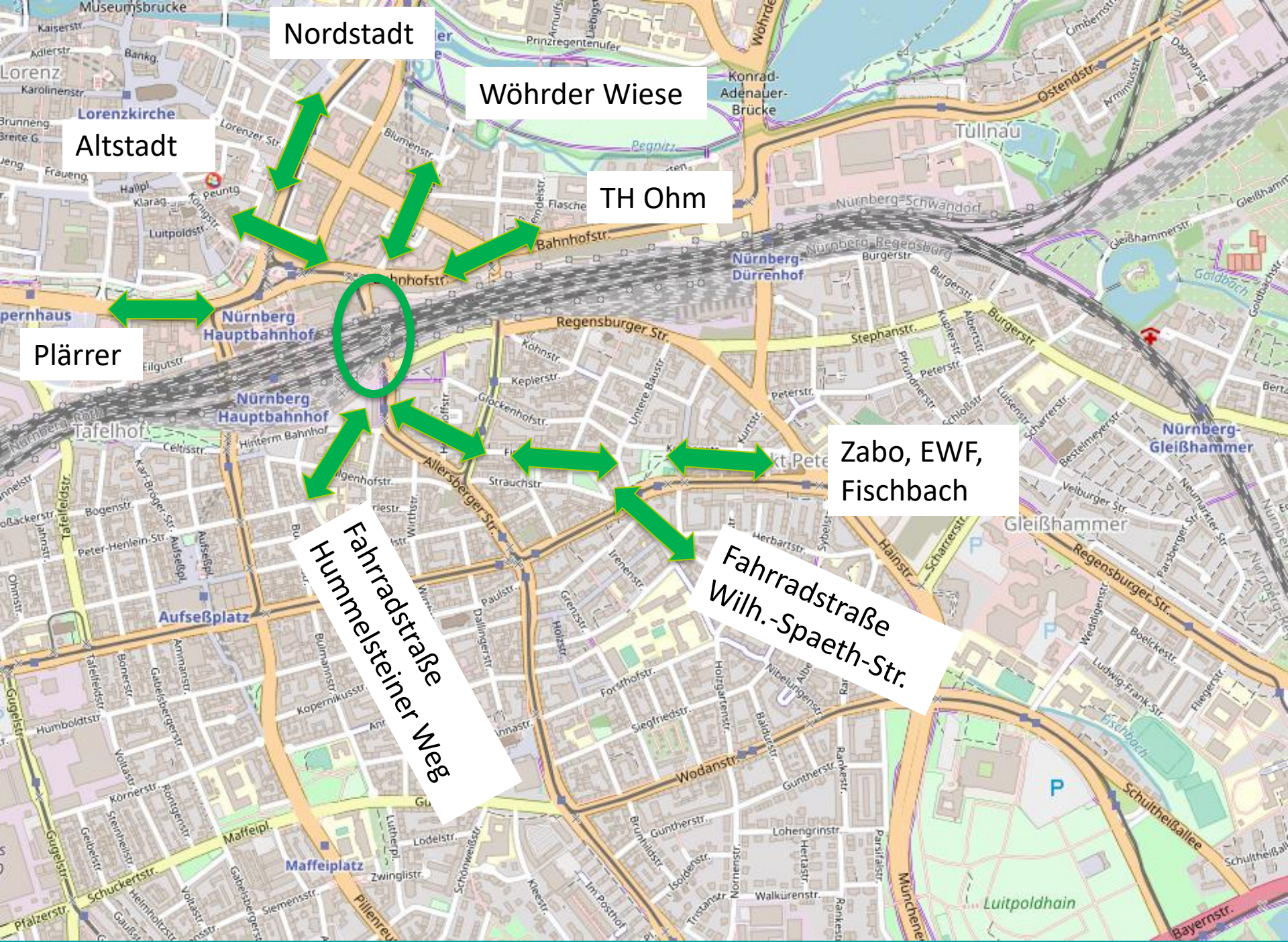
Aufgenommen:

Die Idee

Die baubedingte Sperrung für den Pkw-Verkehr hat es bewiesen: Hier müssen keine Autos durchfahren!

Die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in den engen Seitenräumen werden entschärft, indem die Autospur zu einer Zwei-Richtungs-Radspur umgewidmet wird.

Busse und Straßenbahnen verkehren wie zuvor auf der westlichen Seite der Unterführung



Nordstadt

Wöhrder Wiese

TH Ohm

Zabo, EWF,
Fischbach

Fahrradstraße
Wilh.-Spaeth-Str.

Fahrradstraße
Hummelsteiner Weg

Altstadt

Plärrer

Nürnberg
Hauptbahnhof

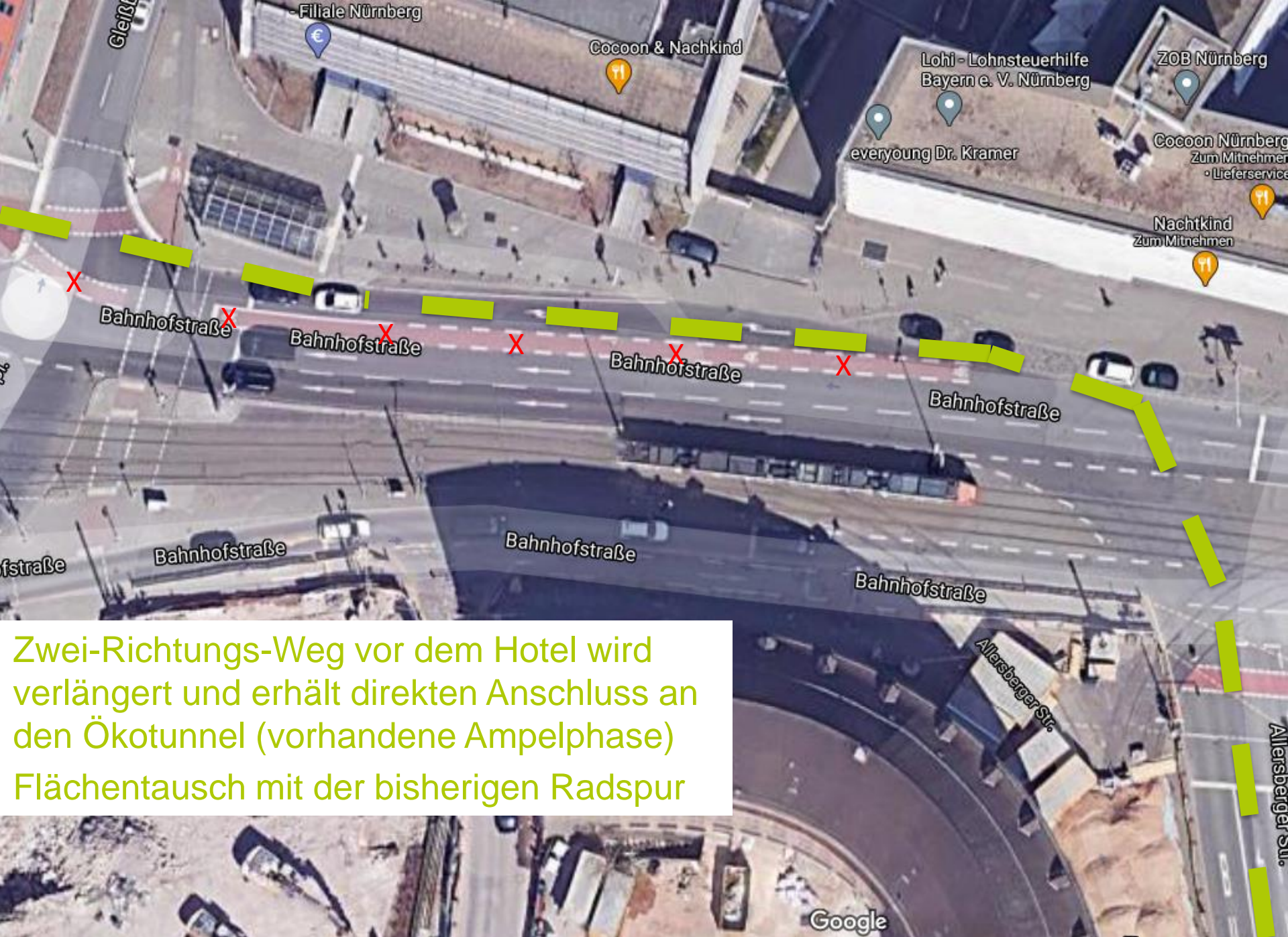
Nürnberg
Hauptbahnhof

Aufseßplatz

Maffeiplatz

Neuer Radweg vor Grandhotel endet
ohne Anschluss nach Osten
Radspur Richtung Altstadt zwischen
Fahrbahnen ist nur etwas für „Mutige“

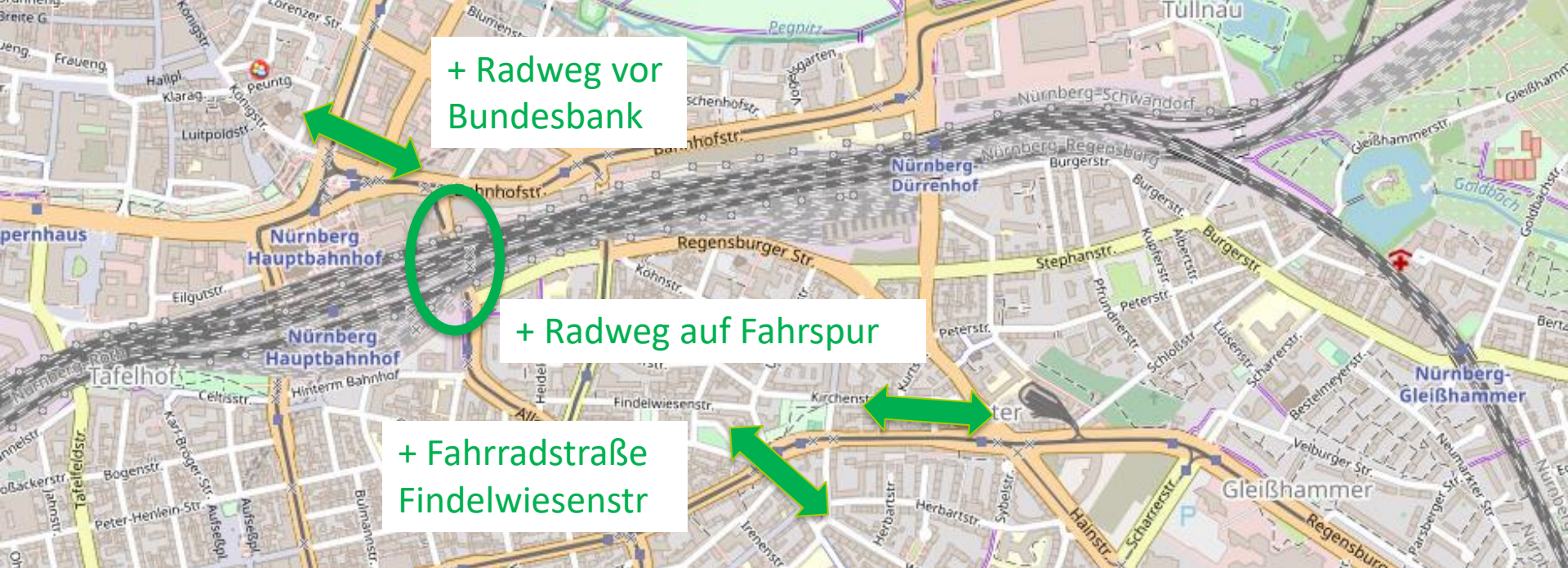




Zwei-Richtungs-Weg vor dem Hotel wird verlängert und erhält direkten Anschluss an den Ökotunnel (vorhandene Ampelphase)
Flächentausch mit der bisherigen Radspur



Durch Wegfall der Fahrspur Richtung Norden (Geradeausspur) in der Allersberger Str. kann die Radspur nach Süden verlängert werden
Einseitiger Radweg wird Fußweg



Anbindung im Norden:

1. Die direkte Verbindung in die Altstadt und auf den Altstadtring
2. Entlastung der weiter kritischen Wege vor dem Bahnhof
3. Verringerung der Kreuzungskonflikte mit ÖPNV

Anbindung im Süden:

1. Eine der drei Spuren vor dem Portal wird verlängerte Radspur
2. Anschluss an „Hinterm Bahnhof“ und an neue Fahrradstraße
3. Weiterführung Richtung Südosten über Findelwiesenstraße – Kirchenstraße / Wilhelm-Spaeth-Str.



- Weiter guter (besserer) Ampelvorrang für Bus und Straßenbahn
- Radfahrer*innen müssen ggf. warten:
Kein „Radschnellweg“, aber durchfahrende Busse/Bahnen können abgewartet werden (kurze Umläufe)
- Alle nötigen Ampelphasen sind bereits vorhanden
- Tlw. Verzicht auf MIV-Phasen vereinfacht Ampelschaltungen

Weiterführung Radvorrangrouten stadtauswärts

Richtung Langwasser und Kornburg:

1. Über Strauchstraße oder Findelwiesenstraße zum Harsdörfer Platz
2. Weiter durch die Fahrradstraße Wilhelm-Spaeth-Str. zum Platz der Opfer des Faschismus

Richtung Fischbach und Feucht:

1. Über Findelwiesenstraße und Kirchenstraße zur Peterskirche
2. Kreuzung an Peterskirche muss nur noch für 3 Radvorrangrouten umgebaut werden und nicht mehr für 5

Richtung TUN:

Soll Anbindung an Burgring tatsächlich durch Zeltistunnel erfolgen?

Müsste es dafür nicht auch eine Anbindung durch das Allersberger Tunnel geben?

- Wir sind überzeugt, dass diese Vorschläge vergleichsweise schnell umgesetzt werden könnten und damit schon in den nächsten Jahren für eine spürbar bessere Anbindung der südöstlichen Stadtteile an die Altstadt für Radfahrer ergäben.
- Die aktuellen Baumaßnahmen haben gezeigt, dass der Allersberger Tunnel für den MIV nicht nötig ist. Man könnte ihn nach Ende der Bauzeit sofort für den Radverkehr umwidmen.
- Mögliche Probleme könnte man während einer Probephase erkennen und hoffentlich entschärfen. Fürs Erste sind nur Schilder und Markierungen zu anzubringen.

Zusammenfassung Radroutennetz VPI <-> VCD, Detail Südosten

- **Das Radroutennetz südöstlich des Bahnhofs ist eine „Schlüsselstelle“ in der Konzeption der Radvorrangrouten**
- Hier 5 geeignete Radvorrangrouten unterzubringen, ist immer eine große Herausforderung: Bahnunterführungen und Kreuzungen an Portalen sind problematisch
- Die Probleme im und am Allersberger Tunnel erscheinen leichter lösbar als im Marientunnel
- Die Radrouten bis Peterskirche / Platz der Opfer des Faschismus können mit unserem Konzept viel leichter und schneller entstehen
- Eine Entscheidung sollte vor Wiederertüchtigung und Eröffnung des Allersberger Tunnels im Stadtrat getroffen werden

Wir bitten, unseren Alternativvorschlag ernsthaft zu prüfen und zu diskutieren!

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

