

Radverkehr im Allersberger Tunnel

Vortrag für den Runden Tisch Radverkehr
24.11.2020

Bestand



Busspur einwärts 3,15m, Abstand Schiene-Fahrbahn 0,70m,
Fahrbahnbreite 4,10m

Bestand



Allersberger Tunnel

Gehweg 1,60 m, Radweg 1,60 m = gesamt 3,20 m



Steinbühler Tunnel

Bestand



Mariementunnel

Gehweg 1,85 m, Radweg 1,10 + 0,45 m = gesamt 3,40 m

Ist die Sperre MIV wirklich völlig unproblematisch ?

Abstand der Linksabbiegemöglichkeiten ca. 1200 m
Keine Umfahrung Hbf. in Notfällen
Verlust der Redundanz im HVS-Netz

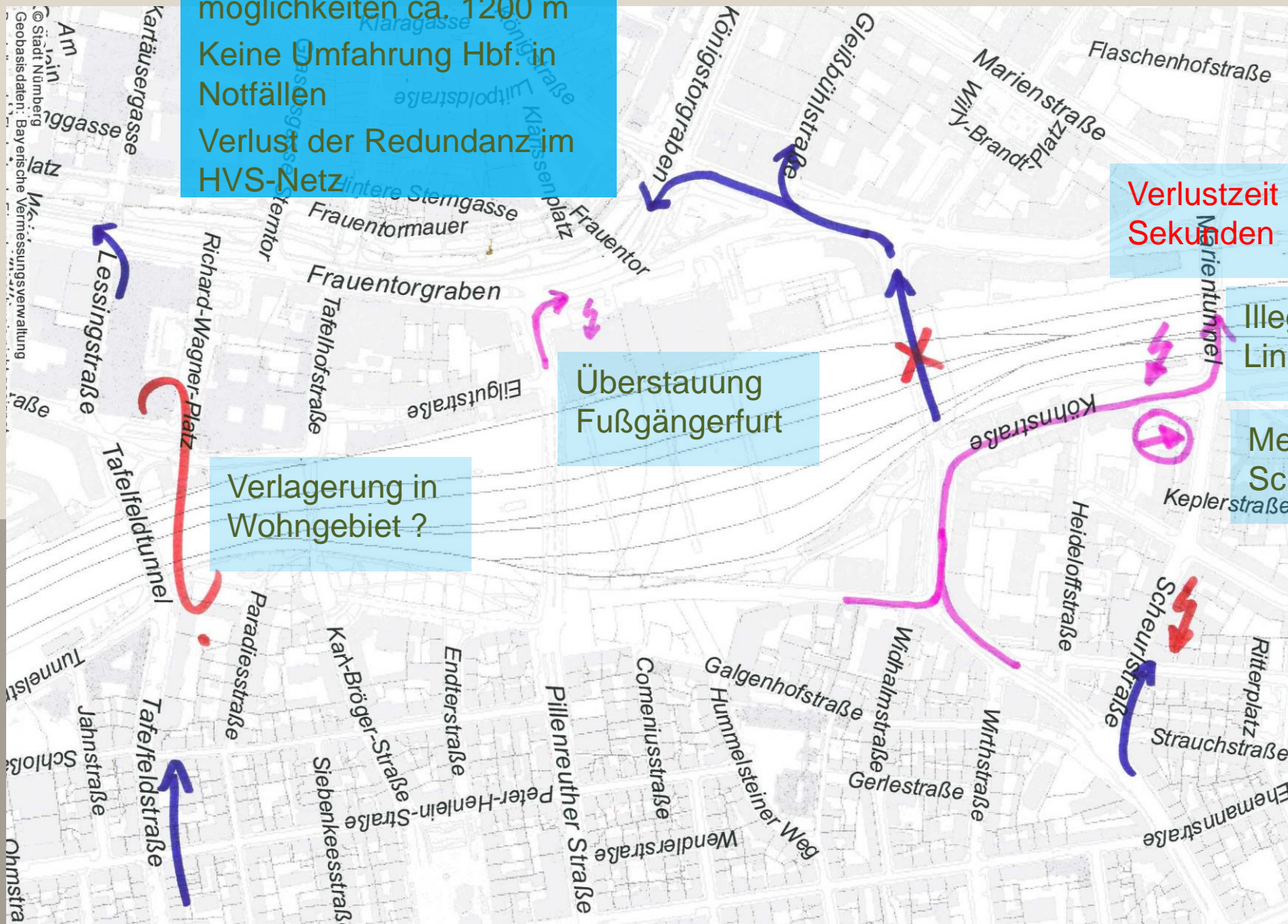
Verlustzeit Strab ca. 15-30 Sekunden

Illegale Linksabbieger

Mehrbelastung Scheurlstraße

Überstauung Fußgängerfurt

Verlagerung in Wohngebiet ?



Untersuchung der Verwaltung - Allersberger Tunnel Nord

Bestand

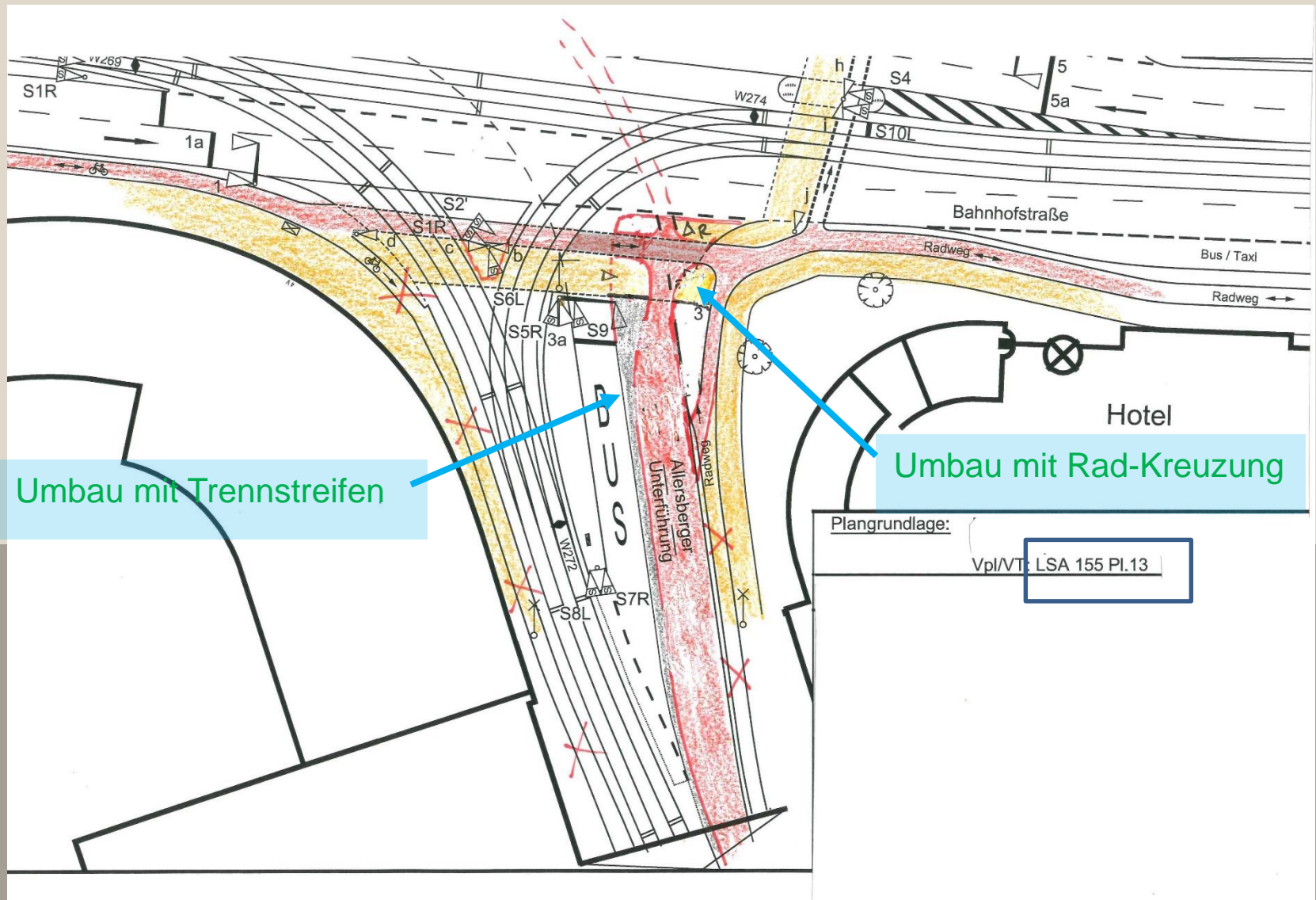
Geplante Furt mit LSA-Sanierung

Saubere Aufstellflächen und Trennung baulich

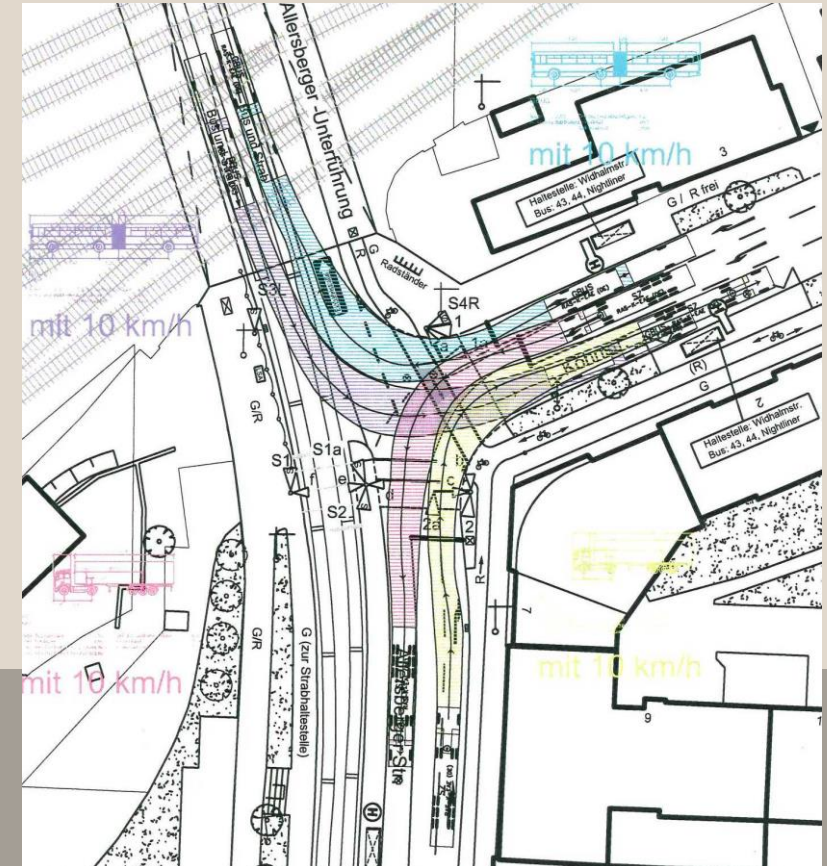
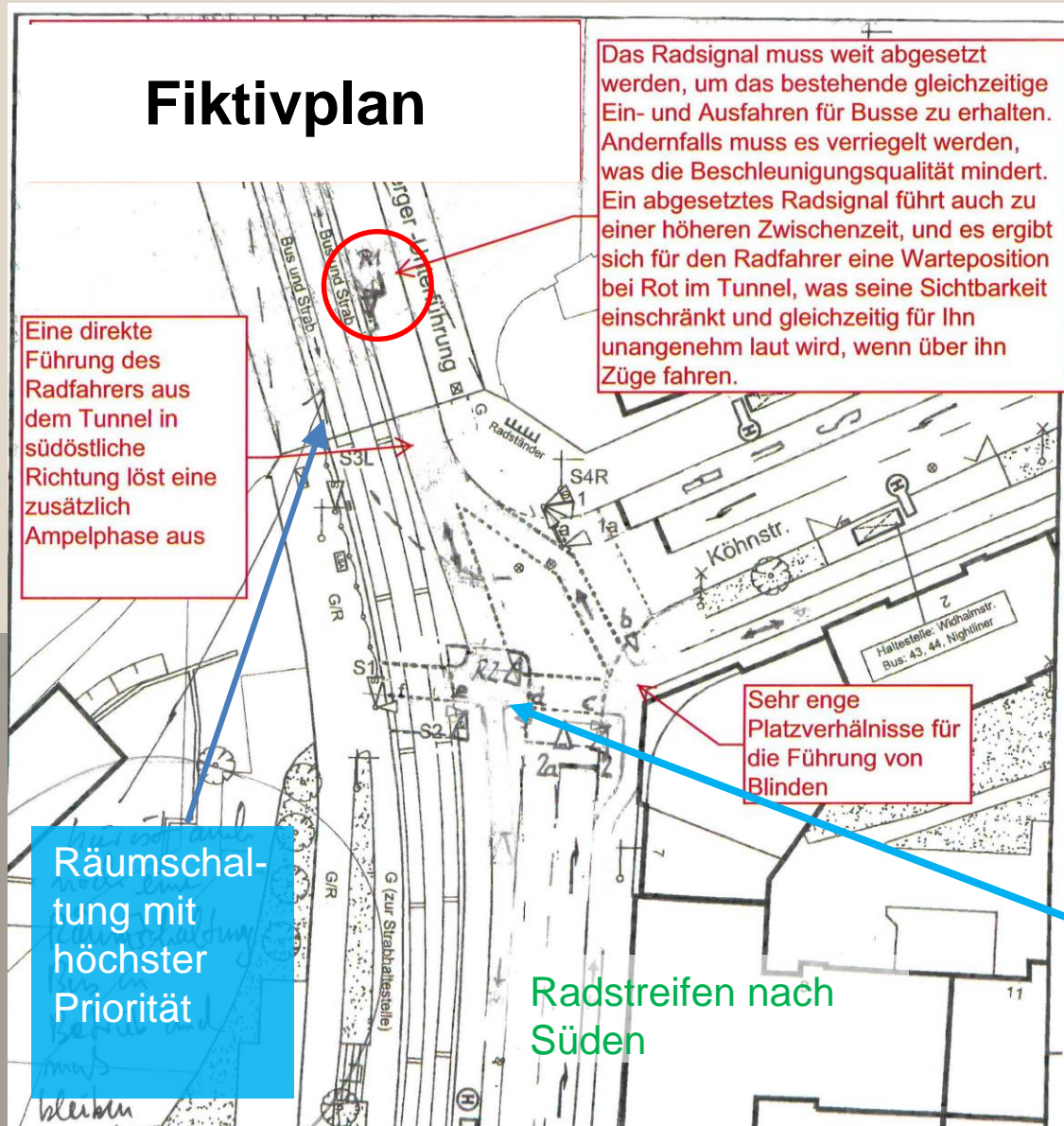


Fiktivplan

Zur Verständlichkeit sind auch
Furten bunt angelegt

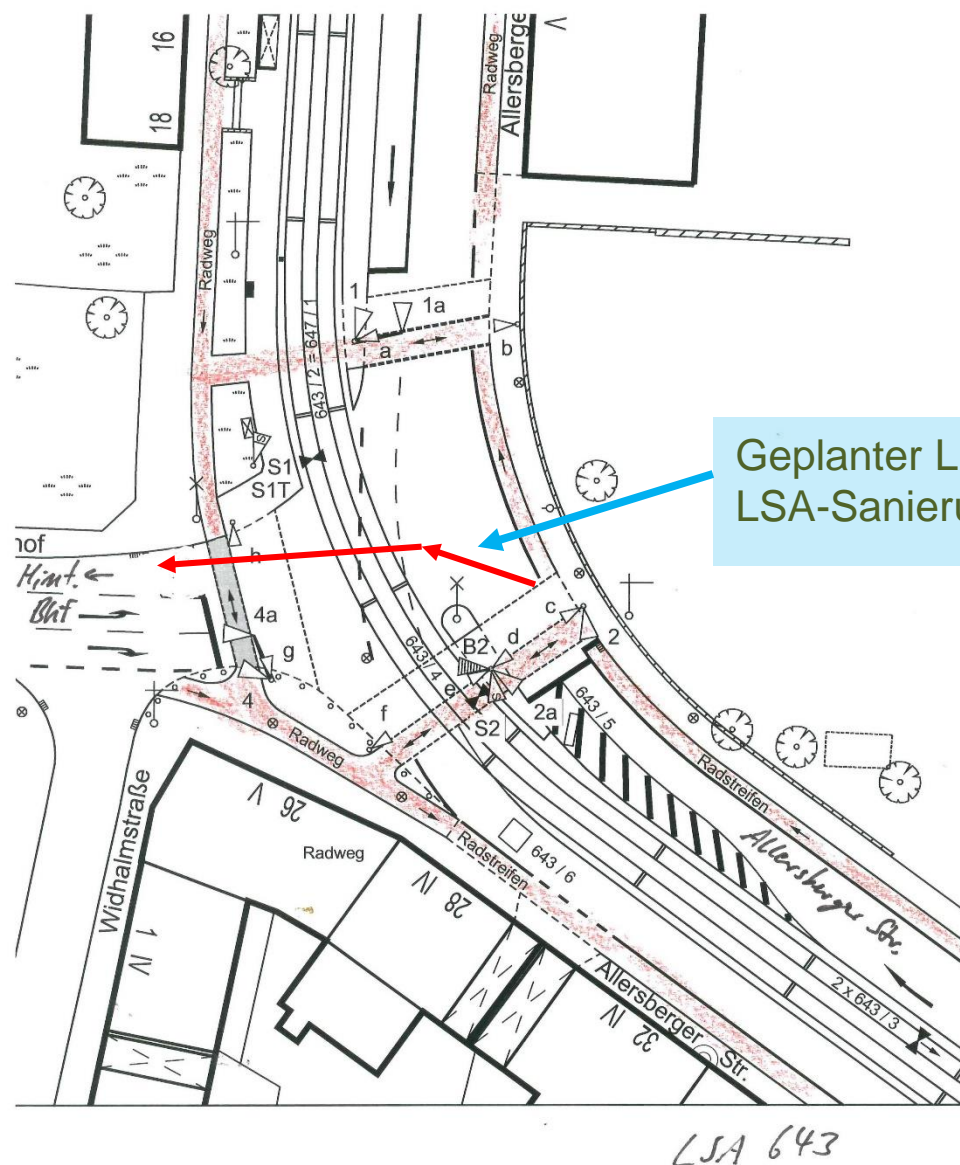


Untersuchung der Verwaltung - Allersberger Tunnel Süd



Konflikte Rad/Fuß

Untersuchung der Verwaltung - Allersberger Str. / Hinterm Bhf. Bestand



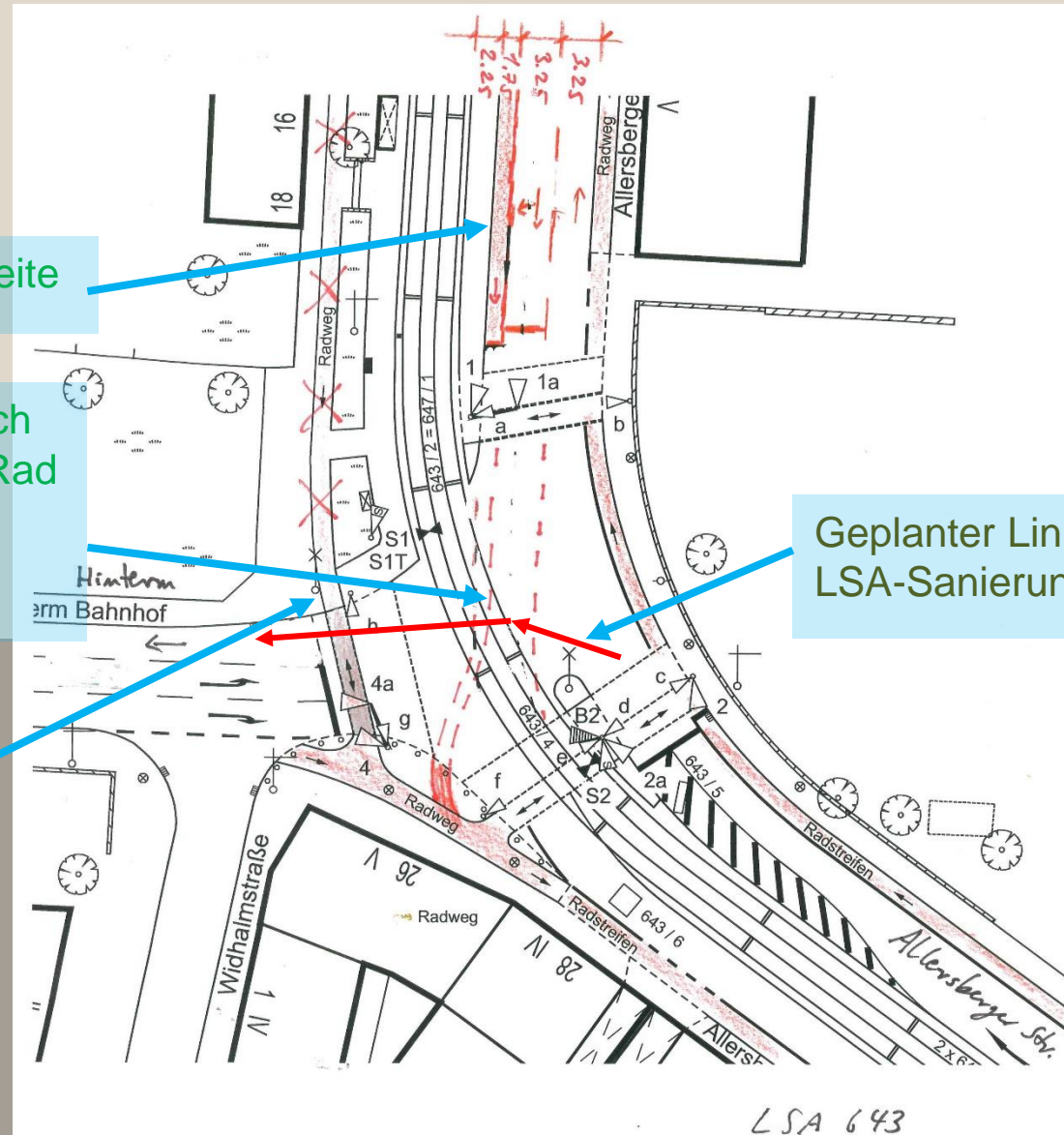
Untersuchung der Verwaltung - Allersberger Str. / Hinterm Bhf. Fiktivplan

Insel hat Mindestbreite

Neue Feindlichkeiten, auch
zu geplantem Linksabb. Rad
zum NMP ;
Querung Gleise erford.

Geplanter Linksabbieger mit
LSA-Sanierung (nur Rad)

Freies Rechtsabbiegen
zum NMP entfällt

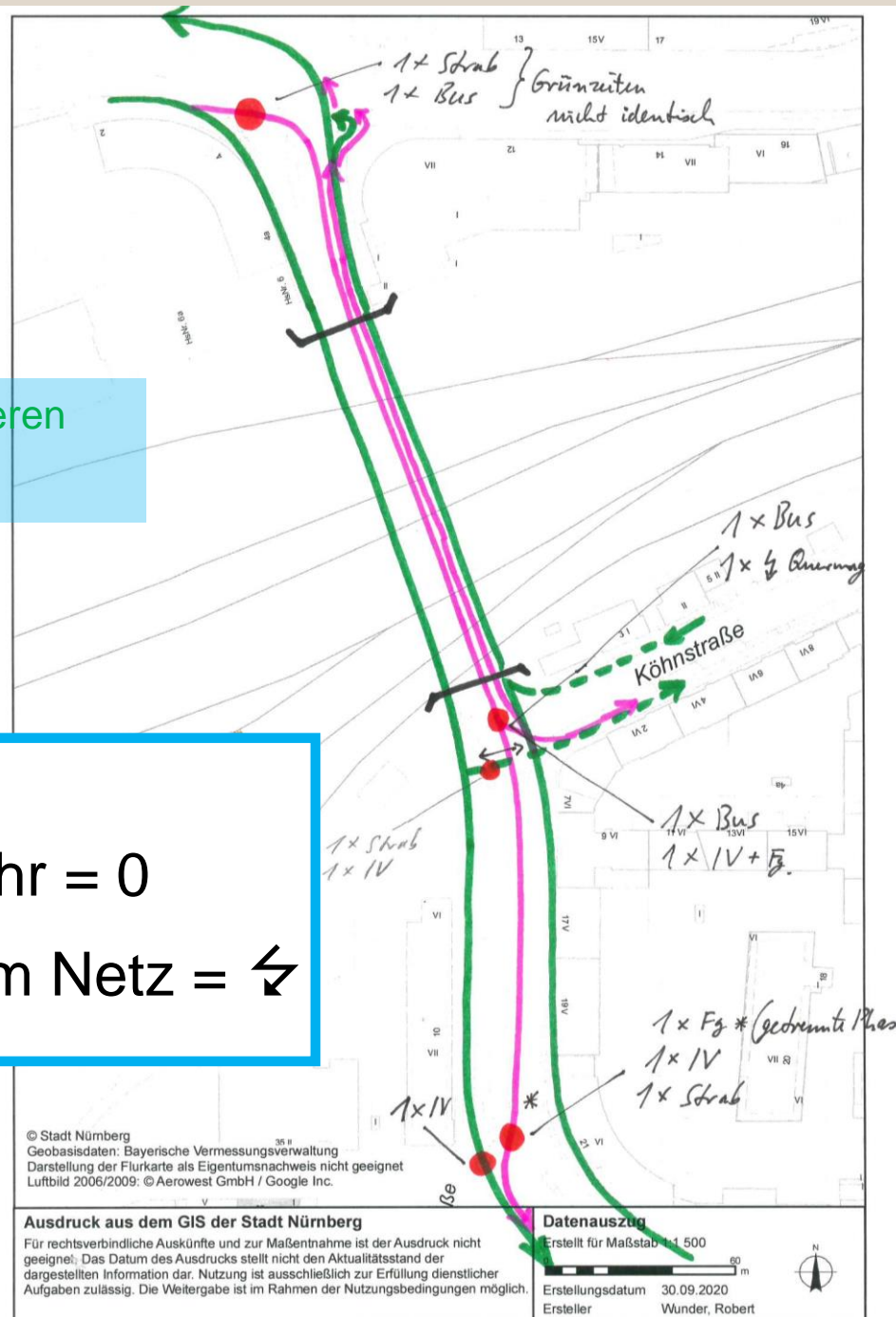


● = Konflikt mit anderen Verkehrsströmen

Fazit:

Vorteil Radverkehr = 0

Nachteile hier / im Netz = ↗



Stadteinwärts
Benutzungspflicht
aufheben? (NVZ, SVZ)

Stadtauswärts nur
Radweg => Umleitung
über nichtstädtischen
Grund

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

Robert Wunder

0911 / 231 - 4921

vpl@stadt.nuernberg.de

<http://www.verkehrsplanung.nuernberg.de>