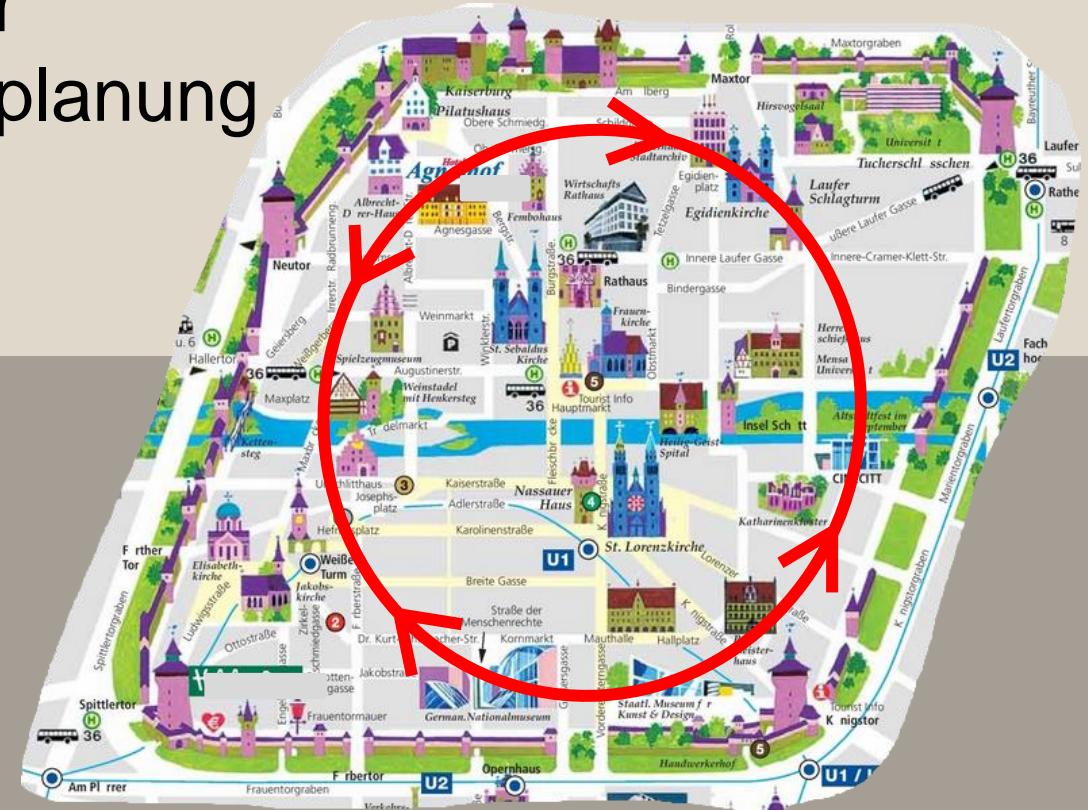


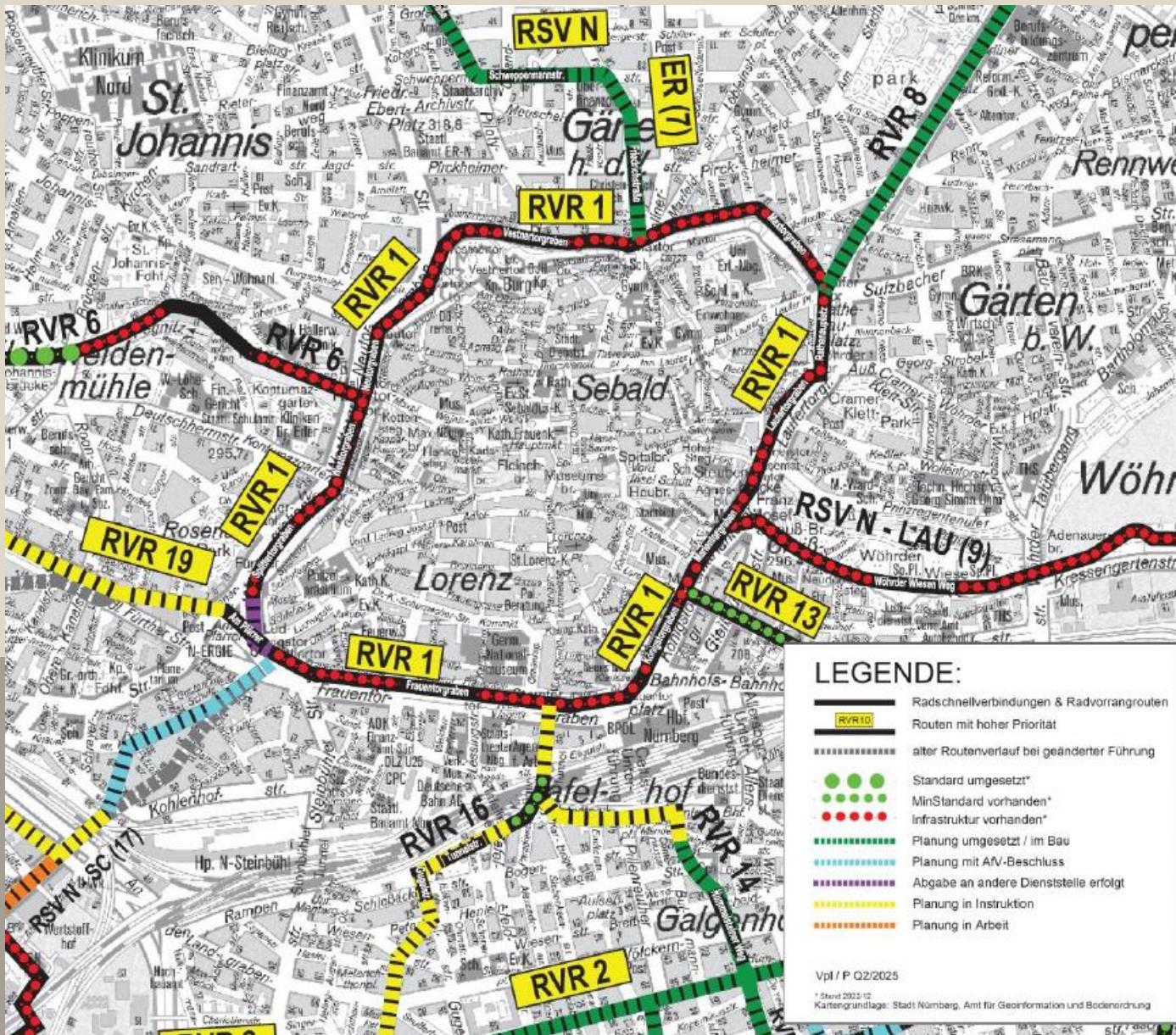
Runder Tisch Radverkehr – Sitzung am 16.12.2025 / 17:00

Aktuelle Gedanken, Planungen und Tätigkeiten
zum Altstadtring für Radler
aus Sicht der Infrastrukturplanung

Robert Wunder
Verkehrsplanungsamt



Die Altstadt im Netz der Radrouten



Zur Erinnerung:

Tabelle 3 Ergebnisse der Maßnahmenplanung (Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA)

	Länge	RVR-Standard (Bestand)⁹ Regelmaß / Mindestmaß	RVR-Standard (Planung)⁹ Regelmaß / Mindestmaß	Zeitverluste	Kosten insgesamt inkl. Risikoauschlag
Route 1 Altstadtring	6,5 km	8% / 14%	91% / 4%	72 s/km	15,5 Mio. € 18,7 Mio. €



Verkehrsplanung
Mobilitätsforschung
Kommunalberatung

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.

Planerische Randbedingungen

Zweirichtungsradweg innerhalb bebauter Gebiete an Hauptverkehrsstraßen

Bewertung Radvorrangrouten	HRSV bezügl. RVR		ERA	
	Regel	Minimum	Regel	Minimum
Getrennter Radweg Zweirichtung	≥ 3,00 + 1,00	≥ 2,50 + 0,75	2,50 + 0,75 (0,50)	2,00 + 0,75 (0,50)

Mobilitätsbeschluss der Stadt Nürnberg: 4,00 (2,50) + 0,75
Pauschal formuliert ohne Bezug zur Örtlichkeit

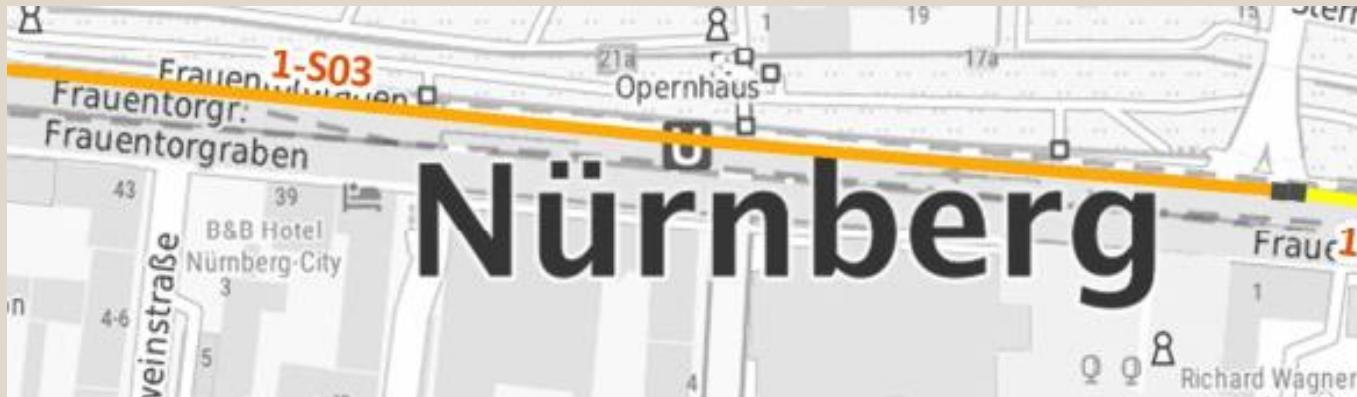
Spielraum reicht von

2,00m + 0,75m (0,50m) bis 4,00m + 1,00m

1,00m Abstand von der Fahrbahn ???

Das Spektrum der Breiten werden wir ausnützen müssen !

Frauentorgraben



Nürnberg

	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonflikt(e)
g	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr



Verkehrsplanung
Mobilitätsforschung
Kommunalberatung



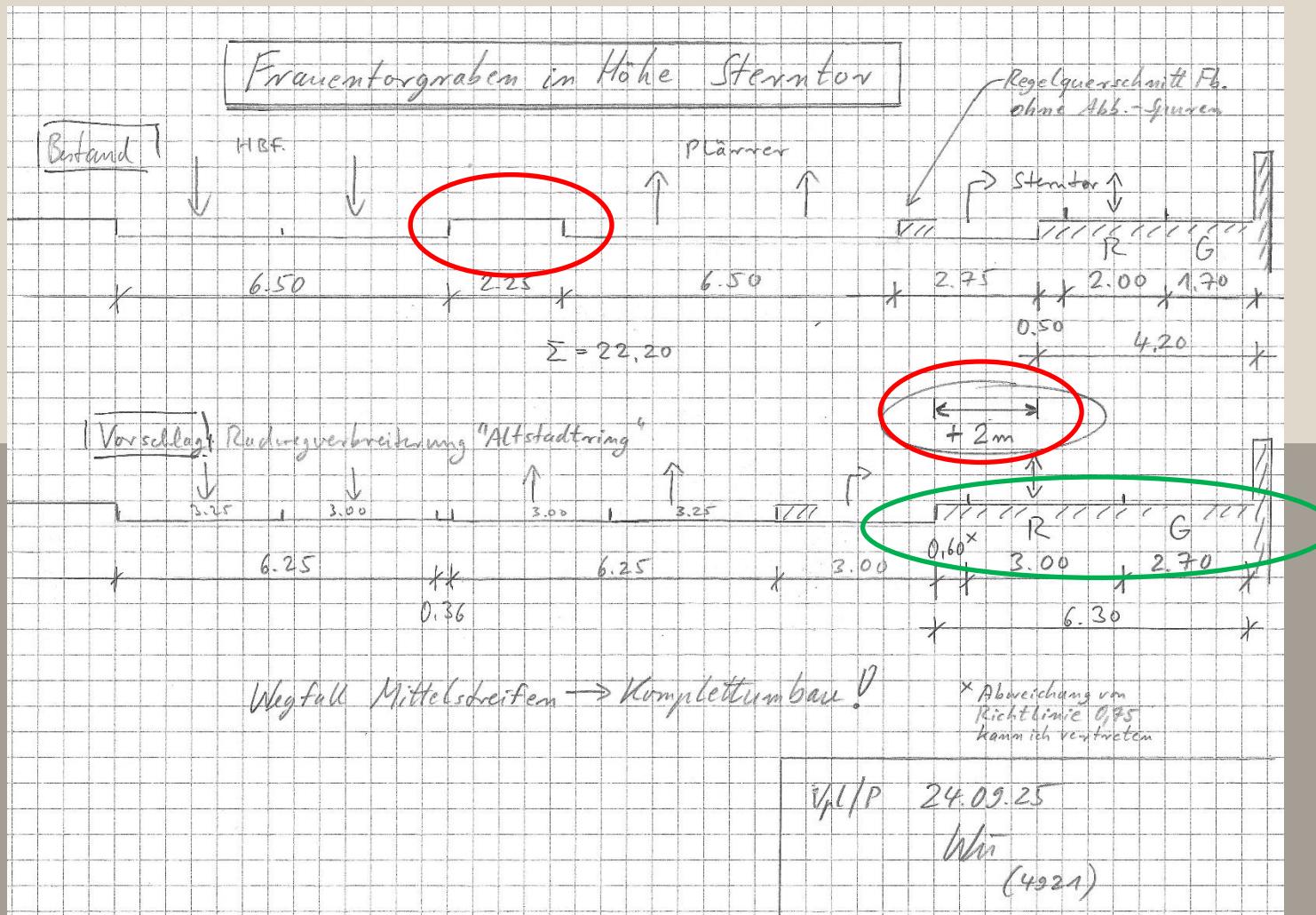
Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Maßnahmenkataster

Frauentorgraben

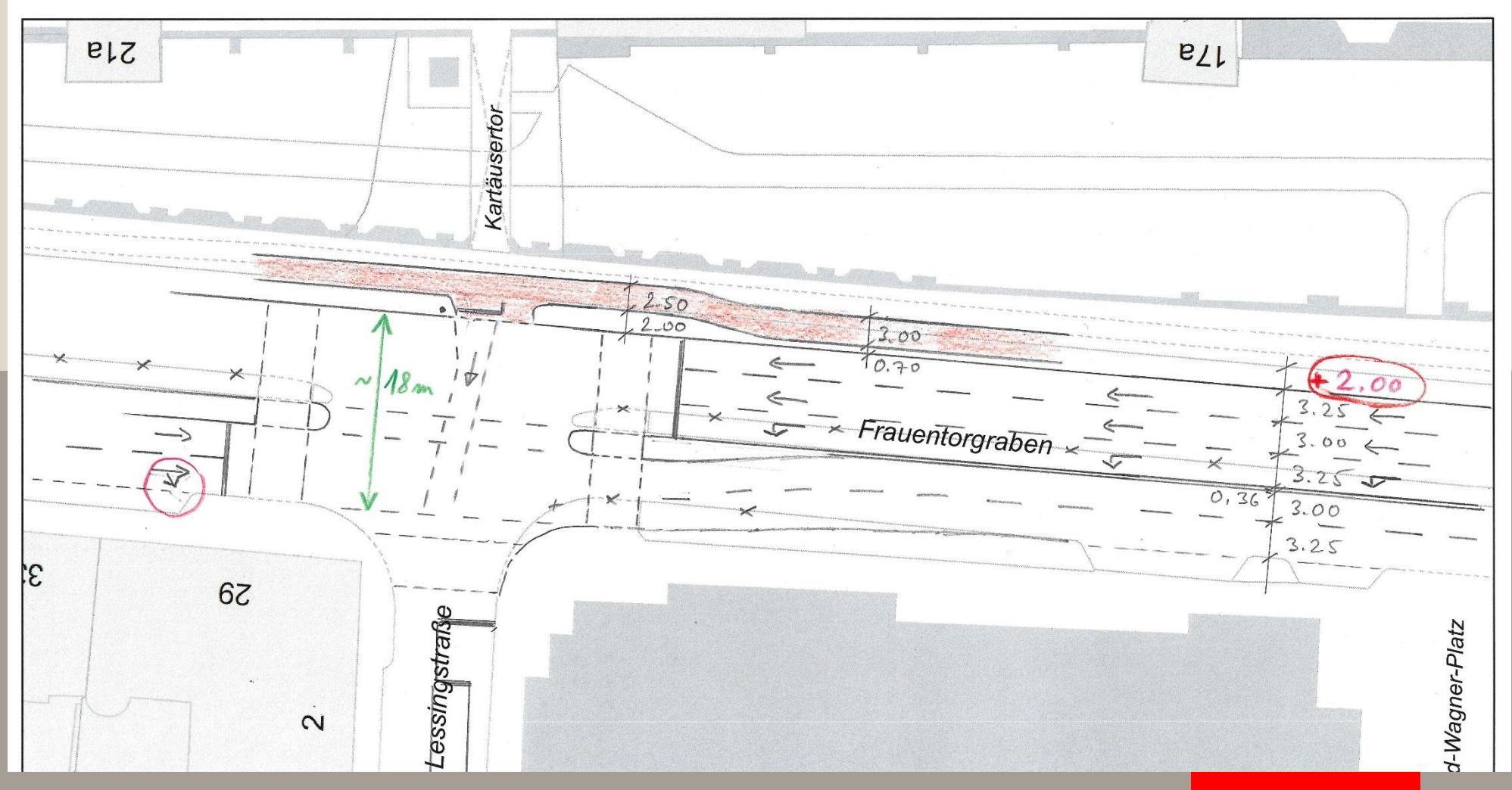
Querschnitt Komplettumbau ohne Mittelstreifen
noch nicht mit Höhen bzw. durchgehend geprüft

2m Breitengewinn denkbar, aufteilen auf R und G



Frauentorgraben

Engstellen bei Aufrechterhaltung Vierstreifigkeit weiterhin nicht optimal lösbar...



Plärrer

Plan fertig, RVR-Standard eingehalten und mit ADFC abgestimmt



Altstadt – Westkante (Spittlertorgraben, Westtorgraben, ...)

Standard RVR oder ERA zum Teil erreicht

Bindung durch Straßenbahn- und Bustrasse verhindert grundlegenden Ausbau

Wegfall eines Fahrstreifens nur dort möglich, wo eh genug Platz ist

Punktuelle Verbesserung durch Entfernung von Pollern oder Masten sind in Vorbereitung

Langfristig punktuell Wegfall von Zwangspunkten Linie 36 bei Realisierung der Straßenbahn-Altstadtquerung

Vestnertorgraben

Maßnahmenkataster: Fahrradstraße

Umbauten erforderlich

Konflikte mit Reisebusverkehr grundsätzlich lösbar (Schrägparker)

Radweg bleibt

Maxtor

Skizzen mit Verbesserungen wurden im Rahmen Planung LGS angefordert, Prüfung läuft, Realisierung nicht geklärt

Führung der Fahrradstraße über den Knoten noch nicht geprüft

Maxtorgraben

Maßnahmenkataster: Fahrradstraße

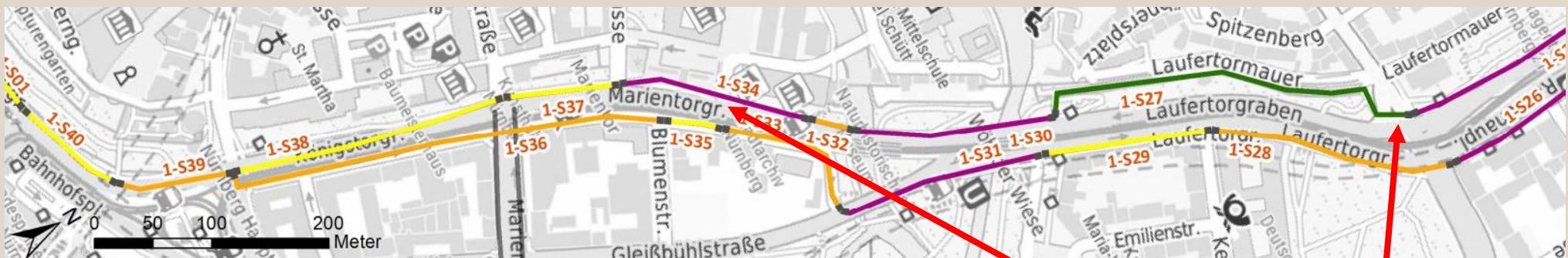
Erhebliche Umbauten, Entfall von Stellplätzen

Problem Abfluss Rathenauplatz mit Steigungsstrecke (heute keine Benutzungspflicht, real wenig Radverkehr auf Fahrbahn)



Altstadt - Ostkante

Maßnahmenkataster aus Sicht der Infrastrukturplanung zu hinterfragen



Soll der Zweirichtungsradweg verbessert oder die Richtungen getrennt werden?

- Gleißbühlstraße ist in vielen Relationen schneller
- Neuer Stand: Studie zeigt, dass Zweirichtungsradweg mit 3m Breite zwischen Rathenauplatz und Norishalle möglich ist
- Königstorgraben: Plan mit 3m Breite und ÖV-Verbesserung existiert, noch kein AfV, noch kein Bautermin

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

