

ADFC Nürnberg e.V. | Heroldstr. 2 | 90408 Nürnberg

**Kreisverband Nürnberg  
und Umgebung e.V.**  
Heroldstraße 2  
90408 Nürnberg

Tel. 0911 | 39 61 32  
Fax 0911 | 33 56 87  
kontakt@adfc-nuernberg.de  
www.adfc-nuernberg.de

**Bankverbindung / Spendenkonto**  
Sparkasse Nürnberg  
IBAN: DE95 7605 0101 0001 1225 54  
SWIFT-BIC: SSKNDE77XXX

**Vereinsregister Nürnberg**  
VR 3361

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Datum

Unser Zeichen

12.02.2018

ast

## **Anregungen für Radverkehrs-Maßnahmen im Rahmen der Stadterneuerung Altstadt-Süd**

### **1. Fahrrad-freundlicher Innerer Altstadt-Ring**

Von zentraler Bedeutung wird es sein, ob es gelingt, den sog. Inneren Altstadt-Ring zu einer echten Fahrrad-Route auszugestalten, wie es schon Anfang und Ende 90er Jahre diskutiert worden war. (Also den Straßenzug Unschlittplatz - Karl-Grillenberger-Str. – Ludwigsplatz – Kurt-Schumacher-Straße – Kornmarkt - Hallplatz – Theatergasse – Peter-Vischer-Straße). Denn entlang der Hauptroute des Autoverkehrs, also dem Altstadttring entlang der Stadtmauer, gibt es überwiegend nur relativ schmale Radwege oder Rad-Gehwege, die relativ schnell an ihre Kapazitätsgrenze stoßen könnten. Der Ausbau einer attraktiven Alternative ist also geboten. Zudem ist Fahrrad-Verkehr das beste Mittel um den Bereich zwischen den tatsächlichen Einzugsbereichen der U-Bahnhöfe gut zu erschließen und so zur Belebung dieses Viertels beizutragen.

Zur Ausgestaltung kommen vor allem 2 Elemente in Frage: Umwandlung in Fahrrad-Straßen oder Umwandlung einer bisherigen Fahrspur in einen Zwei-Richtungs-Radweg, wobei dann der Auto-Verkehr evtl. teilweise auf Einbahn-Verkehr umgestellt werden müsste. Als Belag ist in beiden Fällen Asphalt vorzusehen, ggf. rot gefärbt. Wo aus tatsächlichen Denkmalschutz-Gründen (nicht vermeintlichen) Kopfstein-Pflaster erforderlich ist, sollte auf jeden Fall glattes, also gesägtes Pflaster verwandt werden.

Dieser innere Fahrrad-Altstadt-Ring sollte Vorfahrt haben, womit insbesondere auch die schwierigen Bremsmanöver in der Peter-Vischer-Straße bei Nässe entfallen würden. Die Verbindung Unschlittplatz – Karl-Grillenberger-Straße erhält wieder Vorfahrt vor dem Verkehr von und in die Mohrengasse.

Die Querungen mit der Fußgänger-Zone sollten so gestaltet werden, dass neben den Außenflächen der Gastronomie sowohl Platz für eine Fußgänger- als auch für eine Fahrrad-Spur bleiben.

## **2. Öffnung und Umgestaltung der Grasersgasse**

Die Grasersgasse sollte dem Radverkehr für die Einfahrt in die Altstadt geöffnet werden. Für den Radverkehr ist eine eigene Spur vorzusehen. Zur Verbesserung der Verkehrsklimas sollte damit eine gestalterische Aufwertung der Grasersgasse verbunden sein, insbesondere sollte die Parkhaus-Fassade verdeckt oder schöner gestaltet werden. Das Parkplatzangebot insbesondere für Busse und die Baustellen-Einrichtungen für das GMN sind an diese Ziele anzupassen. Auf der anschließenden Spur zur Einfahrt in den Kornmarkt sollte das dort 2001 eingebaute Kopfsteinpflaster wieder entfernt werden, wie schon 2001 versprochen.

## **3. Umgestaltung der Färberstraße**

Der Straßenraum in der Färberstraße sollte geordnet und gestaltet werden. Ein zentrales Element könnten dabei mobile Baumkästen sein, wie es einst in den 90er Jahre für einige Wochen der Fall war. Der Kfz-Verkehr sollte dadurch verlangsamt und konsequent auf eine Spur pro Richtung beschränkt werden. Parken sollten nur noch in Parkbuchten, nicht mehr auf dem Gehweg vorgesehen werden. Bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (Zebrastreifen) könnten zusätzlich zur Verkehrsberuhigung beitragen.

## **4. Verbindung Kurt-Schumacher-Straße – Ludwigstraße**

Die Verbindung von der Kurt-Schumacher-Straße zur Ludwigstraße und umgekehrt sollte in beide Richtungen auf asphaltierter Strecke möglich sein. Der Radstreifen in der Ludwigstraße stadtauswärts sollte nach Analyse der Parksituation verbreitert werden. Auf längere Perspektive sollten Parkstreifen und Radstreifen die Flächen tauschen.

## **5. Radstreifen Königstraße verlängern**

Der Radstreifen in der Königstraße stadtauswärts sollte bis zur Kreuzung mit dem Frauentorgraben/Bahnhofplatz verlängert werden.

## **6. Lorenzer Straße**

Das Halten/Parken in der zweiten Reihe in der Lorenzer Straße sollte konsequent unterbunden werden. An der Ausfahrt zum Marientorgraben sollte auch ein Radstreifen links von der Autospur vorgesehen werden, um Abbiegern nach Norden die Zufahrt auf die Mittelinsel zu ermöglichen.

## **7. Straßenzug Schlotfegergasse Vordere Ledergasse Josephsplatz Adlerstraße**

Im Straßenzug Schlotfegergasse Vordere Ledergasse Josephsplatz Adlerstraße (u. a. Zufahrt zu den überdachten Abstellplätzen) sollte das Kfz-Parken in der zweiten Reihe und im Halteverbot konsequent unterbunden werden.