

Überarbeitung des Generalverkehrsplans - Hauptverkehrsstraßennetz hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 06.07.2013

Entscheidungsvorlage

Anlass der Überprüfung

Das im Generalverkehrsplan definierte Hauptverkehrsstraßennetz entspricht in Teilen nicht mehr den derzeitigen Verkehrsverhältnissen:

- Es sind einige Straßenzüge noch als Hauptverkehrsstraße eingestuft, die schon lange keine Funktion mehr als örtliche oder überörtliche Verbindungsstraße haben. Einige Straßenzüge sind seit vielen Jahren als Tempo 30-Zone beschildert (z.B. Altstadt) und als solche unstrittig.
- Es gibt Planungen für die Umgestaltung bisheriger Hauptverkehrsstraßen, deren Umsetzung den Charakter der jeweiligen Straße erheblich verändern würde. Nicht mehr die Funktion als örtliche Hauptverbindung stünde dann im Vordergrund, sondern die Erschließung der angrenzenden Wohngebiete. Durch eine Neuverteilung der Verkehrsflächen könnte mehr Platz für Fußgänger geschaffen und somit die Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Beispiele: Hinterm Bahnhof, Bielefelder Straße.
- Die Höfener Spange zwischen Virnsberger Straße und Leyher Straße ist fertiggestellt, sodass diese als Hauptverkehrsstraße dargestellt werden kann.

Im Zusammenhang mit Tempo 30 vor Schulen hat die Regierung von Mittelfranken gefordert, auf einigen Achsen darüber nachzudenken, ob Hauptverkehrsstraßen aufgegeben werden können, um künftig einzelne Tempo 30-Strecken durch Tempo 30-Zonen ersetzen zu können. Auch dies ist in die Überprüfung des Netzes der Hauptverkehrsstraßen eingeflossen.

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen hat mit Antrag vom 06.07.2013 ebenfalls um eine Überarbeitung des Generalverkehrsplans gebeten, um das Netz der Hauptverkehrsstraßen neu zu definieren, allerdings mit dem hauptsächlichen Ziel, die Handlungsspielräume für Tempo 30-Zonen zu erhöhen.

Klassifizierung und Kategorisierung

Das Hauptverkehrsstraßennetz, das im Generalverkehrsplan der Stadt Nürnberg definiert ist, enthält folgende Kategorien:

Klassifiziert: Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), Staatsstraßen und Kreisstraßen.

Nicht klassifiziert: Sonstige Hauptverkehrsstraßen

Das Netz der klassifizierten Hauptverkehrsstraßen wurde bereits in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 15.10.2009 erläutert. Im Rahmen dieser Vorlage wird das nicht klassifizierte Netz der sonstigen Hauptverkehrsstraßen betrachtet, das den überwiegenden Teil des Nürnberger Hauptverkehrsnetzes ausmacht. Für die Einstufung von Straßen innerhalb des Stadtgebiets sind die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) maßgeblich.

Es wird hier unterschieden nach:

Art der Straße	Charakter	Regelgeschwindigkeit
Hauptverkehrsstraße anbaufrei	Verbindungsfunktion geringe Erschließungsfunktion Seitenräume locker bebaut	in bebauten Gebieten: 50 km/h im Vorfeld bebauter Gebiete: 70 km/h
Hauptverkehrsstraßen angebaut	Verbindungsfunktion + Sammlung des Verkehrs aus Erschließungsstraßen Nehmen meist Linien des ÖPNV auf	50 km/h
Erschließungsstraßen angebaut	Erschließung der Grundstücke + Aufenthaltsfunktion In besonderen Fällen auch ÖPNV Abwicklung wesentlicher Teile des innerörtl. Radverkehrs	30 km/h

Untersuchungskriterien

Es wurde unter folgenden Gesichtspunkten vertiefend untersucht, welche der bisher als Hauptverkehrsstraße eingestuften Straßen eher den Kriterien einer Erschließungsstraße entsprechen:

- Wie ist die aktuelle bzw. künftige Verkehrsbedeutung und der Netzzusammenhang der Straße zu beurteilen?
- Überwiegt – auch künftig – die Verbindungsfunktion gegenüber der Erschließungsfunktion?
- Entspricht die Verkehrsstärke einer Erschließungsstraße oder liegt sie deutlich darüber? Ist aufgrund der Verkehrsstärke ein Verzicht auf Radverkehrsanlagen möglich und sinnvoll?
- Besteht das Risiko, dass es bei Herausnahme der Straße aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen zu Verkehrsverlagerungen in Wohngebiete kommt? Wären in der Folge Maßnahmen zur Unterbindung dieser Verkehrsverlagerungen erforderlich?
- Handelt es sich um eine Route des ÖPNV (Bus/Tram)? Wenn ja: Sind negative Auswirkungen zu erwarten, falls die Straße nicht nur abgestuft wird, sondern in der Folge verkehrsbeschränkende Maßnahmen durchgeführt werden, z.B. Einführung von Tempo 30?
- Wäre die Straße grundsätzlich für Tempo 30 geeignet? Gibt es bereits eine Tempo 30-Strecke an einer Schule?
- Umkehrschluss: Welches leistungsfähige Hauptverkehrsstraßennetz (mit einer Regelgeschwindigkeit von 50 km/h) ist weiterhin zwingend erforderlich?
- Stehen größere Straßenbaumaßnahmen an? Wäre eine Umstufung mit geringeren Zuschüssen verbunden?
- Besteht in den Fällen, in denen ein Straßenumbau in den letzten Jahren erfolgte, das Risiko, dass Zuschüsse durch Bund oder Land zurückgefordert werden, wenn die Straße abgestuft wird?

Die neue Zuordnung bisheriger Hauptverkehrsstraßen in die Kategorie „Erschließungsstraße“ hätte folgende Vor- und Nachteile:

Vorteile	Nachteile
In Erschließungsstraßen gibt es mehr Spielraum für eine Neuverteilung der Verkehrsflächen als in Hauptverkehrsstraßen – weniger Flächenbedarf für Fahrbahnen und Radwege, mehr Platz für Fußgänger, zum Spielen, für Grün usw.	Kosten der Umgestaltung. Bei hoher Verkehrsbelastung sind ggf. zusätzliche Eingriffe ins Verkehrssystem notwendig, um Fahrzeugströme umzulenken und somit die Aufenthaltsqualität zu verbessern.
Das Verbot einer Tempo 30-Zone wegen der Einstufung „Hauptverkehrsstraße“ entfällt	Geringere Förderfähigkeit nach BayGVFG
Bei Tempo 30: Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastung, oft auch der Verkehrsmenge	Bei Tempo 30: Fahrzeitverluste im ÖPNV – ggf. Mehrkosten durch höheren Fahrzeugeinsatz; Besonders schwierig bei Schienenverkehr (Tram)
Keine eigenständigen Radverkehrsanlagen notwendig	Ausdünnung des Netzes der Hauptverkehrsstraßen – Gefahr von Verkehrsverlagerungen in die Wohngebiete und daraus folgende Notwendigkeit zur Änderung der Verkehrsführung an einzelnen Stellen.
Für die Stadt Nürnberg: Mehr Einnahmen aus Straßenausbaubeiträgen Der Beitragsanteil der Grundstückseigentümer ist bei Haupterschließungsstraßen höher als bei Hauptverkehrsstraßen. Der Beitrag der Grundstückseigentümer steigt z.B. von 30 auf 50% für Fahrbahnen und von 60 auf 70% für Parkflächen.	Für die Grundstückseigentümer: Größere finanzielle Belastung durch höheren Beitragssatz für den Straßenausbau. (siehe links)

Die Verwaltung hat aufgrund dieser Überlegungen ein abgestimmtes Konzept für ein reduziertes Netz von Hauptverkehrsstraßen erarbeitet. In der beiliegenden Tabelle (Straßenliste) ist dargestellt, welche Straßen für eine Herausnahme aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen in Betracht kommen, wie hoch die aktuelle Verkehrsstärke ist und ob sie grundsätzlich als Tempo 30-Zone in Betracht kommen könnten. Insgesamt entsteht ein etwas weitmaschigeres Netz von Hauptverkehrsstraßen, das in sich schlüssig ist. Altfälle werden bereinigt (z.B. Hauptverkehrsstraßen in der Tempo 30-Zone Altstadt) und kurze „Stummel“ herausgenommen, die nicht beidseitig an andere Hauptverkehrsstraßen anknüpfen (z.B. Reutleser Straße, Kalchreuther Straße).

Die Liste der Straßen, für die eine Abstufung vorgeschlagen wird, ist beigelegt. Wie sich dadurch das Netz der Hauptverkehrsstraßen reduziert, ist im angehängten Plan mit einer Betrachtung vorher – nachher visualisiert. In einer weiteren Tabelle ist dargestellt, bei welchen Straßen die Überprüfung ergab, dass sie als Hauptverkehrsstraße beibehalten werden sollen.

Die Umstufung einer Hauptverkehrsstraße in eine Erschließungsstraße bedeutet nicht, dass sie damit automatisch als Tempo 30-Zone in Betracht kommt. Einige Straßen sind generell nicht als Tempo 30-Zonen geeignet bzw. sie liegen ohnehin außerhalb bebauter Gebiete. Dort, wo Tempo 30 grundsätzlich denkbar ist, müssen zunächst die weiteren rechtlichen Voraussetzungen für eine Zone geschaffen werden, z.B. Planungen für die Stilllegung von Lichtsignalanlagen, Verzicht auf benutzungspflichtige Radwege, Entfernung der Mittelmarkierung, Umstellung auf rechts vor links usw. Daher kann allenfalls langfristig und sukzessive eine Ausweitung der Tempo 30-Zonen auf einigen Straßen erfolgen, die künftig nicht mehr der Kategorie Hauptverkehrsstraße angehören. Dies erfordert jeweils einen gesonderten Beschluss des Verkehrsausschusses.

Bei den Straßen, die im Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen explizit genannt werden, stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar:

- Bierweg: Aufgrund der Verkehrsmenge und Verkehrsbedeutung wären massive Maßnahmen zur Verlagerung der Verkehrsströme erforderlich, damit der Bierweg die Funktion einer Hauptverkehrsstraße verliert. Soweit eine Nordanbindung des Flughafens nicht weiter verfolgt wird, müssten Maßnahmen getroffen werden, um Verkehre über die Ziegelsteinstraße bzw. weiträumiger über die Erlanger Straße umzuleiten. Auch wären umfangreiche bauliche Maßnahmen innerhalb des Bierwegs erforderlich, insbesondere der Abbau von Lichtsignalanlagen. Eine Abstufung ist daher nicht sinnvoll.
- Kirchenweg: Es wären Lichtsignalanlagen abzubauen und die Fahrbahnbreite zu verringern. Wohl nur mit massiven Eingriffen in das Verkehrssystem könnten Verkehrsströme auf der gesamten Achse zwischen Fürther Straße und Bucher Straße reduziert werden. Auch hier ist eine Herausnahme aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen nicht sinnvoll.
- Schreyerstraße: In der Schreyerstraße wurde bereits eine Tempo 30-Strecke vor der Schule eingeführt. Die tatsächlichen Geschwindigkeiten sind nicht nur im Beschränkungszeitraum, sondern schon heute rund um die Uhr sehr gering und liegen durchschnittlich bereits im Bereich von 30 km/h. Begleitmaßnahmen würden sich auf den Abbau der Lichtsignalanlage und die Demarkierung der Mittellinie beschränken. Eine Reduzierung der Verkehrsmenge wird sich mit dem Bau der Neuen Kohlenhofstraße verbunden mit der Änderung des Verkehrssystems Gostenhof ergeben, dann steht der Einführung einer Tempo 30-Zonen grundsätzlich nichts mehr im Wege. Daher ist eine Herausnahme sinnvoll.

Die Änderungsvorschläge wurden den Nürnberger Bürgervereinen in einer Informationsveranstaltung am 12.01.2016 vorgestellt. Auch wurde den Bürgervereinen über die AGBV bis Ende Februar 2016 Gelegenheit gegeben, Änderungsvorschläge einzubringen, davon wurde jedoch kein Gebrauch gemacht.

Neuregelung der Straßenverkehrsordnung bezüglich Tempo 30 in Städten

Auch künftig wird ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz in den Städten erforderlich sein, um zügig und effektiv den notwendigen Verkehr abzuwickeln. Dies setzt voraus, dass es weiterhin Straßen mit einer erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h – auf anbaufreien Strecken ggf. auch höher – geben wird. Eine Aufgabe der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h ist derzeit seitens des Bundesgesetzgebers nicht geplant.

Die Ausweisung von Tempo 30-Strecken zum Schutz von Einrichtungen (Schulen, Kindertagesstätten, Senioreneinrichtungen usw.) sowie als Maßnahme eines Luftreinhalteplans wurde mit der letzten StVO-Änderung im Dezember 2016 erleichtert. Die Anordnungsvoraussetzungen für Tempo 30-Strecken vor schützenswerten Einrichtungen wurden abgesenkt. Der bisher erforderliche Nachweis einer konkret vorliegenden besonderen Gefahrenlage ist nicht mehr notwendig.

Trotz der Änderung der StVO wird es weiterhin kein grundsätzliches Recht der Anlieger von Hauptverkehrsstraßen auf eine Geschwindigkeitsreduzierung geben.