

## **Verkehrsentwicklungsplan für Nürnberg** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.02.2017**

### Anlass

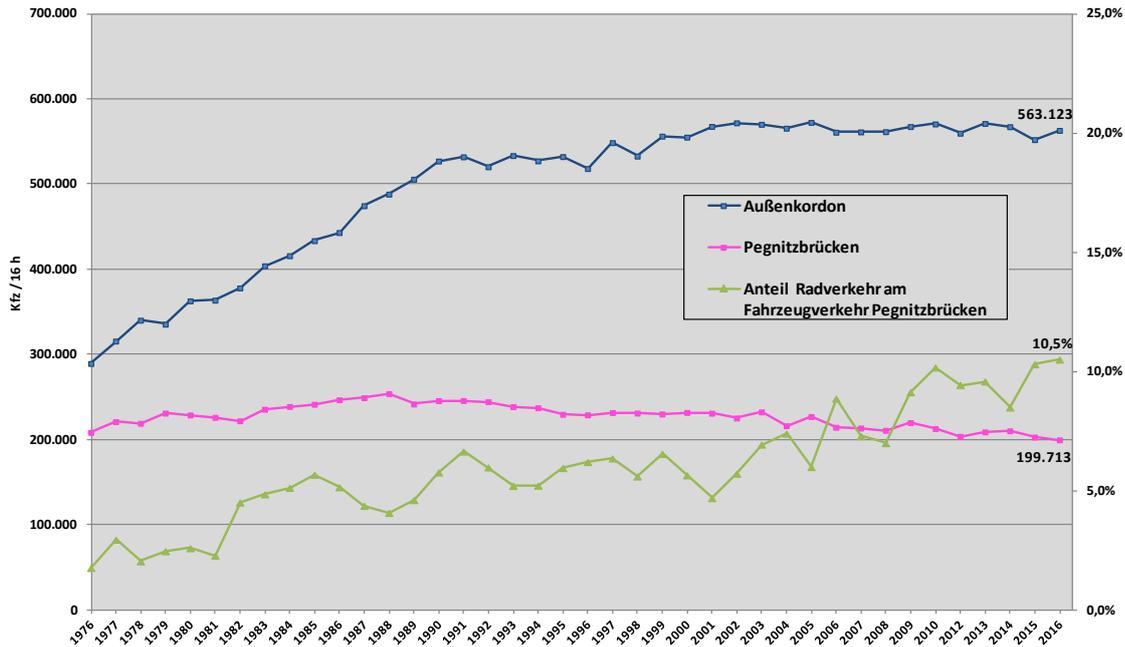
In ihrem Antrag vom 13.02.2017 fordert die CSU-Stadtratsfraktion die Erstellung einer Verkehrsprognose für das Stadtgebiet mit verschiedenen Szenarien und es soll dargestellt werden, wo neue Straßen Wohngebiete entlasten könnten. Analog zum Nahverkehrsentwicklungsplan soll in einem Beteiligungsprozess, bei dem die Bürger- und Vorstadtvereine eingebunden werden, ein Verkehrsentwicklungsplan für den motorisierten Individualverkehr erarbeitet werden.

### Zielsetzung der Stadt Nürnberg

Es ist seit vielen Jahren erklärtes verkehrspolitisches Ziel der Stadt Nürnberg, den Verkehr auf den Einfallstraßen, der Ringstraße sowie auf den sonstigen Hauptverkehrsstraßen zu bündeln und die Wohngebiete vom Verkehr zu beruhigen bei gleichzeitiger Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes. Hierzu wurden Durchfahrtsrouten durch Wohngebiete gesperrt (Beispiele sind Olof-Palme-Platz, Fenitzerplatz, Kaulbachplatz, Wöhrder Hauptstraße, nördl. Ziegelsteinstraße, westl. Heimerichstraße, Veillodterstraße / Stuckstraße, Bleiweißviertel) und abseits der Hauptverkehrsstraßen flächendeckend Tempo 30-Zonen eingerichtet. Gleichzeitig wurde das öffentliche Nahverkehrsnetz sukzessive ausgebaut (Straßenbahn nördliche Pillenreuther Straße, Verlängerung der Straßenbahn bis Am Wegfeld, Ausbau U-Bahnnetz, Ausbau S-Bahnnetz) und der Radverkehr mit vielfältigen Maßnahmen gefördert, so dass für Wege in der Stadt eine attraktive Alternative zur Autonutzung zur Verfügung steht. Die Zielsetzung der Stadt Nürnberg deckt sich mit den Wünschen der Bevölkerung: Die jährlichen Befragungen von Socialdata ergeben, dass 84 % der Nürnbergerinnen und Nürnberger den Ausbau des ÖPNV bevorzugen, auch wenn dies zu Nachteilen für den Kfz-Verkehr führt (Dienstleistungsbericht der VAG 2015, Seite 12).

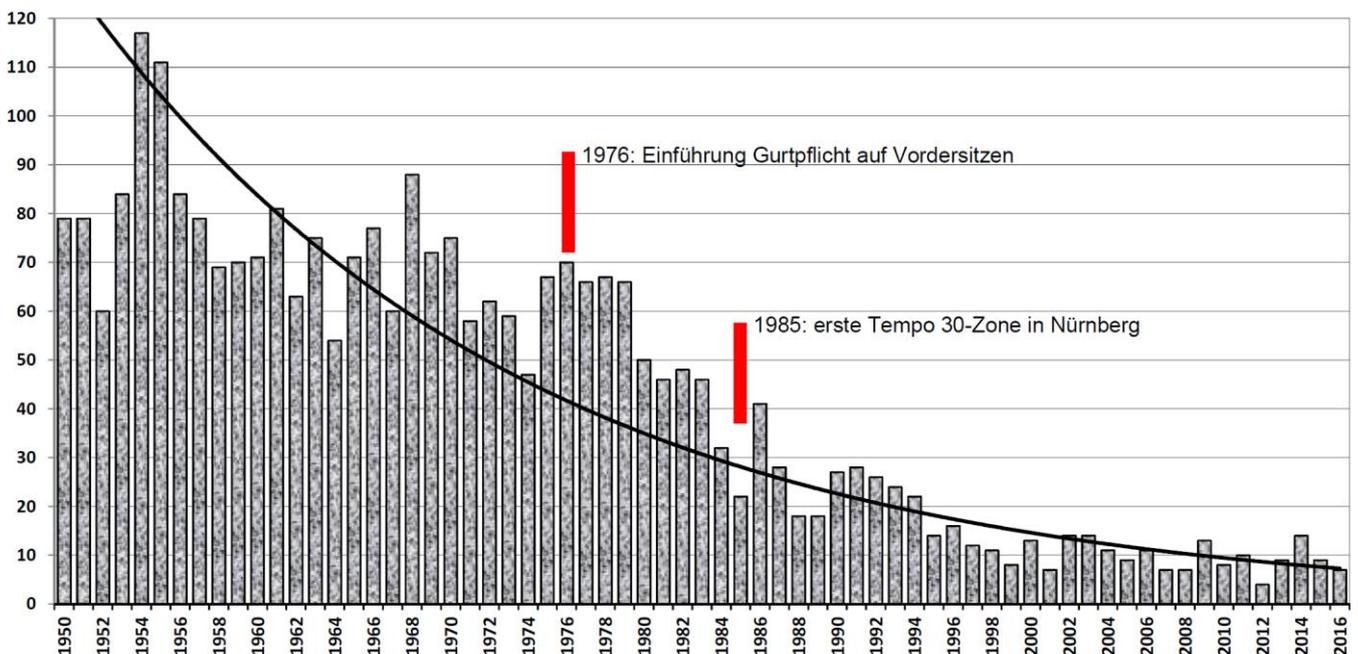
Aufgrund der Kombination aus Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Wohngebieten auf der einen Seite und der Verbesserung des ÖPNV und Radverkehrs auf der anderen Seite ist der Kfz-Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen seit Jahrzehnten nicht angestiegen. Es ist somit als Erfolg der bisherigen Vorgehensweise und der realisierten Maßnahmen zu bewerten, dass trotz der Bevölkerungszunahme auf derzeit rd. 530.000 Einwohnerinnen und Einwohner, der Zunahme bei den Kfz-Zulassungen auf ca. 290.000 Kraftfahrzeuge und der allgemein gestiegenen Mobilität die Verkehrsbelastung auf dem Nürnberger Straßennetz weitgehend konstant geblieben ist. Auf den Pegnitzbrücken wurden im Juli 2016 mit 199.713 Kfz/16h so wenige Kraftfahrzeuge gezählt wie zuletzt Mitte der 70er Jahre. Auch an den Einfallstraßen liegt die Verkehrsmenge seit 15 Jahren bis auf leichte jährliche Schwankungen gleichbleibend bei rd. 565.000 Kfz/16h. Gleichzeitig ist die Anzahl der Fahrten mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln der VAG zwischen 2000 und 2015 um 10,3 % gestiegen. Der Radverkehr liegt mittlerweile bei 10,5 % am Fahrzeugverkehr auf den Brücken mit Kfz-Verkehr bzw. bei 17,5 %, wenn man auch die Pegnitzbrücken ohne Kfz-Verkehr einbezieht. Zunahmen beim Kfz-Verkehr sind nur punktuell zu verzeichnen, zum Beispiel dort, wo neue Straßen realisiert wurden. Aktuelles Beispiel hierfür ist die Höfener Spange. Nach der Verkehrsfreigabe der Straße war die Zunahme des Verkehrs an der Höfener Spange in Höhe der Anschlussstelle Leyh / Höfen um 2.500 Kfz/16h höher als die Entlastung in der Virnsberger Straße. Weitere Zählungen im Umfeld, die ein differenziertes Bild geben können, sind im Rahmen der Querschnittszählung 2017 vorgesehen.

**Abbildung 1: Entwicklung des Verkehrs in Nürnberg**



Eine verbesserte Verkehrssicherheit und eine Reduzierung der Unfallzahlen kann vorrangig mit Entschleunigung und gegenseitiger Rücksichtnahme erreicht werden, weniger mit dem Aus- und Neubau von Straßen. So zeigt z. B. die Entwicklung der Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer in Nürnberg, dass mit der Einführung der Tempo 30-Zonen ab Mitte der 1980er Jahre die Zahl der getöteten Personen bei Verkehrsunfällen deutlich gesunken ist.

**Abbildung 2: Getötete Verkehrsteilnehmer in Nürnberg**



## Verkehrsprognose

Mit DIVAN (**D**atenbasis für **i**ntermodale **V**erkehrs**a**bbildung im Großraum **N**ürnberg) liegt ein Verkehrsmodell für das gesamte VGN-Gebiet vor, das sowohl die Bestandssituation abbildet als auch Aussagen zu Prognosezeiträumen trifft. Als Basis der Prognoseberechnungen fließen Daten zur Siedlungsentwicklung genauso mit ein wie Prognosen für die Strukturdaten (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung sowie Anzahl der zu erwartenden Schülerinnen und Schüler). Das Verkehrsmodell wird regelmäßig fortgeschrieben und dient als Grundlage für Verkehrsuntersuchungen. Beispiele, bei denen das Verkehrsmodell zum Einsatz kam bzw. kommt, sind der Nahverkehrsentwicklungsplan, die Verkehrsuntersuchung zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs, die Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Städteachse oder die Machbarkeitsstudie für die Stadtbahn nach Kornburg.

## Weiterentwicklung der Siedlungsgebiete und der Verkehrsinfrastruktur

Der Generalverkehrsplan der Stadt Nürnberg beinhaltet u.a. das Hauptverkehrsstraßennetz; es wurde im Januar 2017 vom Verkehrsausschuss des Stadtrates als Überarbeitung neu beschlossen. Das definierte Hauptverkehrsstraßennetz hat die Funktion, den Verkehr zu bündeln. Es ist leistungsfähig ausgebaut und sorgt dafür, dass die Wohngebiete weitgehend vom Durchgangsverkehr entlastet sind. Die beschlossene Abstufung verschiedener Straßen und die Ausdünnung des Hauptverkehrsstraßennetzes ermöglicht es, weitere Wohnquartiere in Tempo 30-Zonen zu integrieren. In den meisten Wohngebieten ist hauptsächlich der Ziel- und Quellverkehr der Quartiere zu finden. Es gibt einzelne Ausnahmen mit einem gewissen Anteil an Durchgangsverkehr, wo weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen zur Unterbindung dieses Durchgangsverkehrs bislang nicht vorgesehen wurden, da sie zu deutlichen Verschlechterungen der Erreichbarkeit für die Anlieger selbst oder nur zur Verlagerung des Verkehrs auf parallele Straßen im Wohngebiet führen würden. Beispiele hierfür sind der Schnepfenreuther Weg und die Cuxhavener Straße bzw. Wilhelmshavener Straße in Thon, die Unterreichenbacher Straße in Katzwang oder die nördliche Gugelstraße und die Seuffertstraße in der Südstadt. Um die Durchfahrt über solche Routen unattraktiv zu gestalten, gilt neben der Tempo 30-Regelung rechts vor links und oft sind markierte oder bauliche Einengungen vorhanden.

In allen Fällen, in denen es sich bei Gebietsentwicklungen nicht nur um eine kleinere Innenentwicklung handelt, sondern eine nennenswerte Zunahme an Wohneinheiten, Bewohnern und / oder Arbeitsplätzen zu verzeichnen ist, werden im Vorfeld Verkehrsuntersuchungen erstellt, die aufzeigen sollen, wie der neu hinzukommende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden kann. In der Regel ist das vorhandene Hauptverkehrsstraßennetz ausreichend dimensioniert, um die zu erwartende Verkehrszunahme bewältigen zu können. Verkehrsprobleme aufgrund neuer Gebietsentwicklungen können insbesondere dann vermieden werden, wenn eine Erschließung mit leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrsmitteln vorhanden ist oder hergestellt wird. Der Bau neuer Hauptverkehrsachsen würde dagegen zu einer Zunahme des Verkehrs führen, der aber an anderen Stellen in der Stadt, wie z.B. an den Knotenpunkten mit dem Bundesstraßenring B4R, nicht mehr abgewickelt werden kann und damit den notwendigen Kfz-Verkehr, der zur Aufrechterhaltung der Grunddaseinsfunktionen in der Stadt erforderlich ist, beeinträchtigt.

Ein weiterer essentieller Grundsatz der Planung, der zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung beiträgt und bei allen Entwicklungsgebieten Anwendung findet, ist das Prinzip der Stadt der kurzen Wege. Dies bedeutet, dass in den Wohngebieten alle wichtigen Einrichtungen der Nahversorgung, aber auch geeignete Arbeitsplätze vorgesehen werden, um Kfz-Fahrten möglichst zu vermeiden. Befinden sich Einkaufsmöglichkeiten, Kindertageseinrichtungen, Ärzte, Büros, nichtstörendes Gewerbe oder sonstige Dienstleistungen in der Nähe, können Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden.

Die wichtigsten, größeren Entwicklungsgebiete sind folgende:

➤ Areal des ehemaligen Südbahnhofs

Das Verkehrsgutachten hat nachgewiesen, dass rd. 15.000 Kfz/24h zusätzlich vom angrenzenden Hauptverkehrsstraßennetz abgewickelt werden können. Als Voraussetzung für die Entwicklung des Gebietes in hoher Dichte muss allerdings die Straßenbahn bis zur Bauernfeindstraße verlängert werden. Um die zu erwartende Verkehrsbelastung zu begrenzen, empfiehlt das Gutachten außerdem die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung (z.B. dichtes Geh-/Radwegenetz, Carsharing, Begrenzung des Stellplatzangebotes).

➤ Bereich Wetzendorf / Thon / Schnepfenreuth

Um die zusätzliche Verkehrsmenge in der östlichen Schleswiger Straße durch die geplante Bebauung südlich der Schleswiger Straße zu minimieren, wird vorgeschlagen, eine Verbindung zwischen der Bamberger Straße und der Schleswiger Straße östlich des Berufsförderungswerks herzustellen. Im Gegenzug kann der Durchbau der Bamberger Straße aufgegeben werden, der eine attraktive Route zwischen Fürth und Nürnberg Nordost schaffen würde und deshalb zu einer deutlichen Verkehrszunahme im gesamten Nürnberger Norden und zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen führen würde. Im Rahmen der weiteren Planungen für das Entwicklungsgebiet wird außerdem geprüft, wie die ÖPNV-Erschließung für den neuen Siedlungsbereich verbessert werden kann. Der Stadtteil Wetzendorf / Thon West ist aktuell ein Beispiel dafür, dass in begründeten Einzelfällen eine neue Hauptverkehrsachse sinnvoll sein kann.

➤ Tiefes Feld

Mit der Entwicklung des Tiefen Feldes wird die U-Bahn verlängert, die eine leistungsfähige Nahverkehrserschließung bedeutet. Hier wird außerdem der Bau der Neuen Rothenburger Straße dafür sorgen, dass die zu erwartende Verkehrszunahme keine Probleme in Kleinreuth/Schweinau entlang der bestehenden verursacht. Nach der Fertigstellung der Neuen Rothenburger Straße kann dann die Rothenburger Straße, die abschnittsweise weder über ausreichend breite Gehsteige noch über Radstreifen verfügt, östlich der Sigmundstraße unterbrochen und abgestuft werden. Sie dient dann nur noch als Gebietserschließung der nördlich und südlich angrenzenden Bebauung. Die Entwicklung des Tiefen Feldes wäre ohne die neue Hauptverkehrsstraße schwierig.

➤ Regensburger Straße südöstlich Hans-Kalb-Straße

Hier wird die Buslinie 44 verlängert, um sowohl die geplante Wohnbebauung am August-Meier-Heim als auch die geplante IKEA-Ansiedlung anzubinden. Die Ergänzung bzw. Verlängerung von Linksabbiegespuren an der Kreuzung Regensburger Straße / Ben-Gurion-Ring soll die Leistungsfähigkeit bei großen Messen und Veranstaltung erhalten. Das Projekt ist ein Beispiel für die Ertüchtigung einer Hauptverkehrsstraße wegen einer Gewerbeansiedlung.

Über die genannten Straßenbauprojekte hinaus besteht aktuell kein Bedarf für den Bau weiterer Hauptverkehrsachsen. In allen genannten Entwicklungsgebieten werden zur inneren Erschließung Straßen angelegt, die aber keine Durchgangsrouten durch die Gebiete schaffen. Sie sollen lediglich dem Anliegerverkehr der Gebiete dienen und diese auf möglichst kurzen Wegen an das bestehende Hauptverkehrsstraßennetz anbinden. Eine Verdrängung von Kfz-Verkehr von Hauptverkehrsstraßen in die Wohngebiete ist nicht

möglich. Darüber hinaus sind dichte Wegenetze mit direkten Verbindungen für Fußgänger und den Radverkehr geplant.

In den jeweiligen Planungsprozessen werden die Bürgervereine, der Stadtrat und Interessensverbände in mehreren Schritten beteiligt. So haben bereits zwei Informationsveranstaltungen - einer davon mit Workshops - und ein Onlinebeteiligungsverfahren zur Entwicklung des Südbahnareals stattgefunden. Auch die Planungen für das Tiefe Feld wurden schon in öffentlichen Veranstaltungen mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert. In allen Projekten werden weitere Beteiligungsmöglichkeiten folgen.

Eine Entlastung für die Hauptverkehrsstraßen ergibt sich über die beschriebenen Straßenbaumaßnahmen hinaus durch den weiteren Ausbau eines leistungsfähigen ÖPNV-Netzes. Zusätzlich zur bereits genannten notwendigen Verlängerung der Straßenbahn in das Areal des ehemaligen Südbahnhofs sind folgende Schienenverkehrsprojekte von Bedeutung:

➤ Stadt-Umland-Bahn nach Erlangen und Herzogenaurach:

Der Zweckverband wurde gegründet und die Planungen sind angelaufen.

➤ Verlängerung der U-Bahnlinie 3 bis nach Gebersdorf

➤ Stadtbahn nach Kornburg:

Eine Machbarkeitsstudie zur Untersuchung der zwei Trassenvarianten und der Erarbeitung einer Standardisierten Bewertung für die Vorzugsvariante wurde beauftragt.

➤ Die sonstigen im Nahverkehrsentwicklungsplan als verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll bewerteten Maßnahmen

Darüber hinaus plant die Verwaltung zusammen mit der Stadt Stein und dem Landkreis Fürth die gemeinsame Vergabe einer verkehrsmittelübergreifenden Studie zur Verbesserung der Verkehrssituation in Stein. Ziel der Untersuchung ist es, straßenbauliche Maßnahmen ebenso zu prüfen wie die Wirkungen der U-Bahnverlängerung und Maßnahmen für den Fußgänger- und Radverkehr. Auch die Wechselwirkungen der verschiedenen Maßnahmen untereinander sollen bewertet werden. Da jedes größere Verkehrsprojekt in Stein auch Auswirkungen auf den Nürnberger Südwesten und die benachbarten Gemeinden hätte, soll die Studie gemeinsam beauftragt werden. Aufgrund des Pilotcharakters einer solchen multimodalen Studie wurde der Freistaat um finanzielle Unterstützung angefragt.

Derzeit ist zudem eine Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in der Städteachse und den angrenzenden Landkreisen in Arbeit. Ziel der Untersuchung ist die Festlegung von Trassen, die Potential für die Nutzung von Radschnellverbindungen aufweisen sowie die Prüfung der Kosten und der Realisierbarkeit der einzelnen Trassen. Hierzu wird gesondert berichtet.

## Zusammenfassung

Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung erarbeitete Lärmkartierung, die die Straßenzüge mit verkehrsbedingten Lärmgrenzwertüberschreitungen darstellt, macht deutlich, dass sich die Verkehrsmenge in der Stadt trotz konstanter Zahlen auf einem sehr hohen Niveau eingependelt hat. Etwa 77.000 Menschen, die an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen leben, sind gesundheitsgefährdenden Luftschadstoff- und Lärmbelastungen ausgesetzt. Die Situation für die Bewohnerinnen und Bewohner an den betroffenen Straßen kann nur mit einer Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge verbessert werden. Da zusätzliche Kapazitäten im Straßennetz

zu hohen Kosten, zu Flächenverbrauch, zu Verlagerungen vom ÖPNV auf die Straße, zu einer Zunahme der Kfz-Fahrten und damit zu einer Behinderung des notwendigen Kfz-Verkehrs führen, muss der Bau neuer Straßen sehr gut abgewogen werden und der Ausbau des ÖPNV-Netzes Vorrang erhalten.

Deshalb ist bei allen Planungen für die Weiterentwicklung der Stadt immer eine integrierte Betrachtung aller verkehrlichen Belange erforderlich. Dies bedeutet, dass bei der Begutachtung der verkehrlichen Fragen grundsätzlich Aspekte des Fußgänger- und Radverkehrs ebenso zu berücksichtigen sind wie die des öffentlichen Nahverkehrs oder des Kfz-Verkehrs. Nur die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu überprüfen, wird nicht mehr den Anforderungen der modernen Stadtmobilität gerecht. Insbesondere vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, Maßnahmen gegen die gesundheitsgefährdende Luft- und Lärmbelastung in der Stadt ergreifen zu müssen (Stichwort Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan), ist der integrierte Ansatz bei der Beantwortung der verkehrlichen Fragestellungen der einzig zielführende. In diesem Sinne ist der bestehende Generalverkehrsplan mit seinen ergänzenden Entwicklungskonzepten, wie z.B. Nahverkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan, Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“, Mobilpunkte, Bewohnerparkkonzept usw., zukunftsweisend.