Spurreduzierung zugunsten von Radverkehr und ÖPNV am Ring hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 07.11.2018

Bericht

Anlass

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen fordert in ihrem Antrag vom 07.11.2018 die Vergabe einer Verkehrsuntersuchung, die die Auswirkungen einer Spurreduzierung für den allgemeinen Kfz-Verkehr am Ring B4R darstellen soll. Gleichzeitig wird für den Nordwestring die probeweise Umwandlung einer Fahrspur pro Richtung zu einer kombinierten Bus- und Radspur, die Einführung eines höheren Taktes der Ringbuslinie sowie eine konsequentere Überwachung und Ahndung des Verparkens der Radspur am Nordring beantragt.

Ausgangssituation

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im September 2017 alle Kommunen, die von Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxiden betroffenen sind, aufgefordert, einen „Masterplan zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität“ zu erarbeiten. Das Vorliegen eines Masterplans, der wirkungsvolle Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung aufzeigen sollte, galt als Voraussetzung für die Beantragung von Mitteln aus dem Förderprogramm „Saubere Luft 2017 - 2020“. Die Stadt Nürnberg hat nach einem Vergabeverfahren das Büro Lohmeyer aus Karlsruhe mit der Erarbeitung des Masterplans beauftragt.

Ende Juni 2019 hat die Deutsche Umwelthilfe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof gegen den Freistaat Bayern zur Durchsetzung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid in Nürnberg eingereicht. Dies bedeutet, dass die Stadt Nürnberg im Falle einer entsprechenden Gerichtsentscheidung gezwungen sein könnte, kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Minderung der Luftschadstoffbelastung umzusetzen. In seiner Sitzung am 24.07.2019 hat der Stadtrat mehrheitlich den Beschluss gefasst, die Verwaltung mit der Umsetzung des Masterplans „nachhaltige Mobilität“ zu beauftragen.

Der vom Büro Lohmeyer aus Karlsruhe erstellte Masterplan für Nürnberg kam zu dem Ergebnis, dass die meisten untersuchten Maßnahmen einzeln betrachtet eine kaum messbare Wirkung aufweisen, mehrere geringer wirksame Maßnahmen zusammen aber eine relevante Schadstoffreduzierung bewirken können. Eine hohe Minderungswirkung hätte die Spurreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen, unabhängig davon, ob die dem Kfz-Verkehr entzogenen Spuren zu Busspuren, Radspuren oder Grünflächen umgewandelt werden. Allerdings geht das Gutachten auch allgemein von Verkehrsverlagerungen auf andere Routen aus, ohne die Situation in Nürnberg im Detail zu betrachten. Eine Verlagerung auf parallele Strecken ist aber nur dann möglich, wenn auf anderen Routen freie Kapazitäten für weiteren Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen. Eine Verlagerung von Kfz-Verkehr von den Hauptverkehrsstraßen in Wohngebiete wäre kontraproduktiv und müsste in jedem Fall verhindert werden.

In Nürnberg wurde bereits in den 80er Jahren mit der Umsetzung des Konzepts der Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen und der Verkehrsberuhigung der Wohngebiete begonnen. Deshalb sind in den Wohngebieten die meisten Durchfahrtsrouten bereits durch entsprechende Verkehrsführungen ausgeschlossen. Wo Ausweichrouten noch bestehen, müssten diese durch Änderungen in der Verkehrsführung unterbunden werden. Die Erfahrungen mit dem realisierten Konzept zeigen, dass sich nach einer gewissen Umstellungsphase die Kfz-Verkehrsmengen spürbar reduzieren lassen, ohne dass es zu Überlastungen an anderen Stellen kommt. Die Verkehrsverlagerungen finden vermehrt auf andere Verkehrsarten statt. Beispiele hierfür sind die Unterbrechungen im Zentrum von Wöhrd, am Olof-Palme-

Platz, am Kobergerplatz oder zuletzt am Petra-Kelly-Platz. Hier sind vor der Umstellung der Verkehrssysteme größere Verkehrsmengen durch die Wohngebiete gefahren ohne dort ein Ziel zu haben. Auf den parallelen Hauptverkehrsstraßen hat sich der Verkehr nach der Umstellung der Verkehrsführung nicht dauerhaft erhöht.

Die Verhinderung von Verkehrsverlagerungen auf andere Routen ist insbesondere mit Blick auf die Pendlerströme entscheidend. Das Auffüllen freier Kapazitäten durch Pendlerverkehr aus dem Umland kann nur dann effektiv vermieden werden, wenn keine parallelen Alternativstrecken mit freien Kapazitäten und wenn keine Routen durch Wohngebiete zur Verfügung stehen. Gleichzeitig muss ein entsprechend leistungsfähiges Nahverkehrsangebot als Alternative zur Kfz-Nutzung bereitgestellt werden.

Nordwestring

Die Reduzierung von Kfz-Verkehrsspuren am Nordwestring ist nicht als Pilotprojekt geeignet. Vor allem zwei Aspekte sprechen dagegen:

- Der Nordwestring stellt nur einen Abschnitt eines langen Straßenzuges dar. Vor und hinter diesem Abschnitt gäbe es keine Kapazitätsbeschränkungen, die dafür sorgen könnten, dass weniger Verkehr ankommt bzw. im weiteren Verlauf stehen dann zu große Kapazitäten für die reduzierte Verkehrsmenge zur Verfügung.
- Die Ringstraße B4R hat eine wichtige Verteilerfunktion für die Verkehre, die z.B. über die Radialen von außen in die Stadtmitte und von außerhalb gelegenen Stadtteilen in innerstädtische Stadtquartiere wollen. Vor allem die Pendlerverkehre, die so weit im Zentrum angekommen sind, lassen sich hier nicht mehr auf andere Verkehrsarten verlagern.

Damit eine Spurreduzierung am Ring B4R funktionieren kann, müsste der Verkehr, der über das Hauptverkehrsstraßennetz zum Ring geleitet wird, deutlich reduziert werden. Für ein Pilotprojekt würde sich deshalb eine Hauptverkehrsachse, die von der Stadtgrenze zum Ring B4R führt und mit einem ÖPNV-Angebot ausgestattet ist, eignen. Beispiele hierfür wären die Erlanger Straße, die Äußere Bayreuther Straße, die Erlenstegenstraße oder die Rothenburger Straße. Alternativ - oder je nach örtlichen Gegebenheiten auch parallel - könnte das Angebot für den Radverkehr verbessert werden, z.B. durch die Anlage ausreichend breiter Radstreifen als Teil von Radschnellverbindungen. Beispiele hierfür wären die Rothenburger Straße zwischen der Virnsberger Straße und dem Ring oder die Fürther Straße. In beiden Fällen könnte durch die Reduzierung der Fläche für den Kfz-Verkehr ein Radstreifen angelegt werden.

Grundsätzlich wäre für jede Einfallstraße eine Einzelfallprüfung vorzunehmen und eine für die jeweilige Hauptverkehrsstraße passende Lösung zu entwickeln. Eine Busspur wird z.B. nur dort benötigt, wo Buslinien verkehren und parallel zu Straßenbahn- und U-Bahnlinien könnten Radschnellverbindungen angelegt werden. Sind bereits ausreichend breite Radstreifen vorhanden und werden keine Busspuren benötigt, könnten auch Grünstreifen realisiert werden.

Gleichzeitig mit Spurreduzierungen für den Kfz-Verkehr wäre je nach ausgewählter Pilotstrecke eine Steigerung der Kapazitäten im parallelen ÖPNV-System sinnvoll, damit eine leistungsfähige Alternative zur Kfz-Nutzung vorhanden wäre. Da mit der Verlängerung der U3 parallel zur Rothenburger Straße eine Kapazitätserweiterung im ÖPNV verbunden ist, bietet sich die Rothenburger Straße als geeigneter Anwendungsfall an, bei dem eine Spurreduzierung zugunsten von Radstreifen möglich wäre.

An der Ringstraße B4R sind im Zusammenhang mit der Ringbusbeschleunigung Anpassungen bei Lichtsignalsteuerungen und in kleineren Teilabschnitten Busspuren geplant. Diese Maßnahmen, die die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Ringbusses verbessern werden, können

als erste Bausteine für eine weitergehende Reduzierung des Kfz-Verkehrs am Ring dienen, die dann leichter umsetzbar ist, wenn über die einmündenden radialen Einfallachsen geringere Verkehrsmengen vom Umland zugeführt werden. Mit der Spurreduzierung an Einfallstraßen zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs oder des Radverkehrs würden zudem erste Maßnahmen zur Umsetzung des Stadtratsbeschlusses vom 24.07.2019 realisiert.

Verkehrsuntersuchung

Aus Sicht der Verwaltung ist eine Verkehrsuntersuchung, die die Auswirkungen von Spurreduzierungen darstellen soll, derzeit nicht erforderlich. Wenn ein Pilotprojekt durchgeführt werden soll, empfiehlt sich ein solcher an einer Einfallstraße. Ob und an welchen Stellen entlang dieser Straße Ausweichrouten bestehen, ist bekannt. Die Durchfahrtsmöglichkeiten durch Wohngebiete müssten dann vorab unterbunden werden und die großräumigere Verlagerung auf andere Hauptverkehrsachsen ist nicht zu verhindern bzw. wird nur dann dauerhaft stattfinden, wenn auf den parallelen Alternativstrecken freie Kapazitäten bestehen.

Verkehrsüberwachung

Der Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung (ZV-KVÜ) kontrolliert im Rahmen der Begehung der Bewohnerparkgebiete auch Abschnitte des Nordrings. Außerhalb der Überwachungszeiten des ZV-KVÜ ist die Polizei für die Kontrolle der Parkverstöße zuständig. Die Verwaltung wird sich gegenüber der Polizei und dem Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung dafür einsetzen, dass das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen zukünftig als Behinderung geahndet wird, da das Abstellen der Kraftfahrzeuge auf den Flächen für Fußgänger und Radfahrende in der Regel immer zu Gefährdungen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer führt. Radfahrende müssen je nach Situation und Fall in den fließenden Kfz-Verkehr oder in den Gehwegbereich ausweichen, wo sie sich selbst bzw. Fußgänger gefährden. Fußgänger müssen aufgrund von parkenden Kfz sehr häufig auf der Fahrbahn laufen. Vor allem Eltern mit Kinderwagen oder mit kleinen Kindern auf dem Fahrrad sowie ältere Menschen mit Gehhilfen sind oft gezwungen, die Fahrbahn zu nutzen, weil auf den Gehwegen abgestellte Autos ihnen nicht ausreichend Platz lassen. Deshalb erscheint es gerechtfertigt, diese Verstöße als Behinderungen mit der höheren Verwarnggebühr zu ahnden.