1000 Bäume und sichere Rad- und Fußwege für den Äußeren Ring

Sachverhaltsdarstellung

Mit Schreiben vom 15.08.2023 beantragt die SPD-Stadtratsfraktion eine Aufwertung des stark befahrenen Bundesstraßenrings B4R. Im Detail soll untersucht werden:

1. Die Pflanzung von mindestens 1000 Bäumen,
2. Die Umsetzung eines durchgängigen Radwegenetzes,
3. Breite und sichere Fußwege,
4. Barrierefreie Bushaltestellen,
5. Busspuren,
6. Änderungen an Parkbuchten zur Entschärfung von Gefahrenquellen.

Die Verwaltung nimmt zum Antrag wie folgt Stellung:

1. Der Ansatz einer alleehaften Begrünung des Rings wird vorbehaltlos unterstützt. Die Herstellung von Baumscheiben zur Mehrung des Baumbestands an Straßen ist nicht einfach. Die vorhandenen Leitungen und Kanäle (Sparten) verhindern Baumpflanzungen in vielen Fällen auf den ersten Blick. Die Verwaltung führt deshalb im Zuge aller größeren Straßenplanungen so genannte Spartengespräche durch, um zu klären, ob Leitungen verlegt werden können, noch in Betrieb sind oder aufgegeben werden können bzw. ob die Spartenträger Bedarf an eigenen Maßnahmen haben, bei denen dann die Grünbelange berücksichtigt werden. Diese Gespräche sind aufwendig und mühsam, da die Vereinbarungen mit den Spartenträgern über die Kostenteilung zum Teil kompliziert sind und die Straßen bereits sehr stark mit Sparten belegt sind, so dass Verlegungen kaum möglich sind. Trotzdem werden bei den meisten Neuplanungen Baumstandorte gefunden, auch wenn durchgängige Baumreihen oder gar Alleen nicht immer zu realisieren sind. Am B4R-Ring beabsichtigt der Verwaltung, bei Umplanungen möglichst viele Baumstandorte unter sorgfältiger Abwägung mit den meist betroffenen Belangen des ruhenden Verkehrs zu finden.

2. Da sie historisch gewachsen sind, weist der Ring viele unterschiedliche Arten von Radverkehrsanlagen auf. Der Verwaltung sind die Mißstände bekannt. Der Ring ist nur sehr punktuell Radvorrangroute, für viele Radfahrbeziehungen ist eher umwegig, oft ncht „erste Wahl“.

   Im Bereich Nordwestring und Nordring, teilweise auch am Ostring, wurden in den 1980er Jahren Radstreifen nachträglich angelegt, die zu schmal sind und nur noch Bestandsschutz genießen. Bei Umplanungen sind Verbreiterungen unter dem Vorbahelt der Baumpflanzungen vorzunehmen. Nachdem die Mittelstreifen nicht immer breit genug sind, um von dort Platz zu gewinnen, und im Seitenbereich häufig nicht nur Parkbuchten, sondern auch Bäume vorhanden sind, gestaltet sich die Verbreiterung der Radstreifen äußerst schwierig. Nachdem der Ring eine wichtige Bündelungsfunktion innehat und auch von Buslinien befahren wird, ist eine Reduktion von Fahrspuren nur sehr behutsam und mit umfangreichen Voruntersuchungen denkbar. Bei einer teilweise möglichen Lösung mit Entfall des Mittelstreifens ist zu beachten, dass sich die gesamte Entwässerungssituation ändern kann, und somit ein Gesamtumbau des Querschnitts erforderlich wird. Die Verwaltung ist aufgrund der Problemlage noch nicht über grobe Voruntersuchungen hinaus gekommen.

   Im Bereich Südring sind häufig bauliche Radwege anzutreffen. Diese sind in Neubauabschnitten wie Bayernstraße einwandfrei, in anderen Bereichen jedoch zu schmal. Die Problematik ist nicht ganz so prekär wie bei den Radstreifen zwischen Parkern und Fahrbahn, die Auswirkungen einer Umplanung entsprechen dem jedoch. Im Bereich Frankenstraße läuft zur Zeit die Planung für einen Komplettumbau zwischen Pfälzerstraße und Katzwanger Straße. Es ist vorgesehen, den Plan im Laufe des Jahres 2024 dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorzulegen.

   Im Bereich Ulmenstraße und Umgebung werden die Radwege durch kleine Maßnahmen verbessert. Ein Umbau ist hier meist erst langfristig erforderlich.

Im Bereich Westring wird im Rahmen von Umplanungen die Verbesserung der Radwege berücksichtigt, siehe auch "Busspuren". Für die Maximilianstraße und den Nordwestring zwischen Fürther Straße und Bielefelder Straße wird zur Zeit ein Plan erarbeitet, der erstmals Radverkehrsanlagen berücksichtigt bzw. die vorhandenen Anlagen verbessert.

3. Die Fußwege entlang der Ringstraße B4R sind meist von besserer Qualität als die Radwege. Die Verwaltung sieht nur punktuell Verbesserungsbedarf. In einigen Abschnitten ist der Fußverkehr aufgrund der überwiegend angrenzenden gewerblichen Nutzung zudem gering.

4. Die Bushaltestellen der Linien 35 und 65 konnten abschnittsweise im Rahmen des KIP-Ausbau-Programms und des Ringbuskonzeptes bereits barrierefrei ausgebaut werden (z.B. Marienbader Str., Heinemannbrücke, Nordwestring, Dianaplatz etc.). Die restlichen Haltestellen werden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplan der Stadt Nürnberg mit der höchsten Priorität 1 eingestuft, sodass eine durchgehende Barrierefreiheit der Ringbusse vordringlich erreicht werden kann.

5. Busspuren am Ring gibt es an drei Stellen:
   a. Nordwestring, im Bereich Lerchenbühlstraße bis zur Bucher Straße, dadurch Umfahrung einer Lichtsignalanlage inklusive Radverkehr,
   b. Südring, im Bereich Allersberger Straße bis zum Staubereich vor der Münchener Straße, eine Busschleuse ist seit Jahren in Betrieb,
   c. Busspur Maximilianstraße vom Westfriedhof bis zum Staubereich vor der Fürther Straße, diese Busspur ist nach Stillegung der Straßenbahn eingerichtet worden und nur suboptimal. Sie wird im Rahmen der aktuellen Umplanung verbessert und in Höhe Reutersbrunnenstraße als Busschleuse gestaltet.

   Busspuren an der B4R sind zudem im Rahmen des Masterplans Schneller und Pünktlicher ÖPNV an räumlich möglichen und strategisch wichtigen Stellen geplant:
   d. In der Gustav-Adolf-Straße von der Geisseestraße bis zur Bushaltestelle Gustav-Adolf-Straße mit Ende in der Haltestelle und Busschleuse,
   e. In der Frankenstraße zwischen Pfälzerstraße und Gugelstraße als Busschleuse im Zulauf zum folgenden Abschnitt in Richtung Knoten Katzwanger Straße.

   Im Rahmen des Masterplans soll zusätzlich die Beschleunigung der Buslinien an den Lichtsignalanlagen, die bisher nur am Südring und in kleinen Teilabschnitten vorhanden ist, durchgängig eingeführt werden.

6. Parken entlang der Ringstraße B4R soll zukünftig nicht im Vorgergrund stehen. Vorrang haben die Schaffung von Baumstandorten, die Verbesserung von Fuß- und Radwegen sowie die Beschleunigung und Barrierefreiheit der dort verkehrenden Buslinien. Parkbuchten verbleiben dort, wo Anliegerinnen und Anlieger keine andere Möglichkeit zur Abwicklung der Andienung haben oder wo Baumpflanzungen nicht möglich sind und keine höhere priorisierten Belange entgegenstehen.

Der beiliegende Plan zeigt einen Überblick über den Baumbestand an der B4R und den Stand der bisher bekannten straßenplanerischen Projekte.

Fazit

Kernpunkt der notwendigen Änderung in der Planungsphilosophie ist, dass bei laufenden und zukünftigen Planungen an der Ringstraße B4R die Prioritäten bei der Aufteilung des begrenzten öffentlichen Raumes hin zu einem Alleecharakter unter Beachtung der Ziele der Inhalte des Mobilitätsbeschlusses sowie einer intensiven Begrünung und dem Schwammstadt-Prinzip verschoben werden sollen.

Die Verwaltung wird Zug um Zug die Umgestaltung der Ringstraße B4R in Angriff nehmen. Aktuell in Arbeit sind der Bereich Maximilianstraße und ein Teil des Nordwestrings sowie ein Teil der Frankenstraße. Die Planung der Busspur Gustav-Adolf-Straße wird gerade vorbereitet. Aufgrund des hohen Aufwands ist die Gesamtbetrachtung der B4R ein mittel- bis langfristiger Prozess unter Beachtung der Prioritäten in der Gesamtstadt.