

A3 Verkehr in Nürnberg

Gremium: Programmredaktion

Beschlussdatum: 02.10.2019

Antragstext

1 Umweltfreundlich mobil - Alternativen zum Auto fördern

2 Täglich pendeln viele hunderttausend Menschen in und um Nürnberg mit dem Auto
3 zur Arbeit. Neben Stress sorgt dieser Autoverkehr auch für viel Lärm, schlechte
4 Luft und eine miserable Klimabilanz der Stadt. Wir möchten daher eine echte
5 Verkehrswende in Nürnberg gestalten. Das heißt: Die Verkehrspolitik soll sich
6 nicht mehr primär an den Belangen des Autos orientieren, sondern vielmehr Fuß-
7 und Radverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr betrachten.

8 Durch diese Stärkung der Alternativen zum Auto wird Nürnbergs Verkehr
9 klimafreundlicher, leiser und sorgt durch einen geringeren Platzverbrauch und
10 den damit verbundenen neuen Freiräumen in der Raumgestaltung für eine höhere
11 Lebensqualität in unserer Stadt. Wir wollen Bäume statt Parkplätze und
12 menschengerechte Straßen statt Stauareale.

13 Fußgänger*innen erobern ihren Platz zurück

14 Nürnberger Gehwege sind leider oftmals sehr schmal, gespickt mit Pfosten und
15 Masten, zugestellt mit Mülltonnen und Fahrrädern. Zudem werden einige
16 Bürgersteige zusätzlich noch als Parkfläche für Autos missbraucht. Diese
17 Umstände sorgen dafür, dass das zu Fuß Gehen sehr unkomfortabel und gerade für
18 Menschen mit Rollstuhl, Rollator, großen Koffern oder Kinderwagen unmöglich
19 wird.

20 Um den Fußverkehr zu fördern und echte Barrierefreiheit zu ermöglichen, wollen
21 wir die Verkehrsplanung grundlegend verändern. Statt zuerst auf die Belange der
22 Autofahrenden zu blicken wollen wir, dass die Gehwege ihrem Namen und ihrer
23 Funktion gerecht werden und genügend Platz für Menschen bieten. Parkplätze
24 gehören auf die Straße, Radständer ebenso. Auch der Radverkehr darf nicht auf
25 den Bürgersteigen stattfinden, es müssen separate Radwege geschaffen werden.

26 Durch Beseitigung der Hindernisse und Verbreiterung der Gehwege, aber auch durch
27 Verlängerung der Ampelzeiten und Begrünung der Straßenzüge machen wir den
28 Fußverkehr wieder komfortabel und zu einer attraktiven Alternative in der
29 städtischen Mobilität. Ein Beispiel hierfür ist die Umgestaltung des Petra-
30 Kelly-Platzes, bei der durch neue Bäume und Umgestaltung der Parkflächen und
31 Fahrbahnen ein völlig neues Straßenbild erzeugt wird.

32 Fahrradfahren - schnell und sicher

33 Radfahren ist umweltfreundlich, gesund, macht Spaß und ist in der Stadt auch oft
34 der schnellste Weg, um von A nach B zu kommen. Die Hälfte aller Strecken, die in
35 Nürnberg mit dem Auto gefahren werden, sind kürzer als fünf Kilometer und damit
36 ideal zum Radfahren.

37 Wir Grüne haben in der Vergangenheit bereits viele Verbesserungen für
38 Radler*innen erreicht, doch es gibt noch viel zu tun. Radfahren muss
39 komfortabler und endlich sicher werden. Dafür brauchen wir ein flächendeckend
40 gut ausgebautes und beschildertes Radwegenetz, das abgetrennte Spuren, Trassen
41 und Fahrradstraßen besitzt und auch die nötige Breite für Lastenräder und
42 Fahrradanhänger aufweist. Eigene Ampelphasen zur Vermeidung von
43 Kreuzungskonflikten mit dem Autoverkehr und breitere Radwege sind hier für uns
44 Grüne zentrale Elemente.

45 Zur Verknüpfung des städtischen Radnetzes mit dem Umland brauchen wir neben
46 Radstellplätzen an ÖPNV-Stationen auch Fahrradschnellwege, auf denen man mit dem
47 Rad schnell und sicher ans Ziel kommt. Abschließbare Fahrradstationen an
48 zentralen Punkten der Stadt, aber auch dezentrale Radständer sind nötig, um das
49 Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel zu fördern. Daneben fördern wir Grüne das
50 Fahrradverleihsystem „VAG-Rad“ und fordern eine bessere Integration des
51 Verkehrsmittels Fahrrad in unseren ÖPNV.

52 Eine Ausweitung des Förderprogramms für Lastenfahrräder trägt dazu bei, auch bei
53 größeren Transporten auf das Auto verzichten zu können. Wir Grüne möchten das
54 Lastenfahrrad zudem als wichtigen Bestandteil der örtlichen Logistik etablieren
55 und es nach dem Vorbild vieler anderer Städte auch für Handwerksbetriebe
56 attraktiver machen.

57 Um all diese Ziele zu erreichen, vervielfachen wir den städtischen Radetat und
58 setzen den nationalen Radverkehrsplan zügig um.

59 ÖPNV als Rückgrat städtischer Mobilität

60 Damit der ÖPNV seine Rolle als Alternative zum Auto ausspielen kann, muss er
61 konsequent ausgebaut werden. Wir Grüne setzen hierbei auf die Straßenbahn, da
62 sie kostengünstig, schnell und komfortabel ist und dabei eine große Kapazität
63 aufweist. Mit neuen Straßenbahnlinien möchten wir die Außenbezirke besser an die
64 Innenstadt anbinden und mit der U-Bahn vernetzen. So können wir mit einer
65 „Hochschulbahn“ die Fakultäten in Herzogenaurach und Erlangen mit der
66 Nürnberger Innenstadt, der Technischen Hochschule Ohm in Wöhrd und der geplanten
67 Technischen Universität im neuen Stadtteil Lichtenreuth verbinden.

68 Deshalb wollen wir den vom Stadtrat beschlossenen Nahverkehrsentwicklungsplan
69 zügig umsetzen und erweitern:

- 70 • Bau einer Straßenbahn durch die nördliche Altstadt
- 71 • Die Straßenbahn Richtung Erlangen mit der Weiterführung nach
72 Herzogenaurach und Uttenreuth
- 73 • Die Straßenbahn in das Neubaugebiet „Lichtenreuth“ mit der Weiterführung
74 über die Bertold-Brecht-Schule bis hin zum Klinikum Süd
- 75 • Eine Straßenbahn über den Ohm-Hochschul-Campus in Wöhrd
- 76 • Eine Straßenbahn in den Nürnberger Süden nach Kornburg und Fischbach
- 77 • Prüfung weiterer Straßenbahnprojekte, beispielsweise einem Anschluss der
78 Südstadt an die Rothenburger Straße statt eines FSW-Ausbaus und einer Tram
79 nach Zerzabelshof

80 Ein attraktives Straßenbahnnetz kommt ohne häufiges Umsteigen aus. Dafür müssen
81 sogenannte Durchmesserlinien von außen kommend das Stadtzentrum durchfahren.
82 Bisher fehlt eine attraktive Ost-West-Verbindung durch die Sebalder Altstadt.
83 Dieses Problem hat sich verschärft, als die Straßenbahn durch die
84 Pirckheimerstraße eingestellt wurde. Flankierend dazu müssen eigene Trassen für
85 Straßenbahn und Omnibus geschaffen werden, damit diese auch zu Stoßzeiten
86 attraktiv bleiben. Bahnen und Busse müssen an Ampeln Bevorrechtigung genießen,
87 damit Fahrzeiten verkürzt und die Pünktlichkeit verbessert werden können. Auch
88 müssen die Takte verdichtet und die Vernetzung der Linien verbessert werden. Das
89 Ausbauprogramm für die Barrierefreiheit der Haltestellen muss intensiviert sowie
90 ein Programm für die sanitäre Infrastruktur entlang der ÖPNV-Linien aufgelegt
91 werden.

92 Für den weiteren extrem teuren U-Bahnbau sehen wir aus heutiger Sicht keinen
93 Bedarf mehr. Nach der Fertigstellung der U 3 im „Tiefen Feld“ neigt sich der U-
94 Bahnbau für neue Strecken in Nürnberg seinem Ende entgegen. Sollten positive
95 Kosten-/Nutzenrechnungen Verlängerungen bis Stein oder in das Neubaugebiet in
96 Wetzendorf vorliegen, sehen wir Grüne das als sinnvolle Endpunkte der Ära „U-
97 Bahnbau in Nürnberg“ an.

98 Die Nachtbusse, bekannt als Nightliner, sollen nicht nur am Wochenende, sondern
99 auch wochentags fahren. Wir wollen die Menschen möglichst nah vor der Haustür
100 abholen – mit Straßenbahn und Bus geht das am besten.

101 Um die Pendlerströme zu bewältigen, müssen die S-Bahnlinien und die
102 Regionalbahnlinien zwischen Nürnberg und dem Umland leistungsstark ausgebaut
103 werden. Der Freistaat Bayern ist zuständig für die Bestellung von S-Bahn- und
104 Regionalbahnverkehr: Wir nehmen die Staatsregierung in die Pflicht, hier für
105 ausreichend Zugverbindungen, Qualitätsstandards und Barrierefreiheit zu sorgen.

106 Einfaches Tarifsystem – bezahlbare Fahrpreise

107 Ein attraktiver ÖPNV braucht ein einfaches Tarifsystem unter dem Motto
108 „Fahrpreise runter – Fahrgastzahlen rauf“. Wir wollen die Preise für den ÖPNV

109 drastisch senken, nur so können wir Autofahrende für den ÖPNV begeistern. Das
110 „Wiener Modell“ - also 1€ pro Tag bzw. 365€ für das ganze Jahr - ist weiterhin
111 unser Anspruch. Verbunden mit einem einfach zu handhabenden E-Ticket soll das
112 die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöhen. Dazu müssen natürlich auch Angebote
113 für Schüler*innen, Studierende und Rentner*innen sowie ein Sozialticket
114 eingeführt werden, die das ganze Tarifsystem abrunden.

115 Wir Grüne setzen uns für eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV ein. Wir fordern
116 den für München anvisierten Zuschuss von jährlich 35 Mio. € auch für den
117 Verkehrsverbund Großraum Nürnberg.

118 Weitere verkehrspolitische Maßnahmen

119 Neben der Stärkung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehrs bedarf es
120 natürlich weiterer flankierender Maßnahmen. Dazu gehört beispielsweise ein
121 kräftiger Ausbau von sogenannten Mobilitätspunkten. Hier vernetzen sich die
122 verschiedensten Verkehrsträger zu einer breiten Mobilitätskette. Um diese
123 erfreuliche Entwicklung zu unterstützen, wollen wir Grüne stationsbasierte Car-
124 Sharing-Modelle und das Fahrradverleihsystem „VAG-Rad“ weiter ausbauen. Bei
125 mehrspurigen Straßen setzen wir uns für die Schaffung sogenannter Umweltpuren
126 ein, die vorrangig Bussen, Taxen und Fahrrädern dienen.

127 Für ein gedeihliches Miteinander ist es aber auch notwendig, dass der gesamte
128 ruhende und fließende Verkehr rund um die Uhr überwacht wird. Dazu soll der
129 Zweckverband kommunale Verkehrsüberwachung aber auch die Polizei adäquat
130 personell und sachlich ausstatten, damit diese öffentliche Aufgabe auch erfüllt
131 werden kann.

132 Wir setzen uns für mehr Zebrastreifen in Nürnberg ein, um ein einfaches und
133 sicheres Überqueren von Straßen zu ermöglichen.

134 Mehr Sicherheit durch Tempo 30

135 Wir Grüne haben es erreicht, Tempo-30-Zonen in Wohngebieten auszuweisen. Mit
136 Tempo 30 selbst auf Hauptverkehrsstraßen vor Kindertagesstätten und Schulen hat
137 Nürnberg bundesweit Geschichte geschrieben und ist zum Vorreiter für viele
138 Kommunen geworden. Wir Grüne setzen uns auch auf der Bundesebene dafür ein, dass
139 in Deutschland Tempo 30 innerorts zur Regelgeschwindigkeit wird und davon
140 abweichende Geschwindigkeiten – also auch Tempo 50 – auszuschildern sind. Wir
141 wollen in Nürnberg selbst entscheiden, wo wir welche Geschwindigkeit in unserem
142 Stadtgebiet für richtig halten. Als Nebeneffekt lichtet sich der
143 Verkehrsschilderwald: ein kostensparender Beitrag zu einem schöneren Stadtbild.

144 Autofreie Innenstadt

145 Die Fußgängerzone in der Altstadt ist ein richtiges Erfolgsmodell. Niemand
146 möchte heute dort wieder Autos fahren sehen. Die Entwicklung zeigt, dass urbane
147 Nutzungen sich dort weiterentwickelt haben und diese durch den noch vorhandenen
148 Autoverkehr behindert werden.

149 Wir setzen uns deshalb dafür ein, die gesamte Altstadt mittelfristig und
150 gestaffelt in eine flächendeckende, einheitliche und zusammenhängende

151 Fußgängerzone weiterzuentwickeln. Dabei soll der Schleichwegverkehr beseitigt
152 werden und historische Gebäude sollen wieder ihre ganze Schönheit entfalten.

153 Selbstverständlich ermöglichen wir weiterhin den Lieferverkehr unserer
154 Einzelhändler. Europäische Großstädte wie Kopenhagen, Utrecht und Ljubljana
155 haben dafür längst zukunftsweisende Systeme entwickelt, von denen auch die
156 örtliche Wirtschaft profitiert hat.

157 Elektromobilität fördern

158 Elektromobilität ist ein Thema mit Zukunft. Im Schienenverkehr ist sie seit über
159 100 Jahren eine Selbstverständlichkeit. Elektromobilität in der Großstadt
160 Nürnberg heißt vorrangig Straßenbahn und U-Bahn, denn auch E-Autos verstopfen
161 Straßen und verbrauchen Flächen im knappen öffentlichen Raum. Ideal ist das E-
162 Auto dagegen als Taxi und zum Gütertransport in der Stadt. Auch dort, wo
163 Menschen auf das Auto angewiesen und keine öffentlichen Verkehrsmittel verfügbar
164 sind, ist das E-Auto sinnvoll. Es hat eine bessere Umweltbilanz als die
165 herkömmliche Antriebstechnik – vorausgesetzt der Strom kommt aus erneuerbaren
166 Energien. Selbstverständlich erwarten wir einen möglichst geringen
167 Energieverbrauch der Elektroautos.

168 Um die Elektroautos mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu verknüpfen, setzen
169 wir uns für leicht bedienbare Ladestationen an den Park-and-ride-Plätzen in
170 Nürnberg ein. Für E-Taxis möchten wir Grüne an gut frequentierten Warteplätzen
171 Schnellladesäulen installieren. Nur durch diese Infrastruktur-Vorleistung wird
172 die Taxi-Genossenschaft in die Lage versetzt, die große Anzahl von Dieselaautos
173 gegen emissionsarme Fahrzeuge zu tauschen.

174 Wir setzen uns auch für eine „Abwrackprämie für 2-Takt-Stinker“ ein. Was uns
175 Grüne schon mit dem Förderprogramm für Lastenräder eindrucksvoll gelang, soll
176 auch bei den „2-Takt-Mopeds“ umgesetzt werden. Wer sein Moped abgibt, erhält
177 einen Einkaufsgutschein für ein „E-Bike, Pedelec oder einen E-Moped“ in Höhe von
178 1000€.

179 Neue Straßen lösen keine Verkehrsprobleme - Klares Nein zum 180 Ausbau des Frankenschnellwegs

181 Neue Straßen erzeugen mehr Autoverkehr, die Probleme werden verschärft statt
182 gelöst. Aus diesem Grund lehnen wir den kreuzungsfreien Ausbau des
183 Frankenschnellwegs, also den Lückenschluss der A73, ab.

184 Das „Nein zum Ausbau des Frankenschnellwegs“ verbinden wir mit der Umwidmung der
185 dafür vorgesehenen Mittel für den Umweltverbund aus Fußverkehr, Fahrrad und ÖPNV
186 und eine urbane Verknüpfung der Stadtteile St. Leonhard und Gostenhof. Aktuell
187 geht man von zwölf Jahren Bauzeit für den Frankenschnellweg aus. Damit geht ein
188 zwölfjähriges Verkehrschaos in Nürnberg einher - und das für mindestens 750 Mio.
189 €. Im Ergebnis bekommen wir mehr Auto- und LKW-Verkehr. Die jährlichen
190 Instandhaltungskosten des Tunnels von bis zu 5 Mio. € bilden einen größeren
191 Posten als der jährliche Fahrradetat.

192 Wir wollen all diese Mittel für die rasche Umsetzung des „Wiener Modells“, für
193 einen schnellen und spürbaren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und für ein

194 groß angelegtes Investitionsprogramm für die VAG nutzen, damit zusätzliche
195 Fahrgäste schnell und bequem transportiert werden können.

196 Weniger LKW, mehr Lebensqualität

197 Der Schwerverkehr belastet die Anwohner*innen entlang der Hauptverkehrsstraßen
198 im Stadtgebiet. Wir Grüne setzen uns dafür ein, den LKW-Verkehr zu reduzieren:
199 mehr regionale Wirtschaftskreisläufe, mehr Güter auf die Schiene und weniger
200 sinnlose Transporte quer durch Europa. Wo Güterverkehr innerhalb Nürnbergs
201 unvermeidbar ist, muss dieser durch bessere Logistikkonzepte umweltverträglicher
202 organisiert werden. Elektrofahrzeuge und Lastenräder sind dabei wichtige
203 Bausteine.

204 Flugverkehr reduzieren

205 Fliegen ist die klimaschädlichste Art des Reisens. So sind wir Grüne gegen den
206 weiteren Ausbau des Nürnberger Flughafens. Für uns gilt: Konsolidieren vor
207 Expandieren. Auf innerdeutschen und vielen innereuropäischen Entfernungen ist
208 die Bahn eine sinnvolle Alternative.

209 Lärm macht krank: Wir setzen uns für ein Nachtflugverbot von 23 Uhr bis 5 Uhr am
210 Nürnberger Flughafen ein – wie es bereits an den anderen großen deutschen
211 Flughäfen der Fall ist. Darunter gehört auch ein nächtliches Rangieren oder
212 Bereitstellen der Flugzeuge aus eigener Kraft.

213 Schlüsselprojekt: Wir gestalten die Mobilitätswende!

214 Auch die Mobilität muss ihren Beitrag zur CO2-Reduzierung leisten. Wir geben
215 deshalb Fußgänger*innen, Radfahrenden und dem ÖPNV Vorrang und sagen entschieden
216 Nein zum Ausbau des Frankenschnellwegs. Mit einem gut ausgebauten Radwegenetz,
217 einer autofreien Innenstadt und einem günstigen Nahverkehr gestalten wir Grüne
218 die ökologische, bequeme und lebenswerte Mobilität von Morgen!