

16. Februar 2018

Verkehrswende jetzt!

Angesichts der flächendeckenden Belastung der Atemluft mit giftigen Stickoxiden müssen entschlossene Schritte für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität erfolgen. Der ökologische Verkehrsclub VCD formuliert dazu zehn Kernforderungen an die Stadtpolitik:

1) Kein weiterer Ausbau des Frankenschnellwegs

Der kreuzungsfreie Ausbau ist derzeit sogar als Maßnahme des Nürnberger Luftreinhalteplans geführt, wäre aber völlig kontraproduktiv. Schon heute liegen hochbelastete Messpunkte im direkten Umfeld des Frankenschnellwegs. Zusätzlicher Verkehr ist dort vorprogrammiert.

An den Tunnelenden sind neue Emissions-Hotspots zu erwarten. Die von der Stadt vorgeschlagene Verwirbelung der Abgase ist keine Lösung sondern nur noch zynisch, führt sie doch zu einer höheren Hintergrundbelastung in einem größeren Umfeld.

Als Alternative schlagen wir an dieser Stelle einen Boulevard mit urbaner Bebauung, aber auch mit reichlich Baumbestand vor (Details auf www.stattautobahn.de). Die bei einem Bauverzicht freiwerdenden Finanzmittel können in den Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbands investiert werden.

2) Bessere Tarife und Takte im ÖPNV

Um die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs attraktiver zu machen, sind günstigere Ticketpreise ein wichtiges Instrument. In Zeiten, in denen sogar die Bundesregierung über Gratis-ÖPNV nachdenkt, können generell niedrigere Fahrkartenpreise und andere Finanzierungsquellen kein Tabu mehr sein.

Damit einhergehen sollte eine Überarbeitung und Vereinfachung des Tarifsystems. Ein günstiges Grundangebot erspart eine Vielzahl von Sonderrabattierungen (Stichwort: Wiener Modell).

Parallel muss die Angebotsqualität verbessert werden: Mit zusätzlichen Fahrten muss das Platzangebot in den Hauptverkehrszeiten erhöht werden. Den Fahrgästen muss auch in den Neben- und Schwachverkehrszeiten ein attraktiver ÖPNV zur Verfügung stehen. Dafür müssen die Takte verdichtet und Anschlussverbindungen gesichert werden.

Dass ausreichend Personal und Fahrzeuge auch für ungeplante Ausfälle vorhanden sind, sollte eine Selbstverständlichkeit sein.

3) Ausbau des Straßenbahnnetzes

Straßenbahnen sind attraktiver ÖPNV, zu einem Bruchteil der Kosten der U-Bahn. Eigene Fahrbahnen und temporärer Vorrang ermöglichen eine sichere und störungsfreie Fahrt. Sie sollten auch dann umgesetzt werden, wenn dies Einschränkungen für den MIV bedeutet.

Die Verbindung durch die Sebalder Altstadt muss kurzfristig geplant und realisiert werden. Sie bietet ein hohes verkehrliches Potenzial und lässt sogar betriebliche Einsparungen erwarten. Von durchgehenden Fahrten ins Herz der Altstadt profitieren auch die Fahrgäste entlang der Außenäste und die StUB.

Weitere Streckenverlängerungen und der Ausbau ins Umland sind notwendig, um reale Alternativen zum Kfz-Verkehr zu schaffen. Die Strecke ins Entwicklungsgebiet Südbahnhof wird bereits im Vorgriff auf die geplante Bebauung hergestellt und steht künftigen Bewohnern und Studierenden von Anfang an zur Verfügung.

Um die nötigen Planungskapazitäten zu schaffen, wird das U-Bahnbauamt aufgelöst und zu einem Stadtbahnamt umgewandelt.

4) Fahrradverkehr fördern

Die Stärkung des Radverkehrs ist die kostengünstigste Möglichkeit für bessere Luft, erfordert aber Mut und Kreativität. Auch beim Ausbau der Radinfrastruktur muss der aktuelle Verkehrs- bzw. Parkraum des MIV auf den Prüfstand gestellt werden.

Der Radverkehrsetat der Stadt Nürnberg sollte mindestens auf die empfohlene Untergrenze des Nationalen Radverkehrsplans von rund 7 Mio. Euro jährlich angehoben werden. Dem Ausbau von Radverbindungen und Lückenschlüssen muss ein nach Prioritäten geordneter Plan zugrundeliegen. Zur Planung und Umsetzung sind mindestens zwei zusätzliche Stellen im Verkehrsplanungsamt und bei SÖR einzurichten.

Zur Verbesserung der Wege für den Pendlerverkehr sind konkrete Schritte zur Umsetzung der Radschnellwegverbindungen in die Region einzuleiten. Nach der Machbarkeitsstudie stehen jetzt ein verbindlicher Zeitplan sowie die Klärung von Baulastträger und Finanzierung an. Die Schnellwege sind mit einem innerstädtischen Vorrangnetz zu verknüpfen.

5) Lebensraum für Fußgänger

Die Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Anwohnern und Passanten ermöglicht lebenswerte Stadtviertel. Verkehrsarme Innenstädte (z.B. Gent, Bologna) führen auch zu deutlich niedrigeren Schadstoffbelastungen.

Ausreichend breite, vor Falschparkern geschützte und sichere Gehwege sowie Querungsmöglichkeiten sind an vielen Stellen erst noch zu schaffen. Ampelschaltungen dürfen nicht nur die Belange des fließenden Verkehrs berücksichtigen, sondern auch die warte- und umwegempfindlichen Fußgänger.

Neue Instrumente wie Shared Space oder der Rückbau von Parkplätzen zu Stadtplätzen können die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern. Nicht zuletzt kann durch ein angenehmes Umfeld „vor der Haustür“ ein Teil des Freizeitverkehrs ersetzt werden.

6) Individuelle und öffentliche Elektromobilität voranbringen

Solange damit lediglich ein 1:1 Ersetzen von Pkw mit neuen Antrieben gemeint ist, schafft Elektromobilität keine Lösung. Sie bietet aber große Chancen für den Einstieg in ein insgesamt schadstoffärmeres Transportsystem.

Für Pedelecs und E-Bikes muss eine geeignete Infrastruktur zum Akkuladen bzw. -austausch entstehen. Auch ihre Nutzer profitieren von einem Vorrangnetz und Schnellverbindungen (Punkt 4) für den Radverkehr.

Weitere geeignete Einsatzmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sehen wir im Taxiverkehr. Hier könnte die Stadt die Vergabe von Lizenzen an entsprechende Kriterien knüpfen. Lastentaxis und (E-)Lastenräder sind als Alternative für den Logistikverkehr weiter zu fördern.

Elektrobusse können nach erfolgreicher Markteinführung dazu beitragen, die Emissionssituation im ÖPNV zu verbessern. Bewährte Elektromobilität bietet die Straßenbahn (Punkt 2).

7) Intermodalität ermöglichen

Die Digitalisierung bietet die Chance, private und öffentliche Mobilität besser zu vernetzen. Wenn Wegekettens flexibel organisiert werden können, entfallen oft unnötige Leerfahrten.

Ein zuverlässig funktionierendes Informationssystem vereinfacht Umsteigevorgänge. Neben der digitalen muss aber auch die bauliche Infrastruktur an vielen Stellen verbessert werden. Haltestellen müssen so gestaltet werden, dass ein Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln problemlos möglich ist.

Carsharing und Fahrradverleih müssen aus ihrer Nischenstellung herauskommen. Mobilpunkte müssen an vielen Standorten entstehen (Beispiel: Bremen) und so einen einfachen Zugang ermöglichen. Weitere Services wie GepäckEinstellung, Ladestationen und Lieferdienste (Punkt 6) können Zugangshemmnisse abbauen. Ein funktionierendes, leicht nutzbares und tariflich attraktives Verleihsystem muss erhalten bzw. geschaffen werden.

8) Parkraum verknappen und bewirtschaften

Der Parkraum hat gleich mehrfachen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl: Wer nicht erwarten kann, einen – möglichst noch kostenlosen – Stellplatz direkt am Zielort zu finden, denkt eher über Alternativen zur Autofahrt nach. Und mit den gewonnenen Flächen können diese Alternativen auch viel attraktiver, sicherer und vergnüglicher gestaltet werden.

Dafür ist ein stadtweites Konzept zu entwickeln, wie der zur Verfügung stehende Verkehrsraum gerechter und effizienter aufgeteilt werden kann. (Beispiel Kopenhagen: Dort wird die Zahl der öffentlichen Stellplätze in der Innenstadt konsequent jedes Jahr um 2% reduziert.)

Über die Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Raum kann eine effizientere Nutzung und bewusste Steuerung (E-Mobile, Ladezonen) erreicht werden. Die Verkehrsüberwachung muss ausgebaut werden, damit sich das Risiko für Falschparker deutlich erhöht. Die Stadt setzt sich zudem für eine Erhöhung der Bußgelder ein.

9) Bahninfrastruktur nutzen

Eigenständig geführte Bahnstrecken bieten Potenziale für einen hochwertigen, schnellen Nahverkehr. Zwar sind hier zunächst der Freistaat und die Bahn AG gefordert. Wenn auf deren Seite keine Bewegung erkennbar ist, muss die Stadt Nürnberg selbst initiativ werden.

Die im Stadtgebiet vorhandenen Gleisanlagen der Ringbahn können für eine Verbindung vom Nordostbahnhof nach Fürth genutzt werden. Mittelfristig ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke anzustreben. Entlang bestehender Bahnstrecken können weitere Haltepunkte (z.B. Buchenbühl) die Erschließungswirkung verbessern. Diese Potenziale sind zu ermitteln und weitere Schritte mit der BEG abzustimmen.

10) Autoarme Quartiere fördern

Nürnberg ist eine wachsende Stadt, so dass die künftige Verkehrserzeugung besonderes zu beachten ist. Der Einwohnerzuwachs darf nicht zu einer Verschlechterung der Luft- und Lebensqualität für die Bevölkerung führen. Beim Siedlungsbau verfügt die Stadt mit der kommunalen Planungshoheit über ein wichtiges Steuerungsinstrument.

Anstelle reiner Wohnsiedlungen ist eine urbane Nutzungsmischung anzustreben. Durch ein gutes Angebot an wohnungsnahen Arbeitsplätzen und Einkaufsmöglichkeiten wird ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung geleistet. Soweit Wege nicht ganz vermieden werden können, ist in gemischten Strukturen jedenfalls eine gleichmäßigere Auslastung des ÖPNV Angebots zu erwarten.

Hohe bauliche Dichte muss mit einer geschickten und attraktiven Freiraumgestaltung (Punkt 5) korrespondieren. Verkehrspsychologische Erkenntnisse müssen dahingehend genutzt werden, dass Fußgänger und Radfahrer den besten Zugang zu den Gebäuden erhalten, damit der nicht-motorisierte Verkehr als bequemste aller Verkehrsarten erfahren wird. Für weitere Wegstrecken sollte die Erreichbarkeit von Kfz (dezentrale Abstellanlagen) und ÖPNV chancengleich sein.