

CSU-Stadtratsfraktion Erlangen, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister

Dr. Florian Janik

Rathaus

91052 Erlangen

<u>Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO</u>	
Eingang:	04.07.2017
Antragsnr.:	074/2017
Verteiler:	OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat:	VI/61
mit Referat:	ZV/StuB, I/31

4. Juli 2017/AB

Antrag zum Stadtrat am 27. Juli 2017

hier: zu den aktuellen Verkehrsplanungen für die Erlanger Innenstadt: Innenstadt stärken, nicht abhängen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für uns stellt sich folgende Frage: „Plant die Stadtverwaltung nach der Bahnbaustelle das endgültige „Aus“ für unsere Innenstadt?“

Das Beratungsbüro SPP Consult hat zusammen mit der Stadtverwaltung in der Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses (UVPA) am 27. Juni 2017 die „Szenarien zur verkehrlichen Entlastung der Erlanger Innenstadt vom Durchgangsverkehr“ vorgestellt.

Sie selbst haben in dieser Sitzung erklärt, dass diese Planungen nach ihrer Meinung jetzt nicht zerredet werden sollten, sondern mit einem entsprechenden Grundsatzbeschluss vorangetrieben werden sollen.

Nachfragen und Widerspruch von unserer Seite wurde nach unserem Empfinden abgetan, nicht ernst genommen. Sie haben in der Sitzung zu keinem Zeitpunkt signalisiert, dass Sie bereit wären, auch Punkte, die uns wichtig sind, mitaufzunehmen und ernsthaft weiterzuverfolgen.

Am 28. Juni 2017 wurden die UVPA-Beratungen ungewöhnlich ausführlich im Rathaus-Report veröffentlicht.

Daraufhin hat die CSU-Stadtratsfraktion Erlangen am 30. Juni 2017 eine Erklärung „zu den aktuellen Verkehrsplanungen für die Erlanger Innenstadt“ abgegeben: „Unsere Innenstadt darf jetzt nicht abgeriegelt werden. Die CSU fordert daher den STOPP dieser Planspiele.“

Von Ihrem Fraktionskollegen Dees wurden wir auf Facebook daraufhin der „Fake-News“ und „Lüge“ bezichtigt. Auch u.a. die Stadtratskollegen Bußmann und Felix von Pierer haben sich geäußert.

Die uns gegenüber verwendeten Formulierungen von Stadtrat Dees sind eine ungeheuerliche Entgleisung und bedürfen einer Entschuldigung.

Wir wissen, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, dass dies nicht Ihr Stil ist. Wir wollen auch nicht, dass dies zum Umgangston im Stadtrat wird.

.../2

Daher sehen wir uns zu diesem Antrag veranlasst, um für die Zukunft Klarheit über die Pläne der Ampel-Koalition (SPD + Grüne + FDP) zu haben.

Unsere Absicht ist es, in der gegenwärtigen Umgestaltungsphase unserer Stadt auch die Innenstadt zu stärken. Einzelhandel, Gastronomie und Betriebe sind - gerade nach der langen Phase der Bahnbaustelle - zu unterstützen. Die Innenstadt darf nicht abgeriegelt werden.

Wir sind nicht bereit, Maßnahmen und Planungen zu unterstützen, die weit über das hinausgehen, was Altstadt und Innenstadt während der Bahn-Bauarbeiten erleben und ertragen mussten.

Unsere Innenstadt verändert sich in den nächsten Jahren massiv: Siemens zieht aus der Innenstadt in den Siemens-Campus entlang der Paul-Gossen-Straße um. In viele bisherige Siemens-Gebäude ziehen Einrichtungen der Universität ein. Das Landratsamt des Landkreises Erlangen-Höchstadt zieht vom Marktplatz in das neue Gebäude neben den Erlangen Arcaden.

Wir brauchen jetzt nachhaltige Zukunftslösungen für unsere Stadt. Aussagen in den Wahlprogrammen der Ampel-Koalition wie „keine Autos in die Stadt lassen“, „keine Kosbacher Brücke bauen“, „weniger Parkplätze“ helfen nicht weiter.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher folgenden Antrag:

Die Stadt Erlangen stoppt alle Planungen zu folgenden Punkten:

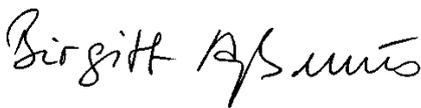
- Wegfall von mindestens 350 Parkplätzen in der Innenstadt (durch Wegfall des Aufparkens bei Gehsteigen)
- Verkehrsachsen „baulich“ zu blockieren
- die Neue Straße am Maximiliansplatz zu sperren
- die Verbindung Äußere Brucker Straße zur Innenstadt / Henkestraße durch Sperrung der Unterführung Güterhallenstraße zu unterbrechen
- sämtlichen Durchgangsverkehr über die A73 und die Werner-von-Siemens-Straße zu leiten
- mehr Verkehr u.a. für folgende Straßen: Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, Bayreuther Straße
- Feinstaubwerte aufgrund alter Messungen als Planungsgrundlage heranzuziehen (Mit der Verlagerung von Siemens aus der Innenstadt in den Siemens-Campus ändern sich zukünftig alle Verkehrsbeziehungen, bisherige Messungen verlieren daher ihre Bedeutung.)

Die Stadt Erlangen treibt folgende Planungen voran und legt sie bis Juni 2018 dem Stadtrat zur Entscheidung vor:

- Achse Karl-Zucker-Straße / Koldestraße als direkte Verbindung vom Siemens-Campus zur Innenstadt
- Shuttlesystem mit Elektro-Kleinbussen für die Innenstadt
- E-Mobilität in unserer Stadt
- Prüfung des Baus der Kosbacher Brücke für den Autoverkehr zur verkehrlichen Entlastung der Innenstadt

- Grundsatzbeschluss über den Bau der Kosbacher Brücke (im Rahmen des StUB-Projekts, der Bau dieser Brücke soll aber schnellstmöglich „StUB-gerecht“ für den ÖPNV/Bus erfolgen)
- eine Rampe am Zentralfriedhof von der Äußeren Brucker Straße zur Hochstraße / Werner-von-Siemens-Straße
- die Unterquerung der Bahnlinie durch die Stadt-Umland-Bahn in der Güterhallenstraße ist so zu planen, dass die bisherige Leistungsfähigkeit der Straßenverbindung voll erhalten bleibt.
- neue Formen für breite Bürgerbeteiligung, hierzu werden dem Stadtrat von der Verwaltung Konzepte vorgelegt

Mit freundlichen Grüßen



Birgitt Abmus
Fraktionsvorsitzende



Gabriele Kopper
stv. Fraktionsvorsitzende



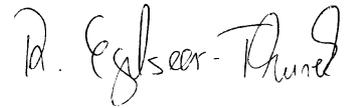
Jörg Volleth
stv. Fraktionsvorsitzender



Wolfgang Beck



Sonja Brandenstein



Rosemarie Egelseer-Thurek



Uwe Greisinger



Dr. Kurt Höller



Dr. Max Hubmann



Robert Hüttner



Christian Lehrmann

gez.
Ralf Merkel



Adam Neidhardt



Dr. Stefan Rohmer



Prof. Dr. Rüdiger Schulz-Wendtland



Pia Tempel-Meinetsberger



Alexandra Wunderlich

Anlagen

- Anlage 1:
Rathaus-Report vom 28.06.2017
- Anlage 2:
Die CSU-Stadtratsfraktion Erlangen zu den aktuellen Verkehrsplanungen für die Erlanger Innenstadt vom 30.06.2017
- Anlage 3:
Facebook Posts
- Anlage 4:
SPD Erlangen, Kommunalwahlprogramm 2014 – 2020, Kapitel „Verkehr“
- Anlage 5:
Grüne Liste, Kommunalwahlprogramm 2014 – 2020, Kapitel „Verkehr“

Anlage 1: Rathaus-Report vom 28.06.2017

Nr. 79 / Mittwoch, 28. Juni 2017

Möglichkeiten zur Verkehrsentlastung in der Innenstadt vorgestellt

Das Beratungsbüro SPP Consult hat mit der Verwaltung in der Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses am Dienstag Szenarien zur verkehrlichen Entlastung der Erlanger Innenstadt vom Durchgangsverkehr vorgestellt. Ziel der Überlegungen ist es, in dicht bewohnten Bereichen der Innenstadt den Durchgangsverkehr zu reduzieren und die damit verbundenen Lärm- und Abgasbelastung zu verringern. Für die besonders stark vom Durchgangsverkehr belasteten Achsen zwischen Neuer Straße und Maximiliansplatz sowie für die Henkestraße sollen auf Grundlage des Gutachtens vom Stadtrat verschiedene Entwicklungsvarianten diskutiert werden.

Die Szenarien sollen Möglichkeiten zur Verkehrsentlastung verdeutlichen und Anregungen für die weitere Diskussion liefern. Das weitestgehende Szenario sieht vor, die Achsen durch bauliche Eingriffe zu entlasten. Zur Verkehrsreduzierung in der Henkestraße könnte die Unterführung Güterhallenstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt werden und würde nur noch dem Öffentlichen Nahverkehr, dem Rad- und Fußverkehr sowie für Rettungsfahrzeuge zur Verfügung stehen. Die Gutachter rechnen damit, dass in der Henkestraße dann täglich rund 7.900 Durchfahrten weniger stattfinden würden. Der Durchgangsverkehr würde stattdessen über die Werner-von-Siemens-Straße geleitet. Für die Neue Straße wurde ein Umbau der Neue Straße zwischen Turnstraße und Östlicher Stadtmauerstraße und eine Sperrung für den Durchgangsverkehr ins Gespräch gebracht. Hier wäre ebenfalls eine Verkehrsentlastung um täglich 7.800 Fahrzeuge erreichbar. Die Führung des Verkehrs würde in diesem Szenario verstärkt über die Achse Palm-, Spardorfer, Essenbacher, Bayreuther und Bayersdorfer Straße erfolgen.

Ein weniger weitreichendes Szenario sieht eine Entlastung beider Achsen durch eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten, eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und die Stärkung von alternativen Verkehrsführungen zur Entlastung vor. In beiden Szenarien soll neben einer Verkehrsentlastung auch weiterhin eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt sichergestellt werden, in erster Linie geht es um eine Entlastung vom Durchgangsverkehr. Überprüft werden sollen aber auch die Auswirkungen einer Beibehaltung der bestehenden Verkehrsführung durch beide Achsen. Die vorgestellten Szenarien sind Teil umfassender Vorschläge zur Gestaltung eines Vorrangnetzes für den Motorisierten Individualverkehr.

Sie wurden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans entwickelt, der aufzeigen soll, wie sich der Verkehr in der Zukunft entwickeln kann und soll, um den Anforderungen der Stadtbevölkerung gerecht zu werden. Dazu gehört auch, die Verknüpfungen in der Region sicherzustellen. Der Verkehrsentwicklungsplan wird unter breiter Beteiligung der Stadtgesellschaft erarbeitet. „Es muss gerade in der nördlichen Innenstadt aber auch insgesamt das Thema nachhaltig und bald angegangen werden“, so Baureferent Josef Weber. Die Bürger erwarten nun eine Reaktion auf die Zahlen. Unter anderem tagt regelmäßig das Forum Verkehrsentwicklungsplan, in dem Bürgerinnen, Interessengruppen und Institutionen mitwirken. Die Vorschläge werden Stadtrat und Verwaltung zur weiteren Beratung vorgelegt.

+++++

Die CSU-Stadtratsfraktion Erlangen zu den aktuellen Verkehrsplanungen für die Erlanger Innenstadt

Katastrophale Planungen – Innenstadt soll abgehängt werden

Plant die Stadtverwaltung nach der Bahnbaustelle das endgültige „Aus“ für unsere Innenstadt?

Diese Frage drängt sich auf, wenn man die „Szenarien zur verkehrlichen Entlastung der Erlanger Innenstadt vom Durchgangsverkehr“ liest, die das Beratungsbüro SPP Consult mit der Stadtverwaltung in der Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses (UVPA) am 27. Juni 2017 vorgestellt hat.

Es geht um die Sperrung wichtiger Zufahrtsstraßen zur Erlanger Innenstadt. Dazu scheut Janik klare Aussagen. Aber die Zielrichtung ist klar: Autos raus aus der Stadt, egal, welche Konsequenzen das z.B. für Einzelhandel, Gastronomie und Betriebe hat.

Jetzt wird deutlich, die Bahnbaustelle war eigentlich nur der „Probelauf“ für Straßensperrungen und weitere „Maßnahmen“.

Oberbürgermeister Florian Janik und seine „Ampel-Koalition“ (SPD + Grüne + FDP) planen für Erlangen:

- **Wegfall von mindestens 350 Parkplätzen** in der Innenstadt
- Verkehrsachsen sollen „**baulich**“ **blockiert** werden
- die **Neue Straße am Maximiliansplatz** soll gesperrt werden
- die Verbindung **Äußere Brucker Straße zur Innenstadt / Henkestraße** soll durch Sperrung der **Unterführung Güterhallenstraße** unterbrochen werden
- sämtlicher **Durchgangsverkehr** soll über die A73 und die Werner-von-Siemens-Straße geleitet werden
- **mehr Verkehr** u.a. für folgende Straßen: **Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, Bayreuther Straße**

Unsere Innenstadt darf jetzt nicht abgeriegelt werden.

Die CSU fordert daher den STOPP dieser Planspiele.



Dabei verändert sich unsere Innenstadt in den nächsten Jahren massiv: Siemens zieht aus der Innenstadt in den Siemens-Campus entlang der Paul-Gossen-Straße um. In viele bisherige Siemens-Gebäude ziehen Einrichtungen der Universität ein. Das Landratsamt des Landkreises Erlangen-Höchstadt zieht vom Marktplatz in das neue Gebäude neben den Erlangen Arcaden.

Eines wird immer deutlicher: Ideologische Scheuklappen (keine Autos in die Stadt lassen, keine Kosbacher Brücke bauen, weniger Parkplätze) blockieren nachhaltige Zukunftslösungen für unsere Stadt.

Zu diesen Themen fand keine breite Bürgerbeteiligung statt.

Die Sprache der Planer verschleiert, woran Oberbürgermeister Florian Janik mit seiner „Ampel-Koalition“ (SPD + Grüne + FDP) arbeitet.

Sprache der Planer	was es wirklich bedeutet
<i>durch bauliche Eingriffe entlasten</i>	<i>Straße sperren und blockieren</i>
<i>Verkehrsreduzierung</i>	<i>Durchfahrt nur für Anlieger</i>
<i>Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten</i>	<i>jetzt 50 km/h, dann 30 km/h, jetzt 30 km/h, dann Schrittgeschwindigkeit</i>
<i>Stärkung von alternativen Verkehrsführungen</i>	<i>Verlagerung in jetzt schon belastete Straßen</i>

Die Stadtratsmitglieder der CSU sind am vergangenen Dienstag (27.06.2017) offen in die Sitzung des UVPA im Rathaus gegangen. Die Tagesordnungspunkte zum „Verkehrsentwicklungsplan Erlangen“ sollten von den Gutachtern vorgestellt werden.

Sie erlebten allerdings, dass Oberbürgermeister Florian Janik und seine Ampel-Koalition keineswegs offen sind für vernünftige Vorschläge, sondern einen Blanko-Freibrief für die nächsten Planungsschritte und Maßnahmen erwarten.

Eine solchermaßen vorgefasste, starre Meinung in festen ideologischen Strukturen ist keine Basis für eine offene Diskussion.

Wir sind nicht bereit, dies abzunicken, denn im Falle eines Stadtratsbeschlusses würde die Bürgerschaft mit Maßnahmen konfrontiert werden, die weit über das hinausgehen, was Altstadt und Innenstadt während der Bahn-Bauarbeiten erleben und ertragen mussten.

Es wurde schon bei der Vorstellung klar, dass offensichtliche Alternativen keinerlei Beachtung finden werden:

- Shuttlesystem mit Elektro-Kleinbussen für die Innenstadt
- E-Mobilität in unserer Stadt
- Prüfung des Baus der Kosbacher Brücke für den Autoverkehr zur verkehrlichen Entlastung der Innenstadt
- eine Rampe am Zentralfriedhof von der Äußeren Brucker Straße zur Hochstraße / Werner-von-Siemens-Straße

Unsere Innenstadt darf jetzt nicht abgeriegelt werden.

Die CSU fordert daher den STOPP dieser Planspiele.

Herausgeber: CSU-Stadtratsfraktion Erlangen, Fraktionsvorsitzende Birgitt Aßmus (verantwortlich),
Rathaus, Rathausplatz 1, Zimmer 1.04, 91052 Erlangen

Tel. (09131) 86-24 05 Fax (09131) 86-21 78

Email: csu@erlangen.de www.stadtratsfraktion.csu-erlangen.de
facebook.com/CSU.Fraktion.Erlangen instagram.com/CSU.Fraktion.Erlangen

Anlage 3: Facebook-Posts / Kommentare zur Erklärung der CSU-Stadtratsfraktion Erlangen



Philipp Dees

Dieser Artikel ist, in aller Deutlichkeit, einfach nur Fake News. Und das nicht im Trumpschen Sinne, sondern die wesentlichen Inhalte des Artikels sind frei erlogen.

Was ist der tatsächliche Sachverhalt: Im Forum Verkehrsentwicklungsplan, einer umfangreichen Bürgerbeteiligung, sind von Bürgerinnen und Bürgern verschiedene Probleme eingebracht worden. Daneben gibt es auch einige Probleme, z.B. Schadstoffbelastungen an der Henkestraße, die die Stadt lösen muss, bevor irgendwelche Gerichte unpraktikable Lösungen anordnen.

Auf Basis dieser Problembeschreibungen hat die Verwaltung Gutachter beauftragt, aufzuzeigen, wie man diese lösen könnte. Und zwar eben nicht mit der Maßgabe, dass das dann gemacht wird, sondern dass man nur entscheiden kann, wenn man die Alternativen kennt.

Und der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss und die Ampel-Mehrheit dort hat diese Vorschläge zur Kenntnis genommen und die Verwaltung aufgefordert, diese in der Bürgerbeteiligung weiter zu diskutieren. Und zwar nicht nur über die Vorschläge, sondern auch darüber, ob diese Vorschläge überhaupt in Frage kommen, oder ob sie mehr Probleme verursachen, als sie lösen. Erst nach der Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern wird eine Entscheidung getroffen. Und der ganze Prozess ist offen auch für weitere Vorschläge, wie übrigens auch der gesamte Verkehrsentwicklungsplan-Prozess. Die Kollegin Aßmus, die beim UVPA anwesend war, weiß das natürlich auch.

Also: Der Artikel und die Aussagen der dazugehörigen Kachel sind einfach erlogen.

Gestern um 23:22 · Gefällt mir · Antworten · Nachricht



Philipp Dees

Am 9. Juni um 18:54 · 🌐

CDU und FDP in Nordrhein-Westfalen wollen also Studiengebühren für Nicht-EU-AusländerInnen einführen. Mit dem bizarren Argument, das müsse man, weil wenn man sie einführe würden auch alle anderen Länder sie einführen, und dann habe man ein Problem, wenn man sie nicht habe.

Das macht vor allem klar: Schwarz-gelb ist das gleiche Pack, das vor einigen Jahren zurecht überall abgewählt worden ist. Die angebliche Erneuerung hat es nie gegeben. Leider teils gemeinsam mit den Grünen (BaWü, SLH) steht schwarz-gelb für Ausgrenzung, Umverteilung nach oben und Spaltung der Gesellschaft.

Barbara Pfister und 36 weitere Personen

66 Kommentare



Martin Jürgen Müller

Denjenigen die sich damit schon tiefer befasst haben ist wohl bewusst das es sich um unverbindliche Vorschläge handelt.

Vor 51 Minuten · Gefällt mir · Antworten



Harald Bußmann

Beim FakeNews-Verbreiten ist die **CSU-Stadtratsfraktion Erlangen** (u.a. von **Kurt Höller** und **Christian Lehmann** verbreitet) halt groß...

Fakten: den meisten Menschen ist die Verkehrsbelastung in der Innenstadt zu groß, die Grenzwerte bei der Luftbelastung werden (zu Recht) immer schärfer, andere Städte werden mittlerweile von Gerichten gezwungen, zu handeln. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2030 macht ein Gutachter (! weder die Verwaltung noch die Ampelmehrheit!) Vorschläge, wie diesen Problemen begegnet werden könnte. Wer diese Vorschläge schlecht findet, kann gerne andere machen oder soll zugeben, dass ihm/ihr diese Probleme am Allerwertesten vorbeigehen.

Vor 7 Minuten · Bearbeitet · Gefällt mir · Antworten



Felix von Pierer hat **CSU-Stadtratsfraktion Erlangens** Beitrag geteilt.

20 Minuten · 🌐

Interessant, interessant, was da alles in unserer Stadt passieren soll 😊. Ich sitze zwar öfter mit unserem Oberbürgermeister und der Ampelkoalition zusammen, von diesen Schreckensmeldungen weiß ich allerdings noch nichts. Neue Straße sperren, Äußere Brucker Straße sperren, 350 Parkplätze weniger..., vielleicht werden demnächst auch die Busse aus unserer Innenstadt verbannt? Ironie aus!



CSU-Stadtratsfraktion Erlangen

Am 30. Juni um 18:04 · 🌐

Katastrophale Planungen – Innenstadt soll abgehängt werden

Plant die Stadtverwaltung nach der Bahnbaustelle das endgültige „Aus“ für unsere Innenstadt?

Die **CSU-Stadtratsfraktion Erlangen** zu den aktuellen Verkehrsplanungen für die **Erlangen.de** Innenstadt

unsere Innenstadt soll abgehängt werden

Plant die Stadtverwaltung nach der Bahnbaustelle das endgültige „Aus“?

- 350 Parkplätze weniger
- Straßensperrungen

5. Vorfahrt für Mensch und Umwelt – Verkehr

5.1. Ziele

Ziele sozialdemokratischer Verkehrspolitik als Bestandteil der Energie- Umwelt- und Stadtentwicklungspolitik sind:

- Umsetzung einer Verkehrswende im Zusammenhang mit der Energiewende
- Gewährleistung eines Höchstmaßes an Mobilität auch unabhängig vom motorisierten Individualverkehr durch Stärkung des Umweltverbunds
- Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes
- Bereitstellung eines attraktiven, sozial gerechten ÖPNV-Angebots für Menschen jeden Alters
- Verringerung der Wegezeiten (die Fahrt zum Arbeitsplatz und zurück verlängert die Arbeitszeit)
- Bewahrung erhaltenswerter Stadtstrukturen und Landschaften
- Umwelt- und Klimabelastung und Energieverbrauch durch den Verkehr so gering wie möglich zu halten
- Einbeziehung der Belange von Frauen in die Diskussion und Entscheidungen
- Berücksichtigung der Belange der Behinderten
- Realisierung alternativer Verkehrskonzepte.

Das bedeutet, alle Möglichkeiten zu nutzen, um

- den öffentlichen Nahverkehr angebotsorientiert zu verbessern und seine Attraktivität im gesamten Verdichtungsraum deutlich zu steigern
- das vorhandene leistungsfähige Verkehrsnetz zu erhalten und unter Beachtung der Stadtverträglichkeit zu verbessern
- Innenstadt und Wohnbereiche vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten
- für das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren möglichst günstige Verhältnisse zu schaffen
- neue umweltverträgliche Verkehrsmittel frühestmöglich einzusetzen
- den von SPD-Seite immer geförderten Trend in der Bevölkerung zu unterstützen, der zu

einer stärkeren ÖPNV- und Fahrradnutzung geht.

5.2. Rahmenbedingungen

Nach wie vor wird in der Verkehrspolitik, insbesondere in Bayern, der motorisierte Individualverkehr auch in Ballungszentren wie dem Großraum Nürnberg-Fürth-Erlangen gegenüber dem öffentlichen Personennahverkehr verantwortungslos begünstigt. In der Vergangenheit zeigte sich dies im Bau des Frankenschnellwegs von Nürnberg nach Bamberg und dessen Aufstufung zur Bundesautobahn (A73) und dem zusätzlichen vierspurigen Ausbau der Bundesstraße zwischen Nürnberg und Erlangen (B4).

Fortschritte konnten dagegen durch die Bildung des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg und den Beitritt der Stadt Erlangen und der Erlanger Stadtwerke dazu erzielt werden. Einen bedeutsamen Fortschritt stellt die endlich erfolgte Realisierung des für Erlangen entscheidend wichtigen S-Bahn-Nordastes (Nürnberg-Erlangen-Forchheim) dar.

Ein großer Erfolg ist die von der SPD in einem breiten Bündnis erkämpfte endgültige Ablehnung der durch den Reichswald und das Wasserschutzgebiet Ost geplante Südumgehung der Schwabachtalgemeinden.

Im Übrigen behindert eine im Bundesvergleich besonders restriktive Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. keine Bezuschussung von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen, Kürzung der Regionalisierungsmittel, Förderung von Straßenbahnen nur bei eigenem Gleiskörper) im Freistaat Bayern die Entschärfung der Verkehrsprobleme in großstädtischen Verdichtungsräumen. Hinzu kommt das Versagen der Regionalplanung in Bayern, die es zulässt, dass auch im weiteren Umfeld von Verdichtungsräumen Wohnsiedlungen ausgewiesen werden, von denen die Arbeits- und Ausbildungsplätze in den Zentren häufig nur mit dem eigenen Kraftfahrzeug in angemessener Zeit erreicht werden können.

Der ÖPNV als eine der zentralen Aufgaben der Daseinsvorsorge ist heute jedoch vor allem von zwei Seiten her bedroht: Zum einen durch den politisch bewusst betriebenen Liberalisierungs-, Deregulierungs- und Privatisierungskurs der EU im Energie-, Wasser- und öffentlichen Personenverkehrsbereich, zum anderen durch die chronische allgemeine Finanznot der Kommunen, die von Bund und Land insbesondere bei der Finanzierung des

ÖPNV allein gelassen werden. Die Folgen: Energie- und Wasserversorgung durch kommunale Werke sind ebenso zunehmend gefährdet wie der ÖPNV.

Der harte Preiswettbewerb auf dem Energiemarkt und die Effektivierung und Reorganisation, die für das Überleben der städtischen Werke auf dem angeblich liberalisierten, in Wahrheit remonopolisierten Anbietermarkt für Strom und zukünftig, wie zu befürchten ist, auch für Wasser notwendig sind, schmälern die Querverbundmittel für den ÖPNV. Die mangelnden Finanzmittel für den ÖPNV aus dem kommunalen Haushalt gefährden entweder den ÖPNV selbst oder die wirtschaftliche Substanz der städtischen Werke, wenn diese den ÖPNV praktisch allein finanzieren müssen, wie in Erlangen seit dem Amtsantritt des jetzigen Oberbürgermeisters 1996 praktisch geschehen.

Durch das 2019 erfolgende Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ergibt sich ein weiteres, nicht zu unterschätzendes Problem. Die unbefristete Fortsetzung des Bundes-GVFG-Programms und ein vom Bund finanziertes Nachfolgeprogramm für bisherige Mittel der Landes-GVFG-Programme sind unabdingbar für das zukünftige Funktionieren des ÖPNVs.

Hier müssen entscheidende Rahmenbedingungen durch politisches Handeln auf allen Ebenen gesetzt bzw. geändert werden, wie es z.B. auch von der Gewerkschaft Ver.di gefordert wird:

- Die Querverbundfinanzierung des ÖPNV über die Stadtwerke muss weiterhin gesichert, jedoch auf einen Betrag begrenzt werden, der die Substanz der EStW (Sicherung der Bilanzrelationen, Verdienen der Abschreibungen für Ersatzinvestitionen, Mittel für Erweiterungsinvestitionen und für Umbau zum Energiedienstleistungsunternehmen) nicht gefährdet. Dabei werden die Steuerersparnisse durch den steuerlichen Querverbund dem ÖPNV zugerechnet
- Im städtischen Haushalt müssen durch klare Prioritätensetzung zugunsten des ÖPNV die weiteren notwendigen Mittel bereitgestellt werden. Die ÖPNV-Zulage des Freistaats ist weiterhin an die EStW weiterzugeben. Um die Eigenwirtschaftlichkeit nicht zu gefährden, sind die städtischen Mittel als mehrjährige Kapitalerhöhungen bei den EStW auszuweisen
- Jede (Teil)privatisierung der EStW muss verhindert werden, da sie die gemeinsame Fi-

nanzkraft von Stadt und EStW verringern und u.a. vor allem die ÖPNV-Finanzierung massiv in Frage stellen würde

- Auf Bundes- und Landesebene muss eine grundlegende Neuregelung der ÖPNV-Finanzierung (u.a. durch eine Nahverkehrsabgabe) erreicht werden.

Die stadtgeographische Struktur Erlangens ist vor allem durch die „Randlage“ der Innenstadt, die verschiedentlich ungünstige Lage der Wohnschwerpunkte zu den Arbeitsplätzen und die Trennung des Siedlungsschwerpunkts im Westen von der Innenstadt durch Regnitztal und Kanal gekennzeichnet.

Weitere Einflussfaktoren für die Verkehrsmittelwahl in Erlangen sind der seiner sozioökonomischen Struktur entsprechend hohe Motorisierungsgrad (PKW pro 1.000 Personen der Wohnbevölkerung 2012: in der Stadt Erlangen 478, Landkreis Erlangen-Höchstadt 616 und im Landkreis Forchheim 617), die relativ hohe Mobilität der Bevölkerung (statistisch legte 2005 jede in Erlangen wohnende Person 3,8 Wege pro Werktag zurück) und die verkehrstechnisch optimale Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz mit sieben Autobahnanschlüssen und einem Autobahnkreuz der Ost-West-Autobahn A3 und der Nord-Süd-Autobahn A73.

5.3. Forderungen und Perspektiven

Die Tatsache, dass in den vergangenen Jahren der motorisierte Individualverkehr aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingungen stärker als erwartet zugenommen hat und die Stadt dieses Problem mit ihren Möglichkeiten allein nicht lösen kann, hat zur Planung einer weitergehenden Ergänzung des Straßennetzes geführt. Dennoch und gerade deshalb ist es geboten, die Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Radfahren, Zu-Fuß-Gehen) konsequent zu fördern und für noch mehr Verkehrsberuhigung zu sorgen, insbesondere also

- die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs durch Optimierung des Bussystems und Bau der Stadt-Umland-Bahn zu erhöhen
- das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen für die täglichen Wege noch sicherer und angenehmer zu machen
- den motorisierten Individualverkehr weitestgehend außerhalb der Innenstadt und von Wohngebieten zu führen

- eine Vernetzung der Verkehrsträger umzusetzen (z.B. durch „Bike & Ride“) und ein Mobilitätsmanagement zu bieten
- die Straßenführung und Straßenbreite bei neuen Wohngebieten so zu wählen, dass schon von der baulichen Anlage die Geschwindigkeit des Verkehrsmittels anwohnerfreundlich gedrosselt und der Funktion der Straße angepasst wird.

Eine Förderung des Umweltverbunds kann hierbei nur Erfolg haben, wenn gleichzeitig der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt wird.

Ziel einer so ökologisch orientierten Verkehrspolitik muss es sein, dass die Aufteilung des Gesamtverkehrs in Erlangen auf den motorisierten Individualverkehr einerseits und den Umweltverbund andererseits nicht wie 2005 62:38 (dabei 85:15 im Quell-Zielverkehr, aber 39:71 im Binnenverkehr), sondern wenigstens 50:50 beträgt. Hierfür ist auch eine Kooperation mit dem Landkreis und den umliegenden Gemeinden notwendig.

Für die einzelnen Verkehrsarten bedeutet das genannte Ziel:

Für den Öffentlichen Nahverkehr

Wir fordern für die nächsten Jahre:

- die Optimierung des Bussystems durch
 - die mittelfristige Einführung eines 10-Minuten-Taktes, Taktverkehr auf den Stadt-Umland-Linien und allgemein klarere Vertaktung
 - die rechtzeitige Anbindung neuer Wohn- und Gewerbegebiete, z. B. Büchenbach-West
 - Verknüpfung und Kennzeichnung der Buslinien sowie Visualisierung im Plan
 - eine intelligente Verknüpfung mit dem zukünftigen StUB-Netz
 - den Ausbau des Hauptverknüpfungsbereichs Bahnhofplatz-Hugenottenplatz und Arcaden
 - intensivere Nutzung des Busbahnhofes westlich vom Hauptbahnhof, sofern es keine Verschlechterung der Attraktivität des ÖPNV bedeutet
 - weitere Beschleunigungsmaßnahmen, flächendeckend im ganzen Stadtgebiet
- mehr Fahrgastinformation auch durch weitere Einführung und Ausbau neuer Techniken z.B. die Einführung eines Fahrgastinformationssystem mit Hinweis auf Verknüpfungen
- fahrgastfreundliche Haltestellen und besseres Wagenmaterial
- die behindertengerechte Ausstattung aller S-Bahn-Stationen z.B. durch Ausstattung des Knotens auf der Paul-Gossen-Brücke mit einem 2. Aufzug, Schaffung einer vernünftigen Zufahrt von der Münchner Straße zur Fuchsenwiese, Zugang zu den S-Bahn-Gleisen am Hauptbahnhof auch von der südlichen Seite
- die kontinuierliche Umrüstung auf emissionsärmere Erdgasbusse
- die Entwicklung eines innenstadtverträglichen Bussystems (z. B. durch Änderung der Linienführung, emissionsarme Antriebssysteme, andere Fahrzeugtypen, z.B. Kleinbusse), um den Widerspruch zwischen der Notwendigkeit der Verstärkung des ÖPNV und der schon heute erheblichen Lärm- und Luftbelastung durch die großen Busse in der Innenstadt (z. B. Goethe-, Pfarr- und Neue Straße) positiv aufzulösen
- die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn (StUB): Auf Grundlage der neuen Standardisierten Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,1 für das leider reduzierte T-Netz gibt es eine reale Realisierungsperspektive für die StUB. Die SPD wird diese nutzen. Ziel ist die Inbetriebnahme 2019. Langfristig wollen wir eine Erweiterung des Ostastes bis Neunkirchen und Eckental/Eschenau. Nur mit dem Bau der StUB ist der Pendlerstrom nach Erlangen zu bewältigen und können somit die Arbeitsplätze für Erlangen und die Region erhalten bleiben. Wo auf Basis der Standardisierten Bewertung noch Verbesserungsmöglichkeiten am Netz möglich sind, werden wir diese unterstützen
- die Berücksichtigung des Sicherheitsbedürfnisses aller Mitbürgerinnen und Mitbürger besonders während der Abend- und Nachtstunden, insbesondere von Frauen
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Verlagerung auf den öffentlichen Personennahverkehr beim Pendlerverkehr in

Zusammenarbeit mit dem Umland: Da die Stadt Erlangen dies nicht alleine bewerkstelligen kann, muss mit Hilfe des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg GmbH (VGN) eine bessere Koordinierung des ÖPNV-Angebotes zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften erreicht werden. Die Initiative dazu muss von der Stadt Erlangen ausgehen, da der größte Teil des innerstädtischen Verkehrs in Erlangen mittlerweile von den Pendlern erzeugt wird

- weiterhin sind „Park & Ride“, „Bike & Ride“ und „Park & Bike“-Angebote vorzusehen; die Verbindung nach Nürnberg und Fürth muss insbesondere durch eine Nacht-S-Bahn verbessert werden
- die weitere Querfinanzierung des ÖPNV aus den Gewinnen des Versorgungszweigs der Stadtwerke. Dies setzt aber voraus, dass die Stadt Erlangen anders als in den letzten Jahren einen entsprechenden Finanzierungsanteil für den ÖPNV bereitstellt, damit die finanzielle Substanz der Stadtwerke nicht angetastet wird
- die Voraussetzungen für die Einführung einer kommunalen Nahverkehrsabgabe zu prüfen bzw. zu schaffen, um die Finanzierung des ÖPNV auch weiterhin sicherzustellen. Die Bemessungsgrundlage sollte hier entweder analog der Gewerbesteuer sein oder auf alternative Weise gestaltet werden. Den Kommunen muss die Festlegung eines Hebesatzes innerhalb gesetzter Grenzen ermöglicht werden
- angesichts des 2019 auslaufenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) die Sicherstellung der ÖPNV-Finanzierung durch die unbefristete Fortsetzung des Bundes-GVFG-Programms und ein dynamisiertes Nachfolgeprogramm zur Weiterfinanzierung der bisherigen Landes-GVFG-Programme
- die bisherige Befristung des Landes-GVFG im Freistaat Bayern aufzuheben und somit den ÖPNV unbefristet zu finanzieren. Des Weiteren sind die Mittel in Bayern in Zukunft pauschal nach einem Schlüssel und lediglich für den gemeindlichen Verkehr zweckgebunden an die Kommunen auszuzahlen (Vorbild: Brandenburg, keine Unterscheidung zwischen Investitions- und Betriebsmitteln). Zudem sind die in den letzten Jahren vorgenom-

menen Mittelkürzungen für den ÖPNV rückgängig zu machen

- gleichzeitige Einführung von Jobtickets und Parkraumbewirtschaftung bei den großen Arbeitgebern, kombiniert mit besseren ÖPNV-Angeboten
- nachdem die SPD einen Sozialrabatt im ÖPNV für Bedürftige als ersten Schritt durchgesetzt hat, nun die Einführung eines bezahlbaren Sozialtickets zu einem Preis, der dem im Hartz-IV-Satz vorgesehenen Anteil für Mobilität entspricht wie es auch vom Sozialforum und dem Agenda-21-Beirat gefordert wird
- die Einführung eines Semestertickets, für den VGN-Gesamtraum, mit einem begrenzten pauschalen Beitrag aller Studierenden ähnlich dem Münchener Modell, der mit der Studierendenvertretung abgesprochen werden soll
- eines Tickets für Schülerinnen und Schüler, die nicht unter die Schulwegkostenfreiheit fallen, und für Auszubildende in einer im Umfang des Semestertickets entsprechenden Form
- den ausschließlichen Einsatz von Niederflurbussen auch durch die für den Verkehrsverbund fahrenden Privatunternehmen
- im Interesse der Busfahrerinnen und Busfahrer eine Einschränkung und schrittweise Abschaffung des Einsatzes von Privatbussen mit ihren z.T. deutlich niedrigeren Löhnen. So lange noch Aufträge an Privatbusse vergeben werden, ist verbindlich Tariftreue zu verlangen.

Für den nichtmotorisierten Individualverkehr – Zu-Fuß-Gehen und Radfahren

Die Verkehrspolitik der Stadt muss weiter für mehr Sicherheit und Bequemlichkeit des Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens sorgen. Gerade für den Schulweg und für den Berufsverkehr einschließlich der Nahpendlerinnen und -pendler, für die sonstigen Wege unserer Kinder, für unsere älteren Mitbürgerinnen und Mitbürger und nicht zuletzt für die Behinderten ist es wichtig, dass sie ihre Ziele gefahrlos und auch einigermaßen bequem nichtmotorisiert bzw. in Kombination mit dem Bus erreichen können.

Für das sichere und angenehme Zu-Fuß-Gehen bedarf es in Erlangen noch mehrerer gesicherter

Fußgängerüberwege über Fahrbahnen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr. Dafür müssen weitere Zebrastreifen bzw. Ampelanlagen sowie Querungshilfen (ergänzend zu Zebrastreifen, nicht als Ersatz!) nach einer jährlich fortzuschreibenden Prioritätenliste angebracht werden.

Im Radverkehr geht es darum, dass Erlangen den Stillstand überwindet und seine Radfahrerfreundlichkeit zurückgewinnt:

- Das Radwegenetz weist noch einige Lücken auf, die geschlossen werden müssen, so z.B. die fehlenden Verbindungen von Bruck nach Eltersdorf, von Dechsendorf nach Röttenbach (zusammen mit dem Freistaat Bayern). Vorhandene Fahrradwege sind teilweise überlastet und müssen verbreitert werden.
- Die aktuelle Situation für den Radverkehr muss durch eine die Problempunkte festhaltende, stetig zu aktualisierende und dokumentierte Bestandsaufnahme analysiert werden. Hierbei ist der existierende, jedoch weitgehend in Vergessenheit geratene Radwegeplan miteinzubeziehen. Die Probleme für den Radverkehr sind dementsprechend schritthaltend und zügig zu beseitigen. Der Radverkehr ist im derzeit zu erarbeitenden Verkehrsentwicklungsplan gemäß seiner für Erlangen immensen Bedeutung zu berücksichtigen
- Weiter vorangetrieben werden soll der Radwegebau in Außenbereichen und in das Umland, wie z. B. für die Verbindung nach Spardorf (in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden bzw. dem Landkreis unter Bezug auf den ERH-Fahrradstern). Hierbei sind jeweils geeignete, angepasste Planungen vorzunehmen statt nur häufig gefährliche einseitige Zweirichtungsradwege mit Benutzungspflicht zu bauen
- Ausbau des Radwegenetzes in der Region, vorrangig ein durchgehender Radweg im Regnitzgrund nach Nürnberg
- Der Brucker Radweg ist von der Paul-Gossenbis zur Felix-Klein-Straße nach den S-Bahn-Baumaßnahmen wieder instand zu setzen und zu verbessern
- Von Bruck nach Frauenaaurach soll ein hochwassersicherer Radweg gebaut werden
- Die SPD Erlangen setzt sich zusammen mit der Gemeinde Buckenhof dafür ein, dass

die Radwegeverbindung Buckenhofer Siedlung/Buckenhof - Röthelheimpark ausgebaut wird

- Die Radwege entlang der Staatsstraßen sollen durch den Freistaat so ausgebaut werden, dass auch von entfernteren Orten das Erreichen von Erlangen mit dem Fahrrad ganzjährig gut möglich ist. Hier ist besonders auf den Radweg entlang der Kurt-Schumacher-Straße und der Weinstraße nach Tennenlohe zu achten
- Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ muss konsequent verfolgt werden und es müssen Anreize geschaffen werden, damit möglichst viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad umsteigen
- Ein Fahrradparkhaus ist in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs mit Ausleih- und weiteren Serviceangeboten zu errichten, um das „Bike&Ride“-Angebot auszubauen
- Im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes auf der Ost- und Westseite müssen weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden
- Bei den „Arcaden“ sind attraktivere, sich nahe am Eingang befindende Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen
- Der steigenden Zahl von Fahrradanhängern z.B. zur Beförderung von Kleinkindern ist Rechnung zu tragen, indem die Radwege anhängergeeignet angelegt und Mittelinseln bei Straßenübergängen ausreichend groß gebaut werden, um genügend Platz für Anhänger und Fahrrad zu haben. Auch bei Fahrradabstellanlagen sollen Plätze für Anhänger ausgewiesen werden.
- Neue Möglichkeiten, wie zum Beispiel die Ausweisung von Fahrradstraßen und die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehrs auch in der Gegenrichtung, sollen konsequent wahrgenommen werden.
- Die Radwegebenutzungspflicht ist überall dort aufzuheben, wo es rechtlich möglich ist, um den Radfahrenden die volle Wahlmöglichkeit zu geben.
- Der Winterdienst auf Radwegen ist zu verbessern.

Für den motorisierten Individualverkehr – Straßenbau und Parkplatzangebot

Weitere Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr müssen sich an den genannten Zielen sowie der Vorgabe messen lassen, dass die Mindestanforderung für eine Aufteilung des Gesamtverkehrs in Erlangen auf den motorisierten Individualverkehr einerseits und den Umweltverbund andererseits mindestens 50:50 erreicht.

Für die konkreten Vorhaben bedeutet das, dass

- als größere Straßenbauvorhaben (außer der Erschließung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten) nur die Direktaufahrt vom Dechendorfer Damm auf die A73 nach Süden oder als Alternative ein Kreisverkehr mit Auffahrt auf die A73 am Schlachthof, die Südwest-Umfahrung Tennenlohe und die Ostumfahrung Eltersdorf (Königsmühle-Weinstraße östlich entlang Bahndamm) notwendig und zum Teil dringlich sind. Die Umgehung Eltersdorf muss hierbei mindestens mit einer Sperrung der Ortsdurchfahrt für den Schwerlastverkehr sowie einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h verbunden werden. Mittelfristig ist die bestehende Ortsdurchfahrt komplett für den Durchgangsverkehr zu sperren. Der Ringschluss des Adenauerrings muss analog der Siedlungsentwicklung im Stadtwesten erfolgen
- die nördliche Innenstadt mit Pfarrstraße, Neue Straße, Martin-Luther-Platz, Hauptstraße bis Heuwaag-/Wasserturmstraße, Theaterplatz mit Zufahrtsstraßen als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden muss, in dem nur noch der „notwendige motorisierte Individualverkehr“ (Rettungsverkehr, Not- und Behindertendienste, Krankentransporte, Andienungs-, Ver- und Entsorgungsverkehr u.ä.) und der ÖPNV zulässig sind. Der Straßenzug Essenbacher/Spardorfer Straße ist mit den erprobten verkehrslenkenden und -beruhigenden Maßnahmen vor Verdrängungsverkehr zu schützen („Erlanger U“)
- die Unterführung Münchner Straße verbreitert werden muss
- weitere Anwohnerparkzonen auszuweisen sind, wenn von den Anwohnerinnen und Anwohnern gewünscht

- die Zugänge für Fußgänger und Fußgängerinnen von der Innenstadt zum Großparkplatz Innenstadt müssen verbessert werden
- der Bau neuer Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen bis auf weiteres nicht betrieben werden kann. Zunächst einmal müssen die genannten Verbesserungen für den Umweltverbund stattfinden
- eine konsequente Parkraumbewirtschaftung durchgeführt wird (Wahrnehmung der rechtlichen Möglichkeiten zur Stellplatzbeschränkung, Anhebung der Parkgebühren auf das Niveau der Nachbarstädte, personelle Verstärkung der mehr als kostendeckend arbeitenden Überwachung des ruhenden Verkehrs)
- die mehr als kostendeckend arbeitende Überwachung des fahrenden (insbesondere auch Durchfahrtsverbot am Bahnhofsplatz!) und ruhenden Verkehrs auszuweiten und personell zu verstärken ist und insbesondere Maßnahmen gegen die Beparkung von Gehsteigen und Fußgängerbereichen ergriffen werden
- Vor allem unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger und Kinder: Fortsetzung der Ausweisung von Tempo-30 Zonen und -strecken nach den aktuellen Urteilen (Stadt Nürnberg) und der Schulwegsicherung. Dringend notwendig ist die Ausweitung der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung.

Die Erlanger SPD unterstützt für den Bereich der Innenstadt die seit 2001 eingebrachten, aber noch immer nicht realisierten Vorschläge des Altstadtforums:

- Einen innenstadtverträglich ausgebauten ÖPNV;
- Verringerung des motorisierten Individualverkehrs auf den „notwendigen Verkehr“ (Rettungsverkehr, Not- und Behindertendienste, Krankentransporte, Andienungs-, Ver- und Entsorgungsverkehr u.ä.). Das bedeutet insbesondere, dass der Durchgangsverkehr aus der Innenstadt herausgenommen und die nördliche Innenstadt insgesamt als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden muss;
- Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem MIV;
- Schließung der Lücken im Radnetz.

Mit den Stimmen der Erlanger SPD wird es auf keinen Fall geben:

- den Bau eines „Kosbacher Damms“ oder einer „Kosbacher Brücke“ als fünftem Talübergang für den motorisierten Individualverkehr, mit dem massiv in das Regnitztal an seiner breitesten Stelle eingegriffen werden würde,
- den Bau des Hüttendorfer Damms,
- eine Auffahrt von der Äußeren Brucker Straße auf die Hochstraße.



Verkehr- und Stadtplanung

Bewegungsfreiheit für alle

Erlangen soll eine lebenswerte Stadt bleiben, d. h. eine Stadt, in der Menschen wohnen, sich bewegen und frei atmen können. Ein wichtiger Punkt, um dieses Ziel zu erreichen, ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf das Notwendigste. Vor allem der Verkehr aus dem Umland in die Stadt wächst immer weiter.

Von einem Verkehrskollaps ist Erlangen zu Zeiten des starken Berufs- und Einpendelverkehrs nicht mehr weit entfernt. Nur durch aktiven Eingriff kann dies verhindert werden. Vorrangiges Ziel muss es dabei sein, den „Umweltverbund“ – bestehend aus öffentlichem Nahverkehr (ÖPNV), Radverkehr und Fußverkehr – durch aktive Fördermaßnahmen zu steigern.

Durch Verkehr werden Grenzen überschritten, es ist daher besonders wichtig auch über (Stadt)Grenzen hinweg zu denken und zusammenzuarbeiten. Wir wollen deshalb ein umfassendes Verkehrskonzept, in das die Umlandgemeinden mit einbezogen werden.

Bus, Bahn und StUB

In Erlangen liegt die Nutzung des ÖPNV mit gerade mal 11% deutlich unter dem Durchschnitt anderer vergleichbarer Städte.

Nur ein attraktives Nahverkehrsnetz wird von den BürgerInnen genutzt. Doch diese notwendige Attraktivität fehlt an vielen Stellen im Stadtgebiet und insbesondere beim Anschluss umliegender Gebiete. Die notwendige Verbesserung des ÖPNV-Netzes kann durch zahlreiche kleine und große Maßnahmen erreicht werden:

- Verbesserung der vorhandenen Busbeschleunigung (Bevorzugung an Ampeln, Busspuren, etc.). Dabei darf es nicht zu einem Qualitätsverlust für den Fuß- und Radverkehr kommen.
- Integrierter Taktfahrplan: gute Anschlüsse auch zum Regionalverkehr über den ganzen Tag in gleichbleibender Qualität mit einprägsamen Takten und direkten Anbindungen zu wichtigen Zielen im Umland
- Ausbau des Nightliner-Angebots, insbesondere ins Umland
- Deutliche Verbesserung der Anschlüsse in die nahegelegenen Verkehrsknoten (Nürnberg, Fürth, Bamberg)
- Ausbau der Wartemöglichkeiten mit Wetterschutz und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder besonders im Innenstadtbereich und Bahnhofsnähe
- Stündlicher Halt des ICE in Erlangen

Stadt-Umland-Bahn

Die StUB ist **das** zentrale Verkehrsprojekt in Erlangen für die nächsten Jahrzehnte. Von Anfang an setzt sich die Grüne Liste für den Bau der StUB ein und hat das Thema nie aus den Augen verloren. Die GL wird weiter dafür kämpfen, das Projekt trotz zu erwartender Störfeuer auch in Zukunft auf Kurs zu halten. Denn ohne die StUB werden die Pendelströme in naher Zukunft nicht mehr zu bewältigen sein. Grundsätzlich stimmen wir dem geplanten Streckenverlauf des sogenannten T-Netzes zu. Der Bau der Kosbacher Brücke würde einen starken Eingriff in das bestehende Biotop und das Naherholungsgebiet bedeuten. Daher werden wir uns im Verlauf der Planung für die alternative Variante der "Bürgerinitiative für Umweltverträgliche Mobilität im Schwabachtal" einsetzen, u.a. mit einer Führung über den Büchenbacher Damm. Bei der gesamten Planung und Realisierung müssen die BürgerInnen direkt beteiligt sein. Unter keinen Umständen darf über ihre Köpfe hinweg entschieden werden.

Fahrpreise im ÖPNV

Wer den ÖPNV nutzt, vermeidet klimaschädliche Emissionen und ist bereit, einige Einschränkungen auf sich zu nehmen (feste Abfahrtszeiten, keine völlige Freiheit wie beim Auto, etc.). Dafür sollten diese Menschen nicht noch zusätzlich mit hohen Fahrpreisen belastet werden. Solange die Nutzung des ÖPNV nicht deutlich billiger ist als Autofahren, werden nur wenige auf den Komfort des eigenen Wagens verzichten wollen. Wir fordern daher in einem ersten Schritt die Wiedereinführung der Tarifstufe K, in einem weiteren ein „9-Uhr-Ticket“ für 25 Euro pro Monat.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und kein Luxusgut. GeringverdienerInnen, StudentInnen sowie ALG II- und SozialhilfeempfängerInnen müssen sich die Fahrt mit dem ÖPNV leisten können. Deshalb fordert die Grüne Liste schon seit vielen Jahren die Einführung von Sozial- und Semestertickets.

Eine möglichst hohe Auslastung des ÖPNV kommt allen ErlangerInnen zugute. Denn so kann Platzbedarf bei Parkplätzen eingespart und die Lärm- und Abgasbelastung deutlich reduziert werden. Das bedeutet eine höhere Wohn- und Lebensqualität in der Stadt. Nicht zuletzt verringert sich der Zuschussbedarf für den ÖPNV. Vorbild ist hier die Stadt Wien, die trotz radikaler Tarifsenkung (ein Jahresticket kostet 1 Euro/Tag, also insgesamt 365 Euro) mehr Einnahmen durch erhöhte Fahrgastzahlen hat als vor der Senkung.

Nicht-motorisierter Verkehr

Erlangen ist von Ausmaß und Beschaffenheit her eine optimale Fahrrad- und Fußwegstadt. Öffentliche Straßen und Plätze sollen mehr sein als nur ein Raum für den Verkehr. Es muss auch gesichert sein, dass den Mobilitätsbedürfnissen aller Menschen weitgehend entsprochen werden kann. In diesem Spannungsfeld widerstreitender Interessen bewegt sich kommunale Verkehrspolitik.

Zu Fuß

Alle Menschen sind zuallererst FußgängerInnen. Auch für FußwegnutzerInnen mit besonderen Bedürfnissen (z. B. Rollstuhl, Kinderwagen, Gepäck, Bewegungseinschränkungen) müssen die Wege entsprechend gestaltet sein. Daher setzen wir uns besonders für Wege mit ausreichender Breite und Barrierefreiheit ein.

- Erlangen braucht eine fußgängerInnenfreundliche Gestaltung öffentlicher Räume, sowohl beim Einkaufen als auch im Wohngebiet.
- FußgängerInnenachsen müssen gegenüber dem Autoverkehr Vorrang haben.
- Im Rahmen von Um- und Neubauten in Wohngebieten sollen Spielstraßen (verkehrsberuhigte Bereiche) bevorzugt werden.
- Alle brauchen mal eine Pause: Wir fordern die Schaffung von überdachten Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten in stark genutzten Bereichen.

Mit dem Rad

Besonders im Hinblick auf den Klimaschutz sollte es selbstverständlich werden, dass für Fahrräder mindestens so viel Komfort zur Verfügung steht wie für Autos, eigentlich noch viel mehr.

- In Erlangen fehlen leistungsfähige Fahrradachsen besonders im Zentrum, genauso von Süden nach Norden wie von Westen nach Osten.
- Um den Fahrradverkehr zu bewältigen – und natürlich auch zu fördern – müssen die wichtigen Strecken breit genug und möglichst kreuzungsfrei ausgebaut werden.
- Radwege hinter der Gehsteigkante sind sehr gefährlich und unangenehm (für die FußgängerInnen und an den Kreuzungen für die RadfahrerInnen), sie müssen auf die Fahrbahnfläche.

Abstellplätze für Fahrräder sind ein Stiefkind in der Stadt, wir brauchen daher:

- eine Fahrradstation am Bahnhof.
- komfortabel ausgelegte Dauerabstellplätze bei Arbeitsplätzen (z. B. mit Personalduschen bei großen Arbeitgebern).
- funktionstüchtige Abstellflächen beim Einkaufen.
- Im Winter müssen Radwege auch geräumt und gestreut werden, damit Radfahren witterungsunabhängiger wird.
- Ein langfristig ausgerichteter Plan für die Fahrradentwicklung (Vision für effiziente Förderung des regionalen Radverkehrs) muss erstellt und umgesetzt werden.

Weg vom Auto

Es gibt einen Trend weg vom Auto: Der Anteil an jungen Menschen mit Führerschein sinkt langsam, insbesondere junge Erwachsene (25-35 Jährige) besitzen immer seltener ein eigenes Auto.

Das Fortbewegen mit dem eigenen Auto ist meist nicht die Erfüllung des Grundbedürfnisses nach Mobilität, sondern Luxus zu Lasten anderer Menschen und zukünftiger Generationen. Die AnwohnerInnen im Stadtgebiet werden durch den starken Zufluss aus dem Umland besonders belastet. Um dem entgegenzuwirken, muss der motorisierte Individualverkehr auf das Notwendigste begrenzt werden.

Die Attraktivitätssteigerung von ÖPNV und nicht-motorisiertem Verkehr genügt nicht, um die Menschen zum Umsteigen und Umdenken zu bringen. Wir wollen jedoch mehr Bewegung in die Verkehrspolitik bringen und eine wesentliche Verlagerung erreichen.

Wir setzen uns daher **ein** für eine sofortige und wirkungsvolle Begrenzung auf den notwendigen Verkehr* in einzelnen besonders belasteten Straßen, wie z. B. Henkestraße, Friedrichstraße, Pfarrstraße und Neue Straße. Damit soll der motorisierte Durchgangsverkehr aus der Innenstadt verbannt werden. Die bereits vorhandenen Alternativrouten sollen besser ausgewiesen werden.

Wir machen uns stark für Tempo 30 in der ganzen Stadt und langfristig für eine autofreie Innenstadt.

* Notwendiger Verkehr: „Der Rettungsverkehr, der Verkehr der Not- und Behindertendienste, aber auch der private Transport von Patienten zu Arztpraxen und Kliniken sowie alle damit vergleichbaren Fälle; Wirtschaftsverkehr, der andient, ver- und entsorgt oder im Zusammenhang mit Bau- und Handwerksarbeiten anfällt und alle sonstigen damit vergleichbaren Fälle; Einkaufsverkehr, für den wegen der Entfernung oder der Art des Einkaufs die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel, des Fahrrads oder das Zu-Fuß-Gehen nicht zumutbar ist; Freizeitverkehr, für den es keine zumutbaren Alternativen gibt.“ (Definition aus den ‘Leitlinien zur Siedlungsentwicklung und zum Verkehr in Erlangen’, Stadt Erlangen, 1999)