Bürgermeister
Oberbürgermeister
12. MAI 2004
664
z. Kenntnis
z. Stellungnahme
z. Vorlage der Antwort

Fasc ✓

Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90317 Nürnberg
Telefon: 0911 231 5091
Telefax: 0911 231 2930
e-Mail:
gruene@fraktionen.stadt.nuernberg.de
Internet: www.gruene-stadtratsfraktion.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
U-Bahn: Linie 1, 11 (Lorenzkirche)

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Rathausplatz 2 90317 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90317 Nürnberg

UmweltA/AfV 12.05.2004
OBERBÜRGERMEISTER
11. MAI 2004 / ..... Nr. .....
3.BM
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

10.05.2004

Gemeinsame Sitzung von Umwelt- und Verkehrsausschuss am 12.05.2004- Antrag zu TOP 1 – Luftreinhalteplan Nürnberg/Fürth/Erlangen. Beitrag der Stadt Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der Vorlage als Beitrag der Stadt Nürnberg für den Luftreinhalteplan Nürnberg/Fürth/Erlangen formuliert die Verwaltung für den Verkehrsbereich das Ziel einer "deutlichen Verschiebung" des sog. Modal Split zugunsten des Umweltverbundes, also zugunsten von FußgängerInnen, Radverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr. Diese Zielsetzung ist uneingeschränkt zu begrüßen. Leider belässt es die Verwaltung überwiegend bei allgemeinen Absichtserklärungen und verwendet ihre Energie zu einem umfangreichen Teil darauf, zu begründen, warum Verkehrsbeschränkungen und Verkehrssperrungen in Nürnberg nicht funktionieren sollen – nach dem Motto "Weil nicht sein kann, was nicht sein darf". Anstatt die Ziele des "Leitbildes Verkehr" mit Leben – also mit konkreten Vorschlägen – zu erfüllen, beschreibt die Verwaltung in der Vorlage überwiegend nur allgemeine Ziele und blendet verschiedene Bereiche ganz aus. Die Vorlage, die ja als Beitrag der Stadt Nürnberg für den Luftreinhalteplan dienen soll, entspricht außerdem nicht den formalen Anforderungen der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung.

Zur Behandlung in der gemeinsamen Sitzung von Umwelt- und Verkehrsausschuss und zur Berücksichtigung im Beitrag der Stadt Nürnberg für den Luftreinhalteplan stellen wir zu TOP 1 folgende Anträge:

1. Die Verwaltung überarbeitet die Vorlage dahingehend, dass sie den formalen Anforderungen der 22. BImSchV (§11 Abs. 3 und der Anlage 6) entspricht. Notwendig sind: Auflistung und Beschreibung der Vorhaben, Zeitplan für die Durchführung sowie eine Schätzung der erwarteten Verbesserung der Luftqualität.

2. Bis zum 24. April konnten im Rahmen der Bürgerbeteiligung Vorschläge für den Luftreinhalteplan bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht werden. Letztere leitete die Vorschläge an die Stadt Nürnberg weiter, damit diese sie nach Prüfung "gegebenenfalls in geeigneter Weise im Entwurf des Luftreinhalteplans berücksichtigt". Da die Sitzungsvorlage bereits am 20. April fertig gestellt wurde, sind die Anregungen bisher nicht

100 % Recycling-Papier

in die Vorlage eingeflossen. Dies ist unverzüglich nachzuholen.

3. Der Umweltverbund muss eine faire Chance haben. Das heißt: Vorrang des Öffentlichen Nahverkehrs vor dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der Straße, Radstreifen an allen Hauptverkehrsstraßen, breitere Gehwege für FußgängerInnen. Chancengleichheit ist auch bei der Verteilung der Finanzmittel herzustellen. Dies muss sich künftig im Mittelfristigen Investitionsplan niederschlagen (zum Beispiel sind 160.000 Euro in 2004 zur Förderung des Radverkehrs entschieden zu wenig).

4. Beim Umweltverbund sind die sofort und kurzfristig umzusetzbaren Maßnahmen schnellstmöglich zu verwirklichen. Dazu gehören z. B. die Beschleunigung der Straßenbahnlinie 4 (die seit 10 Jahren aussteht), die Einrichtung von weiteren Busspuren, die erste Baustufe der bereits 1994 beschlossenen Stadtbahn nach Erlangen und ein umfassendes Radroutensystem in Nürnberg.

5. Zum Schutz der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen (Kinder, FußgängerInnen, RadfahrerInnen) müssen konsequenter als bisher zugeparkte Rad- und Gehwege und das Rasen in verkehrsberuhigten Straßen ("Spielstraßen") und vor Schulen geahndet werden. Falls erforderlich, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung personell entsprechend aufzustocken.

6. Folgende Bereiche fehlen in der Vorlage und sind noch einzuarbeiten:
   (a) Schlüssiges Konzept zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten. Dieses beinaltet: konkrete Vorschläge zum Ausbau von kostenlosen Park&Ride-Plätzen am Stadtrand, zum Ausbau von Bike&Ride, zur Schaffung von ausreichend überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten an zentralen Plätzen und Umsteigepunkten, die Fahrradstation am Hauptbahnhof, die erleichterte Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln.
   (b) Förderung von Fahrgemeinschaften durch Aufbau eines internetbasierten Vermittlungsdienstes zur Bildung von Fahrgemeinschaften: Es gibt hier viele positive Beispiele, wie das "Pendlernetz Nordrhein-Westfalen" (www.nrw.pendlernetz.de) oder Projekte in Stuttgart, Hamburg und Hessen.
   (c) Planung und Umsetzung von autofreien Wohnformen: In Neubaugebieten könnten Eigenheime einschließlich eines für fünf Jahre gültigen ÖPNV-Tickets verkauft werden. Beispiele dazu gibt es in Neuss-Allerheiligen (Nordrhein-Westfalen) und in Langenhagen-Weiherfeld bei Hannover.
   (d) Ausbau von Car-Sharing: Durch Kooperation mit Wohnungsunternehmen könnten diese für ihre MieterInnen Car-Sharing zu günstigen Konditionen anbieten. Ein solches Angebot gibt es z. B. in München seit 1995 durch die Gemeinnützige Wohnfürsorge AG am Kolumbusplatz.
   (e) Einführung von sog. Mieter-Tickets: Auf VGN-Ebene sollen die Voraussetzung dafür geschaffen werden, damit Wohnungs- und Immobilienunternehmen als "Großkunden" ihren MieterInnen und EigentümerInnen durch die Abnahme einer festen Anzahl an Jahresfahrkarten einen rabattierten Tarif (analog zum Firmen-Abo) anbieten können. Solche Angebote gibt es bereits in Hamburg, Halle/S., Freiburg, Kassel und Berlin.
   (f) Logistikprojekte für den Gütertransport: Hier könnte z. B. das erfolgreiche Projekt Isolde zu einer Mitfahrzentrale für Güter weiter entwickelt werden.
   (g) Regelmäßige autofreie Aktionstage, z. B. Autofreie Sonntage, bei denen die Innenstadt und/oder ganze Stadtteile der Bevölkerung zum Flanieren, Rad fahren, Skaten und Feiern gehören.

7. Zum Aspekt der Parkraumbewirtschaft führt die Verwaltung in der Vorlage aus: "So soll im Zusammenwirken von verbessertem Angebot im Bereich des Umweltverbundes und Restriktionen eine spürbare Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei gleichbleibendem

Mobilitätsniveau erreicht werden." Antrag: Die Verwaltung erarbeitet bezüglich der angesprochenen Restriktionen detaillierte Vorschläge für den Luftreinhalteplan

8. Das bisherige System von Parkgebühren ist nicht zielführend, um AutofahrerInnen, die in die Innenstadt wollen, zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren. Die Verwaltung entwickelt deshalb ein Konzept für gestaffelte Parkgebühren, das dem Gedanken der Verkehrsvermeidung in der Innenstadt Rechnung trägt: Je näher ein Fahrzeug im Zentrum geparkt wird, desto höher sind die Gebühren. Mit den höheren Einnahmen sind weitere kostenlose Park&Ride-Angebote am Stadtrand zu schaffen.

9. Die Vorlage der Verwaltung ist in folgenden Punkten zu ändern::

(a) Nr. 7 "Bewertung möglicher Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote" entfällt in der vorgelegten Fassung und wird stattdessen neu formuliert: "Wenn die (weichen) Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes keine Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs mit sich bringen, schließt die Stadt Nürnberg Verkehrssperrungen und Verkehrsbeschränkungen als (harte) Maßnahmen nicht aus. Die Verwaltung erstellt für diesen Fall rechtzeitig ein umfassendes und schlüssiges Maßnahmenkonzept. Dabei ist ein Gesamtansatz zu wählen, das heißt, das z. B. der Mittlere Ring nicht in Teilabschnitten sondern als Gesamtsystem in diesem Konzept betrachtet werden muss. Weiter ist in diesem Konzept auch der Einsatz einer City-Maut – unter der Voraussetzung, dass durch den Bund dafür die Möglichkeiten geschaffen worden sind – zu prüfen. Die Einnahmen aus einer eventuellen City-Maut sind in Maßnahmen des Umweltverbundes, also für den Ausbau des ÖPNV, des Rad- und Fußgängerverkehrs zu verwenden.

(b) Bei Nr. 8.3, im 2. Absatz Streichung von: "Eine City-Maut ist wegen der deutlichen Verringerung des früheren Durchgangsverkehrs nicht erforderlich und aus sozialpolitischen Überlegungen nicht vertretbar (siehe auch Beschluss des Umweltausschusses vom 4.2.2004)."

(c) Bei Nr. 8.5 (auf Seite 14) Streichung von: "Für den Frankenschnellweg im Bereich zwischen der Anschlussstelle Südring und der Rothenburger Straße wird u. a. eine Tunnellösung mit Abluftreinigung untersucht. Ein solches Projekt könnte zu einer deutlichen Reduzierung der Luftbelastung in den anliegenden Wohngebieten beitragen". Begründung: Diese Aussage gaukelt vor, dass sich Abgase durch Sammlung und Entsorgung in weniger belasteten Gebieten einfach in Luft auslösen könnten.

(d) Bei Nr. 8.5 (Seite 14 unten), Streichung von: "Die Vorteile weiterer dynamischer Verkehrs- und Parkleitsysteme sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zu prüfen und systematisch auszubauen." Begründung: Verkehrs- und Parkleitsysteme kosten viel Geld, das dringend in den Ausbau von ÖPNV, Radverkehr und Verkehrsberuhigung investiert werden muss.

(e) Bei Nr. 8.5 auf Seite 15 Streichung des 2. Satzes von Absatz 2: "Bis zu spürbar wirksamen Maßnahmen bei der Abgasminderung von Fahrzeugen mit Otto- und Dieselmotoren sollte es zumindest möglich sein, trotz prognostizierter Zunahme des Verkehrsaufkommens mit einem abgestimmten Maßnahmenbündel den Fahrzeugverkehr in Nürnberg auf dem derzeitigen Niveau zu stabilisieren." Begründung: Diese Aussage steht in eklatantem Widerspruch zur Zielsetzung, den Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes zu verändern.

(f) Ersatzlose Streichung der Beilage 2

Mit freundlichen Grüßen

Christine Seer

Christine Seer
Stadträtin