Petition muss dem Ausschuss Ö 6 zur Abstimmung gegeben werden. Verwaltung kann dazu Stellungnahme abgeben

Schü

Muß wo als online-Petition behandelt werden? Falls ja, wie?

gez. Dr. Maly

Florian Korn
Innere Cramer-Klett-Str. 7
90403 Nürnberg
Tel. (+49)162 7879567
E-Mail: floriankorn93@web.de
(derzeit im Auslandssemester in Amsterdam)

Florian Korn • Innere Cramer-Klett-Str. 7 • 90403 Nürnberg

Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
Stadt Nürnberg
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Germany

2. Afv

OBERBÜRGERMEISTER		
23. OKT. 2019		/........Nr. ....
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
		4 Antwort vor Absendung vorlegen
	2 z.w.V.	5 Antwort zur Unterschrift vorlegen X

21.10.2019

Forderungspapier zur Petition „Autofreie Innenstadt Nürnberg" - openPetition

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Maly,

ich habe zum Thema „Autofreie Innenstadt Nürnberg" auf der Plattform openPetition eine Petition initiiert, welche nach Ablauf der Zeichnungsfrist (6 Monate) 2.723 Personen – davon 2.008 Personen aus Nürnberg – unterzeichnet haben.

Zur Forderung:
Sie gilt als plakativ. Der Ursprung der Petition lag darin, nicht von heute auf morgen die Einfahrt in die Innenstadt zu untersagen. Die Petition sollte zeigen, dass Menschen in Nürnberg an alternativen Verkehrskonzepten, **die sich nicht ums Auto drehen**, interessiert sind. Die Idee ist, dass zukünftig die Stadt für den Menschen und nicht für eine schnelle, sorgenfreie Durchfahrt von Autos konzipiert wird.

Welche konkreten Forderungen werden mit der Petition unterstützt?

- Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs - ÖPNV (Ausbau)
  - Vision eines kostenlosen ÖPNV
- Rückbau von Straßen, Parkhäusern und Parkflächen im Innenstadtbereich
  - Schaffung von neuen Flächen für Grünanlagen, Wohnraum und Fahrradwegen/Busspuren
- Aufbau eines attraktiven Park & Ride Systems um die Stadt Nürnberg
  - Mit attraktiv ist eine schnelle Anbindung (diese Strecken müssen höher getaktet sein) und Parkgebühren, die sich mit dem ÖPNV Ticket verrechnen, gemeint.

Welches Gebiet ist die Innenstadt?
Mit Innenstadt ist das Gebiet um Lorenz und Sebald eingegrenzt. Warum eignet sich dies gut? Um die Bezirke ist ein Straßengürtel, der die Bereiche umfahr bar macht.

Wie könnte eine autofreie Innenstadt umgesetzt werden?

Plan A: softe Variante

- Beschränkung des Innenstadtverkehrs auf 20 km/h für Personenkraftwagen
- Ausweisung von Busspuren (für eine zuverlässige und zügige Fahrt des ÖPNVs) und Fahrradspuren – der Personenkraftwagen erhält nur noch eine Spur mit einem Einbahnstraßensystem
- Umbau von einigen Parkflächen zu Grünflächen

Plan B: moderate Variante

- Beschränkung des Innenstadtverkehrs auf 20 km/h für Bewohner der Innenstadt, Einfahrt für Nicht-Bewohner der Innenstadt verboten
- Ausweisung von Busspuren (für eine zuverlässige und zügige Fahrt des ÖPNVs) und Fahrradspuren – der Personenkraftwagen erhält nur noch eine Spur mit einem Einbahnstraßensystem
- Umbau von Parkflächen zu Grünflächen
- Ausbau P+R Systeme, Parkhäuser sollten den Bewohnern der Innenstadt zum parken ihrer Autos zur Verfügung gestellt werden
- Lieferverkehr nur zu gewissen Zeiten
- Carfreitag (ein Tag, an dem das Auto nicht benutzt wird – Sperrung des Autoverkehrs, kostenloser ÖPNV an diesem Tag)

Plan C: ultra Variante

- Einfahrt von Personenkraftwagen verboten
- Ausweisung von Busspuren (für eine zuverlässige und zügige Fahrt des ÖPNVs) und Fahrradspuren – einspurige Fahrbahn nur für Notfälle (Feuerwehr, Polizei), Lieferverkehr (zu bestimmten Uhrzeiten) und Krankentransporte, Pflegedienste bzw. Umzüge oder für Personen mit Behinderung befahrbar
- Kompletter Umbau von Parkflächen zu Grünflächen (inklusive Umgestaltung einiger Plätze zu öffentlichen Parks)
- Ausbau P+R Systeme, Parkhäuser sollten als Fahrradparkhäuser dienen bzw. wo verzichtbar in öffentlich geförderten Wohnraum umgewandelt werden

Plan D: Gegenstromplanung mit der Öffentlichkeit

- Die Innenstadt wird in Planungsgebiete unterteilt. Zusammen mit dem Bürger wird entschieden, inwiefern auf Autoverkehr verzichtet werden kann. Suche nach individuellen Lösungen mit dem Ziel, den Autoverkehr deutlich zu reduzieren.

Warum sollte man diese Forderungen umsetzen (Pro's)?

- <u>Weniger Abgase durch Autos</u>

  Aktuelle Situation:

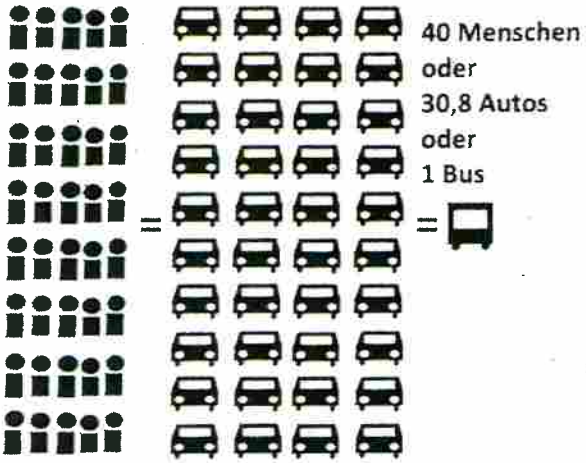
  So heißt es auf Seite 36: „Die Luftbelastung in Nürnberg ist geprägt durch Emissionen aus Straßenverkehr und Industrie, sowie aus Kraftwerken und der Müllverbrennungsanlage. (...)".[1]

  In dem Bericht werden Dieselfahrzeuge für eine erhöhte Stickoxidbelastung verantwortlich gemacht. Hier ist auf das Problem der Autoindustrie (Dieselskandal 2015) zu verweisen, denn der

[1] Die Luftqualität in Nürnberg – 5 Jahrzehnte Luftuntersuchung in Nürnberg. Herausgeber: Stadt Nürnberg Stadtentwässerung und Umweltanalytik Nürnberg

Bericht von 2014 hat hier angepriesen, dass zukünftig die Emissionen gesenkt werden (aufgrund der EURO Normen), dies kann wohl nicht bestätigt werden. Auf Seite 40 haben sich die Emissionen zu Stickoxiden in der Altstadt seit Messzeitraum 1993 – 1997 nicht verändert.

Lösung:
Verlagerung des individuellen Verkehrs von Autos zu öffentlichen Verkehrsmitteln. **Weniger Autos = weniger Abgase**. Durchsetzung dieser Verlagerung durch attraktive schnell Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und unattraktivem Autoverkehr, denn:



Bei einer durchschnittlichen Besetzung von 1,3 Menschen[2] pro Fahrzeug, ergibt sich die Verteilung von 40 Menschen auf 30,8 Autos oder einem Bus.

- <u>Neue Flächen (durch Wegfall von Parkflächen, Parkhäusern, etc.)</u>

Aktuelle Situation:
Über 19 Parkhäuser (5.500 Plätze) und 800 Kurzzeitparkplätze im Zentrum. Bei einer Mindestgröße[3] von 2,3 m x 5 m entspricht dies einer Fläche von 72.450 m² (Verteilung: 9.200 m² Kurzzeitparkplätze und 63.250 m² Parkhäuser).

Lösung: Begrünung – Reduzierung von CO2
Bindungskraft von CO2 einer Buche mit 30 cm Durchmesser und 23 Metern Baumhöhe ist pro Jahr 12,5 kg.[4] Dies entspricht einer Fläche von 0,09 m² (bei einer Verteilung in Quadraten) pro Baum. Bei einer Fläche von 9.000 m² durch 0,09 m² Flächenbedarf pro Baum, entspricht dies 100.000 Bäumen und einer CO2 Bindung von 1.250 t pro Jahr. Bei einer realistischen Höhe von 9,2 m (40 % von der vorher benannten Baumhöhe) könnte man auf ca. **300-500 t pro Jahr kommen**. Das wären ca. **0,9 t CO2 Einsparung pro Nürnberger Bürger** und entspreche ca. 8 % seines durchschnittlichen jährlichen CO2 Ausstoßes eines Bundesbürgers.[5]

---

[1] Mobilität in Nürnberg - Die Großstadt unterwegs – Herausgeber VAG S. 10
[2] Bayerische Gastroliv S. 4 Einstellplätze und Fahrgäste
[3] Handelsblatt: Wie viele Bäume sind nötig, um eine Tonne CO2 zu binden? – Erschienen am 18.06.2009
[4] Focus: CO2-Emissionen pro Bundesbürger - Ein durchschnittliches deutsches Klimaschwein – Erschienen am 01.12.2011

Folgen:

Durch mehr Grün wird Stress der Anwohner reduziert. Zitat: „(...) wirkt bereits der bloße Anblick von Bäumen vor dem Fenster beruhigend und reduziert den Gehalt an Stresshormonen im Blut. (...)"[6].

- Belebung des Einzelhandels

Dies geht Hand in Hand mit kostenlosem öffentlichen Personennahverkehr. Die lästige Suche nach Parkplätzen fällt weg und Gebühren fürs Parken ebenso. Bürger*innen, die sich an eine autofreie Innenstadt gewöhnt haben, verbinden mehr positive Gefühle mit der Einfahrt in die Innenstadt. Läden, die vorher nicht gesehen wurden, weil man einfach daran mit dem Auto vorbeigefahren ist, werden „neu" entdeckt und haben die Chance sich zu präsentieren.[7]

„Das Beispiel der belgischen Stadt Hasselt (68.000 Einwohner) zeigt, dass solche oder ähnliche Konzepte funktionieren können. Am 1. Juli 1997 wurde das gesamte Verkehrssystem der Stadt revolutioniert. Ein Halbtagsparkticket im Stadtkern kostet nun zehn Euro, während Park-and-Ride-Plätze außerhalb des Zentrums und Shuttle-Busse zum Nulltarif angeboten werden. Vor der Umstellung fuhren auf den Straßen Hasselts insgesamt acht Buslinien, die pro Jahr 360.000 Fahrgäste beförderten (1000 Fahrgäste/Tag). Nach der Umstellung fahren nun „elf Linien mit 46 Bussen, die in Takten von fünf, zehn und 30 Minuten, die täglich fast 13.000 Menschen befördern" [10]. Die Zahl der Fahrgäste stieg innerhalb eines Jahres auf 2,7 Millionen an. „2008 nutzten rund 4,5 Millionen Fahrgäste die nicht durch Fahrscheine finanzierten Busse." [11] Auch die weiteren Folgen der Umstellung gestalteten sich positiv. Straßen außerhalb des Stadtzentrums konnten verkleinert werden, da der Bedarf an Verkehrsflächen insgesamt schrumpfte. Die freigewordenen Parkflächen konnten begrünt werden und seit der Umstellung besuchen **jährlich bis zu 30 Prozent mehr Menschen die Stadt, was eine Belebung des Einzelhandels nach sich zog** und so die Steuereinnahmen der Stadt steigerte [12]. Vor der Umstellung hatte Hasselt aufgrund der hohen Verkehrsdichte viele Finanzmittel in den Ausbau von Straßen investiert. Die erhofften Erfolge blieben allerdings aus, denn das höhere Angebot an Straßen steigerte auch die Verkehrsdichte weiter. Durch das neue Verkehrskonzept konnten die ursprünglich geplanten Investitionen eingespart werden und trotz der Fahrgastzuwächse ist der prozentuale Kostenzuwachs gemessen am Gesamtbudget der Stadt gering. „Hasselt muss weniger als 1 Prozent der städtischen Budgets an den Verkehrsanbieter zahlen. Das sind etwa 18 Euro im Jahr pro Steuerzahler." [13]".[8]

Ein weiters Beispiel ist die Stadt Pontevedra (Spanien).[9]

---

[6] Biophilia in der Stadt: Wie wir die Heilkraft der Natur in unsere Städte bringen - Goldmann Verlag
[7] Arte Doku Re: Wege aus dem Stau - Straßenverkehr
[8] Autofreie Innenstädte – Ein Plädoyer – Herausgeber besser wachsen - Erschienen am 17.02.2012
Subquellen:
Nabu.de, „Autofreie Innenstädte? Yes we can!", 28.05.2009
[11] Wikipedia.org, „Personennahverkehr in Hasselt"
[12] Zeit.de, Elisabeth Wehrmann, „Stadt ohne Fahrschein", 21.11.1997
[13] Wikipedia.org, „Personennahverkehr in Hasselt", a.a.O
[9] Video: Spanien: Pontevedra – ein Paradies für Fußgänger - https://www.daserste.de/information/politik-weltgeschehen/weltspiegel/videos/spanien-pontevedra-paradies-fuer-fussgaenger-video-100.html

Warum sollte man diese Forderungen nicht umsetzen (Con's)?

- Bau neuer Parkhäuser außerhalb der Stadt
  Damit verbunden: neue Kosten
  - Kurzfristig gesehen entstehen neue Kosten, die sich langfristig auszahlen werden. Siehe Stadtbeispiele Amsterdam, Utrecht, Hasselt und Pontevedra. Kosten können durch belebten Einzelhandel (mehr Gewerbesteuer) und Erschließung des Pendlerverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Tickets) gedeckt werden (rein spekulativ).

- Verlagerung des Verkehrs auf umliegende Stadtgebiete
  - Dem ist mit verstärkten und attraktiveren ÖPNV zu begegnen. So könnte man eine Verlagerung des Verkehrs vermeiden.

- Umständlich für ältere Leute
  - Ältere Menschen in Städten wie Amsterdam, sind bereits jetzt auf dem Fahrrad unterwegs (Stichwort: E-Bike). Für Personen die nicht mehr gut zu Fuß/Fahrrad unterwegs sind, sollte der hoch getaktete ÖPNV helfen (Stichwort: Busspuren). Um die Not zu lindern, sollte man darauf achten, dass Pflegedienste, Krankentransporte, etc. für ältere Menschen weiterhin im Innenstadtbereich verfügbar sind (Stichwort: Ausnahmeregelung).

- Eingranzung der persönlichen Freiheit (Bevormundung)
  - Die Freiheit des Einzelnen hört da auf, wo die Freiheit des anderen anfängt. Bis jetzt wurde darüber noch nicht geredet, dass der Autoverkehr überproportional Verkehrsraume erhält. Geschweige denn von der Belastung mit Abgasen etc.

- Hausbesuche werden unmöglich (Ärzte, Friseure, Nachhilfelehrer für Schüler
  - Siehe Ausnahmeregelungen.

Zuletzt ein Beispiel des Straßenbilds in der Inneren Cramer-Klett-Straße (oben heute, unten die Vision):

Hell grau ist die derzeitige Straße und dunkelgrau an den Seiten der Fußweg. Oben zeigt das Bild die derzeitige Situation und unten die Situation wie sie sein könnte. Das untere Bild zeigt grau nur noch die Busspur. Links daneben ist die Fahrrad/ E Scooter Spur und rechts daneben mehr Platz für Grünanlagen. Die Flächenverteilung aus der Vogelperspektive ist wie folgt:

Abbildung: Derzeitige Situation

Abbildung: Zukünftige Situation

Legende:
Lila = Fußgängerweg
Blau = Straße (Autoverkehr)
Grün = Bäume/Grünanlagen
Rot = Fahrradweg (zukünftig)

Sie haben es nun in der Hand, zukünftigen Generationen eine Stadt zu präsentieren, die nicht auf die Bequemlichkeit der Menschen abzielt, sondern mit der Umwelt ein neues Stadtbild zeichnet und alternativen Verkehrskonzepten, wie es in Amsterdam und anderen Städten weltweit gelebt wird, Raum gibt.

Auf Ihre Stellungnahme zur Petition warte ich im Namen der 2.723 Unterzeichner*innen. Bis dahin verbleibe ich wartend.

Mit freundlichen Grüßen

Florian Korn

Anlagen

- Unterschriftenlisten

Verteiler

- Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
- Daniel F. Ulrich (Planungs- und Baureferat)
- Stadtratsfraktion SPD
- Stadtratsfraktion CSU
- Stadtratsfraktion Bündnis 90 / die Grünen
- Die Ausschussgemeinschaft
- Stadtratsgruppe Linke Liste
- Stadtrat Jurgen Dörfler
- Veröffentlichung des Briefes auf openPetition.de und über E-Mail Verteilerliste

Florian Korn
Innere Cramer-Klett-Str. 7

90403 Nürnberg

AN: Oberbürgermeister Ulrich Maly und den Stadtrat

Petition:

Wir fordern den Umbau der Innenstadt (innerhalb der Stadtmauern) zu einer autofreien Zone. Im Hinblick auf den zunehmenden Stress, Lärm und Abgase, welche sich ein Anwohner tagtäglich aussetzt, würde diese Maßnahme dazu führen, eine Stadt zu planen, welche sich um den Menschen dreht und nicht wie ein Auto am Besten durch eine Stadt kommt.

Begründung:

- Verbesserung des ÖPNV / kostenloser ÖPNV:

Dies führt z. B. in den Niederlanden dazu, dass der Einzelhandel neu belebt wird (lästige Suche nach Parkplätzen + Kosten fallen weg - meist nicht so umständlich). Vergleichen Sie hierzu die Arte Doku Re: Wege aus dem Stau - Straßenverkehr neu gedacht. Studien haben außerdem gezeigt, dass Geringverdiener von dieser Maßnahme profitieren, da sie nun in der Lage sind Arbeitsplätze mit höherer Entfernung zu erreichen.

- Schaffung zusätzlicher Parkhäuser am Rand von Nürnberg (P+R):

Um das Auto abzustellen und in die Stadt mit dem ÖPNV hineinzupendeln. Führt zur Reduktion der Abgase (von Stickoxide, Staub aus Abnutzung von Reifen, etc.), Reduktion der Autos und daher zu einer Beruhigung des Stadtgebiets. Besonders Lärm (hupen, Stau, laute Sportwagen) und andere Stressquellen werden für Anwohner reduziert.

- Rückbau von Straßen, Parkhäusern und Parkflächen im Innenstadtbereich:

Hieraus Schaffung von Flächen für Grünanlagen, Wohnraum und Fahrradwegen/Busspuren. Insekten und Bienen werden neue Grünanlagen bevölkern. Vermeidung von Wärmestau durch Speicherung der Wärme im Asphalt. Fahrrad fahren wird durch Ausbau der Fahrradwege attraktiver. Busse können pünktlich ankommen. Grünanlagen fördern Konzentration und Wohlbefinden von Bürgern/Schülern/Studierenden.

Bürger und Umwelt können hiervon profitieren. Natürlich braucht es ein klares Konzept (z. B. Krankenwagen müssen Straßen passieren können, etc.)!