

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 frühstmöglich 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-Höchststadt 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 annehmbarer 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 Busbahnhofs 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 Radwegbau 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-Gossen- bis zur Felix-Klein-Straße nach den S-Bahn-Baumaßnahmen wieder instand zu setzen und zu verbessern
- Von Bruck nach Frauenaurach 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 anhängerfreundlich 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.