

A1NEU2 Der VGN muss zentraler Bestandteil einer Verkehrswende sein

Antragsteller*in: Bezirksvorstand

Tagesordnungspunkt: 5.2. inhaltliche Anträge

Antragstext

1 Öffentlicher Personennahverkehr muss an erster Stelle stehen!

2 Mobilität muss für alle bezahlbar und klimafreundlich möglich sein – das ist
3 unser Ziel und daran werden wir die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs
4 ausrichten. Derzeit werden deutschlandweit nur 9 von 100 Kilometern mit dem
5 öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt. Dort liegt großes Steigerungspotential.
6 Das ist möglich, denn das Mobilitätsverhalten wandelt sich. Ein gutes Angebot
7 aus Bus und Bahn, Fahrrad- und Car-Sharing, reduziert die Abhängigkeit vom
8 eigenen Auto. Dies schützt das Klima, verbessert die Luft in Mittelfranken und
9 schafft mehr Platz zum guten Leben.

10 Um diese Ziele zu erreichen fordern wir:

- 11 • Verkehrsmittel müssen intelligent und effektiv miteinander verknüpft
12 werden: Der VGN und die lokalen Anbieter (z.B. VAG, EstW u.v.a.) müssen
13 weiterentwickelt werden zu Mobilitätsdienstleistern mit Angeboten von
14 Haustür zu Haustür, dank U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Bahn, Carsharing und
15 Fahrrad.
- 16 • Einfache günstige Tarifstrukturen, die idealerweise alle
17 Mobilitätsdienstleistungen (ÖPNV, Carsharing, Bikesharing) in einem Tarif
18 vereinbaren.
- 19 • Gute Taktung, d.h. mindestens stündliche Anbindungen aller Orte
20 Mittelfrankens, bei entsprechender Auslastung natürlich auch erheblich
21 öfter.
- 22 • Bei bestehenden Regional- und S-Bahnen mindestens durchgehenden 30-
23 Minuten-Takt. Bei guter Auslastung muss die Taktung erhöht werden.

24 Wir fordern ein umfassendes Mobilitätsangebot:

- 25 • Es gibt Fahrten (z.B. Umzüge, Baumaterialien, Besuch in Gebieten, die vom
26 ÖPNV noch nicht erschlossen sind, u.v.a.), die sind ohne Auto
27 unvorstellbar. Daher muss Carsharing in ganz Mittelfranken ausgebaut
28 werden.
- 29 • Bikesharing-Angebote sind insbesondere für Touristen und Pendler
30 notwendig. Aufgebaut als Free-Floating-Angebot könnten Pendler damit die
31 "letzte Meile" vom Bahnhof oder der Bushaltestelle zum Arbeitgeber
32 überwinden.
- 33 • Lastenradverleih ermöglicht den Transport schwerer Lasten ohne Autos.
- 34 • Mitfahrbänke, bei denen Autos mögliche Mitfahrer mitnehmen können.

35 Wir fordern günstige und konkurrenzfähige Tarife:

- 36 • Die Einführung eines 365-Euro-Tickets nach dem Wiener Modell, welches
37 Mobilität für umgerechnet einen Euro am Tag ermöglicht, sorgt für eine
38 finanzielle Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem PKW und macht das ÖPNV-Abo
39 auch für Gelegenheitsfahrer*innen attraktiv.
- 40 • Für Wenigfahrer oder Touristen und Besucher soll es günstige Einzel-,
41 Tages- oder Wochentickets geben.

42 Wir fordern einen attraktiven ÖPNV durch die Verbesserung von Angeboten:

- 43 • Der Takt muss weiter verdichtet und ausgebaut werden. Generell soll jede
44 Linie mindestens von 5 Uhr bis 24 Uhr bedient werden.
- 45 • Zu Stoßzeiten müssen zusätzliche Fahrzeuge zum Einsatz kommen, um dem
46 steigenden Passagieraufkommen gerecht zu werden.
- 47 • Gerade in bisher weniger erschlossenen Gebieten braucht es neue
48 Verbindungen, um sicherzustellen, dass die "Nachbargemeinde" auch gut mit
49 dem ÖPNV erreichbar ist. In Städten müssen Ringverbindungen die einzelnen
50 Stadtteile miteinander verbinden.
- 51 • Regionalbahnen, S-Bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse müssen besser
52 miteinander verbunden werden. Lange Umsteigezeiten müssen reduziert
53 werden.
- 54 • Weitere Erschließungen bevölkerungsreicher Gemeinden und Stadtteile durch
55 Straßenbahn (z.B. Ost-Arm der StUB).

Begründung

Eine Verkehrswende ist nur möglich, wenn es einen attraktiven ÖPNV kombiniert mit einem attraktiven Fernverkehrsnetz und anderen lokalen Mobilitätsangeboten gibt. Ein zentraler Bestandteil davon ist in Mittelfranken der VGN. Daher muss es da massive Verbesserungen geben.

Uns ist durchaus bewusst, dass eine Vergünstigung der Tarife kombiniert mit einer Verbesserung des Angebotes und des Taktes nicht kostenfrei zu bekommen ist.

Mögliche Ansätze zur Finanzierung sind:

- Durch die günstigen Tickets gibt es mehr Kunden
- Zuschüsse durch Kommunen und Land und Bund, evtl. gegenfinanziert durch eine Verteuerung anderer Verkehrsmittel (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Mineralölsteuer, City-Maut) oder Einsparungen an CO₂-lastigen Verkehrsmitteln (z.B. weniger Straßenbauprojekte, Abbau der Pendlerpauschale)