

Antworten auf Fragen des VCD Nürnberg zur bevorstehenden Oberbürgermeister- und Stadtratswahl

Name: Laura Brendel
Partei/ Gruppe: ÖDP
Funktion: ☐ OB-Kandidat/-in ☐ Fraktion / Liste ☒ Stadtratskandidat/-in

1. Unterstützen Sie die Einrichtung von Schulstraßen je nach Situation ganztägig oder zu bestimmten Tageszeiten?

- ☒ Ja, das ist dringend notwendig.
- ☐ Ja, aber es muss Kompromisse auch zugunsten des Autoverkehrs geben.
- ☐ Nein. Für die Sicherheit der Schulwege wird bereits genug getan.

Optionale Bemerkung:

Ich befürworte die Einrichtung von Schulstraßen in Nürnberg ausdrücklich. Gerade in den Morgenstunden kommt es durch sogenannte Elterntaxis häufig zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen vor Schulen. Halteverbote werden missachtet, Straßen verstopft und Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen, werden dadurch unnötigen Risiken ausgesetzt. Schulstraßen könnten hier wirksam Abhilfe schaffen, den Verkehr beruhigen und den Schulweg für Kinder sicherer machen. Nürnberg würde damit einen wichtigen Schritt hin zu mehr Kinderschutz, Verkehrssicherheit und Lebensqualität im direkten Schulumfeld gehen.

2. Wie beurteilen Sie den geplanten Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW) und insbesondere den Bau des zugehörigen Tunnels?

- ☐ Stadtplanung vor Verkehrsplanung: Zunächst muss es eine breite Diskussion geben, was in St. Leonhard geschehen soll. Kein Ausbau des FSW, kein Tunnel!
- ☐ Der Tunnel darf nicht gebaut werden. Stattdessen muss eine umfassende Diskussion über alternative Verkehrslösungen geführt werden.
- ☒ Der Tunnel wird nicht gebaut. Stattdessen wird die vorhandene Kreisstraße gemäß einem der Alternativvorschläge saniert und ausschließlich für Fuß- und Radverkehr ausgebaut.
- ☐ Der Tunnel darf nur gebaut werden, wenn mindestens 80 % der Gesamtkosten von Bayern übernommen werden und die Kosten inflationsbereinigt nicht mehr als 10 % über der aktuell geschätzten Milliarde liegen.
- ☐ Der Tunnel sollte vorerst nicht gebaut werden, bis die bereits laufenden Großbaustellen (z. B. Hafenbrücken, Plärrer, Mausloch usw.) abgeschlossen sind.
- ☐ Der Tunnel muss gebaut werden und das so schnell als möglich.

Optionale Bemerkung:

Ich lehne den Ausbau des Frankenschnellwegs mit Tunnelbau ab und befürworte stattdessen die Sanierung der bestehenden Kreisstraße nach einem der Alternativvorschläge mit klarem Fokus auf Fuß- und Radverkehr. Der Tunnel bindet enorme finanzielle Mittel, während eine nachhaltige Verkehrswende dringend leistungsfähige und sichere Infrastruktur für den Umweltverbund benötigt.

Gerade für den Radverkehr brauchen wir durchgehend gut ausgebaute, zweispurige Radwege. Idealerweise sollten Radwege sogar zwei Spuren je Richtung haben, um schnelle Radfahrende und gemäßigt Fahrende voneinander zu trennen. Das erhöht Sicherheit, reduziert Konflikte und macht den Radverkehr insgesamt effizienter und attraktiver. Ein solcher Ausbau wäre ein zukunftsfähiger Beitrag für Nürnberg – klima- und verkehrspolitisch sinnvoller als ein weiterer Ausbau für den Autoverkehr.

3. Wie bewerten Sie die Zielvorgaben des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg bis 2032 und deren konsequente Umsetzung ohne Abstriche?

- ☒ Alle vereinbarten Maßnahmen müssen ohne Verzögerungen realisiert werden. Dafür sind Umverteilung von Finanzmitteln und Personal nötig, damit der Zeitplan eingehalten und der Zeitverzug eingeholt wird.
- ☐ Die Ziele bleiben bestehen, jedoch führen fehlende Mittel und personelle Engpässe zu weiteren Verzögerungen. Ein überarbeiteter Zeitplan ist erforderlich.
- ☐ Der Mobilitätsbeschluss darf nicht einseitig zulasten des Autoverkehrs gehen, er muss grundlegend überarbeitet werden.
- ☐ Die Ziele des Mobilitätsbeschlusses sind nicht so wichtig und damit untergeordnet.

Optionale Bemerkung:

Ich bewerte die Zielvorgaben des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg bis 2032 als richtig, notwendig und zukunftsweisend. Entscheidend ist jedoch, dass die vereinbarten Maßnahmen konsequent und ohne Abstriche umgesetzt werden. Weitere Verzögerungen würden die Glaubwürdigkeit des Beschlusses untergraben und wichtige Chancen für mehr Lebensqualität, Klimaschutz und Verkehrssicherheit verspielen.

Um den bestehenden Zeitverzug aufzuholen, sind eine klare Priorisierung sowie die Umverteilung von Finanzmitteln und Personal zwingend erforderlich. Nur so kann der Zeitplan eingehalten und die Mobilitätswende in Nürnberg tatsächlich realisiert werden. Halbherzige Maßnahmen oder Aufweichungen der Ziele dürfen dabei keine Option sein.

4. Wie sollte mit dem Parken auf Gehwegen umgegangen werden, wenn dadurch die vorgeschriebene Mindestbreite des Gehwegs unterschritten wird?

- ☒ Gehwegparken muss in solchen Fällen konsequent unterbunden werden.
- ☐ Gehwegparken ist grundsätzlich zu untersagen, jedoch sollten klar geregelte Ausnahmefälle zulässig sein.
- ☐ Wenn Parkstände fehlen, müssen diese nötigenfalls auch auf Kosten des Fußverkehrs geschaffen werden.
- ☐ Das Problem des Gehwegparkens ist unwichtig und sollte nicht weiter im Fokus der stehen.

Optionale Bemerkung:

Gehwegparken muss konsequent unterbunden werden, wenn dadurch die vorgeschriebene Mindestbreite unterschritten wird. Bereits heute sind viele Gehwege für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator nur schwer nutzbar – etwa durch fehlende Gehwegabsenkungen oder holprige Pflastersteine. Werden diese ohnehin eingeschränkten Flächen zusätzlich zugeparkt, wird das alltägliche Leben für viele Menschen massiv erschwert.

Besonders betroffen sind mobilitätseingeschränkte Personen, Eltern mit Kinderwagen, blinde Menschen, die plötzlich auf unerwartete Hindernisse stoßen, sowie Kindergruppen aus Kitas und Schulen, die nicht mehr sicher nebeneinander gehen können. Das führt zu unnötigem Stress und gefährlichen Situationen. Öffentlicher Raum muss für alle zugänglich und sicher sein – dafür ist eine konsequente Durchsetzung der Regeln beim Gehwegparken unerlässlich.

5. Wie stehen Sie zum Bau einer Magnetschwebebahn in Nürnberg?

- ☒ Eine Magnetschwebebahn in Nürnberg ist unsinnig, stattdessen sollte die geplante Straßenbahnlinie umgesetzt werden.
- ☐ Ein Bau der Magnetschwebebahn könnte sinnvoll sein, sofern eine gründliche Kosten-Nutzen-Analyse vorliegt und klare Konzepte zur Integration in das bestehende Stadtverkehrssystem entwickelt werden.
- ☐ Die Idee ist gut, aber die vorgeschlagene Trasse ist ungeeignet. Es sollte eine bessere Trasse gefunden werden.
- ☐ Die Magnetschwebebahn sollte auf der vorgeschlagenen Trasse realisiert werden. Nürnberg darf sich dieser Innovation nicht verschließen

Optionale Bemerkung:

Ich halte den Bau einer Magnetschwebebahn in Nürnberg für unsinnig. Das Projekt wäre sehr teuer, im Verhältnis wenig effizient und würde finanzielle Mittel binden, die an anderer Stelle deutlich sinnvoller eingesetzt werden können. Stattdessen sollte die geplante Straßenbahnlinie wie vorgesehen umgesetzt werden.

Es ist nachhaltiger und wirtschaftlicher, die bestehende Infrastruktur zu nutzen, zu modernisieren und das vorhandene Netz auszubauen. Ergänzend sollte der Ausbau von Radwegen deutlich priorisiert werden: Radfahrende bewegen sich emissionsfrei, benötigen kaum Platz und sind selbst bei Stromausfällen oder Ölkrisen unabhängig. Eine konsequente Förderung des Rad- und öffentlichen Verkehrs ist für Nürnberg zukunftsfähiger, sozial gerechter und deutlich wirksamer als ein teures Prestigeprojekt.

6. Wie bewerten Sie die aktuelle Straßenbahn-Planung in Nürnberg?
(Insbesondere im Hinblick auf die beschleunigte Realisierung bereits
begonnenen und geplanter Projekte sowie den Ausbau neuer Strecken
bis 2032, z. B. zum Südklinikum,, durch die Altstadt, nach Wöhrd,
Kornburg und Fischbach)

- ☐ Alle genannten Vorhaben sollten bis 2032 zügig geplant und umgesetzt werden.
- ☒ Neben den bereits gestarteten Projekten sollte die Hauptaufgabe bis 2032 die Fertigstellung der Strecke zum Südklinikum sein, weitere Erweiterungen können später folgen.
- ☐ Nur die laufenden Projekte, z.B. Richtung Erlangen, sollten weitergeführt werden.
Für zusätzliche Maßnahmen fehlt derzeit das Budget.
- ☐ Der Ausbau der Straßenbahn sollte vorerst eingestellt werden, um Ressourcen anderweitig zu nutzen.

Optionale Bemerkung:

Die aktuelle Straßenbahn-Planung in Nürnberg ist grundsätzlich richtig, muss aber realistisch priorisiert werden. Es ist absehbar, dass nicht alle begonnenen und geplanten Vorhaben bis 2026 bzw. 2032 vollständig umgesetzt werden können. Umso wichtiger ist eine klare Schwerpunktsetzung.

Neben den bereits gestarteten Projekten sollte die Fertigstellung der Straßenbahnstrecke zum Südklinikum oberste Priorität haben. Ein leistungsfähiger, direkter Zugang zum Klinikum ist essenziell – er stellt sicher, dass Patientinnen und Patienten, Beschäftigte und Besuchende das Krankenhaus zuverlässig erreichen können. In Situationen, in denen Menschen nicht mit dem Krankenwagen kommen, kann eine gute ÖPNV-Anbindung im Zweifel sogar Leben retten.

Weitere Streckenerweiterungen, etwa durch die Altstadt oder in andere Stadtteile, sind sinnvoll, sollten jedoch nachrangig und in einem zweiten Schritt folgen. Eine konsequente Priorisierung erhöht die Umsetzbarkeit, vermeidet Überlastung der Planungskapazitäten und sorgt dafür, dass die wichtigsten verkehrlichen und gesellschaftlichen Bedürfnisse zuerst erfüllt werden.

7. Unterstützen Sie die Forderung, die Parkraumbewirtschaftung nach Vorbild der Innenstadt bis 2032 auf alle Stadtteile innerhalb des Rings B4R auszuweiten?

- ☐ Ja: Es darf in den inneren Bezirken keine kostenfreien Parkplätze mehr geben. Es dürfen keine neuen Parkflächen eingerichtet werden.
- ☒ Ja: Aber es sollten zusätzliche Stellplätze auf Supermarktparkplätzen oder in Quartiersparkhäusern geschaffen werden.
- ☐ Ja: Die Parkraumbewirtschaftung sollte ausgeweitet werden, aber die Parkgebühren sind zu hoch und müssen reduziert werden.
- ☐ Nein: Die gegenwärtige Situation sollte beibehalten werden.
- ☐ Nein: Auch in der Innenstadt müssen wieder mehr Parkplätze angeboten werden. Diese dürfen kostenpflichtig sein.
- ☐ Nein: Auch in der Innenstadt muss die Parkraumbewirtschaftung so schnell als möglich wieder abgeschafft werden.

Optionale Bemerkung:

Ja, ich unterstütze die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung nach dem Vorbild der Innenstadt auf alle Stadtteile innerhalb des B4R bis 2032. Sie ist ein wirksames Instrument, um den Parkdruck zu reduzieren, den öffentlichen Raum gerechter zu verteilen und unnötigen Parksuchverkehr zu vermeiden.

Wichtig ist jedoch, dass gleichzeitig zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Hier bieten sich insbesondere Supermarktparkplätze und Quartiersparkhäuser an. Supermarktparkplätze sollten ab etwa 18 oder 19 Uhr vermietet und damit auch nachts genutzt werden können. So ließe sich bestehende Infrastruktur effizienter nutzen, ohne zusätzliche Flächen zu versiegeln, und Anwohnerinnen und Anwohner hätten eine praktikable Alternative zum Parken im öffentlichen Raum.

8. Wie beurteilen Sie das Norisringrennen und seine zukünftige Ausgestaltung?

- ☐ Das Norisringrennen sollte nicht mehr genehmigt werden, da diese Rennform aus der heutigen Zeit herausgefallen ist.
- ☒ Das Rennen darf weiterhin stattfinden, jedoch ausschließlich mit rein elektrisch betriebenen Rennfahrzeugen.
- ☐ Das Norisringrennen muss unverändert erhalten bleiben und in seiner bisherigen Form fortgeführt werden.

Optionale Bemerkung:

Das Norisringrennen ist ein traditionsreiches Ereignis, das viele Besucher anzieht und einen wichtigen Beitrag zum Tourismus in Nürnberg leistet. Gleichzeitig bringt es erhebliche Belastungen mit sich: starke Lärmemissionen, Abgase sowie Störungen für Anwohner, Tiere und insbesondere kleine Kinder.

Für die Zukunft halte ich es für vertretbar, das Rennen weiterhin stattfinden zu lassen, jedoch ausschließlich mit rein elektrisch betriebenen Rennfahrzeugen. So könnten Lärm und Emissionen deutlich reduziert und das Event besser an heutige Umwelt- und Klimaschutzanforderungen angepasst werden. Ein Oldtimerrennen mit Vergaserfahrzeugen wäre aus ökologischer Sicht kritisch zu bewerten und sollte höchstens in sehr begrenztem Rahmen stattfinden. Auch wenn elektrische Rennen möglicherweise einen Teil des traditionellen „Reizes“ verlieren, überwiegen die Vorteile für Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität klar.

9. Wie stehen Sie zur Einführung eines generellen Nachtflugverbots am Flughafen?

- ☒ Ja, ich unterstütze ein generelles Nachtflugverbot.
- ☐ Im Prinzip ja, allerdings sollten klar definierte Ausnahmen (z. B. besonders dringende Fracht) möglich sein.
- ☐ Nein, das Nachtflugverbot würde die ^{Text}wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Flughafens beeinträchtigen.

Optionale Bemerkung:

Ja, ich unterstütze ein generelles Nachtflugverbot am Flughafen. Kaum ein anderer Flughafen kommt ohne ein solches Verbot aus, da der Schutz der Nachtruhe einen hohen Stellenwert hat. Die nächtlichen Flugbewegungen verursachen erhebliche Lärmbelastungen, die den Schlaf der Anwohnerinnen und Anwohner massiv beeinträchtigen.

Dauerhafter Fluglärm ist gesundheitsschädlich und stellt zudem eine große Belastung für Tiere dar. Ein Nachtflugverbot wäre daher ein wichtiger Schritt zum Schutz von Mensch und Umwelt und würde die Lebensqualität in den betroffenen Stadtteilen deutlich verbessern.

10. Wie stellen Sie sich künftig das Management von Großbaustellen vor?

- ☒ Die Baustellen sollen phasenweise geplant werden, wobei sichere Wegkonzepte für Fuß- und Radverkehr berücksichtigt werden. Das Ergebnis muss rechtzeitig und verständlich kommuniziert werden.
- ☐ Es besteht Verbesserungsbedarf, jedoch soll der dafür notwendige Aufwand überschaubar bleiben.
- ☐ Das aktuelle Baustellenmanagement wird als angemessen bewertet.
- ☐ Da die Hauptbetroffenen die Autofahrer sind, sollten die Baustellen so gestaltet werden, dass sie deren Bedürfnisse besser berücksichtigen – auch wenn dies zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs geht.

Optionale Bemerkung:

Das Management von Großbaustellen muss dringend verbessert werden. Häufig führen monatelange Straßensperrungen, unübersichtliche Baustellenbereiche und schlecht geplante Rad- und Gehwegumleitungen zu gefährlichen Situationen für alle Verkehrsteilnehmenden. Wechselnde Untergründe, enge Passagen und fehlende Kennzeichnung verschärfen die Risiken zusätzlich.

Zukünftig sollten Baustellen phasenweise geplant werden, sodass der Verkehr Schritt für Schritt umgeleitet werden kann, ohne dass Sicherheit und Zugänglichkeit für Fuß- und Radverkehr leiden. Alle Maßnahmen müssen klar, verständlich und rechtzeitig kommuniziert werden, damit sich Menschen darauf einstellen können. So ließe sich die Beeinträchtigung des Alltags deutlich reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit aller gewährleisten.