A1NEU

Miteinander in Ansbach

Initiator*innen: Bernhard Schmid (Sprecher OV-Ansbach)

Titel: **Mobilität in Ansbach (Bernhard / Tillmann)**

Text

In einem lebendigen und lebenswertes Ansbach wollen wir Fußgänger*innen und Radfahrer*innen Raum und Bewegungsmöglichkeit in der Stadt zurückgeben.

Fußverkehr in Ansbach

- Ansbach braucht weitere Tempo 30 Zonen mit mehr Aufenthaltsqualität, weniger Lärm und mehr Sicherheit für Kinder und Ältere.

- Der Stadtrat hat mit der Verkehrsberuhigung des Quartiers um den Karlsplatz eine Grüne Initiative weitgehend umgesetzt. Die Maßnahme sollte durch Tempo 30 an der Promenade, Maximilian- und Bischof-Meiser-Straße sowie einem Verkehrsberuhigten Bereich in der Alten Poststraße noch vereinheitlicht werden.

- Die Ausweitung der Tempo 30-Zone auf das Gebiet rund um den Angletplatz würde den Platz verbessern und die Schüler der Luitpoldschule schützen. Die drei Straßen um den Platz wollen wir in einen Verkehrsberuhigten Bereich umwandeln, der den Schleichverkehr unterbindet und an den Ecken Parkraum für die Anlieger bietet.

- Von der Luitpoldschule nach Westen ist ein Fußweg am Landratsamt und der Gärtnerei überfällig.

- Der Fußverkeht muss, wo irgend möglich, bevorrechtigt werden. Dazu brauchen wir bessere Ampelschaltungen sowie die Umwandlung von Bedarfsampeln und Querungshilfen in Zebrastreifen; wie zum Beispiel an der Evangelischen Schule

oder den drei Gymnasien.

- Zwischen Gymnasium Carolinum und dem Herrieder Tor sind in der Schalkhäuser Straße auch die Fußwege zu schmal. Durch eine Einbahnstraßenregelung sollte hier ausreichen Raum für breite Fuß- und Fahrradwege in beide Richtungen geschaffen werden.

Radverkehr in Ansbach

Bei den Radwegen in Ansbach tut sich was. Das ist auch den Ansbacher Grünen zu verdanken, die die Sammlung von Punkten für das neue Radverkehrskonzept tatkräftig unterstützt haben. Dessen Verabschiedung ist aber seit Jahren überfällig.

Und es gibt immer noch viele Baustellen:

- Wir brauchen beidseitige, durchgehende, sichere, ausreichend breite und vorfahrtberechtigte separate Radwege, zum Beispiel entlang der Residenzstraße, am Hohenzollernring oder an der Süd-Ost-Tangente.

- Dem ersten Ansbacher Aufstellstreifen in der Bahnhofstraße müssen weitere an möglichst allen größeren Ampelkreuzungen folgen. Dazu braucht es auch mehr zuleitende Schutzstreifen wie zum Beispiel die Nord-Süd-Verbindung über die Schloßkreuzung.

- Die Schalkhäuser Straße muss, wie bereits vor über einem Jahr beschlossen, mit Fahrradsymbolen und Schutzstreifen versehen werden. Die Bettelampelschaltung an der Kreuzung mit dem Hohenzollernring muss abgestellt werden.

- Schutzstreifen und Piktogrammketten sind auch an anderen vielbefahrenen Strecken notwendig, zum Beispiel an der Quast- und Eyber Straße, am Kronacherbuck und in der Turnitzstraße.

- Die geplanten Radrouten dürfen die Altstadt nicht umgehen, sondern müssen sie anschließen. Dazu muss die Fußgängerzone für Radfahrer geöffnet bleiben.

- Wo ausreichend breite Fußwege wichtige Verbindungen darstellen, wie z. B. zwischen Gustav-Weißkopf- und Crailsheimstraße, müssen diese für Radfahrer freigegeben werden.

- Der Bahnhofsumbau muss eine Fuß- und Radverkehrsbrücke zum Anschluss der

Südstadt beinhalten. Diese Brücke sollte im Süden gleisparallel in Ost-West-Richtung angeschlossen werden, am Besten in Form eines Radschnellweges auf Höhe der Gleise.

- Mit der Anschaffung von überdachten Fahrradständern wurde zwar begonnen, diese reichen aber nicht aus. Die vorhandenen Ständer schützen zu wenig vor Nässe und Schnee. Die hohe Zahl der am Bahnhof abgestellten Fahrräder kann am besten in einem Fahrradparkhaus untergebracht werden; möglichst mit Fahrradleih- und -reparaturstation.

Zusätzliche und bessere überdachte Abstellplätze werden z.B. am Bahnhof, am THG, an der Riviera und an der Johanniskirche gebraucht.

- Die Lücke im Fuß- und Radweg an der Rezat muss im Bereich des Hofgartens straßenparallel geschlossen werden. Hier wurde beim der Sanierung der Stützmauer eine Chance vertan.

- Die Anbindung der Ortsteile muss weiter voran getrieben werden. zum Beispiel der längst beschlossene Fuß- und Radweg zwischen Eyb und Untereichenbach.

Bahnverkehr um Ansbach

- Ein weiterer Bahnhalt im Bereich Wolfartswinden/Winterschneidbach sollte geprüft werden, da das Industriegebiet und die Ansbacher Teilorte davon sehr profitieren würden.

- Die Stadt Ansbach muss aus unserer Sicht die Interessengemeinschaft Schienenkorridor Stuttgart-Nürnberg stärken und konkret eine Weiterführung der S-Bahn nach Crailsheim unterstützen.

Busverkehr in Ansbach

Ziel ist es den Busverkehr zu stärken und im Vergleich mit der Nutzung des eigenen PKWs attraktiver zu machen. Der Busverkehr in seiner jetzigen Form muss zuverlässiger fahren sowie schneller und pünktlicher ankommen. Dabei ist die Einführung günstiger Bustickets, aber auch die Ausweitung des Busangebots wichtig.

- Dazu sollte der Bus möglichst nur vorfahrtberechtigte Durchgangsstraßen nutzen und auf dem Hin- und Rückweg die gleichen Haltepunkte anfahren. Das bedeutet eine Abkehr von langen Schleifen. Zum Beispiel könnte dadurch der Bus zum

Waldfriedhof in der gleichen Zeit auch Elpersdorf anfahren und die Fahrtzeit nach Schalkhausen würde sich halbieren.

- Durch vom Bus gesteuerte Ampelschaltungen, Ausnahmen von Einbahnstraßen und separate Busspuren muss dem Busverkehr auf diesen Hauptstraßen Vorrang eingeräumt werden.

- Konkret regen wir an, Bereiche der Promenade und oder der Maximilianstraße zeitweise für den motorisierten Individualverkehr zu sperren und das Befahren auf Busse, Taxen und Fahrräder zu beschränken. Damit käme der Ziel- und Quellverkehr und der Bus ohne Stau schneller voran. Nur der reine Durchgangsverkehr würde zur Umfahrung der Innenstadt gezwungen.

- Die Stadt soll allen Schülern und Studenten ein vergünstigtes Mobilitätsticket anbieten und eine Absenkung der Preise auf die Stufe E prüfen.

- Eine deutliche Verbesserung des Busangebotes zu Anlaufpunkten wie Klinikum, Hochschule und großen Firmen ist wichtig und vor einem teuren Neubau von Parplätzen zu prüfen.

- Der Ansbacher Busverkehr muss besser mit den Landkreis-Bussen vernetzt und auf die Bahn und S-Bahn-Anschlüsse abgestimmt werden.

Autoverkehr in Ansbach

- Für jede Ampelkreuzung muss geprüft werden, ob diese nicht durch Umwandlung in einen Kreisverkehr mit Zebrastreifen ihren Aufgaben besser gerecht wird. Die Kreuzungen am Hohenzollernring wären dafür sehr geeignet, den damit ließe sich der Stau im Berufsverkehr vermeiden.

- Bestehende und zukünftige Kreisverkehre müssen durch Zebrastreifen für Fußgänger ergänzt und die Radverbindungen sinnvoll integriert werden.

- Die Quaststraße solle vorfahrtsberechtigt in die Feuchtwanger Straße münden; ebenso die Stahlstraße nach Westen in die Türkenstraße.