



Stuve

Studierendenvertretung der
Universität Erlangen-Nürnberg



FRIEDRICH-ALEXANDER
UNIVERSITÄT
ERLANGEN-NÜRNBERG

Universität Erlangen-Nürnberg • Postfach 3520 • 91023 Erlangen

Positionspapier des Studentischen Konvents

07. Dezember 2020

Studentischer Konvent
Turnstraße 7
91054 Erlangen

stuve.fau.de
stuve-konvent@fau.de

Antragsstellende:
Henning Zimmermann,
Johannes Dietz,
Lasvini Suganthan,
Claudius Krüger

1 Positionspapier zur Verkehrswende

2 Position

3 Die Studierendenvertretung erklärt sich mit diesem Positionspapier explizit als Befürworterin
4 der Verkehrswende. Damit knüpft der Konvent an eine Reihe bisheriger Beschlüsse an, darunter
5 die Unterstützung der Stadt-Umlandbahn, die Unterstützung der Allianz pro-StUB, die Un-
6 terstützung des Radentscheides Erlangen, die Unterstützung von Fridays for Future Erlangen,
7 die Unterstützung des studentischen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitskonzeptes sowie an die
8 Konventsposition zur ÖPNV-Förderung. Der Konvent kodifiziert in diesem Papier also eine
9 lange bestehende implizite Zustimmung der Stuve zur Verkehrswende. Dabei verleiht er den eben
10 aufgezählten Positionen und die herrschende Ansicht unter der großen Mehrheit der Studierenden
11 der FAU nochmals Nachdruck.

12 Aus diesen Gründen spricht sich die Stuve der FAU Erlangen-Nürnberg explizit für die Verkehrs-
13 wende in der Metropolregion und darüber hinaus aus. In der Konsequenz bedeutet das, dass
14 die Stuve sich gegen unverhältnismäßig große Parkhausbauten, gegen Autobahnausbauten, für
15 Flächengerechtigkeit und für Fußgänger*innenförderung einsetzt. Die Studierendenvertretung
16 setzt sich für die Ausweitung des Betriebs des S-Bahn-Nightliners und die Ausweitung der
17 Bus-Night-Liner in die umliegenden Landkreise ein. Der Takt der Buslinien in die Landkreise
18 zu Stoßzeiten soll weiter ausgeweitet werden. Die Studierendenvertretung setzt sich für die

¹⁹ Ausweitung des Betriebs des S-Bahn-Nightliners und die Ausweitung der Bus-Night-Liner in die
²⁰ umliegenden Landkreise ein. Der Takt der Buslinien in die Landkreise zu Stoßzeiten soll weiter
²¹ ausgeweitet werden.

Begründung

Die Argumente für die Verkehrswende sind sowohl quantitativ als auch qualitativ denen für eine Beibehaltung des Status quo klar überlegen.

Zuerst wäre da der gesamtgesellschaftliche Nutzen, der aus der Reduktion von Autoverkehr erwächst. Jeder im Umweltverbund zurückgelegter Kilometer entlastet mittelbar und/oder unmittelbar Krankenkassen, staatliche Infrastrukturinstandhaltung aller Verwaltungsebenen und private Haushalte. Sogar in den heutigen, durch asymmetrische Subventionierung stark verzerrten Rahmenbedingungen, ist es häufig günstiger, kein eigenes Auto zu besitzen. Die meisten Studierenden besitzen daher keines. Jede Investition in die Verkehrswende ist somit eine soziale und geht zugunsten derjenigen, die sich kein Auto leisten. Ein flächendeckendes ÖPNV-Netz ist dabei auch Strukturförderung und Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende.

Ein weiterer nicht zu unterschätzender Grund für die Verkehrswende ist, dass eine rationale Neuaufteilung von Verkehrsflächen und Verkehrsmitteln eine deutlich gesteigerte Effizienz und Effektivität der Verkehrsinfrastruktur zur Folge haben. Dies setzt wiederum momentan unnötig gebundene Mittel frei und erlaubt mehr und bessere soziale, kulturelle oder wissenschaftliche Angebote.

Des Weiteren werden innerstädtische Flächen frei und ländliche Flächen nicht weiter versiegelt, was ökonomisch und ökologisch extrem sinnvoll ist. Eine Verkehrswende zugunsten des Umweltverbundes ermöglicht außerdem eine weitestgehende Dekarbonisierung unserer Fortbewegung und ermöglicht das Einhalten der Pariser Klimaziele.

Multimodale Konzepte, wie sie dazu benötigt werden, erhöhen zudem den Anteil an Bewegung in unserem Alltag, was zur psychischen und physischen Gesundheit beiträgt. Ein weiterer nicht zu vernachlässigender Gesundheitseffekt ist außerdem, dass durch weniger Autos auf den Straßen weniger Verkehrsunfälle passieren, welche jährlich immernoch über 3.000 Leben kosten. Das private Automobil bleibt trotz jahrzehntelanger Bemühungen das gefährlichste Verkehrsmittel.

Ein letzter hier genannter Punkt für die Verkehrswende ist einer, der von eher weichen Faktoren geprägt ist: Die Ästhetik. Städte, die für öffentlichen, Rad- und Fußverkehr geplant werden, gelten als lebenswerter und ansprechender.