

In Nürnberg bewegt sich was in Sachen Verkehrswende

Jeder, der sich für umwelt- und stadtverträgliche Mobilität einsetzt, hat den Eindruck, dass sich in Nürnberg viel zu wenig tut. Trotzdem gibt es inzwischen auch einige positive Signale: Auch wenn der Ausbau des Frankenschnellwegs noch nicht abgeblasen worden ist und die Realisierung der Altstadttram im Moment nicht absehbar erscheint – es hat sich vor allem im letzten Jahr einiges zum Besseren gewendet.

Wer erinnert sich noch an den letzten Wahlkampf? Da trat die CSU allen Ernstes mit der Forderung an, in der Innenstadt mehrere Hundert neue Parkplätze zu schaffen. Doch jetzt wurde auch mit Stimmen der Union ein flächendeckendes Parkraumkonzept beschlossen, nach dem es in der Altstadt keine kostenfreien Parkplätze mehr geben soll.

Flächen gerechter verteilen

Noch vor wenigen Jahren kämpfte diese Partei um jeden Meter Fahrbahn, die der Autoverkehr opfern sollte. Heute ist es möglich, einige Fahrradstreifen zu verbreitern – wenn auch auf Kosten der unsäglichen 1 ½ Fahrspuren, die uns immer wieder in Gefahr bringen. Am Kohlenhof bekam die Straßenbahn sogar eine ganze Fahrspur auf Kosten des Autoverkehrs.

Einhellig folgen auch die großen Parteien inzwischen dem Trend zum Fahrrad: Der Radverkehr soll in den nächsten Jahren mit 10 Mio. Euro unterstützt werden statt wie vor Kurzem mit 1 Mio. Für die geplanten Radschnellwege wurde sogar eine dringend erforderliche Planstelle geschaffen. Und alle haben das Ziel, in den nächsten Jahren ein durchgehend gut befahrbares Radroutennetz zu schaffen.

In der Vergangenheit war es fast undenkbar, dass die SPD etwas gegen die CSU beschließt. Nun kehrt diese Partei aber mehr und mehr zu der menschenfreundlichen Verkehrspolitik früherer Jahre zurück. Trotz verbissenem Widerstand der Union wird nicht nur der Weinmarkt für ein Jahr probeweise zur Fußgängerzone erklärt. Auch der völlig unsinnige Schleichwegverkehr über Bergstraße und Tiergärtnerort wird erneut durch eine Sperre unterbunden. Das wird jeder Fußgänger und vor allem jeder Tourist sehr begrüßen. Die Maxbrücke wird für den Autoverkehr gesperrt, weil sich die SPD mit den Oppositionsparteien verbündete.

Dieses Beispiele zeigen: Es hat sich durchaus auch bei den etablierten Parteien in Sachen Verkehrspolitik einiges zum Besseren gewandelt. Schade nur, dass dieser Sinneswandel nicht offensiv betrieben wird.

Hans Luntz

Einladung zur Jahreshauptversammlung des VCD Kreisverbands Großraum Nürnberg

Ort: Nachbarschaftshaus Gostenhof, kleiner Saal, Adam-Klein-Straße 6, 90429 Nürnberg U1 und Bus 34: Gostenhof (West), S1: Rothenburger Straße

Donnerstag 19. März 2020

19 Uhr Positionen zur Verkehrswende
20 Uhr Mitgliederversammlung

Alle Mitglieder und Interessierten sind herzlich eingeladen!

Tagesordnung

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Wahl der Versammlungsleitung und der Schriftführung
3. Genehmigung des letzten Protokolls
4. Bericht des Vorstands, des Schatzmeisters und der Kassenprüfer
5. Vorstandswahlen (Nachwahlen für Beisitzerposten)
6. Verabschiedung des Haushaltsplans
7. Anträge
8. Verschiedenes

Anträge für die Mitgliederversammlung können bis spätestens eine Woche vor der Versammlung schriftlich (auch per E-Mail) über das VCD Büro beim Vorsitzenden eingereicht werden.



Radentscheid Nürnberg 2020

Am 24. Februar startet die Unterschriftensammlung

Nürnberg hat die Förderung des Radverkehrs lange verschlafen. Dabei würde das klimaneutrale Radfahren unsere Stadt vom Autoverkehr entlasten und die Lebensqualität verbessern. Sprich: weniger Abgase, weniger Lärm, weniger Staus. Aber die mangelnde Sicherheit beim Radfahren ist für viele ein großes Problem – und der Grund, warum sie nicht öfter das Rad für ihre Wege in der Stadt nutzen. Mit dem Radentscheid wollen wir erreichen, dass sich die Situation für RadfahrerInnen endlich entscheidend verbessert. Nicht irgendwann, sondern jetzt! Gut geplante, sichere und attraktive Radwege sind die Voraussetzung, dass mehr Menschen gerne und häufiger das Rad nutzen. Und sie sind ein Gewinn für die ganze Stadt.

Breite Unterstützung

Aus dem Engagement einiger weniger RadfahrerInnen entstanden, kann das Bündnis Radentscheid Nürnberg 2020 mittlerweile bereits auf viele PartnerInnen aus dem gesellschaftlichen Leben Nürnbergs bauen. Darunter auch die evangelischen Innenstadtkirchen. Natürlich gibt es noch Platz für viele weitere PartnerInnen und UnterstützerInnen. Interessierte können gerne mitmachen. Der erste Schritt für einen Radentscheid ist ein Bürgerbegehren. Hierzu müssen rund 15.000 Unterschriften gesammelt



Die Forderungen des Radentscheides – nachzulesen auf www.radentscheid-nuernberg.de –, präsentiert von den Teilnehmern der Dreikönigs-Tour

werden. Alle volljährigen EU-BürgerInnen, die ihren Wohnsitz in Nürnberg haben, können mit ihrer Unterschrift den Radentscheid unterstützen. Sind die Voraussetzungen erfüllt, werden die Ziele des Radentscheides für eine bessere Radinfrastruktur im Stadtrat diskutiert. Sollte dort keine Übereinkunft gefunden werden, kommt es innerhalb von drei Monaten zum Bürgerentscheid. Dann sind die Nürnberger BürgerInnen gefragt, ob sie das Bürgerbegehren befürworten oder ablehnen.

Bitte unterschreiben

Am 24. Februar 2020 beginnen die RadbotschafterInnen mit dem Sammeln der Unterschriften für den Radentscheid. Die Unterschriftenlisten liegen an vielen Stellen in der Stadt aus. Die genauen Stand-

orte sind auf einem Nürnberg-Stadtplan auf der Internetseite des Radentscheides zu finden.

Ganz ohne Geld geht es leider trotz breiten ehrenamtlichen Engagements nicht. Wer die Radentscheid-Initiative finanziell unterstützen möchte, hat die Möglichkeit, einen Betrag zu spenden an: DE49 7603 5000 0000 7524 87 (Kontoinhaber: ADFC Nürnberg). Bitte unbedingt den Verwendungszweck „Radentscheid Nürnberg“ angeben. Spendenbescheinigungen können ausgestellt werden.

Wer gerne auf dem Laufenden gehalten werden möchte, kann den Newsletter des Radentscheides auf der Internetseite abonnieren.

Weitere Infos finden sich unter www.radentscheid-nuernberg.de

Markus Stipp

Jetzt doch: Nacht-S-Bahnen im VGN

„Wer am Wochenende Abendveranstaltungen in Nürnberg besucht, kann in Zukunft das Auto zu Hause lassen. Solche Lösungen brauchen wir, um den ÖPNV attraktiv zu machen.“

Dr. Hans Reichart,
Bayerischer Ex-Verkehrsminister

Noch vor zwei Jahren haben die Parteien im Bayerischen Landtag die Petition von VCD und B90/GRÜNEN abgeschmettert. 2.500 Unterstützer und etliche Gemeinden an den Strecken wurden eines Besseren belehrt: Für Nachtverkehre am Wochenende – in anderen Regionen längst gängig – gebe es bei uns keinen Bedarf und schon gar kein Geld. Umso überraschender kam nun die Ankündigung der Bayerischen Eisenbahngesell-

schaft (BEG), dass man künftig eben doch Fahrten für Nachtschwärmer anbietet:

Auf den Linien S1, S2, S3, S4 und der neuen Linie S6 (Nürnberg – Neustadt/Aisch) soll es am Wochenende zwei zusätzliche Abfahrten gegen 1 und 2 Uhr geben. Die letzten S-Bahnen ab Nürnberg Hbf. nach Erlangen, Hersbruck l. d. Peg. (S1), Roth (S2), Neumarkt (S3) und Ansbach (S4) sollen sogar erst nach 3 Uhr früh abfahren. Auf der S1 startet auch in der Gegenrichtung ab Erlangen gegen 3 Uhr eine S-Bahn über Fürth nach Nürnberg.

Leider soll es noch bis Dezember 2022 dauern, bis diese Verbesserungen umgesetzt werden.



Foto: Bernd Baudler

Merke: In Bayern geht es nicht so sehr darum, ob ein Vorschlag vernünftig ist. Es geht darum, von wem er kommt und ob er nützlich ist. Und das bedeutet in erster Linie: nützlich für die Regierungspartei. Trotzdem können wir und alle Unterstützer die Einführung der Nightliner auf der Schiene zu einem guten Teil als unseren Erfolg verbuchen. Ohne uns wäre dieser Mangel wohl überhaupt nicht weiter thematisiert worden.

Bernd Baudler

„Wer soll das bezahlen, ... ?“

Abenteuerliche Finanzierungspläne zum Ausbau des Frankenschnellwegs



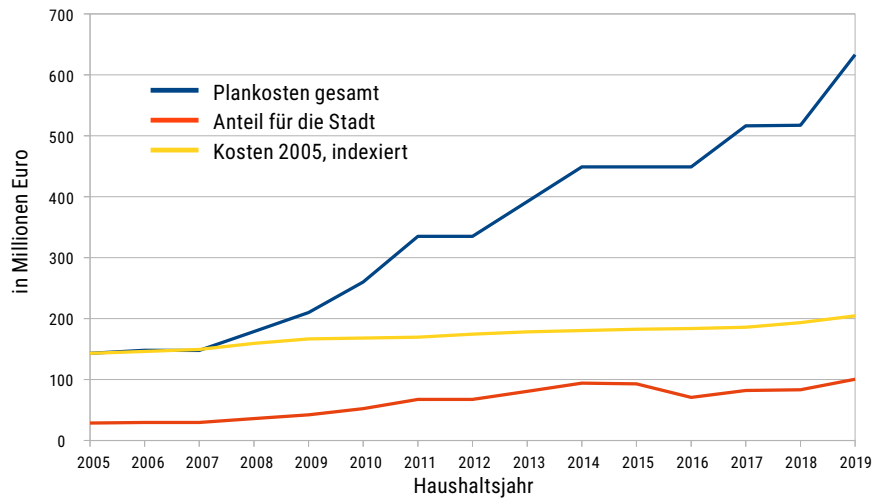
Vor Beginn der Anhörung zu den geänderten Plänen zum Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW) im Oktober gab es trotz der frühen Uhrzeit eine Demo, die den breiten Widerstand gegen dieses Projekt zeigte. Sehr erfreulich ist, dass sich jetzt auch „Fridays For Future“ Nürnberg angeschlossen haben und einen unverzüglichen Stopp der Planung fordern.

Dass dieses Projekt verkehrspolitisch völlig widersinnig ist, haben wir immer wieder dargelegt. Was aber noch kaum betrachtet wurde: Wie soll der Tunnel eigentlich finanziert werden? Mit jeder offiziellen Verlautbarung steigen die Kosten und sind mittlerweile bei fast 700 Millionen Euro angelangt. Und das nur zu heutigen Kosten! Wenn der Tunnel in frühestens 12 Jahren fertig wäre, würde er allein durch die allgemeine Teuerung deutlich mehr gekostet haben, weitere Kostensteigerungen noch nicht inbegriffen. Und dabei ist noch nicht einmal der Stadtteilpark eingerechnet, mit dem immer wieder geworben wird. Für ihn gibt es noch nicht einmal ernst zu nehmende Pläne!

Wie kamen die vorhergesagten Kostensteigerungen zustande?

Es wird immer wieder behauptet, die Gegner des Ausbaus wären dafür verantwortlich, weil das Projekt mit jedem Jahr teurer würde, wenn es keinen Baubeginn gibt. Tatsächlich steigen die allgemeinen Baukosten weit weniger als die Prognosen für den FSW. Wie kann das sein? Fundierte Antworten bleiben die Verantwortlichen schuldig.

Die Wahrheit ist, dass ein Baubeginn technisch noch gar nicht möglich war. Der Tunnel musste noch einmal völlig neu geplant werden, um nicht die Standfestigkeit des Bahnviadukts zu gefährden. Statt einer offenen Baugrube sollen jetzt 8 m tiefer zwei Röhren „bergmännisch“ gebohrt werden. Wie wirkt sich das auf die Kosten aus? Jeder – außer dem obersten FSW-Planer Christian Vogel – weiß, dass ein solcher Tunnel viel aufwendiger und teurer wird. In den Prognosen findet sich keine Aussage dazu.



Entwicklung der groben Schätzkosten des FSW-Ausbaus

Die Stadt Nürnberg rechnet damit, dass der Freistaat Bayern 80 % bis 85 % der Baukosten tragen wird. Aber woher kommt diese Erwartung? Fest zugesagt sind 100 Mio. Euro, die Stadt will etwa 80 Mio. Euro selbst tragen. Da fehlt doch noch etwa eine halbe Milliarde? Die Antwort der Stadt: Eine Finanzierungsvereinbarung wird verhandelt, wenn Baurecht besteht. Also mit Rechtsgültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses, die frühestens irgendwann Ende 2020 zu erwarten wäre.

Städtischer Haushalt in Schiefelage

Was passiert, wenn es trotz bestehender Finanzierungslücke und möglicher Kostensteigerungen einen Baubeginn gäbe? Die Stadtratsfraktion der Grünen hat zu den letzten Haushaltsberatungen einen Antrag gestellt, wofür Geld zur Verfügung wäre, wenn der FSW-Ausbau aufgegeben würde. Der Stadtkämmerer hielt entgegen, dass die Vorschläge der Grünen viel teurer kämen und bis 2029 den Finanzhaushalt mit mehr als 24 Mio. Euro zusätzlich belasten würden. Er rechnet wörtlich damit, dass die Aufsichtsbehörde deshalb die Genehmigung des Haushalts versagen könnte.

Geld ist tatsächlich sehr knapp in Nürnberg, denn viele Spannbetonbauwerke müssen saniert oder gar ersetzt werden. Das betrifft Brücken wie im Hafengelände, U-Bahnhöfe wie am Plärrer, Schulen wie in Neuselsbrunn und Parkhäuser wie in Röthenbach. Der Bayerische Rundfunk hat kürzlich errechnet, dass dafür Kosten in Höhe von 4 Mrd. bis 2030 auf Nürnberg zukommen. In der Haushaltsplanung sind aber laut Stadtkämmerer nur 32 Millionen für Bauunterhalt und Sanierung vorgesehen. Fehlen da nicht noch ein paar Milliarden?

Es ist absehbar, dass Nürnberg in den nächsten Jahren viele Millionen fehlen werden, um auch nur die bestehenden maroden Bauwerke zu erhalten oder zu erneuern. Trotzdem will man unvorstellbare Summen in ein völlig aus der Zeit gefallenes Straßenbauprojekt stecken? Hat man dann noch Geld für neue Straßenbahnlinien, für Radverkehrsanlagen, für Verkehrsberuhigung, Parks und vieles andere, was in Nürnberg sinnvoll und notwendig wäre?

Die Zeiten ändern sich

Die Pläne für den Ausbau des Frankenschnellwegs sind nicht nur verkehrs- und umweltpolitische Geisterfahrei. Auch finanzpolitisch ist völlig unverantwortlich, was hierfür geplant ist. Wir als VCD werden uns weiter mit aller Kraft dafür einsetzen, dass diese Pläne nicht umgesetzt werden. Um erfolgreich sein zu können, sind wir auf Ihre Spenden angewiesen. Vielleicht haben ja einige Verantwortliche bereits eingesehen, dass sie diese Ausbaupläne begraben müssten. Vielleicht können sie dies nur deshalb nicht zugeben, weil sie jetzt nicht mehr ohne Gesichtverlust zurückrudern können. Gute Argumente, das Projekt aufzugeben, haben wir reichlich geliefert (weitere Infos auf www.stattautobahn.de). Vielleicht trägt das Ergebnis der Stadtratswahlen dazu bei, dass diese doch noch aufgegriffen werden können.

Hans Luntz

Wir bitten um Ihre Spenden mit dem Verwendungszweck „Spende Frankenschnellweg“ auf das Konto: IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72

Wahlprüfsteine zur Kommunalwahl 2020

Verkehrspolitische Positionen der Nürnberger Parteien und Kandidaten

Zielsetzung, Aufbau und Durchführung der Umfrage

Die Umfrage wurde im Januar 2020 unter den Kandidatinnen und Kandidaten für Stadtrat und Bürgermeisteramt durchgeführt. Dazu wurden Listen und Parteien angeschrieben, die bereits im Stadtrat vertreten sind und in der Vergangenheit Stellung zu VCD-Positionen bezogen haben. Insgesamt stellten wir 10 Fragen, davon 8, die mit Ja oder Nein zu beantworten waren und 2 offene Fragen. Aus Platzgründen stellen wir die Antworten auf die offenen Fragen, wie auch die vollständigen Antwortbögen, nur auf www.vcd.org/nuernberg unter „Wahl 2020“ zur Verfügung.

Die Zielsetzung war, zu überprüfen, inwieweit die Kandidatinnen und Kandidaten mit Positionen des VCD übereinstimmen. Wir wollen den Lesern der Wendeschleife damit keine Wahlempfehlung geben, sondern Transparenz schaffen. Geantwortet haben Vertreter von Bündnis 90/Die Grünen (Verena Osgyan), ÖDP (Inga Hager und Heinrich Ott; unabhängig voneinander, aber mit für unsere Fragestellungen identischen Positionen), CSU (Marcus König), FDP (Ümit Sormaz), SPD (Thorsten Brehm), Die Guten (Stefan Kick), Die Linke (Titus Schüller), sowie Linke Liste (Marion Padua).

Frage 1: „Stadt der Klimagerechtigkeit“

? *Nürnberg ist eine „Stadt der Menschenrechte“. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass Nürnberg auch eine „Stadt der Klimagerechtigkeit“ wird? Auch wenn dies bedeutet, dass der Autoverkehr Fahrspuren zugunsten umweltverträglicher Verkehrsmittel abgeben muss?*

! Von acht Parteien stimmen sechs mit der Forderung des VCD überein. Marcus König, Oberbürgermeisterkandidat der CSU, enthält sich einer klaren Position: Er unterstützt, dass die Stadt ihre Verantwortung wahrnimmt, sieht aber keinen „direkten Zusammenhang zwischen Fahrspurreduzierungen für Autos und einer Stadt der Klimagerechtigkeit“. Ümit Sormaz von der FDP antwortet mit Nein: „Natürlich darf weder der Autoverkehr noch der Fahrradverkehr eingeschränkt werden“ und „Fahrradfahren als Menschenrecht zu klassifizieren steht mir nicht zu.“

Verena Osgyan, Oberbürgermeisterkandidatin der Grünen, liefert zusätzlich einen konkreten Vorschlag für die Finanzierung der Klimagerechtigkeit: Die „Stadt Nürnberg [sollte] zusätzlich zu allen Anstrengungen zum klimaneutralen Umbau der Stadtverwaltung einen städtischen Klimaschutzfonds mit einem Volumen von 150 Mio. Euro aufsetzen, aus dem [die] Fördermaßnahmen für Bürgerinnen und Bürger, die lokale Wirtschaft und Anreizmaßnahmen für eine klimaschonende Mobilitäts-offensive gezahlt werden.“

Frage 2: Ausbau des Frankenschnellwegs

? *Befürworten Sie den Ausbau des Frankenschnellwegs zur Stadtautobahn? Obwohl dies auch nach offiziellen Prognosen mit noch mehr Autoverkehr verbunden wäre, die finanziellen Risiken unkalkulierbar sind und das Projekt keinesfalls vor 2030 fertiggestellt werden kann?*

! Die Grünen, die Guten, ÖDP, Die Linke und Linke Liste lehnen wie der VCD einen Ausbau des Frankenschnellwegs ab. Die Grünen und Die Linke sprechen sich an dieser Stelle ausdrücklich dafür aus, die Mittel für die Verkehrswende umzuwidmen - im Fall der Grünen käme das Geld dem oben erwähnten kommunalen Klimaschutzfonds zugute. Die drei anderen Parteien befürworten den Ausbau des Frankenschnellwegs.

Ümit Sormaz (FDP) sieht keine finanziellen Probleme: „Der Ausbau ist finanziell überschaubar“. Auch Marcus König (CSU) unterstützt das Projekt: „Sowohl ich persönlich als auch die CSU stehen zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs. Finanzielle Risiken bei Großprojekten – so z. B. auch bei einer künftigen Opernhaussanierung – bestehen immer.“ Thorsten Brehm (SPD) sieht ökologische Vorteile: „Stadtteile können durch den geplanten ‚Deckel‘ zusammenwachsen und darauf kann auch mehr Grün in der Stadt entstehen.“

Frage 3: Frankenboulevard statt -schnellweg

? *Es gibt Konzepte von Studierenden des Masterstudiengangs Architektur der Technischen Hochschule Nürnberg, wie der Frankenschnellweg in einen städtischen Boulevard umgebaut werden könnte. In Ludwigshafen wird ein vergleichbares Projekt realisiert, dort wird eine Hochstraße zurückgebaut. Wären Sie bereit, eine Machbarkeitsstudie zu diesen Vorschlägen zu unterstützen sowie einen daran anschließenden städtebaulichen Wettbewerb?*

! Auch hier befürworten alle Parteien außer CSU, SPD und FDP den Ansatz des VCD. Marion Padua, die Oberbürgermeisterkandidatin der Linken Liste, weist an dieser Stelle darauf hin, dass sie „durch einen Stadtratsantrag bewirkt [habe], dass [AI-

ternativpläne] im Verkehrsausschuss behandelt werden mussten. Leider haben vor allem SPD-CSU eine genauere Prüfung abgelehnt.“ Thorsten Brehm (SPD) dazu: „Die Planungen für den Frankenschnellweg sind abgeschlossen.“

Frage 4: Nachtflugverbot

? *Unterstützen Sie ein striktes Nachtflugverbot zwischen 23 Uhr und 5 Uhr am Nürnberger Flughafen?*

! Auch unsere Frage nach einem Nachtflugverbot findet breite Zustimmung unter den Parteien. Die Grünen, Die Guten, Die Linke, Die linke Liste und die ÖDP sprechen sich dafür aus, CSU und FDP dagegen. Die SPD strebt nach Angaben von Thorsten Brehm die „weitere Reduzierung von Nachtflügen“ an.

→ weitere Informationen

Eine ausführlichere Fassung dieses Artikels und die vollständigen Antworten der Kandidatinnen und Kandidaten finden sich auf www.vcd.org/nuernberg unter dem Punkt Wahl 2020.

Frage 5: Straßenbahn in der Sebalder Altstadt

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass in der nächsten Wahlperiode eine Straßenbahnstrecke durch die Sebalder Altstadt errichtet wird?

Bis auf die CSU wollen sich alle UmfrageteilnehmerInnen für den vom VCD geforderten Bau einer Straßenbahnstrecke durch die Sebalder Altstadt einsetzen, die SPD enthält sich einer klaren Antwort. Sowohl Die Linke als auch Die Linke Liste setzten

sich hierfür schon länger aktiv im Stadtrat ein. Die Grünen plädieren dafür, die Altstadtquerung nicht isoliert zu betrachten, sondern im Kontext des allgemeinen Netzausbaus.

Frage 6: 365-Euro-Ticket

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass in der nächsten Wahlperiode für die Städte Nürnberg, Erlangen, Fürth und Schwabach ein „365-Euro-Ticket für Alle“ eingeführt wird?

Das 365-Euro-Ticket ist bei einigen Parteien bereits ein zentrales Thema. So setzt sich u. a. Die Linke Liste seit Jahren intensiv dafür ein und Die Linke hat bereits in einem ersten Schritt ein Bürgerbegehren für das Stadtgebiet Nürnberg gestartet. „Ein solches Bürgerbegehren ist leider nur innerhalb einer Stadt durchführbar. Jedoch streben wir ein solches Ticket und langfristig einen kostenfreien Nahverkehr für den Gesamttraum an“, erklärt Titus Schüller, Oberbürgermeister-Kandidat der Linken. Neben der Linken und der Linken Liste weist auch Verena Osgyan (Grüne) explizit auf das Wiener Modell hin. Für eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV fordert sie darüber hinaus „den für Mün-

chen anvisierten Zuschuss von jährlich 35 Mio. Euro auch für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“.

Sowohl Heinrich Ott von der ÖDP als auch Marion Padua von der Linken Liste machen neben allem Zuspruch darauf aufmerksam, dass sorgfältig differenziert werden muss, um keine Bevölkerungsgruppen zu benachteiligen. Thorsten Brehm (SPD): „Wir möchten ein 30-Euro-Monatsticket für alle einführen.“

Gegen ein 365-Euro-Ticket sprechen sich FDP und Die Guten aus. Stefan Kick (Die Guten): „Eine deutliche Unterdeckung des ÖPNV-Etats führt in NBG fast zwangsläufig (chronisches Haushaltsdefizit!) zu Kürzungen an den ÖPNV-Leistungen.“

Frage 7: Fußgänger zuerst

Lebensqualität in der Stadt hängt von der Straßengestaltung ab. Straßen sind immer auch Lebensraum. Wir brauchen attraktive und sichere Wege vor allem auch für Fußgänger. Werden Sie einen Schwerpunkt „Fußgänger zuerst“ unterstützen? Beispielsweise eine Initiative für ausreichend breite und nicht von parkenden Autos verschmälerte Gehwege, die es erlauben, bequem nebeneinander zu laufen?

Bis auf die FDP stimmen alle Parteien dem VCD zu, dass auch das Wohl der FußgängerInnen mehr in den Fokus rücken muss. Ümit Sormaz (FDP), der als Erster Vorsitzender des Bürgervereins Nürnberg Süd die Parksituation in der Südstadt kennen

dürfte, sieht keinen Handlungsbedarf: „Fußgänger zuerst klingt für mich einseitig wie ein Slogan von Donald Trump. [...] Eine Initiative gegen parkende Autos halte ich für genauso einseitig.“

Frage 8: Ausbau der Radwege

Dem Radverkehr in Nürnberg fehlen durchgehend gut befahrbare Routen. Bestehende Verbindungen werden durch gefährliche Lücken unterbrochen und bilden kein Netz. Werden Sie unterstützen, dass in der nächsten Wahlperiode ein Grundnetz verknüpfter guter Vorrangrouten entsteht, das dann in den Folgejahren konsequent weiter ausgebaut wird?

Das Thema Radweg-Ausbau findet bei den Umfrage-TeilnehmerInnen volle Zustimmung. Alle Parteien antworten mit Ja. Vor allem die Grünen sehen dringenden Handlungsbedarf beim Radwegeausbau, „daher wollen [wir] den Radwegeetat sofort auf 10 Millionen Euro jährlich erhöhen und mindestens zwei Plan-

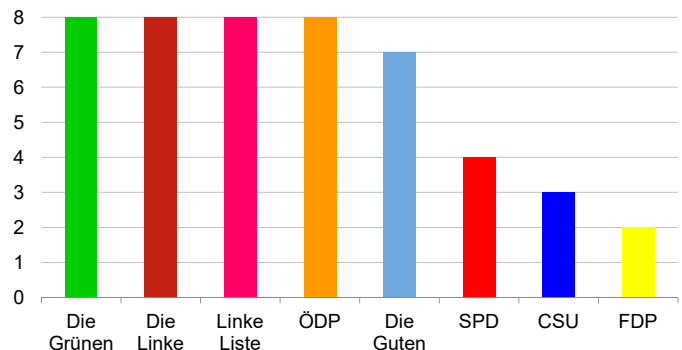
stellen in der Verwaltung schaffen, damit die Mittel auch verplant werden können.“ Auch Die Linke macht sich sehr detaillierte Gedanken zum Thema, und verweist für einen ausführlichen Katalog auf ihr Wahlprogramm.

Auswertung

Die Übereinstimmung der Kandidierenden mit VCD-Positionen (Fragen 1 – 8) ist erwartungsgemäß geteilt. So ist die Deckung mit den Grünen, der Linken, der Linken Liste und der ÖDP mit glatten 100 % am Höchsten. Die Guten kommen auf 88 % Übereinstimmung, die SPD auf 50 %, die Union auf 38 % und die FDP auf 25 %. Am wenigstens polarisierte die Forderung nach Ausbau der Radwege (Frage 8) – alle Parteien stimmten zu. Auch der Formel „Fußgänger zuerst“ (Frage 7) widersetzt sich nur die FDP. Fragen 3 und 4 waren jeweils bei fünf Parteien zustimmungsfähig, die Fragen 1 und 5 bei sechs Parteien. Der Ausbau des Frankenschnellwegs (Frage 2) polarisiert am stärksten: Er wird von den Grünen, den Guten, der Linken, Linker Liste und ÖDP abgelehnt.

Fazit

Die Kommunalwahl ist einerseits die Wahl mit dem direktesten Einfluss auf das tägliche, lokale Umfeld. Andererseits ist sie durch das komplexe Wahlverfahren auch eine der Wahlen mit dem meisten Gestaltungsspielraum für den Wähler: Panaschieren und Kumulieren ermöglichen eine sehr detaillierte Verteilung der Stimmen.



Anzahl der Übereinstimmungen mit den VCD-Positionen

Es bietet sich daher an, sich im Vorfeld des Wahlgangs oder über den Briefwahlunterlagen genaue Gedanken zu machen – sowohl über die Positionen der Listen wie auch einzelner Kandidatinnen und Kandidaten.

Sabine Landes / Dennis Schmolck

Nochmal Stickoxide – diesmal auch noch mit Statistik

In der letzten Wendeschleife haben wir vertiefende Informationen angekündigt. Diesmal geht es um Qualitätssicherung, Hintergrundmessungen, Vergleiche mit amtlichen Messstationen und Hochrechnungen auf Jahresmittelwerte. Wir wollen auch das bei Skeptikern beliebte Motto „Wer viel misst, misst viel Mist“ in die Schranken verweisen.

Grundsätzliches

Ein Mitglied fragte uns, ob wir Umweltingenieure wären, weil wir Stickoxide messen. Die Antwort lautet: „Nein“. Wir hängen lediglich Messröhrchen (s. Foto) als sog. Passivsammler auf, nehmen diese nach ca. 4 Wochen wieder ab und senden sie an das Labor der Fa. Passam in die Schweiz zur Auswertung. Die Messungen werden zeitlich und örtlich genau protokolliert. Dazu zählt auch die Angabe der Aufhänghöhe und die Entfernung zur Straße. Diese Vorgaben sind in der EU-Richtlinie 2008/50 geregelt. Hier ist noch keine wissenschaftliche, sondern handwerkliche Sorgfalt gefordert.



Foto: Berthold Söder

Qualitätssicherung

Die Qualität unserer Messungen stellen wir dadurch sicher, dass wir auch mal zwei Röhrchen nebeneinander oder eines direkt neben der amtlichen Messstation aufhängen. Durch Messungen am Frankenschnellweg in einer Höhe von 6 m (Vorgaben max. 2 m) über der Fahrbahn konnten wir erkennen, dass sich die Stickoxide in größeren Höhen tatsächlich vermindern. Offen bleibt dabei, ob die Konzentration durch Verwirbelung zurückgeht oder ob es zur Verbindung mit anderen Schadstoffen, z. B. Schwefel oder Feinstaub (Smog!) kommt.

Warum gibt es verschiedene amtliche Messstationen (Hintergrund und Verkehr)?

Wir hatten beklagt, dass in der Umweltverträglichkeitsstudie zum Ausbau des Frankenschnellweges (FSW) nur Basisdaten aus Messstationen für den städtischen Hintergrund verwendet worden sind. Stationen für den städtischen Hintergrund sollen Belastungen unklarer Herkunft, wie Hausbrand, Industrie, Gewerbe und loka-

lem Verkehr erfassen und laut EU-Richtlinie für einen Bereich von mehreren Quadratkilometern repräsentativ sein.

Insofern wäre die Anwendung auf den auszubauenden FSW grundsätzlich richtig gewesen, wenn auch die Ergebnisse der amtlichen Station für Verkehrsbelastung an der Von-der-Tann-Straße Eingang in die Berechnung gefunden hätten. Die einzelnen Stickoxidmoleküle tragen ja keine Absenderangabe. Deshalb ist es nur logisch, dass die Hintergrundbelastung aus unklarer Herkunft herausgerechnet werden muss, wenn man die reine Verkehrsbelastung wissen will.

Die korrekte Rechnung hätte also aussehen müssen:

Messwert Von-der-Tann-Straße (Verkehr)	41 µg/m ³
abzgl. Messwert Muggenhof (Hintergrund):	25 µg/m ³
Unterschied	16 µg/m ³

Wo könnte diese Mehrbelastung wohl herkommen, wenn nicht vom Verkehr (22.000 Fahrzeuge am Tag)?

Das ergibt als Modellrechnung für den FSW (44 000 Kfz am Tag):	32 µg/m ³
Zusätzlich zur Grundbelastung ergibt dies für den FSW	57 µg/m ³
Gesamtbelastung; erlaubt sind nur	40 µg/m ³ .

Eigene Messungen und Hochrechnung auf Jahreswerte

Ob diese Modellrechnung plausibel ist, prüfen wir derzeit mit eigenen Messungen am FSW. Da diese noch keinen Zeitraum von einem Jahr abdecken, werden sie anhand der Ergebnisse der nächstgelegenen amtlichen Messstation für Verkehr hochgerechnet. Das geht so:

Auf der Webseite für die Luftreinhaltung des Bundesumweltamtes (www.umweltbundesamt.de/daten/luft/luftdaten) kann man den relevanten Luftschadstoff auswählen, hier Stickstoffdioxid, anschließend „Stundenmittelwert“ anklicken, danach Bundesland und danach wiederum Station auswählen; hier Nürnberg Von-der-Tann-Straße. Mit dem Button „Station zur Liste hinzufügen“ wird einem eine Auswahlmöglichkeit für einen Zeitraum angeboten. Und schon hat man eine csv-Datei, die sich in Excel bearbeiten lässt. Über die statistische Funktion Mittelwert kann man so für jeden beliebigen Zeitraum den Mittelwert bestimmen. Als erstes gilt es, den Mittelwert des Zeitraumes zu bestimmen, für den man an anderer Stelle selbst gemessene Ergeb-

nisse hat. Dieser Wert wird je nach Wetterlage über oder unter dem Jahresmittelwert liegen, der anschließend zu bestimmen ist. Aus beiden Mittelwerten bildet man einen Quotienten und multipliziert das eigene Messergebnis damit. Das ist die ganze Hexerei.

Beispiel: Messung vom 6.9.2019, 16 Uhr, bis 1.10.2019, 10 Uhr, ergab für die amtliche Messstation Von-der-Tann-Straße einen Mittelwert von 34,7 µg/m³, der zu diesem Zeitpunkt gültige Jahresmittelwert ergab 41,0 µg/m³. Dieser Wert wird durch 34,7 µg/m³ geteilt und ergibt 1,2. Das ist nun wiederum der Faktor für das Ergebnis der eigenen Messung am FSW von 49,9 µg/m³, somit kommt man auf 59,0 µg/m³ als Jahresmittelwert. Das kommt der obigen Modellrechnung von 57 µg/m³ doch sehr nahe.

Nicht zu früh jubeln!

In den jüngsten Veröffentlichungen wird von Freudentänzen in der Stadt Nürnberg berichtet, weil der Jahresmittelwert 2019 an der Von-der-Tann-Straße auf unter 40 µg/m³ gesunken ist. Tatsächlich ist bei unseren Messungen der Wert innerhalb eines halben Jahres sogar um 4 µg/m³ gesunken. Wenn dies so weiterginge, kann man ausrechnen, wann die Frankentropole zum Luftkurort würde. Tatsächlich ist der Jahresmittelwert aber zum Zeitpunkt 22.1.2020 ist schon wieder auf 40,9 µg/m³ gestiegen.

Offene Fragen:

Spannend wäre natürlich, zu wissen, wie sich die Schadstoffbelastung verändert, wenn der FSW „kreuzungsfrei“ ausgebaut würde. Was geschieht bei der Verwirbelung an den Tunnelenden? Ist dann der Dreck wirklich „weg“ oder nur woanders? Kommt er gar als Smog zurück? Mit verfeinerten Messmethoden und Vergleichsuntersuchungen sollten hierzu Erkenntnisse erzielbar sein. Vor der Investition von über ½ Mrd. Euro müssen solche Fragen geklärt werden, statt die Augen vor den drohenden Problemen zu verschließen. Zumindest dürfte das eingangs zitierte Motto entkräftet sein.

Berthold Söder

Impressum:

VCD Kreisverband Großraum Nürnberg
Hessestr. 4, 90443 Nürnberg
Telefon: 09 11/ 47 17 43
E-Mail: nuernberg@vcd.org
Bürozeiten: Mo bis Do 13 bis 16 Uhr
www.vcd.org/nuernberg
Druck: CityDruck Nürnberg
Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg

Wie könnten „Radvorrangrouten“ aussehen?

Schon vor Jahren wurde in Nürnberg ein „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR) gegründet, an dem auch wir als VCD beteiligt sind. Unsere Hoffnung war, dass dies ein Treffen wäre, bei dem sich Radlerinitiativen vor allem mit Verwaltung und Politik zusammensetzen und „auf Augenhöhe“ diskutieren, wie die Bedingungen für Radler in Nürnberg verbessert werden können. Oft kam aber nicht sehr viel mehr heraus, als dass die Verwaltung ihre aktuellen Planungen vorgestellt hat.

Jetzt hat die SPD einen Antrag im Stadtrat eingebracht, die Verwaltung möge ein Netz möglicher „Radvorrangrouten“ vorschlagen. Damit sollen durchgängig gut befahrbare und damit attraktive Strecken entstehen, die zusammen Verbindungen der wichtigsten Stadtteile und Ziele bilden. Sehr richtig erkannt wurde, dass es auf allen bisherigen Radlerstrecken unangenehme Hindernisse gibt: Wenn es

eng wird, hat der Autoverkehr Vorrang. Mit dem Rad muss man sehen, wie man trotz der damit verbundenen Gefahren irgendwie durchkommt. Wenn man in den nächsten Jahren den Radverkehr voranbringen möchte, muss man vor allem an diesem Problem ernsthaft arbeiten. Dies halten wir für einen guten Ansatz!

Zehn Routen auf dem Prüfstand

Die Verwaltung hat in der Dezembersitzung des RTR einen ersten Vorschlag vorgelegt. Er enthält neun vom Altstadtring sternförmig in die Außenbezirke führende Routen sowie eine Strecke von Geyersdorf nach Stein. Dies wäre ein erstes, noch recht weitmaschiges Netz ohne Querverbindungen. Die Routen orientieren sich weitgehend an den bereits diskutierten Radschnellwegen ins Umland. Die Teilnehmer und somit auch der VCD waren aufgefordert, dazu Stellung zu neh-

men und bis Mitte Januar Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Wir haben diese Chance genutzt und werden bei der nächsten Sitzung des RTR Ergänzungen und teilweise alternative Wegführungen vorschlagen.

Über die Details aus der Arbeit des RTR wurde zwar Vertraulichkeit vereinbart. Aber unsere eigenen Ideen wollen wir gemeinsam entwickeln und diskutieren. Denn jetzt geht die Detailarbeit erst richtig los: Im Moment gibt es in Nürnberg fünf aktive VCD-Mitglieder, die sich mit dem Thema Radverkehr befassen wollen. Dafür sind Ortskenntnisse im gesamten Stadtgebiet gefragt.

MITMACHEN

Wer Interesse hat, sich zu beteiligen, melde sich unter nuernberg@vcd.org oder im VCD-Büro. Hans Luntz

Die StUB nimmt eine weitere Hürde

Die Regierung von Mittelfranken machte es spannend: Erst zwei Tage vor der schon lange geplanten Informationsveranstaltung des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) lag die landesplanerische Beurteilung des Raumordnungsverfahrens (ROV) vor. Am 29.1.2020 konnte Daniel Große-Verspohl im Redoutensaal in Erlangen das erfreuliche Ergebnis vorstellen: Die StUB ist „raumverträglich“. Vorausgegangen war ein intensiver Prüfprozess, in den auch über 80 Stellungnahmen von Behörden und ca. 200 Äußerungen aus der Öffentlichkeit eingeflossen sind. Die Regierung betont, dass ihre „Beurteilung nach den Zielen und Grundsätzen sowie sonstigen Belangen der Raumordnung und nicht nach dem Kriterienkatalog und eigenen Bewertungen des ZV StUB erfolgt“.

Die Alternativtrassen wurden nochmals eingehend betrachtet, abschließend folgte die Regierung aber der Vorzugsvariante des Zweckverbandes mit der „Wöhrmühlbrücke“. Sie betont aber, dass die Streckenführung einen Kompromiss darstelle, der viele nicht voll befriedige. In der Gesamtabwägung würden aber die positiven Aspekte gegenüber den negativen überwiegen. Diese Einschätzung teilen auch VCD, Bund Naturschutz (BN) und Landesbund für Vogelschutz (LBV), wobei die zusätzliche Talquerung weiterhin als der problematischste Abschnitt des Vorhabens gesehen wird. Einige Forderungen aus der Beurteilung des ROVs sind:

- Ein Teil der Nürnberger Straße ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu sperren.
- Die Nutzung der neuen Brücke über die Regnitz ist dauerhaft auf die StUB, Busse und Einsatzfahrzeuge zu beschränken (d. h. über die 25 Jahre Bindungsdauer der Förderung hinaus).
- Baumfällungen im Bereich der Brucker Lache (neben der B4) sind zu minimieren. Um den Eingriff in den Bannwald und in landwirtschaftliche Flächen zu minimieren, fordert u. a. der VCD, Teile der vierspurigen B4 für die StUB zu verwenden. Die Regierung folgte aber dem Einwand des Staatlichen Bauamts Nürnberg, dass die Bundesstraße damals als vierspurige Straße planfestgestellt wurde. Änderungen seien nur möglich, wenn es „eine signifikante Abnahme der Verkehrsmengen gäbe, nach der ein Bedarf für vier Fahrspuren aktuell und prognostisch nicht mehr besteht“. Hier scheint das letzte Wort aber noch nicht gesprochen. Die Regierung schreibt in der Gesamtabwägung: „Auch für eine erfolgreiche, klimafreundliche Verkehrswende leistet die StUB einen Beitrag, aber es braucht ergänzende und früher wirksame Maßnahmen.“ Eine Einschränkung des MIV zugunsten der StUB wäre eine solche „ergänzende Maßnahme“, deren Überprüfung u. a. die Allianz-pro-StUB fordert. Die vollständige landesplanerische Beurteilung finden Sie auf der Seite des Zweckverbandes www.stadtumlandbahn.de.

Esther Schuck

Fürther OB-Kandidaten auf dem Podium



Foto: Christoph Wallnöfer

Am Dienstag, den 14.1.2020 haben wir die Fürther OB-Kandidaten zu einer Podiumsdiskussion in das Bistro der Volkshochschule Fürth eingeladen. Unser Ortsgruppenvorsitzender Christoph Wallnöfer konnte den ca. 90 interessierten Zuhörern folgende sechs OB-Kandidaten vorstellen:

- Dr. Thomas Jung (SPD)
- Dietmar Helm (CSU)
- Kamran Salimi (Grüne)
- Stephan Eichmann (FDP)
- Niklas Haupt (Die Linke)
- Heidi Lau (Freie Wähler)

Unser Moderator Dieter Schaefer stellte an jeden Kandidaten die bereits im Vorfeld verschickten Fragen, die wir vorher bei unseren monatlich stattfindenden Aktiventreffen gemeinsam erarbeitet haben.

Auch in der anschließenden Diskussion mit den Gästen wurde schnell klar, dass sich zwar alle sechs OB-Kandidaten für eine Verbesserung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes Fußgänger, Fahrrad und ÖPNV aussprachen, bloß keiner so richtig den Anfang machen will für die dringend benötigte Verkehrswende in unserer Stadt Fürth. Christoph Wallnöfer

Gewinner bei der „Klima-Tour“



Foto: Sandra Steiner

Die SchülerInnen der Klasse 5c des Gymnasium Wendelstein

Früher war das Fahrrad das Fortbewegungsmittel ganzer Generationen. Heute sind gerade im Teenageralter Spielkonsolen, Fernseher und Internet oft spannender. Für die Mobilität außer Haus sind dann die Eltern mit Chauffeurdiensten zuständig. Das hat Folgen: Viele junge Leute können sich kaum noch sicher im Straßenverkehr bewegen. Der natürliche Bewegungsdrang junger Menschen wird nicht mehr ausgelebt. Hier setzt die vom Bundes-VCD und dessen Kampagne „Fahr Rad!“ veranstaltete KlimaTour an. Wir freuen uns sehr, dass einige der diesjährigen GewinnerInnen aus unserer Region kommen: 30 SchülerInnen der Klasse 5c haben letztes Jahr während der Klima-Tour nicht nur 20.425 km mit dem Fahrrad zurückgelegt, sondern auch alle Fragen des damit verbundenen Quiz richtig beantwortet. Grund genug für eine Preisverleihung am 14.1.2020 durch den VCD.

Die SchülerInnen sind nicht nur während des Sommers gefahren. Obwohl es am Tag der Preisübergabe sehr kalt und teilweise glatt war, ist mindestens die Hälfte unverdrossen mit dem Rad gekommen. Sie versicherten glaubhaft, dass sie diesen ganzen Winter tun, solange das Wetter mitspielt. Sie bekamen zum einen Erste-Hilfe-Sets, die sie aber kaum für sich selbst verwenden müssen. Dafür sorgen hoffentlich auch unsere Reflektorarmbänder, die mit großer Begeisterung angenommen worden sind. Im Sommer will die Klasse wieder mitmachen. Und hofft, bei der Preisverleihung erneut dabei zu sein. Dafür wünschen wir viel Erfolg – aber natürlich würden wir uns auch freuen, wenn noch viel mehr SchülerInnen sich vom Elterntaxi abmelden und mit dem Rad fahren. Infos (auch für LehrerInnen) unter www.klima-tour.de

Hans Luntz

„Alles ginge besser, wenn man mehr ginge“

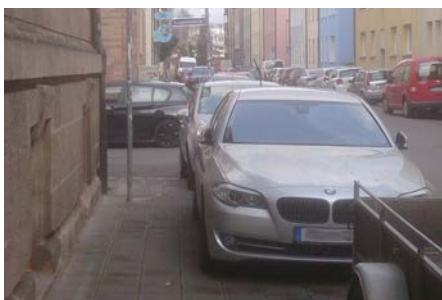


Foto: Bernd Baudler

Dieser Ausspruch stammt von Johann Gottfried Seume (1763–1810). Allem Anschein nach gab es bereits damals Probleme mit dem „Gehen an sich“. Und je technisierter die Welt wird, desto weniger Interesse wird dieser etwas antiquierten Fortbewegungsart entgegengebracht. Immerhin haben die menschlichen Vorfahren bereits vor 5 Millionen Jahren den aufrechten Gang geprobt. In einer Stadt wie Nürnberg macht Gehen häufig keinen Spaß – und oft genug ist es auch gefährlich. In Parkanlagen, in Fuß-

gängerzonen oder auf ausreichend breiten Gehsteigen, da geht man gern - aber behält immer im Hinterkopf, dass dieser angenehme Bereich möglicherweise bald ein Ende hat. Denn dann kommen:

- parkende Autos, Fahrräder und E-Roller auf dem Gehsteig;
- Autos und LKWs, die mit Heck und Schnauze weit über vorgegebene Parkmarkierungen hinausragen;
- Gehsteigverschmälerungen;
- nicht sichtbare Markierungen für Fahrradwege;
- ungenügend gesicherte Fußgängerüberwege mit zu kurzer Ampelphase u. a. m.

MITMACHEN

Dazu und zu weiteren Problemen wollen wir uns im Arbeitskreis Fußverkehr austauschen und nach Möglichkeiten suchen, Gehen sicherer und komfortabler zu gestalten. Kontakt über das VCD Büro oder per E-Mail: nuernberg@vcd.org

Rotraut Brückner

Termine:

Mi. 19.2., 19 Uhr: Menschenwürde wiederherstellen! Vom Umbau kaputter Hauptverkehrsstraßen
Vortrag Prof. Heiner Monheim
Villa Leon, Philipp-Koerber-Weg 1,
Nürnberg, U-/S-Bahn Rothenburger Str.

Fr. 13.3., Bayernweiter Streik - Kommunalwahl ist Klimawahl - Fridays For Future, Nürnberg

Sa. + So., 14. + 15.3., 10-18 Uhr: Radmesse Franken, Stadthalle Fürth

Do. 19.3., 19 Uhr: VCD Positionen zur Verkehrswende in Nürnberg
anschließend: Jahreshauptversammlung VCD Kreisverband Nürnberg
Nachbarschaftshaus Gostenhof,
kleiner Saal, Adam-Klein-Str. 6, Nürnberg, U-Bahn Gostenhof (West)

Fr. 24.4., 5. globaler Klimastreik - Fridays For Future, Nürnberg

Regelmäßige Treffen:

VCD Nürnberg
2. Dienstag im Monat, 19 Uhr
im VCD-Büro, Hessestr. 4

VCD Fürth
Letzter Dienstag im Monat, 19 Uhr,
Gaststätte Herr & Kaiser, Kaiserstr. 89

VCD Erlangen
4. Montag im Monat, 19 Uhr
Gaststätte Römbling, Apfelstr. 2

Dauertermin „Critical Mass“
Letzter Freitag im Monat,
18 Uhr, am Nürnberger Opernhaus



NEU

Dein lokaler Newsletter

Wer zwischen den Wendeschleifen über aktuelle Themen und Termine informiert werden möchte, kann sich für unseren geplanten Newsletter anmelden: Einfach auf www.vcd.org/nuernberg im Menüpunkt „Newsletter“ registrieren. Du möchtest mithelfen? Wir freuen uns über weitere Unterstützung für den Newsletter, schreib uns einfach eine E-Mail an nuernberg@vcd.org



365-Euro-Ticket Nürnberg

Bisher wurden schon über 10.000 Unterschriften gesammelt. Wer noch Listen für das Bürgerbegehren hat, bitte bis zum 1. März zurücksenden. Weitere Info und Sammelstellen auf www.365vag.de