



Ein Virus und die Folgen

Die Coronakrise hat uns in diesem Frühjahr ziemlich unerwartet getroffen. Wie es aussieht, sind wir zwar hierzulande nochmal mit dem sprichwörtlichen „blauen Auge“ davon gekommen. Aber auch für viele von uns waren und sind die Einschränkungen und Folgen drastisch. Wir hoffen, dass Sie und Ihre Lieben gut durch diese bewegte Zeit kommen.

Es ist auch eine Zeit, nachzudenken über vieles, das wir für selbstverständlich und unabänderlich gehalten haben.

Beim Einkaufen, als ÖPNV-Nutzer*in, in der Arbeit und ganz allgemein beim Kontakt mit anderen Menschen: Wir üben neue Gewohnheiten ein. Viele Treffen und Veranstaltungen (auch des VCD) mussten abgesagt werden. Was nicht bedeutet, dass Mobilität nun kein Thema mehr wäre: So merken wir, dass es auf unseren Rad- und Fußwegen für die geforderten Abstände oft gar nicht genügend Platz gibt. Wir wissen, dass Luftverschmutzung und schlechte Wohnverhältnisse anfälliger für Infektionen machen. Dies trifft auch und gerade auf das neue Virus zu. Ausreichender Freiraum ist gerade in den Städten buchstäblich lebensnot-

„Es wird viel darüber geredet, nach dem COVID-19-Ausbruch zur ‚Normalität‘ zurückzukehren. Aber diese Normalität war eine Krise.“

Greta Thunberg

wendig. Fortschrittliche Städte haben daher auf die neue Situation reagiert, indem sie öffentlichen Raum neu verteilt haben. Straßen wurden gesperrt und ganze Quartiere zu Begegnungszonen, auf bisherigen Fahrbahnen entstanden Radspuren.

Wir müssen davon ausgehen, dass die Pandemie ein Vorgeschmack dessen

ist, was uns bei weiterer Zerstörung von Lebensräumen und zunehmender Erderwärmung erwartet. Stress macht alle Lebewesen anfälliger für Erkrankungen. Wir erkennen, wie verwundbar unsere Systeme und unsere ganze Spezies sind. Schlägt die Natur auf diese Weise zurück?

Aber wir haben auch gesehen, dass es möglich ist, weltweit abgestimmt und konkret vor Ort, rasch und zumeist auch angemessen auf Krisensituationen zu reagieren. Wer denkt dabei nicht sofort an andere Krisen, wie den Artenschwund und die Klimaveränderung? Warum hängt die Welt an den Lippen der Virolog*innen, aber ignoriert die Warnungen der Klimaforscher*innen?



Einladung zur Jahreshauptversammlung des VCD-Kreisverbands Großraum Nürnberg

Aufgrund der Pandemie musste die ursprünglich für März geplante Jahreshauptversammlung abgesagt werden. Wir hoffen, sie nun im September unter Beachtung der erforderlichen Schutzabstände durchführen zu können. Bitte informieren Sie sich auch kurzfristig auf unserer Homepage www.vcd.org/nuernberg oder im VCD-Büro über etwaige Änderungen.

Ort: Café-Restaurant Literaturhaus,
Luitpoldstraße 6, 1. OG, 90402 Nürnberg,
Nähe Hauptbahnhof

Montag 21. September 2020, 19 Uhr
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)
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.

365-Euro-Ticket! Unser Einsatz für Pop-up-Radspuren

Der Nürnberger Stadtrat ist dem Bürgerbegehren zur Einführung einer Jahreskarte für umgerechnet 1 Euro am Tag gefolgt. Nach der Einigung mit den Initiatoren*innen wird die Karte für jedermann/-frau spätestens 2023 eingeführt. Das Sozialticket für 15 Euro monatlich kommt bereits nächstes Jahr. Ein großes Danke an alle Unterstützer*innen!

Und Nürnberg soll nur ein erster Schritt sein: Unsere Forderung, das günstige Abo auf die gesamte Städteachse auszudehnen, scheint Aussicht auf Erfolg zu haben. Aus den Nachbarstädten und auch aus den Landkreisen hört man positive Signale. Am Ende könnte Nürnberg tatsächlich zur Modellregion werden.

Dafür muss natürlich auch das Angebot stimmen. Selbst die schon sehr gut ausgebauten Wiener Linien haben nach Einführung des 365-Euro-Tickets stetig die Kapazitäten erhöht und das Netz erweitert. Auch die zweite Säule des Wiener Modells sollte bedacht werden: An echten Kosten orientierte Parkgebühren machen den ÖPNV noch attraktiver und bringen nebenbei der Kommune weitere Einnahmen.

www.365vag.de

Bernd Baudler

► Die Versuchung ist groß, mit den fortschreitenden Lockerungen nun alles an verpasstem Konsum nachzuholen. So stellt sich das wohl auch die Bundesregierung vor. Luftfahrt- und Autoindustrie halten schon die Hände auf. Immerhin ist es in letzter Minute gelungen, eine neue Abwrackprämie zu verhindern. Wenn Sie die Aktion des Bundes-VCD dazu unterstützt haben, bedanken wir uns herzlich!

Es wurde oft genug gesagt und geschrieben: Beim wirtschaftlichen „Wiederaufbau“ besteht die historische Chance, die ökologische Transformation voranzubringen. Die in den letzten Monaten eingeübte Digitalisierung kann in Zukunft manches physische Treffen und damit manche Fahrt ersetzen. Vielleicht gibt es auch einen Schub für regionales Wirtschaften, nachdem die Verletzlichkeit weltweiter Produktionsketten erkannt wurde. Vielleicht brauchen wir tatsächlich weniger materielle Güter – aber mehr Zeit füreinander? Vielleicht wird der Wert ruhiger Straßen und sauberer Luft erkannt. Haben wir die Kondensstreifen der Flugzeuge am Himmel wirklich vermisst?

Der Umbruch eröffnet Gestaltungsspielräume. Sorgen wir gemeinsam dafür, dass diese in unserer Region für nachhaltige Mobilität und lebendige Straßen und Plätze genutzt werden.

Bernd Baudler



Foto: Bernd Geister

Für eine Stunde hatten wir die sichere Radspur in der Bayreuther Straße schon einmal eingerichtet.

Am 27. März begann Berlin mit der Einrichtung von sogenannten „Pop-up Bike-Lanes“. Breite, sichere und auch noch günstig und schnell realisierbare Radwege. Es war zu schön, um wahr zu sein. Sofort war uns klar, dass wir so etwas bei uns auch wollen. Doch wie könnten wir das erreichen?

Zu jenem Zeitpunkt hatte Nürnberg gerade erst die Kommunalwahl hinter sich gebracht. Und ganz generell schwebte das Virus über allem und beanspruchte die gesamte Aufmerksamkeit für sich. In Nürnberg war der neue OB König noch nicht einmal vereidigt und der neue Stadtrat noch nicht konstituiert. Als dies geschah, bekam der frisch „gekrönte“ König gleich einen offenen Brief von uns mit diesem Thema – der bis heute leider unbeantwortet blieb.

In der Zwischenzeit wurde die Liste der Städte weltweit, die während der Pandemie mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr schufen, länger und länger. Überregionale Medien bekamen das Thema auf den Schirm.

In einem Onlinetreff entschieden wir uns dafür, es einfach zu wagen. So riefen wir eine Petition für „Pop-up Bike-Lanes“ in Nürnberg ins Leben. Darin formulierten wir sechs Strecken, die wir als besonders wichtig erachten. Ein voller Erfolg! Nach dem Motto „Verbreitet die Petition, nicht das Virus“ gewann unsere Petition rasch an Zuwachs.

In der Folge berichteten die Nürnberger Nachrichten über unser Engagement, und es meldeten sich erste Stimmen aus der Politik zu Wort. Zwar zeigten sich die großen Stadtratsfraktionen (CSU, SPD, Grüne) generell offen für die Umwidmung von Autospuren. Es fiel ihnen aber anfangs schwer, sich auf eine konkrete Pilotstrecke zu einigen. Ein Antrag der Grünenfraktion wurde nicht einmal auf die Tagesordnung der ersten Verkehrsausschusssitzung gesetzt.

Doch die wachsende Radlobby ließ nicht locker. Aktionen von Greenpeace, Radentscheid Nürnberg und des VCD schufen jeweils einige Stunden lang neue Wege an der Bayreuther und Fürther Straße. Die Aktionen sorgten durch eine beachtliche Teilnehmer*innenzahl für Aufmerksamkeit.

Bei fast 4.500 Unterschriften rührten sich auch endlich die beiden Fraktionen des Rathausbündnisses mit einem Antrag: Die Errichtung von gesicherten Radspuren („protected bike lanes“) auf der Rothenburger Straße zwischen der Bertha-Von-Suttner- und der Wredestraße wurde am 19. Juni beschlossen.

Unsere Petition hat damit einen ersten Teilerfolg erreicht. Gleichwohl geben wir uns nicht damit zufrieden: Wir bleiben dran und fordern, mithilfe von „Pop-up Bike-Lanes“ weitere Lücken im Radwegnetz zu schließen.

David Pérez-Cerezo Flohr

→ Pop-up Bike-Lanes

Radspuren, die kurzfristig als Reaktion auf eine Gefahrenlage eingerichtet werden („auftauchen“). Statt aufwändigem Umbau erfolgt eine straßenrechtliche Anordnung, mit der eine Autospur provisorisch für den Radverkehr abgetrennt wird.

MITMACHEN

Helfen Sie mit, das Radfahren in Nürnberg attraktiver und sicherer zu machen. Die Unterschriftensammlung läuft noch weiter – unterstützen Sie uns auf:

www.change.org/PopUpNuernberg und verbreiten auch Sie die Petition!

Der Plärrer bekommt ein neues Gesicht

Der Plärrer – nach dem Hauptbahnhof der verkehrsreichste Platz in der Stadt – muss saniert werden. Der Deckel auf dem U-Bahnhof ist seit Jahren undicht und man kommt um eine Grundsanierung nicht herum. Eigentlich ein guter Zeitpunkt, sich grundsätzlich Gedanken über die Gestaltung und die Verkehrsführung von Fuß-, Rad-, Auto-, Straßenbahn- und Busverkehr zu machen.

Zu einem großen Wurf konnte sich die Stadt allerdings nicht durchringen: Ein Architektenwettbewerb hätte sicher viele neue verkehrliche und gestalterische Ideen für den Platz gebracht, der derzeit hauptsächlich als Beton- und Aowüste mitten in der Stadt auffällt und als Barriere zwischen Gostenhof und den südwestlichen Stadtteilen sowie der Altstadt liegt. Vor 20 Jahren gab es schon mal einen Wettbewerb zum Bahnhofplatz. Umgesetzt wurde davon so gut wie nichts (lediglich die oberirdische Querung vom Haupteingang des Bahnhofs zum Handwerkerhof ist erst vor Kur-

>> Radverkehr:

Nicht nur die Wege von der Altstadt in die südöstlichen Stadtviertel führen über den Plärrer, sondern auch bei vielen Verbindungen in Ost-West-Richtung (z. B. Südstadt-Gostenhof) kommt man am Plärrer nicht vorbei. Daher folgende Anforderung an die Planung:

1. Zweirichtungs-Fahrradring mit 4 m Breite einmal um den gesamten Platz herum (auch auf der Süd- und Westseite)
2. wegen der vielen Läden bauliche Barrieren gegen Rad- und Gehwegparker*innen
3. Querungsmöglichkeit ab Ludwigstor in Richtung Gostenhofer Hauptstr., Fürther Str. und Rothenburger Str.
4. Umgestaltung der Straße am Ludwigstor als Hauptradverbindung Altstadt-Südwestliche Stadtteile: Sperrung für Kfz oder mindestens Ausweisung als Fahrradstraße mit Wegnahme der Parkplätze vor dem Spittlertorturm und Einfahrt für Kfz nur aus Richtung Bahnhof als Rechtsabbieger
5. Radwege in beide Richtungen auch in der südlichen Fürther Straße

>> Straßenbahn- und Busverkehr:

1. Königslösung wäre es, den Spittlertorgraben für den Kfz-Verkehr zu sperren und dort möglichst nah am Ludwigstor die Haltestelle für Straßenbahn und Bus einzurichten. Die Wege zwischen U-Bahn und Straßenbahn/ Bus werden dadurch kaum länger; Fahrgäste von Straßenbahn und Bus kommen oberirdisch ohne Querung von großen Straßen in die Altstadt. Der Kfz-Verkehr wird über die Dennerstr. abgewickelt.
2. Der Weg zwischen U-Bahn, Bus sowie Straßenbahn sollte komplett überdacht und von der Breite für Hauptverkehrszeiten ausgelegt sein.
3. kurze Umsteigewege zwischen Bus und Straßenbahn

>> Autoverkehr

1. Keine Kapazitätsteigerung: Dem allgemeinen Ziel einer Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund entsprechend darf die Attraktivität des Autoverkehrs nicht gesteigert werden. Um einen konfliktfreien Zweirichtungsradring zu schaffen, sollte in allen Bereichen des Plärrers mindestens eine Fahrspur für Autos wegfallen.
2. Einfahrt in die Ludwigsstraße für Kfz verhindern oder erschweren
3. Parken auf den Fuß- und Radwegen baulich verhindern
4. Verkehrsführung in Richtung Norden nicht mehr über den Spittlertorgraben, sondern über die Dennerstraße

zem realisiert worden) und der Platz ist weiterhin so trist wie vorher. Das eigene Versagen der Stadtpolitik wurde nun offenbar den Architekten angelastet.

Für den Umbau des Plärrers sind stattdessen vier ausgewählte Planungsteams beauftragt worden, die Entwürfe für den Umbau ausarbeiten sollen. Parallel dazu wurden Bürger*innen dazu aufgerufen, Vorschläge für den Umbau bis Anfang Juni einzureichen, die in die Entwürfe der Planungsteams „einfließen“ sollen. Der VCD als Verband und Aktive als Privatpersonen haben sich daran beteiligt. Dass es der Stadt nicht um den großen Wurf geht, kann man auch an der räumlichen Dimension der Neugestaltung sehen. Sie umfasst lediglich das Gebiet vom N-ERGIE-Hochhaus bis zum Ludwigstor (ausschließlich) und berücksichtigt nicht den östlichen Teil des Platzes bis zur Kohlenhofstraße sowie den Spittlertorgraben und die Dennerstraße.

>> Fußverkehr:

Die Planungen sollten darauf ausgelegt sein, dass Konflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr ausgeschlossen werden.

1. direkte breite Fußverbindungen der Straßenbahninsel (sofern noch vorhanden) zu allen einmündenden Straßen; breiter Gehweg zwischen Ludwigstor und Gostenhofer Hauptstr.
2. Schaffung einer Querungsmöglichkeit zwischen Spittlertorzwinger (als reine Fußverbindung zur Stadt) und Zufuhrstr. / Steinbühler Str.
3. Der Aufstellbereich der Fußgänger*innen an den Ampeln muss so gestaltet sein, dass Konflikte mit dem Radverkehr ausgeschlossen sind.
4. auf der Straßenbahninsel direkte Fußwege mitdenken und gestalterisch kenntlich machen
5. Der Ringradweg muss so attraktiv sein, dass die Radfahrer*innen die Gehwege nicht mitnutzen.



© Stadt Nürnberg - Geobasisdaten; Bayerische Vermessungsverwaltung; Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Wir sind sehr gespannt, ob die Stadt den Mut und die Energie aufbringt, bei der Umgestaltung des Plärrers den Weg Richtung zukunftsfähige Stadt zu gehen, oder ob es wieder beim leider so häufigen Klein-Klein bleibt.

Karsten Liebster

→ Aktuelle Infos im Netz

Die Stadt hat parallel vier Büros mit Rahmenplanungen zum Plärrerumbau beauftragt. Eine Fachjury wählt dann aus den Entwürfen einen Sieger aus. Bis Ende des Jahres soll das Ergebnis vorliegen. Über den Verlauf des Verfahrens informiert die Stadt auf der Website www.amplaerrer.nuernberg.de.

Autokorrektur – ein Plädoyer für die Verkehrswende



Foto: Bettina Baudler

Seit die meisten von uns denken können, gilt es als Heilsbringer: das Auto. So praktisch, so bequem, so schnell. In diesen Zeiten zeigt sich, dass uns unsere Ego-Perspektive all die Jahre getrogen hat.

Es ist alles anders, wenn ich mich zurzeit an einem Sonntag auf mein Fahrrad schwingen und durch die Stadt fahre. Leere Straßen, kaum Hupen, kaum Brummen, aber trotzdem so wenig Platz für mich. Glatte, leere Asphaltpisten durchziehen die

Stadtlandschaft, an den Seiten Auto hinter Auto. Knapp 300.000 gibt es von ihnen in Nürnberg, 0,6 pro Einwohner*in¹. Es ist klar: Ihnen gehört die Stadt. Sie haben sich ausgebreitet.

Herrschaft über den Straßenraum

Meine kleine Reise bringt mich durch die Innenstadt. Ich fahre die Fürther Str. zum Plärrer entlang. Dort breiten sich vor mir fünf Autospuren und ein Parkstreifen in eine Richtung aus, insgesamt 19 Meter. Sie sind fast leer. Trotzdem muss ich auf dem zwei Meter breiten Fuß- und Radweg anderen Menschen ausweichen. Moment mal – muss man jetzt nicht eigentlich 1,5 Meter Abstand zueinander halten?

Als Nächstes fahre ich in die Südstadt, Landgrabenstraße. 15 Meter Fahrspur, legal parkende Autos mitten auf dem Gehweg und ein Meter Restgehweg. Mitten drin die Gleise für die Straßenbahn. Die steht sonst immer gemeinsam mit den Autos im Stau. Dabei nimmt das Auto bei 50 km/h 16 Mal mehr Platz pro Person ein als sie².

Plötzlich kommt nun doch ein Auto von hinten angerast und stört die Ruhe. Es hupt, weil ich mitten auf der Straße fahre und nicht gleich ausweiche. Dort habe ich ja schließlich in der auto-gerechten Stadt nichts zu suchen.

Noch eines fällt mir auf: Als ich früher, vor Corona, immer hier war, war die Luft anders. Die Menschen, die hier leben, können endlich durchatmen. Wenn das so bliebe, würden sie ja vielleicht irgendwann durchschnittlich genauso lange leben wie Leute, die nicht an Hauptverkehrsstraßen leben³.

Da ich keine Lust auf noch so einen Vorfall habe, tauche ich in die Nebenstraßen ab. Hier ist auch ohne Corona wenig Verkehr. Dennoch herrscht auch hier das Auto. Straßenbäume gibt es hier längst nicht mehr. Stattdessen stehen Autos für maximal 31 Euro im Jahr⁴ am Straßenrand. Gemessen in Wohnungsmietpreisen wären das 2.160 Euro pro Jahr⁵ für 12 Quadratmeter Parkplatz. Auf ihm stehen die Autos durchschnittlich 23 Stunden am Tag⁶ subventioniert herum.

Dann fahre ich noch an kleinen Läden, Eisdielen, Kneipen, Imbissen und Restaurants vorbei. In so einem Stadtviertel aus dem 19. Jahrhundert sind viele wichtige Orte zu Fuß erreichbar. Auch das ist praktisch, bequem und schnell.



Fotos: David Pérez-Cerezo Flohr (oben); aBerdn Baudler (unten)



1) www.nordbayern.de/region/nuernberg/blechlawine-mehr-auto-zulassungen-als-neue-nurnberger-1.9750208

2) www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/

3) www.umweltbundesamt.de/themen/luft/wirkungen-von-luftschadstoffen/wirkungen-auf-die-gesundheit#mit-welcher-art-studien-lassen-sich-zusammenhange-zwischen-der-luftbelastung-und-gesundheitlichen-wirkungen-untersuchen

4) www.rbb24.de/politik/beitrag/2020/02/tempo-130-autobahn-bundesrat-berlin-antrag.html

5) www.immowelt.de/immobilienpreise/nuernberg/mietspiegel

6) www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing



Fotos: Bernd Baudler



Das Auto gestaltet Versorgungs- und Siedlungsstrukturen. In solchen Strukturen tun sich Alternativen schwer, mit der Folge, dass die Abhängigkeit vom Auto weiter zunimmt. Die Zersiedelung der Landschaft wird durch geringe Flächenausnutzung und zusätzlich erforderliche Straßeninfrastruktur vorangetrieben.

Der verkehrsgerechte Mensch?

Die Spielplätze, an denen ich vorbeifahre, sind natürlich gesperrt. Sonst würden sich hier viele Kinder tummeln. Auf der Straße dürfen sie ja nicht spielen. Warum eigentlich? Kinder sind allgemein besonders Leidtragende in so einer autogerechten Stadt. Von klein auf erzählen wir ihnen, an der Straße aufzupassen, nach links und nach rechts zu schauen. Bis zu einem bestimmten Alter lassen wir sie wegen der Gefahr durch Autos nicht einmal alleine das Haus verlassen. Leider ist die Gefahr tatsächlich real. Verkehrstote klammern wir nur meistens aus. Besonders tragisch ist, dass diejenigen, die nicht in einem geschützten Auto sitzen und nicht so schnell fahren, fast immer die Leidtragenden sind⁷. Um dieses Problem zu kaschieren, erfand man früh das Phänomen des „unachtsamen Fußgängers“. Ich radle gerne, gerade auch jetzt in der Pandemie. Ich bewege mich emissionsfrei, mache Sport, bin bei Strecken von bis zu 10 Kilometern meistens sogar schneller als mit dem Auto. Anscheinend denken sich das zurzeit auch viele andere Leute. Ich sehe so viele Fahrräder wie schon lange nicht mehr. Offensichtlich gibt es das Gefühl von Freiheit auch ohne lästige Parkplatzsuche.

Jetzt fahre ich stadtauswärts. Mir fällt auf, wie schlecht die Radinfrastruktur hier ist. Kurz hinter dem Rathenauplatz endet der Fahrradweg plötzlich. Auf der Bayreuther Straße muss ich auf der Fahrbahn fahren. Zum Glück gibt es heute kaum Verkehr. Sonst würde ich mich in Gefahr begeben. Kein Wunder, dass hier viele doch lieber das Auto als den Überlebensmodus als Radler*in wählen.

Was der Spaß kostet

Später komme ich dann an einem Autohaus vorbei. Wie viel kostet so ein Ding eigentlich? Die Kaufpreise sind schon relativ hoch mit mehreren Zehntausend Euro. Aber das rechnet sich doch sicher langfristig, oder? Ein Auto ist ein ziemliches Verlustgeschäft. Es verliert im Moment des Kaufes sofort massiv

an Wert und kostet alles in allem zwischen 400 und 1.000 Euro im Monat⁸. Ist das wenig?

Ach ja, und ganz nebenbei kostet der Straßenverkehr die Gesellschaft 141 Mrd. Euro pro Jahr an externen Kosten⁹ und für unsere Erde 96 % der Treibhausgasemissionen im Verkehr¹⁰.

Aber immerhin schafft doch die Automobilindustrie Arbeitsplätze, die wir sonst nie hätten, oder? Die Automobilindustrie ist eine wichtige Industrie, aber nicht so wichtig, wie sie oft gemacht wird. Rund 800.000 Menschen arbeiten in ihr¹¹ bei einem Wegeanteil des Kfz von 43 %¹². Zum Vergleich: Die Deutsche Bahn hat 205.000 Beschäftigte¹³. Und der gesamte öffentliche Verkehr leistet einen Wegeanteil von 10 %¹⁴.

Automobile Strukturen

Dann sehe ich noch einen Supermarkt. Ein Hektar Parkplatz für eine kleinere Verkaufsfläche. Ist das das Praktische am Auto? Die Bodenversiegelung durch Autoflächen hat in unserem Land dramatische Ausmaße für Flora, Fauna und somit auch für uns Menschen angenommen.

Ich fahre weiter und biege in eine Nebenstraße ab. Ich bin in einer Siedlung mit beschaulichen Einfamilienhäuschen, hier lebt es sich sicherlich wunderbar. Obwohl, ich muss mich autokorrigieren, ich sehe keine Geschäfte, keine Bürogebäude, keine Kulturorte, so wie bei mir in der Stadt. Wer hier wohnt, muss deutlich länger fahren, um überall hinzukommen, in der Regel mit dem Auto. Hier muss man ein ordentliches Stück laufen, um zur Bushaltestelle zu gelangen. Der Bus fährt selten und braucht ewig – eine kleine Autokorrektur. Entdecke ich hier das bequeme Auto? Am Ende leide ich und auch alle anderen Urbanen darunter. Die Leute, die hier wohnen, fahren ja auch bei mir mit dem Auto herum und verursachen Verkehrslärm und Abgase. Von dem Platzproblem mal ganz zu schweigen.

Ich fahre nach Hause mit der Gewissheit, dass sich unbedingt etwas ändern muss. Weder „ob“, noch „was“ sind die Fragen. Vielmehr: Wo fangen wir an?

David Pérez-Cerezo Flohr

7) www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen_2018-pdf.pdf?__blob=publicationFile – S.158

8) www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokosten/autokosten-rechner/default.aspx

9) www.allianz-pro-schiene.de/glossar/externe-kosten/

10) www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutz_in_zahlen_verkehr_bf.pdf

11) www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/zahlen-und-daten-uebersicht.html

12) www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-zeitreihenbericht-2002-2008-2017.pdf?__blob=publicationFile

13) www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/zahlen_fakten/kennzahlen_2019-5058430

14) www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-zeitreihenbericht-2002-2008-2017.pdf?__blob=publicationFile

Sicher Rad fahren auf Nürnbergs Straßen

Foto: Joe Wastrack



Start der Unterschriftensammlung im Februar – als noch solche Gruppenbilder möglich waren

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.

Die im Februar gestartete Initiative Radentscheid Nürnberg 2020 engagiert sich für ein sicheres Radfahren in Nürnberg und sammelt hierfür Unterschriften von in Nürnberg gemeldeten Bürger*innen. Gerade in der aktuellen Zeit von Corona heißt sicheres Radfahren auch Radfahren mit ausreichend Abstand. Außerdem for-

dert der Radentscheid ein lückenloses Radnetz und Möglichkeiten, das Fahrrad sicher und geschützt abzustellen.

Aus dem Engagement einiger weniger Radfahrer*innen entstanden, kann das Bündnis Radentscheid Nürnberg 2020 mittlerweile bereits auf mehr als 30 Partner*innen aus dem gesellschaftlichen Leben Nürnbergs bauen. Jede*r Interessierte kann gerne mitmachen.

Was ist ein Radentscheid?

Der erste Schritt für einen Radentscheid ist ein Bürgerbegehren. Hierzu müssen in Nürnberg rund 15.000 Unterschriften gesammelt werden. Alle volljährigen EU-Bürger*innen, die ihren Wohnsitz in Nürnberg haben, können mit ihrer Unterschrift

den Radentscheid unterstützen. Sind die Voraussetzungen erfüllt, werden die Ziele des Radentscheids 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 Bürger*innen gefragt, ob sie das Bürgerbegehren befürworten oder ablehnen.

Wo gibt's Unterschriftenlisten?

Eine Unterschriftenliste liegt der Nürnberger Teilaufgabe der Wendeschleife bei. Weitere Unterschriftenlisten liegen in Radläden und in immer mehr Geschäften, Kneipen und Cafés aus. Auf www.radentscheid-nuernberg.de gibt es ein Exemplar zum Downloaden. Bitte die Liste in DIN A4 ausdrucken. Es reicht die zweite Seite („Bürgerbegehren Radentscheid“). Außerdem schicken die Initiator*innen die Unterschriftenlisten auch zu. Einfach per Online-Formular bestellen.

Nicola Mögel

MITMACHEN

Damit der Radentscheid in Nürnberg ein Erfolg wird, brauchen wir Ihre Unterstützung! Jede einzelne Unterschrift zählt! www.radentscheid-nuernberg.de

Alles hat ein Ende – nur die U-Bahn nicht?

Im Mai hat ein weiteres Gutachten gezeigt, dass der Ausbau des Nürnberger U-Bahnnetzes nicht sinnvoll ist. Dennoch rufen die Stadträt*innen von SPD und CSU weiter nach neuen Strecken und Bahnhöfen. Diese Form der Realitätsverweigerung ist unzeitgemäß und gefährlich: Für die Verkehrswende brauchen wir den konsequenten Ausbau des ÖPNV. Was wir nicht brauchen, sind Luftschlösser, die nicht finanzierbar sind und ohnehin frühestens in Jahrzehnten fertig wären. Irrige Träume von einer großen Lösung in ferner Zukunft verstellen den Blick auf das aktuell Mögliche und Nötige.

Die U-Bahn ist in ihren Korridoren zweifellos ein leistungsfähiges und schnelles Verkehrsmittel. Sie eignet sich aber nicht für die flächenhafte Erschließung einer Stadt in der Größe Nürnbergs. Da die zweieinhalb U-Bahnlinien eben nur einen Teil des Stadtgebiets abdecken, muss man in Nürnberg vergleichsweise häufig umsteigen. Jedes zusätzliche Umsteigen – gerade zwischen verschiedenen Verkehrsebenen – macht eine Verbin-

dung aber unattraktiver und kostet damit Fahrgäste. Eine direkte Straßenbahnfahrt ist da deutlich attraktiver. Da unterwegs Wege- und Wartezeiten entfallen, ist auch die Reisezeit konkurrenzfähig. Und hier gibt es noch erheblichen Ausbaubedarf!

Wenn dagegen Projekte „erfunden“ werden, nur um ein U-Bahn-Bauamt zu beschäftigen, ist das ein Unding! Dieses Amt sollte aufgelöst oder in ein neutrales ÖPNV-Amt überführt werden, das die sinnvollste Lösung – unabhängig von politischen Vorlieben – voranbringt. Hier ist die Straßenbahn oft das Mittel der Wahl. Attraktiver und leistungsfähiger als der Bus, ist sie viel günstiger als die U-Bahn: Ein Kilometer Strecke kostet nur ca. 20 %. Dafür braucht es in Zukunft Kapazitäten!

Durchaus gewollter Nebeneffekt: Die teure Verlagerung des Nahverkehrs in den Untergrund hat früher vor allem Platz für den Autoverkehr geschaffen. Inzwischen wurde erkannt, dass für eine lebenswerte Stadt der öffentliche Raum für alle



Foto: © VAG - Claus Felix

Schön teuer – die Nürnberger U-Bahn

Nutzer*innen gerecht verteilt werden muss. Gut gestaltet kann dies zum Gewinn für alle werden.

Bernd Baudler

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

Die Teilspernung in Erlangen wirkt



Foto: Hans-Thomas Benz

Die Neue Straße wurde als „unechte“ Einbahnstraße ausgewiesen.

Seit Mitte August 2019 ist die Neue Straße von Osten für den Durchgangsverkehr gesperrt. Ausgenommen hiervon sind Notfalltransporte, Linienbusse und Radfahrer*innen. Verkehrszählungen im Februar 2020 ergaben eine Abnahme des Verkehrs um 62 % (Erlanger Nachrichten 4.5.2020). Im März 2018 hatte die VCD-Ortsgruppe Erlangen in den zwei hoch belasteten Straßen Pfarrstraße und Neue Straße die NO_2 -Konzentration gemessen. Nun wollten wir wissen, welche Auswirkung die Sperrung auf die NO_2 -Werte hat. Deshalb haben wir noch einmal vom 27.2. bis zum 19.3.2020 gemessen.

Messstelle	NO_2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		Abnahme
	2018	2020	
Neue Straße	38,7	31,2	19 %
Pfarrstraße	44,1	39,0	12 %

Diese Zahlen zeigen, dass sich die Sperrung vorteilhaft auf die NO_2 -Konzentration in der Neuen Straße auswirkt. Die weiterhin hohen Werte in der Pfarrstraße sind jedoch auch ein klares Zeichen dafür, dass wir bei den Maßnahmen, welche die NO_2 -Erzeugung reduzieren, nicht nachlassen dürfen – zumal in den letzten Tagen der Messung der Verkehr wegen der Coronakrise schon leicht abgenommen hatte. Positiv wirkt sich die Sperrung auf den Bus aus, der vorher nachmittags von Ost nach West im Stau stand. Auch Krankenwagen mit Blaulicht kommen so schneller zu den Kliniken. Von Westen kommend z. B. bleiben sie nicht mehr im abendlichen Verkehr stecken, denn sie können problemlos überholen, da sie kaum Gegenverkehr haben.

Hans-Thomas Benz

VCD Forchheim startet durch

Auch wenn der VCD in (Stadt und Landkreis) Forchheim aus den bekannten Corona-Gründen in den vergangenen Wochen nicht zu öffentlichen Veranstaltungen einladen konnte, wurde „im Hintergrund“ vieles angesprochen.

So wurde zusammen mit dem ADFC eine umfangreiche Stellungnahme zur Regnitz Radweg Bamberg-Forchheim-Erlangen (-Nürnberg) erarbeitet. Vom Landkreis Forchheim erhielten wir Einsicht in die Radweg-Entwurfsplanung.

In umfangreichen Stellungnahmen gegenüber dem VGN, dem bayerischen Verkehrsministerium, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft sowie sämtlichen Gemeinden an der Bahnstrecke Erlangen-Forchheim-Bamberg haben wir uns für eine Verbesserung des Schienenverkehrs eingesetzt. Bei Interesse können wir beide Schreiben gerne zur Verfügung stellen.

Wir haben uns auch für eine Bürgerinitiative in Bammersdorf bezüglich Tempo 30 eingesetzt.

Mitmacher*innen willkommen

Für die zukünftige Arbeit sind Anregungen und Themen jederzeit willkommen. Ich selbst schlage vor, den Fußverkehr stärker ins Visier zu nehmen (z. B. Ampelschaltungen) und sich für möglichst flächendeckendes Tempo 30 einzusetzen. Eine offizielle Zusammenkunft berufe ich vorsorglich noch nicht ein. Eine persönliche Kontaktmöglichkeit besteht voraussichtlich – „Kellerwetter“ vorausgesetzt – in den Sommermonaten an den regulären InfoTreff-Terminen (letzter Mittwoch des Monats, z. B. am 26.08., 19 Uhr), da ich beabsichtige, jeweils privat einen Tisch am „Schindler-Keller“ in Forchheim zu reservieren (im Freien, möglicherweise aber überdacht).

Rolf Hörnlein

Platzpark am Parkplatz

Zur Vermeidung von Übertragungen des Coronavirus gebietet die aktuell geltende Infektionsschutzmaßnahmenverordnung basierend auf Empfehlungen von Fachleuten das Einhalten eines Mindestabstands von 1,5 m. Der ohnehin viel zu schmale Gehweg nördlich der „Seitenstraße“ der Zerzabelshofstraße lässt dies nicht zu. Ein Ausweichen auf die angrenzende Fahrbahn ist dort aufgrund der regelmäßig im absoluten Halteverbot geparkten Kraftfahrzeuge meist unmöglich. Für Bürger*innen, die den Gehweg alltäglich für wichtige Besorgungen benutzen müssen, z. B. um dort einzukaufen, die Apotheke, die Post oder Ärzte aufzusuchen, bedeutet das eine erhebliche Gesundheitsgefährdung, für Angehörige der Risikogruppen sogar eine potentiell lebensbedrohliche.



Foto: Bettina Klose

Ein Dringlichkeitsantrag an die Stadt, diese Gefahr umgehend zu beseitigen, führte nicht zu einer Erweiterung der Fußgängerbereiche. Da die Stadt Nürnberg offenbar eine entsprechende Schutzmaßnahme nicht kurzfristig umsetzen kann, haben Bürger*innen des Stadtteils die Initiative ergriffen und in Selbsthilfe eine Sofortmaßnahme durchgeführt: Ein kreatives buntes Hochbeet hält nun die benötigte Flächenerweiterung neben dem Gehweg frei, so dass Fußgänger*innen sicheren Abstand zueinander halten können, wenn sie sich begegnen.

Bettina Klose

→ Neue OG Forchheim

Anfang des Jahres haben sich verkehrspolitisch Interessierte zusammengefunden und die VCD-Ortsgruppe Forchheim wiederbelebt. Mit frischem Schwung wurde gleich eine Reihe an Themen angegangen.

Kontakt zur Ortsgruppe:
Rolf Hörnlein, Daimlerstr. 28,
91301 Forchheim,
Telefon: 091 91 / 736 - 111, Fax: -113
(Montag bis Freitag)
E-Mail: vcd@hoernlein-r.de

Prof. Monheim zu Gast in Nürnberg

Foto: Roland Brücher



Am 19. Februar hat der bekannte Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim vor über 150 Menschen in der Villa Leon ein flammendes Plädoyer für eine zukunftsfähige Mobilität gehalten.

Angesichts krisenhafter Zuspitzungen in der Klima- und Umweltpolitik, aber auch beim Flächenverbrauch, müssen den verkehrspolitischen Lippenbekenntnissen endlich Taten folgen, sagte er und forderte ein sofortiges Moratorium beim Straßen- und Autobahnbau. Stattdessen müsse geprüft werden, wie die vorhandene Infrastruktur für aktuelle und zukünftige Anforderungen umgestaltet werden kann.

Ein Schlüssel liegt laut Monheim in der Wahrnehmung von Fuß- und Radverkehr als eigenständige Verkehrsarten, die analog zum Auto- und öffentlichen Verkehr

auch eigene hierarchische Wegenetze erhalten müssen. Er plädierte u. a. für weitläufige Flaniermeilen, mit vielen Bäumen für Schatten und gute Luft, sowie Aufenthaltsflächen für den „ruhenden Fußverkehr“. Sonstige Verkehrsarten wären dort weiter möglich, hätten sich aber diesem Hauptzweck unterzuordnen.

In der Stadt können enorme Flächen durch schmalere und weniger Pkw-Fahr- und Parkspuren gewonnen werden. Das bedeutet geringere Geschwindigkeiten, die aber ohnehin erforderlich werden. Monheim: „Mit Roboterautos wird das Geschwindigkeitsniveau im Stadtverkehr ganz von allein auf ca. 20 km/h gedämpft werden.“

An der gut besuchten Veranstaltung war nur das geringe Interesse von Vertreter*innen der Stadtpolitik zu bedauern. Gerade sie hätten so manche Anregung mitnehmen können.

Der emeritierte Professor der Universität Trier war auf Einladung von Baulust e.V., der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG), des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) und des Bildungszentrums (BZ) in Nürnberg zu Gast. Die Vereinigung für Stadt-, Regional und Landesplanung (SRL), BluePingu und die Bürgervereine Altstadt und St. Leonhard-Schweinau unterstützten den Abend.

Bernd Baudler

Mitwirkende gesucht!

MITMACHEN

Zugegeben, die Inszenierung hatte schon Einiges zu bieten: Da gab es falsche Versprechungen, Finten und überraschende Wendungen. Aber das Drama um die geplante Stadtautobahn zieht sich dann doch unerträglich in die Länge.

Seit Jahren plant die Stadt Nürnberg, die „losen Enden“ der BAB A73 kreuzungsfrei miteinander zu verbinden. Bisher haben wir im Bündnis gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs einen Baubeginn verhindern können. In der Wendeschleife haben wir Sie regelmäßig über die Entwicklungen informiert. Auch wenn das Theater von Jahr zu Jahr absurder wird, halten die Parteien der Rathauskoalition unbeirrt am Ausbau fest.

Das Publikum beginnt zusehends an der offiziellen Schönfärberei zu zweifeln.

Nun muss endlich der letzte Akt für den Frankenschnellweg eingeläutet werden. Dazu sind wir auf Ihre Ideen und Unterstützung angewiesen. Egal, welchen Hintergrund und welche Talente Sie mitbringen: Wenn Sie eine Rolle im Kampf um eine lebenswerte Stadt spielen möchten, laden wir Sie herzlich ein. Wir führen Sie gerne in die verschiedenen Handlungsstränge ein und sind gespannt auf Ihre Beiträge.

Melden Sie sich im VCD-Büro oder unter nuernberg@vcd.org. Gemeinsam bringen wir das Stück zu einem guten Ende.

Bernd Baudler



→ Informationen im Web

Ausführliche Informationen und weitere Dokumente zum Ausbau und den Alternativen finden Sie auf unserer Themenseite

www.stattautobahn.de

Termine:

Mo. 21.9., 19 Uhr: Jahreshauptversammlung VCD-Kreisverband Nürnberg, Café-Restaurant Literaturhaus, Luitpoldstraße 6, im 1. OG, 90402 Nürnberg, Nähe Hauptbahnhof

Fr. 25.9., Globaler Klimastreik – Fridays For Future, Nürnberg

Regelmäßige Treffen:

VCD Nürnberg:

2. Dienstag im Monat, 19 Uhr
Versammlungsort bitte anfragen unter nuernberg@vcd.org

VCD Fürth:

Letzter Dienstag im Monat, 19 Uhr,
Gaststätte Herr & Kaiser, Kaiserstr. 89
(Info: fuerth@vcd.org)

VCD Erlangen:

4. Montag im Monat, 19 Uhr
Gaststätte Römbling, Apfelstr. 2
(Info: erlangen@vcd-bayern.de)

VCD Forchheim:

Letzter Mittwoch im Monat, 19 Uhr,
Versammlungsort bitte anfragen unter
vcd@hoernlein-r.de



Immer auf dem Laufenden

Sie möchten von uns aktuelle Infos und Einladungen erhalten? Abonnieren Sie den regionalen **VCD-Newsletter**. Einfach auf www.vcd.org/nuernberg im Menüpunkt „Newsletter“ registrieren.

NEU

Folgen Sie uns auf **Social Media:**

	Facebook	VCD Großraum Nürnberg
	Instagram	@vcdnuernberg
	Twitter	@VCDNuernberg

Breaking News: FSW genehmigt

Gerade hat die Regierung von Mittelfranken den Ergänzenden Planfeststellungsbeschluss für den Frankenschnellweg erlassen. Darin werden umfangreiche Einwendungen u. a. des VCD beiseite gewischt und der Stadt Baurecht gegeben.

Jetzt spenden!

Wir prüfen nun die Möglichkeit einer eigenen Klage gegen die Entscheidung. Natürlich sind die juristische Beratung und ein mögliches Gerichtsverfahren mit hohen Kosten verbunden. Dafür sind wir auf Ihre Spende angewiesen. **Helfen Sie mit!**

Unser Konto:

IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72
Verwendungszweck „FSWSpende“