Aug 2022

Wendeschleife

Aktuelle Informationen des VCD im Großraum Nürnberg

Foto: Bernd Baudler

Das große ÖPNV-Experiment

Sie war ein Schnellschuss, die Einführung des bundesweiten 9-Euro-Tickets, aber allem Anschein nach einer, der nicht nach hinten losgegangen ist. Grundsätzlich wurde, trotz diverser Pannen wie überfüllten Zügen, die Passagiere stehenlassen mussten (hat es auch schon früher gegeben), und Fahrrädern, die nicht mitgenommen werden konnten, das 9-Euro-Ticket allgemein sehr positiv aufgenommen. Ein wichtiger Punkt ist mit Sicherheit die Tatsache, dass man sich keinen Deut um Tarifzonen oder Streckenbegrenzungen kümmern musste.

Die große Frage ist: Was kommt nach dem 9-Euro-Ticket?

Am Anfang hieß es, dass nach Ablauf des 9-Euro-Ticket-Zeitraums mit einer einschneidenden Preiserhöhung beim Nahverkehr zu rechnen sei. Inzwischen fordern u. a. der Städte- und Gemeindebund, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, einige Politiker*innen und natürlich auch der VCD eine Nachfolgelösung. Die Modelle im Einzelnen vorzustellen, dazu fehlt hier der Platz. Mitte Oktober wird sich die Verkehrsministerkonferenz mit den Vorschlägen der unterschiedlichen Organisationen befassen.

Gespannt sein darf man auf die Reaktion der Stadt Nürnberg. Der Nürnberger Stadtrat hat ja vor kurzem das zweite Bürgerbegehren zum 365-Euro-Ticket für Nürnberg abgelehnt und sich hierfür extra vom Rechtsamt ein Gutachten schreiben lassen. Neben den – für Nürnberg angeblich nicht zu stemmenden – Kosten wurde auch mit dem geringen Nutzen argumentiert. Nun hat das 9-Euro-Ticket gezeigt, dass die Nachfrage durchaus da ist. Ob man in der Frankenmetropole dann bei der Einführung eines 365-Euro-Tickets für die gesamte Republik ein weiteres Gutachten in Auftrag gibt, um dessen Geltung speziell für Nürnberg zu verhindern?

Der Preis allein ist nicht alles

Auf der anderen Seite: Selbst wenn wir ein deutschlandweites 365-Euro-Ticket bekommen sollten, ist die Welt noch lange nicht in Ordnung. Man denke hier an den ÖPNV auf dem flachen Land. Bei den vielen stillgelegten Bahnstrecken und einem Busverkehr, der nur auf Schüler*innen abgestimmt ist, bleibt noch viel zu tun. Aber ein Land in einer Energie- und einer Klimakrise ist aufgefordert, für stimmige Lösungen auch in dieser Hinsicht zu sorgen. Und das jetzt!

Rotraut Brückner

Mitgliederversammlung des VCD-Regionalverbands Großraum Nürnberg

Ort: Café-Restaurant Literaturhaus
Luitpoldstraße 6, 1. Obergeschoss
90402 Nürnberg, Nähe Hbf. Bitte linken Seiteneingang und Aufzug benutzen!

Dienstag 20. September 2022

Alle Mitglieder und Interessierten sind herzlich eingeladen!

19:00 Uhr Vorstellung der Initiative *Nürnberg Autofrei*

19:30 Uhr Jahreshauptversammlung

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*innen
5. Aussprache und Entlastung des Vorstands
6. Wahl der Kassenprüfer*innen
7. Verabschiedung des Haushaltsplans
8. Anträge
9. 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.

Foto: Jürgen Späth

Die Reisegruppe: Bürger*innen, Mandatsträger*innen aus Erlangen bzw. Erlangen-Höchstadt sowie Mitarbeiter*innen des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn

Man muss Rad und Schiene nicht neu erfinden

Nach zweijähriger Corona-Zwangspause besuchten zwanzig Bürger*innen und Mandatsträger*innen aus Erlangen und dem Landkreis Erlangen-Höchstadt sowie Mitarbeiter*innen des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn die Stadtwerke Ulm (SWU). Organisiert hatte die Infofahrt die Bürgerinitiative Schwabachtal, die regelmäßig Städte mit gutem Straßenbahnangebot besucht.

Die Wahl fiel aus mehreren Gründen auf die Stadt Ulm, die aktuell zwei Straßenbahnlinien betreibt. Ralf Gummersbach, Geschäftsführer der SWU-Tochter Verkehr, zeigte die erfolgreiche Entwicklung des Straßenbahnbetriebs auf: Verlängerung der Linie 1 um fast 5 Kilometer im Jahr 2009, Eröffnung der 9,3 Kilometer langen Neubaustrecke, der Linie 2, im Jahr 2018 und demnächst die Erweiterung Richtung Neu-Ulm.

Intensive Beteiligung

Wie der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn in Erlangen begleiten auch die Stadtwerke Ulm Planungen mit intensiver Bürger*innenbeteiligung. Es gibt Infozeitungen, Trassenbegehungen und während des Baus ein Infomobil mit einem „Kümmerer“.

Mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes stiegen die Fahrgastzahlen kontinuierlich an – die Ulmer Bürger*innen lieben und nutzen dieses Verkehrsmittel. „Wenn, aufgrund von Wartungsarbeiten, anstelle der Straßenbahn dann wieder einmal Busse eingesetzt werden müssen, kommen viele Anfragen, wann denn endlich wieder die Straßenbahn fahren würde“, berichtete Jürgen Späth, Leiter der Schienenfahrzeuge.

Die Reisegruppe aus Erlangen konnte sich im Anschluss an den Fachvortrag von der Qualität eines schienengebundenen Verkehrsmittels persönlich überzeugen. In einem neuen Avenio, der übrigens wie alle Straßenbahnen in Ulm von der Firma Siemens kommt, wurde die Linie 2 befahren. Eine entspannte Fahrweise, die Fahrgäste auch bei Tempo 70 nicht durchschüttelt, das großzügige Raumangebot und barrierefreie Zustiegsmöglichkeiten begeisterten die Gäste aus Erlangen. „Es ist ein Riesenunterschied zum Busverkehr“, meinte Esther Schuck, Vorsitzende der BI Schwabachtal. „Mit der Stadt-Umland-Bahn können wir eine neue Qualität im ÖPNV bieten, wie sie bisher in Erlangen nicht vorhanden ist.“

Alternative Antriebsformen wie Wasserstoffbusse sind in Ulm allenfalls als Ergänzung gedacht. Die Straßenbahnen sind das Rückgrat des ÖPNV und befördert die meisten Fahrgäste. Auch unter Klimaschutzaspekten ist die Straßenbahn mit der direkten Stromnutzung das beste Massenverkehrsmittel. Sie ist Elektromobilität ohne Umwandlungs-Umwege oder Speichermedien. Zudem kostet ein Wasserstoffbus dreimal so viel wie ein gängiger Bus, und die notwendige Ladeinfrastruktur verteuert diese Antriebsform zusätzlich.

Grüne Gleise: leise

Begeistert waren die Besucher auch von der Gestaltung der Trasse, wo über weite Strecken die Straßenbahn auf einem Rasengleis (Titelbild) unterwegs ist. Hans-Thomas Benz aus der VCD-Ortsgruppe Erlangen zeigte sich beeindruckt: „Der Wechsel von eigener Trasse in den Mischverkehr mit Autos funktioniert reibungslos. Die Straßenbahn wird bevorrechtigt und kommt so zügig voran.“ Die Linie 2 wurde nach den neuesten technischen Möglichkeiten gebaut. Eine Verbesserung fiel Harald Bußmann, BI Schwabachtal, auf: „Die in den Gleisen eingebauten kleinen Schmierkästen helfen, dass die Straßenbahn leise um die Kurve fährt. Das ist nur ein kleines Beispiel dafür, dass das System Straßenbahn ständig weiterentwickelt wird. Deshalb wird bei uns die Stadt-Umland-Bahn auch hochmodern und attraktiv sein.“

„Man muss das Rad bzw. die Schiene nicht neu erfinden“, meint Esther Schuck. „Wenn man sich Straßenbahnen in anderen Städten ansieht, versteht man, warum Straßenbahnen boomen. Von jeder unserer bisherigen Besichtigungen haben wir neue Erkenntnisse mitgebracht und die Überzeugung, dass eine Straßenbahn auch für Erlangen ein riesiger Qualitätssprung sein wird.

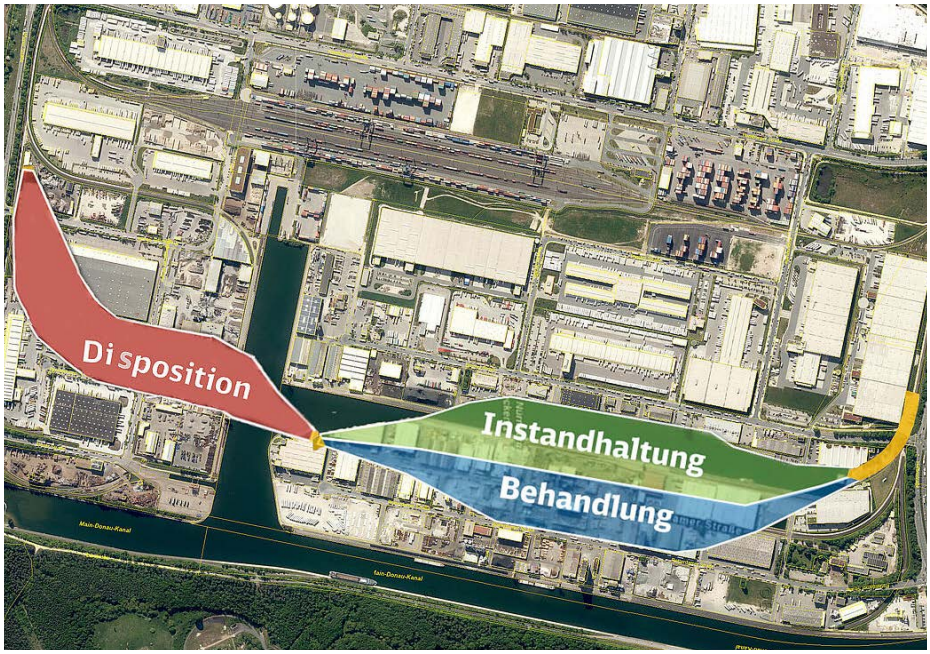
Esther Schuck

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

Impressum:
VCD-Regionalverband 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

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Autorin oder des Autors wieder. Diskutieren Sie mit!

ICE-Werk im Nürnberger Hafen?



Fotomontage: BN / Albrecht Roettger

Vorschlag für ein ICE-Werk mit Nutzung des Hafenbeckens und bestehender Gewerbeflächen

Im Verlauf der letzten Monate hat sich in Sachen ICE-Werk einiges getan. Der VCD hatte sich nach Bekanntwerden der Pläne der DB ursprünglich für den Standort Muna-Gelände Feucht ausgesprochen. Im März 2022 brachte der Bund Naturschutz Nürnberg den Standort Nürnberg-Hafen ins Gespräch, den die Bahn nach anfänglich positiver Haltung ablehnte. Die Regierung von Mittelfranken hat inzwischen das Raumordnungsverfahren für das ICE-Werk eingeleitet, den Standort Nürnberg-Hafen jedoch nicht ins Verfahren aufgenommen. Die negative Beurteilung des Standorts durch die Bahn ist den Unterlagen aber beigelegt.

Reichswald erhalten

Der VCD hat bei der Regierung eine Stellungnahme eingereicht, in der er beantragt, den Standort Nürnberg-Hafen in das Raumordnungsverfahren aufzunehmen. Dies begründen wir folgendermaßen: Die von der Regierung im Raumordnungsverfahren vorgestellten drei Standorte (Feucht-Muna, Feucht-Jägersee, Allersberg-Harrlach) liegen alle im Gebiet des südlichen Reichswalds, der auch als Bannwald ausgewiesen ist. Die derzeitige klimatische Situation lässt speziell für das mittelfränkische Becken in den kommenden 10 bis 15 Jahren heiße und trockene Sommer befürchten, die jenseits dessen liegen, was der gerade zu Ende gegangene Juli aufwies. Diese Tatsache lässt es absolut nicht gerechtfertigt erscheinen, weitere Bannwaldflächen zu roden, für welche Belange auch immer. Der Reichswald muss zumindest in seinem jetzigen Bestand unbedingt erhalten bleiben.

Ungenutztes Hafenbecken

Das Gelände des Nürnberger Hafens würde sich hier als Ersatzstandort für ein ICE-Werk anbieten: Die Hafenbetreiber planen von sich aus die teilweise Auffüllung eines Hafenbeckens, weil die ursprünglich erwarteten Transportmengen von Schiffsgütern sich nicht konkretisiert haben. Der Hauptgrund, den die Bahn gegen den Standort am Hafen anführt, ist die Tatsache, dass sie nicht Eigentümerin der fraglichen Flächen ist. Dies betrifft neben dem einen Hafenbecken Areale, auf denen zur Zeit Industriebetriebe angesiedelt sind. Für diese müssten Ersatzstandorte gefunden werden. Was die anderen drei potenziellen Standorte angeht, so befinden sich diese Flächen ja ebenfalls nicht im Eigentum der Bahn. Ein weiteres Problem, das gelöst werden muss – dies betrifft jeden möglichen Standort –, ist der weitgehende Schutz der Bevölkerung, aber auch der in der Umgebung befindlichen Tiere und Pflanzen, vor den unweigerlichen Licht- und Schallemissionen eines ICE-Werks.

Nach Abwägung aller positiven wie negativen Aspekte ist der VCD-Regionalverband zu der Auffassung gekommen, dass das Gelände am Nürnberger Hafen der bestmögliche Standort für ein ICE-Werk wäre.

Rotraut Brückner

Straßenbahn Minervastraße

Die Planung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Gibitzenhof über die Minervastraße und der Anschluss an die Linie 5 am Finkenbrunn wurde am 19.2.2020 im Verkehrsausschuss beschlossen. Die Stadt Nürnberg folgt damit einer Empfehlung des Nahverkehrsentwicklungsplanes. So erfreulich dieser Fortschritt beim Ausbau der Nürnberger Straßenbahn auch ist, die Tücken stecken im Detail:

… für die Straßenbahn: Aus Platzgründen soll auf den Gleisbogen von der Rangierbahnhofbrücke in die Minervastraße verzichtet werden. Der VCD hält diese Gleisverbindung für unverzichtbar, um im Störungsfall schnell Fahrzeuge aus dem Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße ins Netz zu bringen. Durch eine Änderung der Gleisachsen und engerer Kurvenradien wäre die Gleisverbindung zu realisieren. Außerdem ist der Umbau der stadteinwärtigen Haltestelle „Finkenbrunn“ nur angedeutet, aber nicht im Plan enthalten.

… für den Fuß- und Radverkehr: An einigen Stellen (Julius-Loßmann-Straße Richtung Süden, Minervastaße ab Minervaplatz Richtung Westen) soll der Radverkehr über den Gehweg geleitet werden. Das sind Lösungen von vorgestern, zumal in der Minervastraße aktuell schon ein durchgängiger Radfahrstreifen vorhanden ist, der dann partiell zurück gebaut werden müsste!

… für den Kfz-Verkehr: Aus der Julius-Loßmann-Straße nach rechts in die Minervastraße ist der der Abbiegeradius für Lkw und Busse zu eng. In Gegenrichtung soll das Linksabbiegen sogar komplett entfallen. Mangels alternativer Fahrtmöglichkeiten ist hier zu befürchten, dass Autofahrer*innen (und möglicherweise auch Fahrradfahrer*innen) verbotenerweise links abbiegen. Das stellt ein erhöhtes Risiko für Verkehrsunfälle und schließlich auch für Betriebsstörungen der Straßenbahn dar.

Da es sich bei diesen Plänen noch um Entwürfe handelt, erwarten wir, dass einige dieser Mängel noch beseitigt werden. Der VCD wird dies jedenfalls im Auge behalten.

Volkmar Gmelin

Pläne und weitere Informationen, auch zu den Fragen, die in der Online-Informationsveranstaltung am 23.3.2022 gestellt wurden, findet man im Netz unter **www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/tram_minervastrasse.html**

Familien in der Verkehrswende

„Also, Familien mit mehreren Kindern bekommen ihren Alltag zwischen Supermarkt, Turnverein, Kinderarzt und Stiefelkauf ohne Auto kaum organisiert – auch in der Stadt."
Dieses Twitter-Zitat der ehemaligen Bundesfamilienministerin Kristina Schröder zeigt recht anschaulich, dass für viele Menschen alltägliche Mobilität ohne Auto kaum noch vorstellbar ist. Die Bedürfnisse von Familien werden allgemein gerne angeführt, wenn es darum geht, die autogerechte Stadt um möglichst jeden Preis zu erhalten und die damit einhergehenden Belastungen der Lebensqualität zu dulden. Weil eigenständige und selbstbestimmte Mobilität für Kinder kaum noch vorgesehen ist, stauen sich auch in Nürnberg vor den Schulen die Elterntaxis.

Gute Gründe fürs Fahrrad

Die Familie des Autors mit zwei Kindern im Alter von 1 und 6 bestreitet den Alltag trotzdem ohne eigenes Auto, wobei sowohl idealistische als auch praktische Gründe eine Rolle spielen. Das Fahrrad zeigt sich beispielsweise im Alltag der Familie als krisenfest, wenn es darum geht, in Zeiten von Lockdowns auch beim Kind Bewegungsmangel auszugleichen oder (finanziell) unabhängiger von fossilen Energieträgern in kriegerischen Zeiten zu werden. Doch die autogerechte Infrastruktur der letzten Jahrzehnte und der damit einhergehende Verlust an Sicherheit und Komfort für Rad- und Fußverkehr treibt in Nürnberg nach wie vor Familien in vermeintliche oder tatsächliche Abhängigkeit von dem Auto.

Schwer umzusetzen

Radfahren für Familien mit Kindern bleibt in Nürnberg eine Zumutung, die Sorge um die Sicherheit radelnder Kinder fährt ständig mit. Kinder verschwinden aufgrund ihrer geringen Körpergröße hinter immer mehr und größeren geparkten Autos, was besonders Kreuzungsbereiche und Einfahrten zu Gefahrenstellen macht. Die Probleme zeigen sich besonders an der Fußgängerinfrastruktur, die radelnde Kinder bis zum achten Geburtstag auch in Fahrradstraßen nutzen müssen. Wenn kein Falschparker den Gehweg versperrt, dann ist er durch legal parkende Fahrzeuge trotzdem oftmals so schmal, dass jeder Begegnungsverkehr mit Fußgänger*innen Stress für Eltern, Kind und Fußgänger*innen bedeutet. Schnee im Winter sowie sengende Sonne auf unbeschatteten Wegen im Sommer sind für Kinder besonders schwer zu ertragen. Selbst wenn die Stadt sich jetzt verstärkt dem Radverkehr widmet und vereinzelt bereits Erfolge vorweisen kann, scheint das Bild einer radfahrenden Familie noch nicht in Politik und Verwaltung angekommen zu sein.
Doch auch Kinder und ihre Familien haben ein Recht auf sichere, barrierefreie und komfortable Mobilität ohne Auto. Um zu zeigen, dass man nicht allein ist, und um sich in Nürnberg und anderen deutschen Städten sichtbar zu machen, findet heuer noch ein zweites Mal die Kinderfahrrad-Demo Kidical Mass statt:

> **„Für mich bedeutet das Radfahren Selbständigkeit und Freiheit. Das möchte ich auch für meine Kinder."**
>
> **Azra,**
> **Mutter und Radlerin bei der Kidical Mass**

Sonntag, 25. September 2022

Der erste Termin war am 15.5.2022. Dabei radeln Kinder und Erwachsene eine knapp 7 Kilometer lange Strecke von der Norikusbucht am Wöhrder See auf Hauptverkehrsstraßen (Altstadtring, Plärrer …). Die Organisator*innen hoffen, die Teilnehmerzahl von zuletzt 500 radelnden Kindern und Erwachsenen noch einmal deutlich zu steigern. Jenseits der politischen Botschaft soll der Spaß und das gemeinsame Radfahrerlebnis im Vordergrund stehen. Daher sind alle Bürger*innen in und um Nürnberg herzlich eingeladen, sich an diesem für alle Kinder einmaligen Erlebnis zu beteiligen.
Natur- und Klimaschutz wird in Nürnberg nur mit Verkehrswende erfolgreich sein. Damit das gelingt, müssen Voraussetzungen geschaffen werden, dass Menschen echte Wahlfreiheit haben und von flächen- und energieintensiven auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umsteigen können. Flächendeckende familienfreundliche Fuß- und Radinfrastruktur ist der Weg, der durch die Verantwortlichen in Nürnberg letztlich umzusetzen ist.

Martin Wolff

Mehr: www.kinderaufsrad.org

Foto: Eble Ludwig

Kidical Mass im Mai 2022 auf dem Altstadtring

‚Nürnberg autofrei' stellt sich vor

Seit Januar 2022 arbeiten wir in einer Gruppe aus zehn Menschen unter dem Arbeitstitel "Nürnberg autofrei – car is over NAU". Unser Ziel ist es, die Verkehrswende oder besser gesagt die Verkehrs"revolution", als zentrales Thema für die Landtagswahl in Bayern im Herbst 2023 zu setzen. Leider sind die meisten Klimaschutzpläne sehr nebulös, was den Beitrag der Verkehrswende zum Klimaschutz betrifft. Wir wollen nicht länger nur jammern, sondern zum Handeln kommen.

Verkehr ist seit einigen Jahren ein großes Thema in Nürnberg. So gab es 2020 ein Bürgerbegehren für das 365-Euro-Ticket und einen Radentscheid. Doch zu einem Paradigmenwechsel hat das bisher nicht geführt. Nur vereinzelt erkennt man „neue" Radwege in der Stadt (dank der günstigen roten Farbeimer), 365-Euro-Ticket kommt auch nach dem zweiten Bürgerbegehren im Juli 2022 nicht. Dabei hat das Neun-Euro-Ticket längst das 365-Euro-Ticket links überholt, politisch und verkehrlich.

Unser Mutmacher: In nur drei Monaten, von April bis Juni 2021, konnte die Initative "Volksentscheid Berlin autofrei" über 50.000 Unterschriften sammeln. Mit dieser Initiative als Vorbild wollen wir ein Bürgerbegehren in Nürnberg starten. Wir wollen 20- bis 30.000 Unterschriften sammeln und die Stadt dazu bewegen, endlich die Autos zurückzudrängen und den nicht motorisierten und insbesondere den eingeschränkten Verkehrsteilnehmer*innen Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Warum dürfen Autos auf Gehsteigen parken und Radler*innen nicht auf Autobahnen fahren? Warum dürfen wenige die Atemluft vieler täglich lebensbedrohlich belasten? Warum müssen Stellplätze gebaut werden, aber keine Kinderzimmer? Damit wir nicht alle zusammen mit dem Auto in die Sackgasse fahren, müssen wir es überwinden: seine Ressourcenverschwendung, seine Fehlnutzung, sein Gefährdungspotential, seine sexistische Protzfunktion.

Wir wollen nicht nur Unterschriften sammeln, sondern möglichst häufig Demonstrationen machen und allen schon heute autoarm oder autofrei lebenden Nürnberger*innen Sichtbarkeit verschaffen. Als Vorbild dient uns dabei die Initiative "Auto:frei:tag Graz". In Graz wird einmal monatlich sechs Stunden eine vielbefahrene Straße blockiert. Diese wird dann in dem Zeitraum für Kindermalen, Tischtennis spielen, Diskussionsrunden, Musik und zu vielem anderen genutzt. Die Botschaft nach außen ist klar:

Foto: Rotraut Brückner

Einfach ein Auto am Straßenrand – aber diesmal mit Mehrwert für die Stadt

Graz muss autofrei werden!

Das sind also die zwei Standbeine der neuen Ortsgruppe Nürnberg von *autofrei leben e.V.*: Unterschriften sammeln für ein Bürgerbegehren und mit Demonstrationen auf die Bedürfnisse von etwa 30 Prozent der Nürnberger*innen aufmerksam machen, nämlich allen, die schon jetzt so weit wie möglich aufs Auto verzichten. Mit beiden Aktionen wollen wir den Zeitgeist in Nürnberg und Umgebung nachhaltig verändern, dem besseren Leben näherkommen und unser Klima schützen.

Unser Bürgerbegehren folgt mit seinen Forderungen den Empfehlungen von Experten: Push- und Pullfaktoren kombinieren, also Anreize zum Umstieg setzen und gleichzeitig Barrieren gegen die Autonutzung errichten. Operativ konzentrieren wir uns mit unseren zehn Forderungen auf die Stellplätze innerhalb des B4-Rings in Nürnberg: mehr Bewirtschaftung, Verknappung, Befreiung der Bürgersteige, Barrierenabbau, Kontrolle und Sanktionierung, jeweils mit klaren Regeln, sodass Nutzergruppen, die auf das Auto angewiesen sind, bessere Bedingungen vorfinden.

Samuel Barth

Wer mitmachen möchte und in Nürnberg oder in der Region wohnt schreibt uns einfach eine Mail an:
mitmachen@autofrei-nbg.de
Wir freuen uns auf euch!
Ortsgruppe Nürnberg des Vereins *autofrei leben*! , Samuel Barth

Weniger Auto - mehr Platz für alle!

Das heißt für uns:

Gemeinschaftsflächen statt Parkflächen

Mehr Grün in der Stadt

Mehr Bewegungsfreiheit für Kinder, Rollstuhlfahrende und alte Menschen

Sicherheit auf den Straßen

Mehr Klimaschutz

Schnellerer Lieferverkehr

Gerechtere Mobilität

Weniger Lärm und sauberere Luft

Mehr Möglichkeiten, die Stadt mitzugestalten

Höhere Aufenthaltsqualität

nürnberg autofrei

Das Beispiel aus Graz: **cabriostrand.net** und **www.facebook.com/autofreiesgraz/**

Verkehrsausschuss: Teil der neuen Kohlenhofstraße überfallartig beschlossen

Die Planfeststellung für den Ausbau des Frankenschnellweges (FSW) umfasste nicht nur das umstrittene Tunnelbauwerk, sondern auch den völlig überdimensionierten Ausbau der neuen Kohlenhofstraße. Auch dagegen wandte sich der Bund Naturschutz genauso wie der VCD. Auch dieser Teil des Ausbaus wird aktuell mit guten Begründungen beklagt.
Völlig überraschend kam drei Tage vor der Sitzung des Verkehrsausschusses am 11.11.2021 nachträglich ein Beschluss auf die Tagesordnung, der den vorgezogenen Bau der südlichen Fahrbahn der in der FSW-Planfeststellung enthaltenen Neuen Kohlenhofstraße startet. Gleichzeitig wurden neue Verkehrsführungen für Alt-Gostenhof beschlossen, um über diesen Stadtteil das neue Areal entlang der Bahn zu erschließen. Dieser Stadtteil würde also künftig erheblich stärker mit Autoverkehr belastet und eben nicht, wie bisher versprochen, verkehrsberuhigt.

> **„[Ich] möchte wissen, ob die Kohlenhofstraße noch in dieser Größe gebraucht wird? Könnte man diese wieder entsiegeln und zurückbauen?“**
>
> **Max Müller, (CSU-Stadtrat)**

Fehlende Erschließung?

Begründet wurde die Dringlichkeit des Beschlusses damit, dass das Neubauareal erschlossen werden muss. Aber hier ist keine Erschließungsstraße geplant, sondern ein völlig überdimensionierter Autobahnzubringer zwischen Frankenschnellweg und Innenstadt. Eine Hauptverkehrsstraße, die offensichtlich dem Durchgangsverkehr dient.
Wegen der äußerst kurzen Vorlaufzeit konnte niemand angemessen reagieren. Dagegen argumentierte vor allem Mike Bock von den Grünen. Aber selbst die CSU warf die Frage nach der Sinnhaftigkeit der Planung auf. Trotzdem wurde der Beschluss noch nicht einmal vertagt, sondern mit vier Gegenstimmen angenommen.
Die Teilausführung der Pläne nur für die südliche Fahrbahn gibt keinen Sinn, wenn nicht irgendwann die Neue Kohlenhofstraße in Gänze im Rahmen des FSW-Ausbaus gebaut wird. Städtebaulich grenzt dies an ein Verbrechen: Hier soll also erneut eine völlig überdimensionierte Verkehrswüste entstehen, die das neu zu erschließende Areal von Alt-Gostenhof regelrecht abtrennt. Sicher müssen die neuen Gebäude erschlossen werden, aber doch keinesfalls so. Hier wäre ein städtebaulicher Wettbewerb nötig, bei dem diskutiert wird, wie das Gelände für Menschen gestaltet werden müsste und nicht nur für Autofahrer*innen.

Nur an Autos gedacht

Was hier gebaut werden soll, ist für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und ÖPNV-Nutzer*innen völlig unzumutbar. Es soll zwar einen Radweg entlang der Fahrbahn geben. Aber dieser ist von keiner Seite vernünftig zu erreichen. Auch zu Fuß ist das Gelände nur mit nicht akzeptablen Hindernissen zugänglich. Vor allem die Kreuzung Steinbühler Straße kann man nur als völlig überdimensionierte Fehlplanung betrachten.
Fahrgäste von Straßenbahn und S-Bahn werden ebenfalls massiv beeinträchtigt. Die Straßenbahnhaltestelle in der Steinbühler Straße ist vom zu erschließenden Areal aus kaum vernünftig zu erreichen. Bleibt nur die Haltestelle im Steinbühler Tunnel an der S-Bahn-Station. Dabei ist aber der Zugang aus Alt-Gostenhof zur S-Bahn alles andere als vernünftig gelöst. Und Richtung Westen zur Schwabacher Straße hin gibt es keinerlei vernünftiges Angebot, weder im ÖPNV, noch für den Fuß- oder Radverkehr.
Es ist völlig unverständlich, dass der Stadtrat derart wenig durchdachte Pläne ohne weitere öffentliche Diskussion innerhalb weniger Tage einfach durchwinkt. Jetzt rächt es sich, dass man die Pläne zum Ausbau des FSW zur Voraussetzung für alles Weitere gemacht hat. Gerade an dieser Stelle wäre eine gute städtebauliche Lösung wichtig.
Wir müssen uns überlegen, was wir diesem Unsinn noch entgegen setzen können!

Hans Luntz

Unterstützen Sie den VCD weiter gegen den Frankenschnellweg

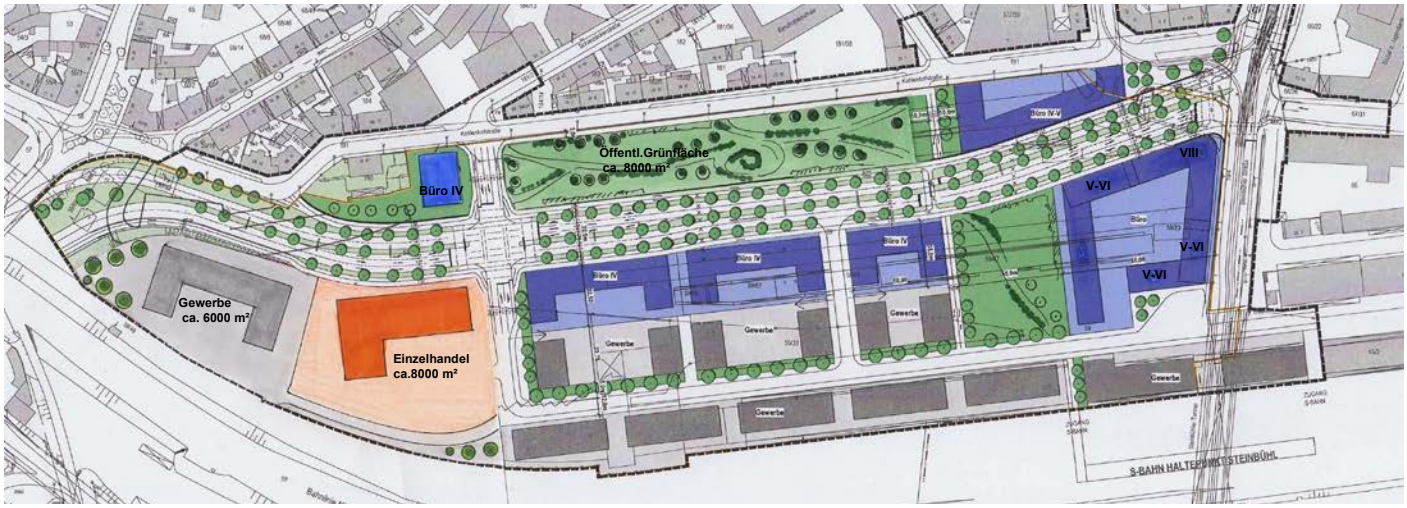
Der VCD hat in der von der Stadt Nürnberg vorgelegten Planung erhebliche Mängel erkannt und daher 2020 Klage erhoben. Diese soll nun vor dem Verwaltungsgericht behandelt werden. Für unser juristisches Vorgehen gegen den Planfeststellungsbeschluss benötigen wir Ihre Spende:
Spendenkonto VCD Regionalverband:
Spardabank Nürnberg
IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72
Bitte mit Verwendungszweck „FSW Spende“

Foto: Rens van der Heijden

MITMACHEN

Die mündliche Verhandlung findet am **11. und 12. Oktober in Ansbach** im Sitzungssaal des Landratsamts in Ansbach statt. Wir wollen dort öffentlich protestieren, auf der Straße vor dem Landratsamt. Zeigen wir gemeinsam, dass wir mit der Entscheidung der Regierung für den Bau des FSW nicht einverstanden sind.
Aktuelle Infos dazu auf **www.vcd.org/nuernberg**

Der Kohlenhof – Innenstadt auf dem Abstellgleis



Plan: Stadt Nürnberg

Kohlenhof Bebauungskonzept April 2009 – vom damals geplanten Grün ist nicht mehr viel übrig.

Das frei gewordene Areal des früheren Hauptgüterbahnhofs, zentral zwischen drei Sanierungsgebieten, bietet eine einmalige Chance, dringend benötigte Grünflächen zu schaffen. So sah es auch das Stadtplanungsamt, als es vor über zehn Jahren einen Bebauungsplan vorlegte. Dieser sah nach der Einarbeitung von Stellungnahmen eine neue öffentliche Grünanlage von rund 8.000 Quadratmetern entlang der Kohlenhofstraße vor.

Ein langgestreckter Stadtteilpark würde einen wichtigen Beitrag zur Grünflächenversorgung in Gostenhof leisten. Allein dort wurde ein Defizit von rund 35 Hektar ermittelt. Der Park wäre eine gliedernde Grünachse zwischen der bestehenden dichten Bebauung und dem neuen Baugebiet mit idealen fußläufigen Verbindungen. Seine stadtkühlende Wirkung könnte dazu beitragen, dass sich der heute schon im Sommer extrem aufgeheizte Stadtbereich Gostenhof-Ost nicht noch stärker überhitzt. Kühlung und Belüftung sind die wichtigsten Faktoren für den künftigen Schutz der Gesundheit der Stadtbevölkerung in unserer durch den Klimawandel besonders stark betroffenen Region.

Doch die Politik hat anders entschieden und die Planung umgekrempelt: Den Investoren werden nun nahezu unbegrenzte bauliche Möglichkeiten geboten. Baureferat und Stadtplanung sind inzwischen außen vor, stattdessen werden die Immobilien der Investorengesellschaft international vermarktet – vom Wirtschaftsreferat. Massive Bauriegel, wie sie nun geplant sind, behindern die Durchlüftung und die Zufuhr von Frischluft über die Gleisanlagen.

Eine der Bedeutung und Lage des Baugebietes angemessene städtebauliche Einbindung des Areals sowie dessen konsequente Ausrichtung auf den Umweltverbund scheitert an den Beharrungskräften im Nürnberger Rathaus und deren Autofetischismus: Es muss rollen, auf Blechlawine komm raus! Und das, obwohl die Steinbühlstraße nicht erweiterbar ist, die Zahl der Fahrspuren am Plärrer demnächst reduziert wird, der Altstadtring an Kapazität für den Autoverkehr verlieren wird, weil mehr Platz für Fuß- und Radverkehr benötigt wird. So ist die fixe Idee der „neuen leistungsfähigen Innenstadtzufahrt“ förmlich in die Köpfe betoniert. Baureferent Ulrich bestätigte jüngst erneut, dass der Knotenpunkt Steinbühler Straße am Kohlenhof bereits jetzt am Limit ist.

An der Einfallstraße soll sogar (mitten in der Stadt!) eine 6 Meter hohe Schallschutzwand auf der gesamten Länge des Kohlenhofs zur Abschottung von Gostenhof errichtet werden. Dies alles ist Folge des Unwillens, den klimaökologisch katastrophalen und finanziell kaum zu bewerkstelligenden FSW-Ausbau zugunsten einer zeitgemäßen und zukunftsfähigen Verkehrspolitik aufzugeben. Der neue Autobahnzubringer bringt zusätzliche Belastungen in alle angrenzenden Stadtgebiete. Zudem wird das neue Quartier am Kohlenhof dadurch massiv entwertet.

Foto: Rens van der Heijden

Aktion am 29.7.22 mit symbolischem Baubeginn für den Stadtteilpark

Was könnte eine in die Zukunft gerichtete Stadtplanung bewirken?

Es müsste eine Umweltprüfung stattfinden und das Thema Klima angemessen betrachtet werden. Eine städtebauliche Einbindung in den Gesamtkontext der Südstadt und eine grünordnerische Abrundung Gostenhofs, die insbesondere den Klimawandelfolgen etwas entgegensetzt, würden ermöglicht. Selbst ein autoarmer Stadtteil, wie ihn die Stadt an der Brunecker Straße plant, könnte leicht am Kohlenhof realisiert werden, mit verkehrlicher Einbindung vorrangig für Fuß- und Radverkehr, mit Anschluss an S-Bahn und Straßenbahn.

Gemeinsam mit vielen Bündnispartnern forderte der VCD deshalb bei einer Demo die Realisierung des Stadtteilparks und die Fortsetzung des Bebauungsplanverfahrens 4535 „Kohlenhof“ unter Beteiligung aller Fachstellen und der Öffentlichkeit. Sonst werden die Bürgerinnen und Bürger auf Jahrzehnte unter den Folgen mangelnder Stadtplanung und verfehlter Verkehrsplanung leiden müssen.

Bettina Klose

Herzogenauracher Südumgehung vorerst (?) gestoppt

Ein subjektiver Blick auf den Bürgerentscheid

Es war knapp. Sehr knapp. Der Stadtrat wollte die Südumgehung, ein Bürgerbegehren lehnte sie ab. Beim Bürgerentscheid am 15. Mai 2022 hatten beide jeweils mehr als 50 Prozent Zustimmung. Also Patt. In der Stichfrage lag schließlich das Bürgerbegehren vorn, mit 50,97 Prozent. „Anlass für die Überlegungen zum Bau einer Ortsumfahrung Niederndorf – Neuses war das stetig wachsende Verkehrsproblem im Herzogenauracher Ortsteil Niederndorf und im Erlanger Stadtteil Neuses“, schreibt die Stadt auf ihrer Website.

SPD für Straßenbau

Der Autoverkehr in Niederndorf ist tatsächlich eine Zumutung, und das seit Jahrzehnten. Täglich fahren – Stand 2017 – 14.500 Pendler durch die Hauptstraße. Schon in den 1990ern standen dort Protestplakate in den Vorgärten. Die Nordumgehung brachte wenig Entlastung, die Leute fuhren weiter durch den Ort. Einen Verkehrsberuhigungsversuch mit Tempo 30 musste die Stadt aus rechtlichen Gründen beenden.
Gezielt etwas gegen Autoverkehr zu unternehmen, das wäre vor 20 Jahren politischem Selbstmord gleichgekommen. Deshalb mündeten Proteste gegen die Verkehrsbelastung gewöhnlich in eher halbherzigen Umverteilungsversuchen. Bei der Kommunalwahl 2008 wurde nach 38 Jahren CSU-Regierung German Hacker Bürgermeister. Ein SPDler. Plötzlich sah vieles anders aus. Im Juli 2012 beschloss der Stadtrat, eine Umgehungsstraße zu bauen. Dabei hatte die SPD sich in den Jahren zuvor, als sie noch in der Opposition saß, immer wieder sehr deutlich gegen eine Straße durch das Aurachtal ausgesprochen.

Keine Alternativen?

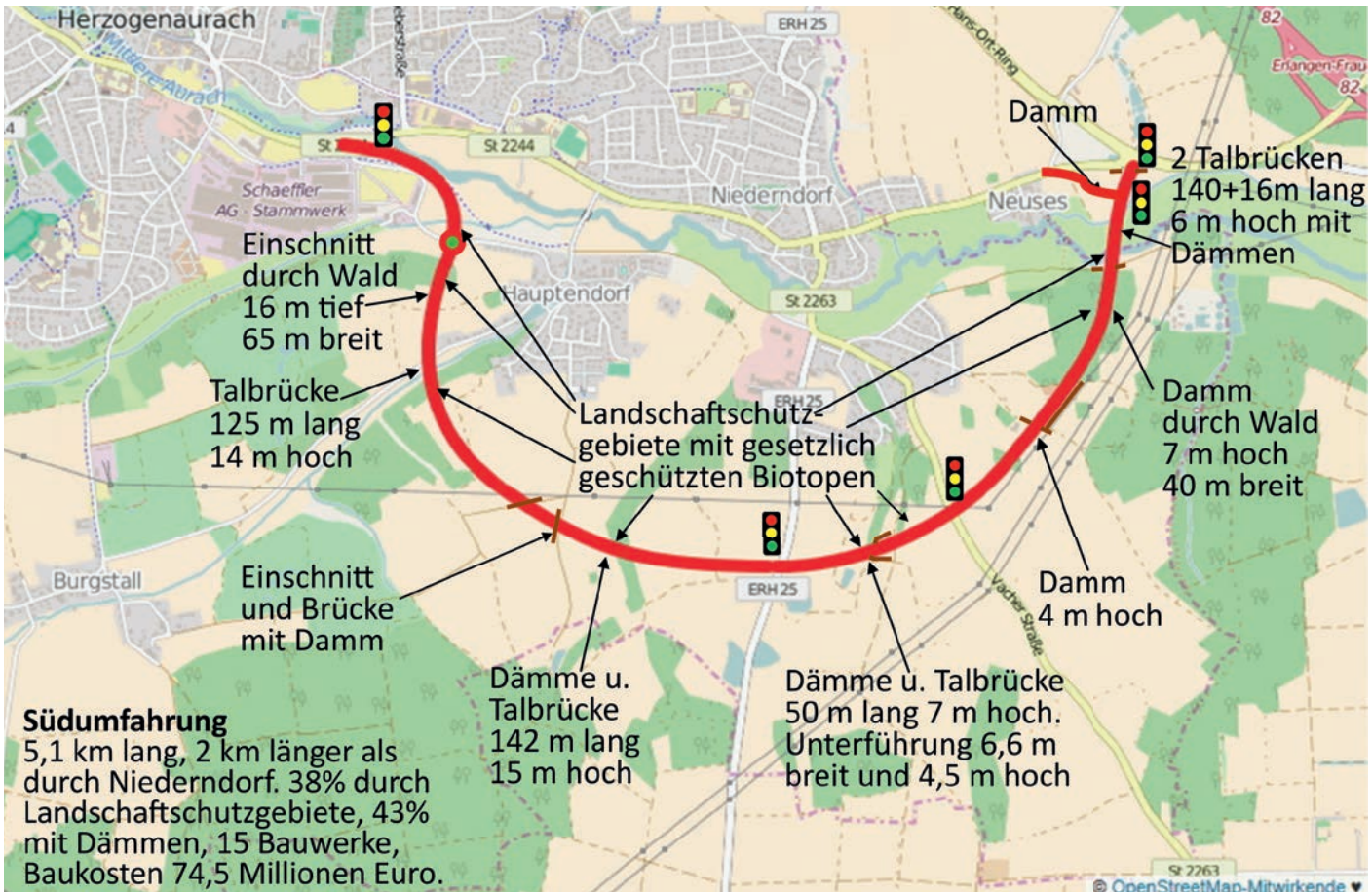
Die Idee zur Südumgehung brachte 2002 eine Bürgerinitiative ins Gespräch, die gegen zu viel Autoverkehr in der Rathgeberstraße war. Also im Norden der Stadt. Die CSU griff das Thema 2007 auf, die SPD war strikt dagegen. Die Grünen sowieso, bis heute. Auch die Agenda 21 sprach sich 2012 gegen die Südumgehung aus. Mindestens sollte der Stadtrat untersuchen lassen, welchen Einfluss Stadt-Umland-Bahn und Radschnellwege auf die Pendlerzahlen haben könnten. Der Stadtrat lehnte ab.
Stimmte womöglich, was gemunkelt wurde? Bürgermeister Hacker sei nach einem Gespräch mit dem CEO der Firma Schaeffler keinem Argument gegen die Südumgehung mehr zugänglich gewesen. Und in der Firma selbst habe man von der Umgehungsstraße als „Autoprämie für Pendler“ gesprochen.
Bürgerentscheide gelten für ein Jahr, dieser also bis Mitte 2023. Und dann? Wer weiß.

Ursula Walther

Umfahrung Eltersdorf steht vor dem Aus

Die östlich der Bahnlinie geplante Verbindung zwischen Weinstraße und Querspange A73 / Eltersdorfer Straße dürfte am Artenschutz scheitern. Dies legt eine Verwaltungsvorlage aus dem Mai 2022 nahe. Stattdessen sollen verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich der Ortsdurchfahrt weiterverfolgt werden.
Der VCD ist im Bündnis gegen den Straßenbau engagiert und begrüßt die Entwicklung.

Bernd Baudler



Rot ist die äußerst knapp abgelehnte Umgehungsstraße. Fotomontage: Horst Eisenack

Der Radverkehr kommt zu kurz

Fotos: Heidi Deffner

Warum braucht es im „Radlland“ Bayern einen Radentscheid? Der Landtagsabgeordnete Dr. Markus Büchler hat darauf eine einfache Antwort: Der Radverkehr kommt in Bayern bisher zu kurz. Als Sprecher der Landtagsgrünen für Mobilität informierte er in Schwabach auf Einladung des grünen Kreisverbandes über den Stand der Unterschriftensammlung und über die Ziele des Radentscheides.
Nachdem der grüne Entwurf für ein Radgesetz im Landtag an der Mehrheit von CSU und Freien Wählern gescheitert war, beschloss ein breites Bündnis von Interessensvertretungen, den Weg über das Volksbegehren zu gehen, das der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) federführend koordiniert. Denn nach wie vor fließen die staatlichen Gelder zum weitaus größten Teil in den Bau und die Erneuerung von Straßen.
Planungen für Straßen sind auch dank guter personeller Ausstattung der Bauämter kein Problem. Zum Vergleich: Für die Koordination der Planung für Lückenschlüsse im Radwegenetz, an dem 2056 Kommunen beteiligt sind, gibt es auf Landesebene gerade einmal eine zuständige Person. Das Bündnis Radentscheid Bayern setzt sich dafür ein, dies zu ändern. Ziel ist es, den Kommunen die Möglichkeit zu geben, alle Verkehrsarten gleichberechtigt zu fördern, durch finanzielle Mittel, aber auch durch Ausschöpfung aller rechtlichen Rahmenbedingungen, die der Freistaat Bayern setzen kann.

Was wäre möglich?

Zu Beginn einer gemeinsamen Veranstaltung radelten am 4. Juli Menschen von ADFC, VCD und den Grünen zusammen mit Markus Büchler vom Bahnhof über die Weißenburger und die Fürther Straße zum ehemaligen Niehoff-Gelände. Auf der vierspurigen Straße und zur „Rushhour“ war dies kein Vergnügen. Wie würde es sich auswirken, die vierte Fahrspur in Radstreifen auf beiden Seiten der Straße zu verwandeln? Käme es zu mehr Staus? Büchler teilt diese Sorge nicht. Nach seinen Informationen bringt eine weitere Autospur nur minimale Verbesserung für den Verkehrsfluss. Dies ist aus „Windschutzscheibenperspektive“ schwer vorstellbar, doch kommen Studien immer wieder zu diesem Ergebnis. Auch das von der Stadt beauftragte Planungsbüro bezog sich in seiner Begründung für eine dreispurige Verkehrsführung bei beidseitigen Radstreifen auf solche Zahlen. Bleibt zu hoffen, dass diese Planung im Stadtrat noch eine Mehrheit findet.
Wer möchte, kann das Volksbegehren Radentscheid derzeit immer samstags ab 10:30 Uhr am Stand des Aktionsbündnisses am Marktplatz unterschreiben. Zum Aktionsbündnis gehören BN, ADFC, VCD, Grüne, SPD und Linke.
Koordinator ist Günter Albrecht, zu erreichen unter **gfalbrecht@web.de**. Interessierte sind immer willkommen.

Heidi Deffner

→ Radentscheid

Ein breites Bündnis von Organisationen hat das bayernweite Volksbegehren „Radentscheid Bayern“ gestartet. Neben dem ADFC ist der VCD hier einer der großen Akteure. Damit soll in vielen Bereichen die bayerische Gesetzgebung fahrrad- und umweltfreundlicher werden. Die Ziele reichen von einer anderen Verkehrserziehung über Radschnellverbindungen bis zur Förderung des Umweltverbundes im ländlichen Raum. Im ersten Schritt geht es darum, 25.000 Unterschriften für ein Volksbegehren zu sammeln. Sie können im Landesbüro unterschreiben oder auch Unterschriftenlisten abholen oder sich zuschicken lassen.
Weiter Infos unter www.radentscheid-bayern.de

RADENTSCHEID BAYERN

Nachhaltige Citylogistik für Nürnberg

Unter dem Motto „Hohe Benzinpreise erfordern neue Ideen – Lieferdienste per Lastenrad?“ lud der VCD Nürnberg gemeinsam mit der SPD Nürnberg am 3. Mai 2022 zu einer spannenden Podiumsdiskussion ins Karl-Bröger-Zentrum ein. Um die 30 Besucher*innen konnten sich an diesem Abend ein umfassendes Bild davon machen, welche Lösungsansätze es heute in Städten schon gibt, aber auch, woran es bei der konkreten Umsetzung immer wieder haken kann.

Hintergrund dieser Podiumsdiskussion ist die Tatsache, dass der Onlinehandel boomt und somit immer mehr Pakete ausgeliefert werden (müssen). In deutschen Städten zum überwiegenden Teil noch mit Kleintransportern, was zu erheblichen Verkehrsbelastungen und -behinderungen führt. Immer häufiger wird aus diesem Grund in der Lieferbranche – schon aus Eigeninteresse – auch über den Einsatz von Lastenrädern diskutiert. In einigen Großstädten werden diese bereits regelmäßig verwendet, um dem steigenden Verkehrsaufkommen in den Innenstädten entgegenzuwirken. Der positive Nebeneffekt für eine lebenswerte Stadt und die Umwelt generell ist dabei augenfällig. Hier in Nürnberg gab es vor einigen Jahren bereits ein prämiertes Forschungsprojekt. In den letzten Wochen kam nun durch den schrecklichen Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine ein weiterer signifikanter Aspekt hinzu: Durch deutlich steigende Energiepreise wird vor allem auch die Lieferbranche vor große Herausforderungen gestellt, die sich bis auf die Endkund*innen auswirken können.

Foto: Christoph Wallnöfer

Yasemin Yilmaz (SPD) und die drei Referenten

Die drei Referenten, Prof. Dr.-Ing. Ralf Bogdanski von der TH Nürnberg (Forschungsprofessur für Nachhaltige Stadtlogistik), Dr. Maximilian Hartl von der Stadt Fürth (Leitung Verkehrsplanung) sowie Daniel F. Ulrich von der Stadt Nürnberg (Planungs- und Baureferent) konnten mit ihren Statements zum derzeitigen Forschungsstand, zu Planungs- und Umsetzungsvorhaben der Stadt Fürth und konkreten Fragestellungen für die Stadt Nürnberg Stellung beziehen.

Nach der anschließenden Diskussion mit dem Publikum muss – nüchtern betrachtet – festgestellt werden, dass die Umsetzung einer nachhaltigen Citylogistik mit einem entsprechenden Netz an Micro-Hubs steht oder fällt. Oftmals fehlen in Städten die nötigen leeren Flächen oder Gebäude. Aber selbst wenn es sie gibt, fehlt das Geld, denn die Bereitschaft der Branche, sich an der Finanzierung zu beteiligen, ist immer noch sehr unterentwickelt. Allein ausschlaggebend für die Unternehmen ist, welches Lieferprinzip – also Transporter oder Lastenrad – sich rechnet oder eben nicht (mehr).

Eine Lösung dieses Problems muss sowohl auf politischer als auch auf gesellschaftlicher Ebene unbedingt in Angriff genommen werden, damit unsere Städte nicht im Lieferverkehr der Klein- und Großtransporter ersticken! Hierfür haben sich der VCD Nürnberg und die SPD Nürnberg an diesem Abend ganz klar ausgesprochen.

Michael Hauck

Foto: Bernd Baudler

Spontanes Umsatteln? Gesehen in Wien.

Besser leben ohne Auto / *Buchrezension*

Ein starkes Versprechen, dem die Mehrheitsgesellschaft offensichtlich nicht traut, als Buchtitel. Kann das gut gehen? Vorneweg: ja. Das Buch hält, was es verspricht: Ökologisch produziert, leicht und einfach, gut verständlich geschrieben, sehr praxisnah an den alltäglichen Herausforderungen durchschnittlicher Familien orientiert, gut gegliedert und mit dem Expertenwissen vieler Co-Autoren*innen gefüttert ist das Buch ein Mutmacher und Anstifter für Neugierige und Unentschlossene, sich auf das versprochene Neuland einzulassen. Leben ohne Auto ist auch als Familie, sogar auf dem Land, möglich. Nur eben anders. Und darauf stellen die dargestellten Mobilitätsherausforderungen im Alltag und die gut nachvollziehbaren Lösungsansätze ab. Meist geht es dabei darum, Aufgaben an eine andere Realität anzupassen, z. B. mehrmals pro Woche wenig, statt nur samstags und viel einzukaufen oder den Arbeitsweg mit Gesundheit zu verbinden, die Begleitung der Kinder zu Fuß oder auf dem Rad als geschenkte Zeit zu genießen und dadurch seinem Leben neue Kraft zu geben. Dieses gesuchte „gute Leben“ ohne Auto benötigt andere Hilfsmittel. Solche werden passgenau dargestellt: das richtige Fahrrad, der nutzungsspezifische Fahrradanhänger, ein Nachzieheinkaufswagen, modern Roller, die richtigen Mobilitätsportale, aber auch das gute alte Taxi als Retter in der Not.

Haken dran machen

Mehrere Checklisten unterstützen die Leserschaft darin, ihr eigenes Verhalten zu reflektieren, ihre Bedürfnisse zu erkennen und dann gut vorbereitet „es“ einfach auszuprobieren. Dabei wird jede Generation ihre besondere Präferenz und Grenze austesten und dazu Anregungen und Hilfen in diesem Buch finden. Die fröhliche und frische Bebilderung des Buches ist anregend und zeigt dem eingefleischten Autofahrer, dass diese andere Mobilität viel weiter zu denken ist und sich auf viele Lebensbereiche heilsam auswirkt. Dabei ist es nicht selbstverständlich, im Buch nicht dem erhobenen Zeigefinger zu begegnen oder von der Sorge um die global gerechte Mobilitätslösung gelähmt zu werden. Zusammenfassend vermittelt das Buch: Alles ist besser und näher am guten Leben als nur brav und stur weiter Auto zu fahren. Einfach ausprobieren – und dann das Buch weiterreichen, denn es macht sich schnell überflüssig im eigenen Regal.

Norbert Dischinger

Infos zum Buch: „Besser leben ohne Auto“, autofrei leben e. V., 2018, oekom Verlag München, 126 Seiten, 14,40 Euro

➔ Mitglieder werben

Wie oft berührt man im Gespräch mit Freunden und Bekannten Themen aus dem Bereich Verkehr und Umwelt und stellt fest, dass sich dringend etwas ändern muss. Der VCD setzt sich dafür ein.
Helfen Sie uns dabei, andere Menschen für unser Engagement zu begeistern und den VCD zu unterstützen. Nichts ist besser als Ihre Empfehlung. Das stellen wir immer wieder fest, wenn uns neue Mitglieder verraten, wie sie auf uns aufmerksam geworden sind.
vcd.org/jetzt-unterstuetzen/mitgliedschaft/mitglieder-werben-mitglieder

VCD am Pirckheimer-Gymnasium

Für die Schüler*innen der Klasse 9 g am Pirckheimer-Gymnasium hieß es diesen Sommer: „Euer Challenge: Verkehrswende in Gibitzenhof! Wie könnte eine umweltfreundliche, sichere und sozial ausgewogene Kombination aller Verkehrsmittel um die Schule herum/im Schulalltag aussehen? Entwickelt ein Projekt, um das Bewusstsein von Schüler*innen, Lehrer*innen, Eltern oder der Nachbarschaft zu schärfen und Veränderungen anzustoßen!“
Auf Einladung des Landesnetzwerkes Bürgerschaftliches Engagement Bayern e. V. durfte sich der VCD den jungen Menschen vorstellen. Es handelte sich um ein Projekt im Rahmen des Sozialkundeunterrichts, bei der wir „Altgedienten“ auch gut beobachten konnten, wie der VCD-Input von den Schüler*innen aufgenommen wird. Die weitere Umsetzung ist noch im Werden, über das Ergebnis können wir in einer Folgeausgabe der Wendeschleife berichten. Über dieses Ziel hinaus wollen wir die Chance nutzen, Nachwuchs für unsere ehrenamtlichen Aktivitäten zu gewinnen.

Für die Ortsgruppe des VCD Nürnberg haben sich Markus Kirchhoff und Berthold Söder als Paten für die Schulklasse zur Verfügung gestellt. Ein erstes Treffen fand am 22. 6. 2022 in der Schulklasse statt. Dabei wurde vereinbart, dass beim Schulfest am 22. 7. 2022 das Glücksrad des VCD aufgebaut wird. Das ist geschehen und fand gute Resonanz. Als Überraschungsgast kam auch noch kurzfristig der Vorsitzende des Regionalverbandes, Christoph Wallnöfer dazu.

Berthold Söder

Foto: Philipp Henns

Berthold Söder und Markus Kirchhoff am Schulfest des Pirckheimer-Gymnasiums.

Landesmitgliederversammlung

Dieses Jahr findet die Landesmitgliederversammlung des VCD Bayern am 8. Oktober in Schwabach statt. Tagungsort ist das Tagungshaus der evangelischen Kirchengemeinde St. Martin in der Wittelsbacherstraße. Umrahmt wird die Mitgliederversammlung vom Bayerntreffen mit Vorträgen, Diskussionen und Exkursionen. Das Bayerntreffen beginnt am Freitagabend um 18 Uhr und endet am Sonntagmittag.
Mitgliederversammlung und Bayerntreffen stehen allen VCD-Mitgliedern offen. Ein genaues Programm erhalten Sie über das Landesbüro.
E-Mail: landesbuero@vcd-bayern.de

Vernetzungstreffen ‚Nürnberg autofrei'

Nur die üblichen Verdächtigen? Nein. Aber natürlich waren auch Vertreter*innen von VCD, Bund Naturschutz, Greenpeace, Bluepingu, Extinction Rebellion zum Vernetzungstreffen gekommen, ebenso eine Vertreterin der offenen Behindertenarbeit. Der an den Stadtpark angrenzende Garten des Ukama-Hauses der Nürnberger Jesuiten bot einen herrlichen Rahmen für den persönlichen Austausch rund um die Forderungen von *Nürnberg autofrei*. Als Erkenntnis des Nachmittags bleibt festzuhalten, dass eine vertiefte Beschäftigung mit den Belangen und der Vertretung mobilitätseingeschränkter Menschen in Zusammenhang mit *Nürnberg autofrei* angeraten ist, und sei es nur, weil Bürgersteige immer wieder rechtswidrig als Parkplatz benutzt werden.

Jahresversammlung von autofrei Leben e.V.

Anfang Juli richtete die Nürnberger Ortsgruppe dann die Mitgliederversammlung 2022 des bundesweiten Vereins *autofrei leben!* aus.
Die Nürnberger Gruppe ist bestrebt, aktuelle Initiativen rund um das Thema besser zu vernetzen und so der Idee neues Leben zu geben. Die Teilnehmer*innen aus ganz Deutschland brachten Erfahrungen und gute Ansätze mit, um gemeinsam in Nürnberg und darüber hinaus mehr zu erreichen für eine gerechtere Verkehrspolitik. Zunächst wird nun eine Zusammenarbeit mit dem *FUSS e. V.* angestrebt, um die gleichgerichteten Interessen zu bündeln und mehr Wirkung zu erzielen.

Norbert Dischinger

Gemeinschaftsstand am Südstadtfest

Amersten Juliwochenende war der VCD mit seinem Vorstand auf Einladung des *Klimaentscheid Nürnberg* Gast am Gemeinschaftsstand beim Südstadtfest, zusammen mit ADFC, *Nürnberg autofrei* und dem *Klimazirkus Nürnberg*. Die Südstadt ist bisher nicht durch progressive Mobilitätsinitiativen aufgefallen. Um so erstaunlicher, dass es mühelos gelang, dort über 500 Unterschriften für den Klimaentscheid zu sammeln und viele konstruktive Gespräche auch über Mobilitätspolitik zu führen. Nächstes Jahr wieder?

Norbert Dischinger

Foto: Bernd Baudler

Termine

Sa. 10.9., 10-14 Uhr: Begegnungszone Zirndorf, Spitalstraße

Fr. 16.9.: PARK(ing) Day
14-20 Uhr, Nürnberg Kornmarkt
14-18h Uhr, Fürth Kohlenmarkt

Di. 20.9., 19Uhr: Jahreshauptversammlung VCD Regionalverband, Literaturhaus, 90402 Nürnberg

Fr. 23.9.: Gobaler Klimastreik Fridays for Future, **www.klima-streik.org**

So. 25.9., Kidical Mass
14 Uhr, Fürth Paradiesbrunnen
14 Uhr, Nürnberg Norikusbucht
15 Uhr, Erlangen Bohlenplatz

Sa., 1.10., 10-15 Uhr: Cargobike Roadshow in Uttenreuth: cargobikeroadshow.org/aktuelle-tour

Sa. 22.10., 10Uhr, Kongress: Nürnberg-Fürther Stadtkanal, Villa Leon

Do. 24.11., 18Uhr: Zoom-Vortrag: „Wie Sie die klimafreundliche Mobilität Ihrer Mieter*innen fördern können" **www.energieregion.de/wohnen**

Regelmäßige Treffen:

Abhängig vom Infektionsgeschehen werden die Treffen in Präsenz oder online durchgeführt. Bitte informieren Sie sich vorab per E-Mail.

VCD Nürnberg:
3. Dienstag im Monat, 19 Uhr
Info: **nuernberg@vcd.org**

VCD Erlangen:
4. Montag im Monat, 19 Uhr
Info: **erlangen@vcd-bayern.de**

VCD Fürth:
Letzter Dienstag im Monat, 19 Uhr
Info: **fuerth@vcd.org**

VCD Forchheim:
Letzter Mittwoch im Monat, 19 Uhr
Info: **vcd@hoernlein-r.de**

VCD Schwabach-Roth:
Info: **schwabach-roth@vcd-bayern.de**

Newsletter: www.vcd.org/nuernberg im Menüpunkt „Newsletter"

Facebook VCD Großraum Nürnberg
Instagram @vcdnuernberg
Twitter @VCDNuernberg