Sept 2021

Wendeschleife

Aktuelle Informationen des VCD im Großraum Nürnberg

VCD Mobilität für Menschen.

Foto: Bettina Baudler

Monumente unserer Zeit

Ansprache bei der Raddemo auf dem FSW am 27. Juni 2021

Lasst uns gemeinsam die Beerdigung des Betonsarges anstreben und laut feiern. Für eine bessere Zukunft und ein gutes Leben in der Stadt!
Denkt nicht nur an die Kinder, denkt an die alten Griechen!
Stellt euch vor, wir – Menschen aus der Zukunft – , stünden vor 2.500 Jahren auf der Agora in Athen. Das ist der zentrale Platz der Stadtgesellschaft, Platz der Begegnung, der Diskussion, der Politik und der Verhandlung – die Wurzel der europäischen Kultur.
Also, wir Menschen der Zukunft, von Wissenschaft geleitet, durch Demokratie geprägt, von Parteien geführt, dem Kapitalismus und seiner Wachstumslogik verfallen, was hätten wir den alten Griechen zu erzählen?

Wie sehen unsere Städte aus?

Wie haben wir ihre Platzkultur im öffentlichen Raum weiterentwickelt? In Großstädten und in Nürnberg? Begegnen wir uns dort von Angesicht zu Angesicht? Ringen wir dort um die besseren Zukunftsentwürfe?
Wir haben den Plärrer und den Frankenschnellweg: automobilen Wahnsinn in Beton gegossen und von Betonsteinen gefasst.
Orte für Männer in abgedunkelten, übermotorisierten Blechkisten. In Besitz genommener öffentlicher Raum. In Beton gegossene Allmachtsphantasien unserer Väter. Zu gendern gibt es hier nichts, denn es waren Männer, die das verbrochen haben: freie Fahrt für freie Bürger, wegen des Vorsprungs durch Technik, der Freude am Fahren, denn nichts ist unmöglich. Wollen und glauben wir das immer noch?
Und jetzt das Heilsversprechen:

Kreuzungsfreier Ausbau

Halleluja! – Aber: Corona hat der Verkehrswissenschaft die Datengrundlage beschädigt und damit die sowieso veralteten Verkehrsaufkommens- und -verflechtungsprognosen entwertet. Wer weiß heute, wie wir morgen pendeln und einkaufen? Homeoffice statt 5-Tage-Bürowochen? Exponentielles Güterverkehrswachstum, das nicht nur auf der letzten Meile die Straßen verstopft? Wohnungsnot dominiert Parkraumluxus? Dem steht ein vom Bundesverfassungsgericht verbrieftes Grundrecht auf intakte natürliche Lebensgrundlagen gegenüber. Lasst uns diesen Wahnsinn gemeinsam beenden und ein positives Zukunftsbild entwerfen.

Mitgliederversammlung des VCD Kreisverbands Großraum Nürnberg

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

Dienstag 5. Oktober 2021, 19:00 Uhr

Bitte informieren Sie sich kurzfristig (auf unserer Website www.vcd.org/nuernberg oder im VCD-Büro) über etwaige Änderungen.

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*innen
5. Aussprache und Entlastung des Vorstands
6. Vorstandswahlen
7. Wahl der Kassenprüfer*innen
8. Verabschiedung des Haushaltsplans
9. Anträge: Satzungsänderung, siehe S. 2
10. Verschiedenes

Weitere 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.

Weiter: Monumente unserer Zeit

Unsere Wahl

Die Bundestagswahl ist der Schlüssel zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik: Ohne Bundeszuschuss kein kommunales Megaprojekt. 700 Millionen plus x versenken oder ein neues, klimaschützendes Stadtquartier mit Modellcharakter? Stadtkultur im öffentlichen Raum statt Staukultur an der Einfahrt in den kreuzungsfreien Sarg.
Wir brauchen Mut und Phantasie, sonst ändern wir die Dinge nie!
Die Griechen haben uns Tempel- und Säulenfragmente und kluge Gedanken hinterlassen. Was hinterlassen wir unseren Enkelkindern, unseren Kindern und bald uns selbst? Relikte überholter Zukunftsentwürfe: Drive-ins, Tiefgaragen, Parkhäuser, Parkplatzwüsten, Kleeblattautobahnkreuzungen, Overflys und bald vielleicht einen riesigen Betonsarg.
Die Griechen würden sich fragen: Wer will eine schöne Stadt möglichst schnell ungestört durchqueren, ohne dort zu verweilen? Wie konnte es so weit kommen?
Also geht zur Wahl, setzt ein Zeichen!
Wie viel schöner könnte Nürnberg sein: grüner statt Betonwüste, ruhiger statt röhrender Motoren, nachhaltiger statt feinstaub- und stickoxidbelastet, Orte der menschenwürdigen Begegnung statt der entfremdenden Trennung.
Bleibt auf der Straße, tragt euren Protest hinaus, seid laut und sichtbar. Lasst uns den Sargdeckel schließen! Überzeugt eure Nachbarn und Kolleginnen.
Auf geht's! Stadt statt Autobahn!

Norbert Dischinger

Satzungsänderung

Auf der Jahreshauptversammlung steht eine Änderung der Satzung an.

Die wichtigsten Änderungen:
- Der bisherige Kreisverband heißt künftig Regionalverband.
- Neben Präsenztreffen sind künftig auch Video- / Telefonkonferenzen möglich.
- Nachwahlen von Vorstandsmitgliedern sind möglich.
- Der Vorstand kann seine Arbeitsweise in einer Geschäftsordnung regeln.
- Regelung zu Orts- und Kreisgruppen

Die Änderungen im Wortlaut finden Sie auf unserer Website. Auf Wunsch erhalten Sie diese auch in Papierform über das VCD-Büro.

MITMACHEN

IAA-Demo 2021 – Wir stellen uns der Autolobby in München entgegen

Am **11. September 2021** ist es so weit: Wir demonstrieren in München.
Kommt mit und demonstriert zu Fuß, bei einer Fahrrad-Sternfahrt oder einer Kinder-Fahrraddemo! Lasst uns vor der Bundestagswahl gemeinsam ein Zeichen setzen.

Die IAA ist trotz nachhaltigem Look weiterhin die Show der Autobranche. Statt zukunftsfähige Geschäftsmodelle zu entwickeln, verdienen BMW, Volkswagen, Daimler und Co. ihr Geld immer noch vor allem mit dicken Verbrennern und heizen so das Klima weiter an. Das muss sich ändern: Mit tausenden Menschen demonstrieren wir zur IAA in München und stellen uns der Autolobby entgegen – denn sie sorgt dafür, dass der CO2-Ausstoß im Verkehr seit 30 Jahren kaum gesunken ist.

Mit unserem Protest machen wir klar: Die nächste Bundesregierung muss den Klimaschutz im Verkehr endlich anpacken, eine echte Mobilitätswende einleiten und verhindern, dass die Autokonzerne die Zukunft nachfolgender Generationen verheizen..

Seid dabei! Unterstützt uns im VCD-Block!

Mit tausenden Menschen zeigen wir bei der IAA, wie die Mobilitätswende aussieht: weniger Autos und bessere Mobilität, weniger Verkehr und mehr Klimaschutz. Kommt am 11. September 2021 zur Demo in München! Hier geht´s zu unserer Demo-Seite:
https://www.vcd.org/artikel/iaa-demo-verkehrswende/
Weitere Informationen findet ihr auf:
https://www.iaa-demo.de

Ralf Altenberger

Bürgerantrag Frankenboulevard

Die Nürnberger Stadtpolitik steht auf dem Standpunkt, dass zum Ausbau des Frankenschnellwegs alles gesagt ist und man „nur noch" bauen müsse. Vor allem jede Diskussion über Ziele und Alternativen ist tabu. Für ein Projekt mit so weitreichenden Auswirkungen auf Stadt und Verkehrsentwicklung, Umwelt und Klima fühlen sich weder Bau- noch Umweltreferat zuständig. Aber das ist nicht das letzte Wort!
Die Bayerische Gemeindeordnung enthält ein Instrument der direkten Demokratie, um Kommunen dazu zu bringen, sich mit Anliegen zu befassen, die den Bürger*innen wichtig sind. Der VCD sammelt nun gemeinsam mit Artists for Future und Baulust e.V. die notwendigen ca. 6.000 Unterschriften, um das Thema in den Stadtrat zu bringen. Je mehr Unterstützer*innen, desto stärker unser Signal!

MITMACHEN **ist ganz einfach:**
Sammeln Sie Unterschriften (Listen gibt's vom VCD)
- in der Familie, bei Nachbar*innen und Freund*innen,
- im Verein, auf der Arbeit, bei Festen
- oder auch einfach auf der Straße, in der Fußgängerzone, auf Demos usw.

Organisieren und betreuen Sie eine Sammelstelle in Läden, Cafés, Arztpraxen, Kulturtreffs, Kinos, Kneipen …

Bernd Baudler

Foto: Thomas Feuchtenberger

→ Frankenboulevard

2016 / 17 haben sich angehende Architekt*innen an der TH Nürnberg intensiv mit den Potenzialen auseinandergesetzt, die in dem Raum zwischen Gostenhof, St. Leonhard und Sündersbühl schlummern.
Die Modelle zu diesen Arbeiten sind derzeit in der „artulijen gallery" in der Bucher Straße 83 ausgestellt und können dort im Rahmen von Sonntagsmatinéen (12 bis 13 Uhr) besichtigt werden.
Mehr Infos im Netz auf https://buergerantrag-stadt-statt-autobahn.nuernberg4future.de

Stadt Nürnberg will Südwesttangente zur Autobahn aufstufen lassen

Auch der Frankenschnellweg würde zur Autobahn

Die Stadt Nürnberg hat öffentlich mitgeteilt, dass sie gemeinsam mit Fürth einen Antrag stellen will, um die Südwesttangente zur Autobahn aufstufen zu lassen. Grund ist die Finanznot der Stadt, die damit die Unterhaltskosten auf den Bund abwälzen möchte. Die Not scheint so groß, dass der Kämmerer der Stadt bereits warnt, man könne vieles nicht mehr bezahlen. Zuletzt bat die Stadt die Bürger*innen über die Medien, für die Weihnachtsbeleuchtung Geld zu spenden.

Die Stadt vollzieht bei der Südwesttangente das, was sie beim Frankenschnellweg immer abgestritten hat: die Aufstufung zur Autobahn. Sollte der Frankenschnellweg kreuzungsfrei ausgebaut werden, muss auch er als Autobahn gewidmet werden. Die Stadtspitze hat die Öffentlichkeit jahrelang getäuscht.

Kritik bestätigt

Das Bündnis gegen den Frankenschnellweg hat stets befürchtet, dass es nicht um den Ausbau einer Kreisstraße geht, sondern um eine Autobahn mitten durch die Stadt. Wie bei der Südwesttangente würde die Stadt nach einer Schamfrist den Antrag auf Aufstufung stellen, um die riesigen Unterhaltskosten des geplanten Tunnels von ca. fünf Millionen Euro pro Jahr an den Bund loszuwerden. Die Stadt hätte dann keinerlei Verfügungsgewalt mehr über Tempobegrenzung oder Rückbau.

Dies klingt auch im – nach dem Mitgliederentscheid ad acta gelegten – Vergleichsdokument zwischen Stadt und Bund Naturschutz an: Dort war bereits eine Klausel für den Fall einer Höherstufung der Straßen aufgenommen. Außerdem saß die damalige Autobahndirektion Nordbayern bereits mit am Verhandlungstisch.

Verbindung von Autobahnen

Die Südwesttangente schließt von Nordwesten an die A 73 südlich von Nürnberg an. Sie soll nun zur Autobahn werden. Der Frankenschnellweg schließt im Süden und im Nordwesten ebenfalls an die A 73 an. Der geplante kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellweges würde also hier erst recht zur Aufstufung als Autobahn führen.

Das wird aktuell durch ein Gutachten untermauert, das die Stadt für die Südwesttangente erstellen ließ. In den Nürnberger Nachrichten wird der Nürnberger Baureferent mit den Worten zitiert: „Schon seit Mitte der 90er Jahre gibt es immer wieder Bemühungen der beiden Städte, die Strecke endlich in die Verantwortung des Bundes zu übergeben.“ Den jüngsten Anlauf hätten Fürth und Nürnberg 2017 gestartet, mit einem externen Gutachten. Das sollte die rechtlichen Definitionen abklären. Das Ergebnis der Überprüfung: Die Südwesttangente sei „eine Bundesfernstraße, die entweder als Bundesautobahn oder als anbaufreie Bundesstraße zu widmen ist.“ (Nürnberger Nachrichten 3.8.2021, S. 9)

Vorausgesetzt, der Baureferent Daniel Ulrich wird im Artikel richtig zitiert, bedeutet das, dass die Stadt die vom Bündnis vertretene Position übernimmt. Denn nichts anderes haben die im Bündnis FSW vertretenen Organisationen und Personen, der BN und der Privatkläger vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof VGH und der VCD vor dem Verwaltungsgericht Ansbach, zum Frankenschnellweg vorgetragen: Eine Straße, die wie eine Bundesautobahn ausgebaut ist und das Autobahnnetz ergänzt, muss zur Autobahn aufgestuft werden.

Beispiel Rednitztal

In Sachen Rednitztalautobahn, die fast 30 Jahre lang von Bürgerinitiativen und Verbänden bekämpft worden war, hatte es in den 1990er Jahren ein Gerichtsurteil gegeben, das die damalige Planung als Bundesstraße B2a neu als falsch klassifiziert bestätigte. Die Planung der Rednitztalautobahn war damals rechtswidrig, sie wurde nie gebaut. Darauf hatte das mittlerweile verstorbene Ehepaar Annemarie und Enno Brouer, sie war lange Jahre Vorsitzende des Vereins zum Schutz des Rednitztales und er dort Aktiver, beide auch im Bündnis FSW, immer wieder hingewiesen: Die Klassifizierung des Frankenschnellweges als Kreisstraße ist falsch, wenn der Frankenschnellweg autobahnähnlich ausgebaut wird.

Weitreichende Entscheidung

Und das hat weitere rechtliche Konsequenzen: Für die Planung einer Autobahn hat die Stadt nämlich gar kein Planungsrecht. Die Stadt Nürnberg hat das immer wieder in Abrede gestellt und den Frankenschnellweg als „Kreisstraße“ klassifiziert, um die Planung selbst vorantreiben zu können. Denn eine Klassifizierung als Autobahn (nach Ausbau) würde dazu führen, dass das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden müsste. Der Versuch des damaligen bayerischen Innenministers Dr. Günther Beckstein Anfang der 2000er Jahre, den Frankenschnellweg dort zu platzieren, war aber gescheitert. Das Bundesverkehrsministerium sah keine Notwendigkeit, den Frankenschnellweg zur Autobahn zu erklären.

Tom Konopka

Kartengrundlage: OpenStreetMap

langhuggerramp / Stadt Nürnberg

„Niemand hat die Absicht, eine Autobahn zu errichten“ ?!

Radschnellwege in Lyon – mehr als ein Traum?

Réseau Express Vélo (REV) heißt das Schnellradwegenetz der Metropolregion Lyon. „REV“, französisch ausgesprochen, ist ein Wortspiel und bedeutet auch Traum oder träumen. Träumen die Lyoner*innen also? Nein, denn 100 km Schnellradwege gibt es schon, 260 km sollen es bis 2026 werden, so ein Kernelement der regierenden links-ökologischen Parteien im Rathaus von Lyon. Damit haben sie sich erstmalig im Jahr 2020 die Mehrheit im Rathaus erobert. Bruno Bernard ist einer der mit links-grünen regionalen Bündnissen erstmalig an die Rathausmacht gekommenen Großstadtbürgermeister*innen in Frankreich.

Es ist noch keine zwanzig Jahre her, da hieß der regionale Fahrradverein im Elsass „osez vélo“: Wage es, Fahrrad zu fahren. „Damals waren Radwege durch kaum sichtbare Markierungen bestenfalls angedeutet, was nur bedeuten konnte: Wage es lieber nicht! Deshalb gab es nur wenige – meist männliche – Radler, die sonntags im grellfarbigen Outfit im Pulk radelten und für so viel Mut geachtet wurden. Aber im Alltag? Nie! Madame, was denken Sie!?

20 Jahre verändern die Welt

Zwanzig Jahre später die erfolgreiche Transformation, z. B. Lyon, Großstadt am Zusammenfluss von Rhone und Saône, neun Zugstunden von Nürnberg entfernt. Es wimmelt von „weichem Verkehr“, wie die Öffis, Radler, Roller und Fußgänger hier gemeinsam genannt werden. Traumhafte Radfahrbedingungen. Eine an der Ampel wartende Radlerin auf ihre Einschätzung und Einstellung gefragt, antwortet: „Wir Radler*innen halten uns jetzt endlich freiwillig an die Verkehrsregeln, denn wir werden immer mehr, und anders geht es dann nicht mehr gut.“ Mit dem Rad an einer Ampel zu warten, fällt mir als regelmäßigem Gast schwer, war es doch in Frankreich stets verpönt, diese Regel zu respektieren. Doch in den letzten Jahren hat sich viel geändert.
So gibt es ein Mietradangebot, das schon vor 4 Jahren vorbildlich war und den privaten Fahrradbesitz überflüssig gemacht hat. Jetzt die Invasion der E-Tretroller. Und dann die Lastenräder, die nun auch schon den Biomüll von Haushalten einsammeln.

Und die Autos?

Gibt es noch. Aber nur noch in Einbahnstraßen, einspurig, auf 30 oder sogar nur 20 km/h beschränkt und mit Fahrbahnen von der Breite der Radwege. Fußweg geht extra. Die Verkehrsfläche wurde neu verteilt und alle machen ohne Protest mit: Die Autospuren wurden rückgebaut und in Rad- und Fußwege wie auch Grünstreifen umgewandelt. Aus vierspurigen Boulevards wurden nun je eine Richtungsspur für Autos und je eine kombinierte Richtungsspur für Busse und Schnellradler. Die langsamen Radler*innen haben oft zusätzlich eine 1,5 m breite abmarkierte historische Spur auf dem Trottoir behalten. Dabei sind dann diese Gehwege auch noch ausreichend breit und laden zum Flanieren ein. Früher bidirektionale schmale Straßen wurden in einspurige Einbahnstraßen umgewandelt. Dabei blieb eine Parkspur erhalten, ein Radweg entgegen der Fahrtrichtung wurde abmarkiert und die beiderseitigen Gehwege blieben erhalten. Fast alle Innenstadtstraßen wurden in derartige fahrradfreundliche Einbahnstraßen umgewandelt und für Fahrräder entgegen der Fahrtrichtung geöffnet. Nur sehr wenige Straßen in Lyon erlauben es, mit einem Kraftfahrzeug schneller als 30 km/h zu fahren.
An großen Straßen angelegte, abgetrennte bidirektionale Radwege haben den Charakter von schmalen Straßen, so dass Überholen, Begegnen und Nebeneinanderfahren mit pragmatischer Rücksichtnahme kein Problem ist. Dabei ist innerstädtisch die Ampel- und Kreuzungsdichte sehr hoch, gefühlt alle 50 m ein Anlass, anzuhalten. Dies erklärt den Bedarf an Radschnellwegen.

Motoren der Veränderung

Im Stadtpark „tête d’or“ springt mir am Abend eine Gruppe junger Leute ins Auge, die gemeinsam unter einer alten, großen Kastanie an ihren alten Fahrrädern schrauben. „Wie geht es euch mit dem Rad hier in Lyon?“ – „Frag ihn“, lacht die junge Frau ihren Mitschrauber an. Nicolas sitzt seit letztem Jahr erstmalig für die Grünen im Regionalrat und schiebt die Energiewende an: „Mit dem Radschnellwegenetz REV wollen wir sowohl querende als auch ins Zentrum ein- und ausfahrende Verkehre aufs Rad bringen. Das schafft Lebensfreude, hält gesund und schont die Umwelt“, Nicolas erzählt begeistert von seinem Traum, der zugleich ein ambitioniertes Parteiziel ist: Der Radverkehrsanteil in der Metropolregion soll bis 2026 verdreifacht werden. Dafür wurden 100 Mio. Euro in den Haushalt eingestellt. Die Querschnittmessungen an den innerstädtischen Radschnell-Paradestrecken am Rhôneufer erreichen mancherorts Werte von über 10.000 Nutzern pro Tag, transparent in Echtzeit im Internet für alle einsehbar. Überall sieht man die Bautrupps im Stadtbild an der Fahrradinfrastruktur werkeln. Selbst in den Niederlanden und in Kopenhagen habe ich keine so hohe Dichte an vertikaler und horizontaler Rad-Markierung ge-

Die neue Brücke für den „weichen Verkehr“ über die Rhône.

Abgrenzung Radweg gegen die Einbahnstraße

Fotos: Norbert Dischinger

Nicolas Barla, grüner Regionalrat

Radschnellweg am Rhôneufer (mit Abgrenzung zu den Parkplätzen) und in der Altstadt.

sehen wie in Lyon. Der Effekt: gefühlte Sicherheit, ein Mensch von der Stadtplanung hat also für mich als Radler*in mitgedacht, zeigt mir den Weg und erinnert die anderen Verkehrsteilnehmer*innen an die (schnellen) Radler*innen.

Geht noch mehr?

Zumindest exotischer: Ein ca. 1.400 m langer, ehemals eingleisiger Eisenbahntunnel wird mit Wohlfühlmusik und Beleuchtung bespielt und untertunnelt als fast 4 m breiter Lückenschluss im Radschnellnetz den Weg vom Rhône- ins Saône-Tal. Es ist offensichtlich, unsere Nachbarn haben eine neue Lebensqualität entdeckt und angenommen.

Nicolas und seine Parteifreunde arbeiten nun daran, 10.000 gebrauchte Räder aus Fundsachen, Konfiszierungen etc. für Bedürftige herrichten zu lassen, die dann zu Sonderkonditionen ein Rad von der Stadt bekommen können. So wollen die „Ecolos“, wie die Links-Grünen in Frankreich meist genannt werden, weitere Zielgruppen zum Radfahren motivieren.

Diese progressive Radverkehrspolitik zeigt sich auch in anderen französischen Großstädten: Paris, Marseille, Grenoble, Tours, Bordeaux, Toulouse oder Strasbourg. Selbst die Schlechtwetterstadt Lille zieht mit. Dabei wird in diesen Städten parallel mit der Radinfrastruktur immer der ÖPNV ausgebaut, mit Schwerpunkt auf der Straßenbahn und enger Verzahnung mit den Mietradstationen. In Lyon wurde erst im letzten Jahr eine neue querende Tram-Linie eingeweiht. Inzwischen gibt es dort fast 400 Mietradstationen. Die Dieselbusse werden durch Gas- und Elektrobusse abgelöst. Lyon experimentiert im neuen Stadtquartier Confluence mit mobiler Begrünung und Möblierung auf den Straßenflächen, um damit alle Verkehrsteilnehmer*innen „herunterzubremsen“ und dabei einzuladen, die so neu und anders erschlossenen öffentlichen Flächen ohne Konsumzwang zu genießen: im Liegestuhl, unter dem Sonnen- oder Regenschirm, am Stehtisch oder am Fitnessgerät. „Und wenn Sie sich die Zeit nehmen würden?“ lautet der Titel dieses Maßnahmenbündels. Noch ist der Feldversuch nicht abgeschlossen.

Stadt statt Autobahn

Die2 x 3- bis 2 x 4-spurige Stadtautobahn A6 / A7 (110.000 Kfz/Tag) auf dem westlichen Rhôneufer wird auf 2 x 2 Spuren zurückgebaut, um die Stadt attraktiver zu machen und den Durchgangsverkehr zu halbieren. Dazu wurde sie vom Staat der Kommune zum Rückbau zurückübereignet. Die wiedergewonnenen Flächen sind Filetstücke, die für „weichen“ Verkehr, Grünraum und Uferlandschaft ihrem Ursprung angepasst werden. Vor Beginn der mehrjährigen Bauphase wurde dort seit Anfang 2021 die jeweils dritte Spur für nur mit einer Person besetzte Verbrenner-Pkw gesperrt, um die Verkehrswende mit geringem Investivaufwand zu unterstützen.

Genau hingeschaut

Der Vergleich der relevanten Kennzahlen für Grand Lyon und Nürnberg (siehe Tabelle) zeigt bei den Radwege-Zentimetern pro Einwohner*in keinen signifikanten Nachteil für Nürnberg auf, was der Wahrnehmung im öffentlichen Raum völlig widerspricht. Wie kommt es dann zu dieser gefühlt viel schlechteren Situation in Nürnberg, im Vergleich zu Lyon? Vermutlich werden die unübersehbar vielen abmarkierten Radspuren in Lyon nicht als Radweg verbucht, anders als in Nürnberg. Es wird auch die Ausführungsqualität sein, zu Ende gedachte Wegeführungen und Markierungen, ernst genommene Bedürfnisse und als gleichwertig behandelte Verkehrsteilnehmer. Die konsequent ökologische Verkehrspolitik in Frankreichs Großstädten beindruckt und ist einen Besuch wert. Dabei ist Frankreich nach Deutschland und Spanien das drittgrößte europäische Automobilproduktionsland. „REV“ in Lyon, also träume in Lyon und probiere es aus: Europa-Super-Sparpreis mit einmal Umsteigen, Mieträder stehen hundertfach dort vor dem Bahnhof bereit.

Norbert Dischinger

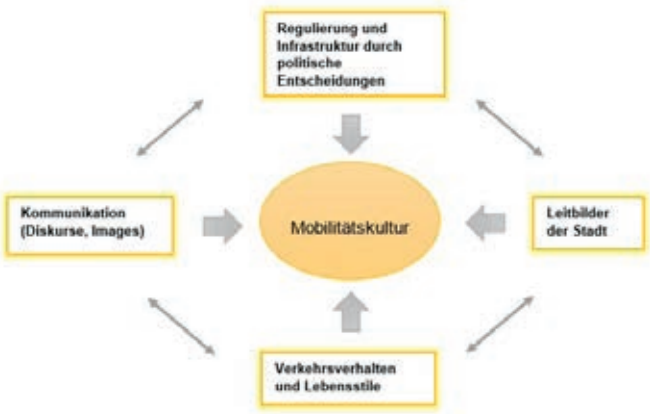
	Grand Lyon, La Métropole	**Nürnberg**
Einwohner	1,4 Mio. (2019)	0,52 Mio. (2020)
Fläche	538 km²	186 km²
Bevölkerungsdichte	2.600 Einw/km²	2.796 Einw/km²
Kosten der ÖPNV-Monatskarte	TCL ca. 60 €	VAG ca. 80 € (Solo 31, Zone A)
Länge der Radwege	860 km (ohne reine Abmarkierungen)	295 km (mit Abmarkierungen)
Radwege/Einw.	61 cm	57 cm
Radverleihstationen	428	ca. 30
Mietfahrräder im öffentlichen Raum	ca. 5.000	ca. 1.500

Quellen / Internet Recherche im Juli 2021:

- Radschnellnetz Lyon: https://t1p.de/zw7g und https://t1p.de/hf7m
- Rückbau Stadtautobahn (PDF-Dokument): https://t1p.de/mua8
- Mitfahrerspur: https://t1p.de/jrjh
- Nicolas Barla: https://www.grandlyon.com/elus/nicolas-barla.html
- Fahrradquerschnittszählstellen: https://t1p.de/1ru8
- Radwegenetz Lyon: https://t1p.de/mxr6
- Mobilitätsangebot Lyon: https://t1p.de/sklk
- Öffentliches Mietradsystem Lyon: https://de.wikipedia.org/wiki/V%C3%A9lo%E2%80%99v (franz. Version ist weit aktueller)

Mobilitätskulturen der Stadt Nürnberg – Zukunftsvision nachhaltiger Mobilität?

Steigende Bevölkerungszahlen und mehr Arbeitsplätze verursachen zusätzlichen Verkehr und stellen höhere Anforderungen an die Mobilität der Bürger. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur hat aber an vielen Stellen bereits die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht. Außerdem erhöhen sich Flächennutzungskonflikte, Luftschadstoff- und Lärmbelastungen, was die Lebensqualität in Städten sinken lässt. Aus der dargestellten Problematik ist eine nachhaltige Mobilität unabdingbar, die mit ressourcenschonendem und umweltverträglichem Verkehr erzielt werden kann. Inwieweit eine nachhaltige Mobilität in der Stadt Nürnberg erreicht werden kann, wurde im Rahmen meiner Masterarbeit am Institut für Geographie der FAU Erlangen-Nürnberg mithilfe einer Analyse zentraler Prozesse und Veränderungen der Mobilitätskultur sowie der Aussagen der beteiligten Akteure im Rahmen von Experteninterviews untersucht.



(Quelle: verändert nach Lanzendorf und Klinger 2018, S. 31)

Das Konzept städtischer Mobilitätskulturen

„Weiche“ Faktoren

Neben Infrastruktur- und Raumgestaltung betreffen Mobilitätskulturen auch Leitbilder und verkehrspolitische Diskurse, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die dahinterstehenden Mobilitäts- und Lebensstilorientierungen. Das Verkehrssystem kann also nicht allein durch die Infrastruktur und räumliche Gegebenheiten verändert werden, es spielen dabei Mobilitätsorientierungen und auch die Akzeptanz der Verkehrspolitik eine Rolle. Folglich ergibt sich ein verwobenes Cluster mit komplexen Beziehungen und Rückkopplungen (siehe Abbildung).

Beispiele für die Veränderung von Mobilitätskulturen sind die Einführung des Semestertickets, günstige Umwelt-Abos, autoreduzierter Quartiere und Radschnellwege Diese innovativen Konzepte sind innerhalb Deutschlands unterschiedlich stark verbreitet. Innerhalb Baden-Württembergs und generell im Westen Deutschlands sind zum Beispiel Umweltabos, autoreduzierte Quartiere und Radschnellwege eher etabliert als im Osten und Norden. Insgesamt wollen viele deutsche Städte den Anteil der Fahrradmobilität noch stärker erhöhen.

Keine klare Linie in Nürnberg

Nach der Analyse städtischer Mobilitätskulturen am Beispiel Nürnbergs ließ sich feststellen, dass es in Nürnberg bezüglich der Mobilitätskultur keine klare Linie gibt. Vielmehr waren Entscheidungen zur Förderung bestimmter Verkehrsmittel häufig politisch statt sachlich bedingt und spiegelten die unterschiedlichen Interessen der Akteure wider. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Begriff der Mobilitätskultur eher für einen fluiden Prozess und eine gewisse Pluralität steht. Aufgrund der gegebenen historischen und kulturellen Ausgangsbedingungen und politischer Entscheidungen entwickelten sich in Nürnberg verschiedene Mobilitätskulturen. Die Forschungsergebnisse der Masterarbeit zeigen bereits Ansätze einer nachhaltigen Mobilitätskultur, sei es infrastrukturell, durch das Verkehrsverhalten der Menschen oder die Sichtweisen der einflussreichen Akteure. Allerdings wird die Umsetzung einer Verkehrswende, die von einigen Widerständen und Herausforderungen gebremst wird, einen langen Prozess darstellen. Zum Beispiel können gesetzliche Vorgaben, Finanzierungsprobleme, die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren oder bereits vorhandene autogerechte bauliche Strukturen zu Herausforderungen werden.

Die zentrale Forschungsfrage der Arbeit beschäftigte sich mit Maßnahmen, durch die in Nürnberg eine nachhaltige Mobilitätskultur erreicht werden kann. Primär bedarf es hier vor allem einer Änderung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung, die mit einer Kombination aus verschiedenen Methoden erreicht werden soll. Insbesondere erweist sich eine Doppelstrategie aus der Verbesserung und dem Ausbau der Verkehrsangebote und einer gleichzeitigen Parkraumbewirtschaftung als sinnvoll. Gerade unter dem Ansatz der Mobilitätskultur kann der Einbezug der Bevölkerung Veränderungen bringen.

Gelingt nachhaltige Mobilität?

Ob Nürnberg die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätskultur gelingt, hängt vor allem von den Entscheidungen der Politik ab. Bei der Auswertung der Interviews wurde deutlich, dass innerhalb der Bevölkerung schon bei manchem ein Umdenken stattgefunden hat, das mit den richtigen Anreizen zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur führen kann. Über die Zusammensetzung des Verkehrs der Zukunft in Nürnberg waren sich die Akteure nicht einig. Vermutlich wird sich durch die genannten Entwicklungen die ÖPNV-Nutzung weiter erhöhen, was sich positiv in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätskultur auswirken kann. Trotzdem wird das Auto weiterhin Bestandteil der Mobilitätskultur sein. Zum einen wird es immer einen Teil an Lieferverkehr geben, zum anderen werden nicht alle Menschen für einen Umstieg bereit sein. Inwieweit autonomes Fahren oder neue Antriebstechnologien, wie E-Mobilität und Wasserstoff, die Grundlage für einen nachhaltigen Verkehr darstellen, wird sich zeigen. Durch seine Kompaktheit und Dichte hat Nürnberg aber mit den passenden Anreizen und politischen Rahmenbedingungen das notwendige Potenzial, sich in den nächsten Jahrzehnten hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur zu entwickeln.

Janine Geißler

Quellen:
LANZENDORF, Martin; KLINGER, Thomas. 2018: Bausteine einer nachhaltigen urbanen Mobilität in Deutschland und Europa. In: Geographische Rundschau (6), 30–34. Der Artikel kann online aufgerufen werden: tinyurl.com/hjrxh8mj

MITMACHEN

Mobilität für ein lebenswertes Schwabach

In Schwabach beschäftigen sich Stadtrat, Stadtverwaltung und Bürgerschaft mit einem Mobilitätsplan. Er soll die Voraussetzungen schaffen, umweltfreundliche Verkehrsarten wie Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und neue Mobilitätsformen attraktiv zu machen und besonders zu fördern. Die Schwabacher*innen sollen Anreize bekommen, das Auto immer öfter stehen zu lassen und so künftig ihren Betrag zum Klimaschutz zu leisten sowie die Lebensqualität in der Stadt für alle zu erhöhen.

Unter **schwabach-bewegen.de** ist es möglich, eigene Ideen für Verbesserungen im Verkehrsbereich zu posten. Mit einfachen Klicks können Gefahrenstellen im Stadtplan markiert und kommentiert werden. Es ist ein übersichtliches Tool, das sehr gut angenommen wird. Bisher sind über 100 Vorschläge eingegangen. Hans Busch vom ADFC Schwabach hat die Seite eingerichtet und wird dabei verbandsübergreifend vom BN und VCD unterstützt. Auch die Stadt wirbt auf ihrer Website dafür, mitzumachen, und verspricht, dass die Verbesserungsvorschläge im Mobilitätskonzept berücksichtig werden. Nachahmenswert!

Heidi Deffner

StUB-Ostast

Weitere Planung gesichert

Die Kreisrät*innen des Landkreises Erlangen-Höchstadt haben am 19. Juli 2021 mit großer Mehrheit der Planung eines Ostastes der Stadt-Umland-Bahn zugestimmt. Schon im Juni hatte auch der Kreistag Forchheim (sogar einstimmig) sein Einverständnis zur neuerlichen Prüfung gegeben. Damit ist der Weg frei für einen neuen Anlauf zur Erweiterung des L-Netzes von Erlangen Richtung Eckental. Die Aussicht ist sehr groß, dass der Nutzen-Kosten-Faktor jetzt in Verbindung mit dem L-Netz über Uttenreuth hinaus größer als 1 ist.

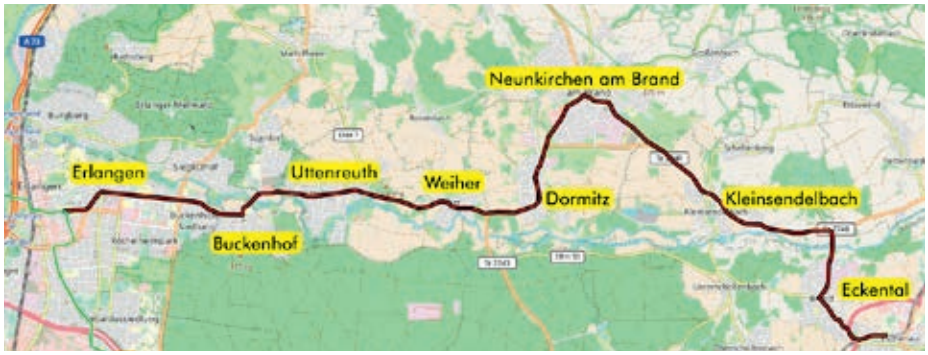
Dabei sah es die letzten Monate gar nicht gut aus für das Projekt. Im Landkreis Erlangen-Höchstadt sprachen sich Kreisräte der FW und AFD öffentlich gegen die StUB aus, sahen immer wieder ein mögliches Bürgerbegehren am Horizont heraufziehen und forderten von Gemeinden im östlichen Landkreis eine finanzielle Beteiligung an den Planungskosten. Nach zahlreichen Gesprächsrunden geschah dann aber etwas Unerwartetes: ein Kompromiss wurde gefunden und ein Beschlussvorschlag ausgearbeitet, der mit nur zwei Gegenstimmen am 19. Juli angenommen wurde.

Was hat der Kreistag konkret beschlossen?

- Es wird eine Zweckvereinbarung geben zwischen den Landkreisen Forchheim und Erlangen-Höchstadt sowie der Stadt Erlangen mit dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV). Darin wird der ZV beauftragt, einen Ostast zu planen und einen Nutzen-Kosten-Faktor zu berechnen. Dies muss bis 2023 erfolgen.
- Die Kosten für Planungsbüros, Verkehrsgutachten, aber auch Marketing- und Informationskampagnen werden nach dem Anteil der Streckenlänge auf die drei Gebietskörperschaften verteilt.
- Wenn alle Daten ermittelt sind, werden die Landkreisbürger*innen des Landkreises ERH in einem Ratsbegehren gefragt, ob der StUB-Ostast realisiert werden soll. Dies soll nach einem Ratsbegehren der Stadt Erlangen stattfinden.

Mit diesem Kreistagsbeschluss konnte die Chance auf den Ostast gewahrt werden, denn er bleibt im Förderantrag an den Bund als Teil des Gesamtnetzes (Nürnberg/Erlangen/Herzogenaurach) erst einmal erhalten. Gleichzeitig kehrt nun hoffentlich politische Ruhe ein beim Thema Stadt-Umland-Bahn. Für die Gegner*innen einer StUB besteht nach wie vor die Chance, dass sich im Ratsbegehren eine Mehrheit gegen den Ostast ausspricht. Wir Befürworter*innen freuen uns über eine ruhigere Phase, in welcher der Zweckverband mit den Planer*innen seine Arbeit machen kann, ohne dass ständig das Damoklesschwert eines Bürgerentscheids droht.

Esther Schuck / Hans-Thomas Benz



Kartengrundlage: OpenStreetMap

MITMACHEN

Einladung zur Gründung einer VCD-Ortsgruppe in der Nürnberger Außenstadt Süd

Liebe Mitglieder aus den Stadtteilen südlich des Nürnberger Hafens,
wenn Sie der Meinung sind, dass die Nürnberger Stadtverwaltung alle Probleme beim Verkehr im Griff hat, dann können Sie diesen Text gerne überspringen. Sollten sie jedoch „Potential" für Verbesserungen im Bereich Siedlungs- und Verkehrspolitik im Nürnberger Süden sehen, oder wenn sie konkrete Missstände in diesen Bereichen erkennen, dann sollten sie zusammen mit uns aktiv werden.

Wir planen eine VCD-Ortsgruppe in den Bürgerversammlungs-Bereichen 17 und 18 zu gründen, das sind die Nürnberger Stadtteile südlich des Staatshafens.

Wenn Sie Interesse an der Mitarbeit in einer VCD-Ortsgruppe haben, dann nehmen Sie bitte Kontakt mit dem Kreisverband auf, wir informieren sie dann über den Termin eines ersten Treffens der Ortsgruppe.

Günter Bürkel

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

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

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

Gibt es ein Recht auf einen Autoparkplatz vor der Haustüre?

2018 hat der Nürnberger Stadtrat beschlossen, eine konsequente Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt einzuführen. Dieser Tage – drei Jahre später – ist das Konzept in der Umsetzung. Ziel ist es, dass für alle bisher kostenlosen Parkplätze innerhalb des Altstadtrings ein Parkticket zu lösen ist, zumindest für Besucher*innen. Es wird ein Mischbetrieb eingeführt: Bewohner*innen mit einem Anwohnerparkausweis dürfen auf diesen Parkplätzen weiterhin unbegrenzt parken.

Auch wenn dieses Konzept ein kleines Schrittchen in die richtige Richtung ist, löst es nicht das grundsätzliche Problem. Der öffentliche Raum dient hauptsächlich als großer Parkplatz und für eine lebenswerte Stadt für alle mit Verweilflächen, Spielplätzen, Straßenbäumen und bequemen Fuß- und Radwegen bleibt kaum Platz. Das gilt nicht nur in der Altstadt, sondern auch innerhalb des Ringes und auch in etlichen Stadtteilen darüber hinaus.

Parkplätze sind in der Stadt ein knappes Gut und lassen sich kaum vermehren. Im Gegenteil: Für eine Verkehrswende hin zum Umweltverbund wird mehr kostbare Stadtfläche für Fuß- und Radwege benötigt, mehr Grün soll im öffentlichen Raum untergebracht werden und gleichzeitig steigen die Zulassungszahlen für Autos. Außerdem werden die Autos auch immer breiter und länger (SUV / Wohnmobile). Mehr Anwohnerparkplätze auszuweisen, beruhigt zwar die Gemüter der ansässigen Bevölkerung, löst aber das grundsätzliche Problem nicht. Auch bei Anwohnerparkplätzen übersteigt die Zahl der Fahrzeuge die der freien Plätze und die negativen Auswirkungen des Parkplatzsuchverkehrs mit Lärmbelästigung und Abgasbelastung bleiben.

Wie könnte eine Lösung ausschauen?

Grundsätzlich sollte in allen Stadtvierteln, in denen nicht auf Anhieb freie Parkplätze zu finden sind, eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. In Nürnberg ist das fast der komplette Bereich innerhalb des Ringes (B4R), aber auch viele Bereiche mit guter U-Bahn bzw. Straßenbahnanbindung (z. B. Langwasser, Nordostbahnhof). Die Höhe der Gebühr richtet sich nach dem Parkdruck: Es wird so viel verlangt, dass immer einzelne Parkplätze zu finden sind. Bei der Tarifgestaltung wird darauf geachtet, dass

Foto: Bernd Baudler

es keinen Mengenrabatt gibt. Es gilt ein Stundentarif – lediglich in der Nacht gibt es einen Pauschalbetrag. Das Ganze läuft nach dem Motto: „Wenn ich 15 bis 18 m² kostbaren öffentlichen Raum zum Abstellen meines Autos in Anspruch nehme, kann ich das machen, muss aber dafür auch einen angemessenen Preis zahlen."

Mit den Anwohnerparkplätzen wird analog verfahren: Auch hier muss die Parkgebühr so hoch sein, dass immer ein freier Platz zu finden ist. Der Preis dürfte etwas unter dem der allgemeinen Parkplätze im Quartier liegen, da der Parkdruck durch die Anwohnerparkregelung nicht so hoch ist. Im Gegenzug müssen Anwohner*innen keine Gebühr mehr für die Ausstellung eines Parkausweises entrichten. Der Ausweis wird auf den Namen ausgestellt, so dass auch Anwohner*innen, die sich nur gelegentlich ein Auto ausleihen, in den Genuss der Anwohnerparkregelung kommen können.

Wer hat bei so einer Regelung welchen Vorteil?

Geschäfte haben den Vorteil, dass Kund*innen, die aus Transportgründen mit dem Auto vorfahren,immer einen Parkplatz in der Nähe finden. Das erspart den Bewohner*innen viel Parksuchverkehr und damit Belastung durch Lärm und Abgase. Durch weniger Parkplätze und mehr Möglichkeiten für Grün, Außenbestuhlung für Gaststätten und Verweilplätzen wird das Wohnumfeld aufgewertet. Bewohner*innen, die mit dem Auto kommen, finden auch zu ungünstigen Zeiten immer einen freien Parkplatz und haben dadurch „mehr Feierabend".

Ein Blick in die Nachbarländer Schweiz oder Holland zeigt, dass das System einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung sehr gut funktionieren kann.

Karsten Liebster

Termine:

KlimaCamp Nürnberg 24/7, also jederzeit, am Sebalder Platz
Bei trockenem Wetter immer montags 17-19 Uhr **VCD Fahrradwerkstatt**

Sa. 11.9., IAA-Demo und Fahrradsternfahrt, München / **iaa-demo.de**

Sa, 18.9., Stadt(ver)führungen 2021:
Nr. 250: „Mit der Straßenbahn durch die Altstadt", um 11 Uhr, 14 Uhr und 16 Uhr, Laufer Tor
Nr. 390: „Es ginge vieles besser, wenn man mehr ginge", um 12 Uhr und 15 Uhr, Gustav-Adolf-Kirche

Fr. 24.9., 12:30 Uhr Globaler Klimastreik – Fridays For Future, Wöhrder Wiese, Nürnberg

Di. 5.10., 19 Uhr: Jahreshauptversammlung VCD-Kreisverband Nürnberg, Café-Restaurant Literaturhaus, Luitpoldstraße 6, im 1. OG, 90402 Nürnberg, Nähe Hauptbahnhof

Aufgrund der aktuellen Lage ist noch unklar, welche Treffen in Präsenz oder in Onlineformaten durchgeführt werden. Bitte informieren Sie sich vorab per Mail.

Regelmäßige Treffen:

VCD Nürnberg:
2. 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: **h-deffner@web.de**

AK ÖPNV und AK Rad:
Info: **nuernberg@vcd.org**

Newsletter:
Einfach auf **www.vcd.org/nuernberg** im Menüpunkt „Newsletter" registrieren

Facebook VCD Großraum Nürnberg
Instagram @vcdnuernberg
Twitter @VCDNuernberg