

Aktuelle Informationen des VCD im Großraum Nürnberg



Wie sich die Stadt der Autolobby bedient

Was sich zum Jahresende in der Presse-Öffentlichkeit zum umstrittensten Verkehrsprojekt Nürnbergs abgespielt hat, sucht wahrlich seinesgleichen.

Für alle, die die Entwicklung nicht so intensiv verfolgt haben, kurz ein paar Fakten: Der umgangssprachlich so genannte Frankenschnellweg ist eine Bundesautobahn (BAB 73), die von Bamberg über Erlangen und Fürth durch das Stadtgebiet Nürnbergs führt. Am Kreuz Feucht mündet er in die BAB 9 (München – Berlin). In zentraler Lage in Nürnberg ist die Straße jedoch keine BAB mehr, sondern eine Kreisstraße. Somit liegt die Planungshoheit hier bei der Stadt, namentlich beim „Servicebetrieb Öffentlicher Raum“, kurz SÖR genannt. Seit Ende der 1990er Jahre wird schon über den kreuzungsfreien Ausbau mitten in der Stadt diskutiert. Die Fronten zwischen Befürworter*innen und Gegner*innen des Ausbaus sind, wie man sich gut vorstellen kann, verhärtet.

Vergleich kommt nicht zustande

Die Mitglieder des Bund Naturschutz (BN), der gegen das Projekt geklagt hatte, haben sich im April 2021 gegen einen bereits ausgehandelten Vergleich mit der Stadt Nürnberg entschieden. Das bedeutet, dass die ruhend gestellte Klage aus dem Jahr 2013 nun weitergeführt wird. Zuvor schon hatte sich der Landesverband des VCD entschlossen, ebenfalls Klage gegen die notwendig gewordene „ergänzende Planfeststellung“ einzureichen. Die Entscheidungen der beiden Umweltverbände sind selbstredend ärgerlich für die Nürnberger Stadtspitze. Vielleicht helfen sie ihr aber am Ende sogar, ohne Gesichtsverlust aus dem festgefahrenen Projekt heraus zu kommen?

Im Herbst erhielt im Rahmen des Bundestagswahlkampfes das Thema Klima- und Verkehrswende noch mehr an Bedeutung. Es scheint fast so, als ob die Bürger*innen tatsächlich lieber mehr

Grün und weniger Autos in den Städten haben möchten – so wie sie es während der letzten beiden Corona-Sommer durch stadtplanerische Experimente mitbekommen haben. Darüber hinaus entwickelt sich immer mehr Kritik und Widerstand gegen das Projekt, selbst in Kreisen, die den kreuzungsfreien Ausbau bisher befürwortet haben. Zu diesem Kreis gehöre tatsächlich auch ich.

Ende September 2021 sprach der Kämmerer der Stadt Nürnberg bei seiner Rede zur Einführung des Stadthaushaltes von einem „städtebaulichen Sündenfall“, für den es eine wie auch immer geartete Lösung geben müsse.

Seltsame Befragung

Wie aus dem Nichts wird am 25. November 2021 das Ergebnis einer – angeblich repräsentativen – Umfrage im Auftrag des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (!) vom städtischen Presseamt veröffentlicht. Das findet natürlich auch in der Nürnberger Presse reichlichen Widerhall: Es gibt Befürworter, wie den Chefredakteur der „Nürnberger Zeitung“, aber auch deutlichen Widerspruch von einem Chefredakteur der „Nürnberger Nachrichten“. Das Umfragedesign selbst wird aber weder von der Stadt noch von der Presse hinterfragt.

VCD und Bund Naturschutz geben ihrerseits in einigem zeitlichen Abstand Pressemitteilungen heraus. Nach Analyse der ADAC-Studie nimmt vor allem der BN klar und deutlich Stellung gegen die Vorgehensweise bei der Befragung. Die Nürnberger Presse, die sonst immer wieder Pressemitteilungen der Verbände veröffentlicht, ignoriert diesen Widerspruch jedoch und druckt auch unsere Pressemeldung nicht ab.

Eine Kontrolle durch die Medien, oft als „vierte Gewalt“ bezeichnet, sieht wahrlich anders aus.

Michael Hauck



langhuggerramp / Stadt Nürnberg

Mit solchen Bildern wirbt die Stadt für den „grünen Deckel“ – der ohnehin nur auf dem südlichen Teilabschnitt vorgesehen wäre. Konkret geplant oder finanziert ist nichts davon.

Zum Nachlesen:

ADAC-Umfrage (PDF):
<https://tinyurl.com/38d4a5p2>

Pressemitteilung Stadt Nürnberg:
<https://tinyurl.com/2p8m48dr>

Bericht und Kommentare
 in der Nürnberger Presse:
<https://tinyurl.com/mrxywz9w>
<https://tinyurl.com/5n84sebu>
<https://tinyurl.com/58bxdmj5>

Pressemitteilung des VCD:
<https://tinyurl.com/ysvcd37z>

Pressemitteilung des Bund Naturschutz:
<https://tinyurl.com/zfk6z8kd>

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!*

Mit Luftschlössern zu hohen Zustimmungswerten

KOMMENTAR

Die Klimakrise hat nicht nur weltweit massive Auswirkungen für die Menschen, sondern ihre Dringlichkeit ist in der Bevölkerung hierzulande angekommen. Mittlerweile reagiert sogar die Politik, wenngleich noch etwas zaghaft. Straßenbau-Großprojekte wie der Ausbau des Frankenschnellwegs geraten damit zunehmend sogar in Deutschland realpolitisch ins Abseits. Da erstaunt es nicht, dass schon am Tag der Veröffentlichung einer ADAC-Umfrage die Stadt Nürnberg diese sofort und ungeprüft für ihre Marketingzwecke nutzt.

Die Online-Umfrage des ADAC

Unter Zuhilfenahme design-prämierter Grafiken von Zielperspektiven, welche die Stadt Nürnberg in den Jahren 2014 und 2015 hat erstellen lassen, hat der ADAC eine Online-Umfrage durchgeführt. Idealisierte Darstellungen mit wenig Bezug zur tatsächlichen Planung. Die Ergebnisse sind – unter dieser Voraussetzung kein Wunder – wie gewünscht ausgefallen und zeigen mehrheitliche Zustimmung. Nur die Überschrift dazu ist eben unzutreffend: „Zustimmung zu den Planungen der Stadt“.

Eine fundierte Umfrage mit Anspruch auf Repräsentativität hätte einer deutlich höheren Teilnehmerzahl bedurft, die Gruppe der ADAC-Mitglieder vielleicht doch keines 80-prozentigen Männeranteils, und auch die Gruppen der jungen und der alten Menschen hätten etwa nach der Bevölkerungsstatistik vertreten sein müssen. Diejenigen aber, die aus verschiedenen Gründen eher per Rad oder zu Fuß und mit den Öffentlichen unterwegs sind, waren bei der Umfrage deutlich unterrepräsentiert.

Was in der Umfrage fehlt

Mit grünen Visionen statt der harten Plan-Fakten wird verschwiegen: dass die Planung eine Verdoppelung der Fahrspuren im Ausbau-Abschnitt vorsieht; dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung an der künftigen Einfallsschneise zwischen Schwabacher und Steinbühler Straße südlich der Bauerngasse Lärmschutzwände errichtet werden müssen, was die Isolation der benachbarten Stadtgebiete voneinander noch verstärkt; dass der so intensiv beworbene „Deckel-Park“ überhaupt nicht Gegenstand der Ausbauplanung ist, sondern in der Planfeststellung sowie in sämtlichen Finanzierungsansätzen fehlt; oder dass Radverkehr von und nach Gostenhof keine gleichberechtigten Verbindungen erhält, sondern aufgrund des Ausbaus weite Umwege in Kauf nehmen muss, was grob unsozial ist, da die negativen Auswirkungen insbesondere Menschen betreffen, die Care-Arbeit leisten.

Es gibt das böse Wort „Glaube nur der Statistik, die du selbst gefälscht hast“. So weit muss man nicht gehen, um zu erkennen, dass es bei dieser Befragung – durch einen Interessenverband der Auto-lobby – mehr um Meinungsmache als um seriöse Meinungsforschung geht. Sehen die Befürworter des Projektes aktuell „ihre Felle davon schwimmen“? Soll die Nürnberger Bevölkerung mit zweifelhaften Zahlen vor vollendete Tatsachen gestellt werden? Sollen die Gegner*innen des Projekts müde gemacht und durch Ignorieren ihrer Vorschläge müde gespielt werden?

*Übrigens: Ca. 100 % der Teilnehmer*innen der Raddemo (siehe Titelbild) befürworten den Umbau des Frankenschnellwegs zum Radschnellweg.*

Bettina Klose

Nürnberg braucht ein ICE-Werk nahe der Stadt

Die Bahn plant, in den nächsten Jahren, die Zahl der ICE-Verbindungen deutlich zu erhöhen. Auf den wichtigen Linien sollen durch einen Halbstundentakt doppelt so viele Züge fahren. Nur so kann es gelingen, Reisende innerhalb des Landes zum Umsteigen von Flugzeug und Auto auf die Bahn zu bewegen. Dies ist ein nötig, um den Klimawandel zu bremsen.

Nürnberg braucht ein ICE-Werk

Nürnberg liegt im Schnittpunkt zentraler Linien. Vom Ruhrgebiet, aus Hamburg und Berlin kommen dann doppelt so viele Züge nach Nürnberg. Vor allem in den Tagesrandlagen werden nicht alle weiterfahren nach München oder Wien. Diese Züge müssen in maximal 25 km Entfernung vom Nürnberger Hauptbahnhof gereinigt und gewartet werden. Man braucht somit ein geeignetes Gelände nahe vorhandener Gleise, über die man störungsfrei das künftige ICE-Werk erreichen kann. Hier sollen bis zu 25 ICE-Garnituren täglich behandelt werden. Die bis zu 400 m langen Züge müssen vor, während und nach der Behandlung abgestellt werden. Dies führt zu Gleisanlagen mit erheblichem Flächenbedarf. Wo wären dafür geeignete Grundstücke? Mittlerweile sind noch drei Standorte in der engeren Auswahl.

Sanierung als Chance

Zwischen Nürnberg und Feucht liegt ein Waldstück. Hier wurden nach dem 2. Weltkrieg Munition und jede Menge Chemikalien vergraben. Die Fläche müsste dringend saniert werden, hier tickt eine Zeitbombe! Wegen der damit verbundenen Kosten und Risiken hat sich bisher niemand an diese Aufgabe gewagt. Im Moment sitzt man das Problem aus.

Wenn die Sanierung jetzt endlich in Angriff genommen würde, wäre das eine Chance für das ICE-Werk. Die Bäume müssten ja ohnehin gefällt werden. Eingezäunt ist das Gelände aus Sicherheitsgründen bereits heute. In der Nähe gibt es nur ein Gewerbegebiet, aber fast keine Wohnhäuser. Der Eingriff in den Bannwald wäre deshalb an dieser Stelle zu rechtfertigen und die Erholungsfunktion des Geländes würde nicht verschlechtert. Das Gebiet liegt nahe am Stadtrand und die Gleise zum Werk lassen sich leicht aus der Schnellfahrtrasse Richtung München ausfädeln.

Die Frage ist allerdings, ob das Gelände bis zum Baubeginn saniert werden kann. Es könnte sein, dass dies überhaupt

nicht möglich wäre, nicht in der Kürze der Zeit oder nicht mit vertretbaren Kosten. Dies sollte jetzt so schnell wie möglich geklärt werden. Auch wenn hier nicht gebaut werden kann, bekäme man mit einer Untersuchung wertvolle Informationen.

Ein zweiter möglicher Standort liegt in der Nähe des Bahnhofs Allersberg an der ICE-Strecke. Sicher wären die hierfür benötigten Flächen ein Verlust. Bahntrasse und Autobahn zerschneiden jedoch schon heute das Gebiet und beeinträchtigen die Erholungsfunktion. Andererseits ermöglichen sie eine gute Erschließung. LKW-Anlieferverkehr könnte über die nahegelegene Autobahnausfahrt kommen, die Beschäftigten könnten den südlich gelegenen Regionalbahnhof nutzen. Jedoch wäre für die ICEs der Weg vom Hauptbahnhof ins Werk fast doppelt so weit wie beim ersten Standort.

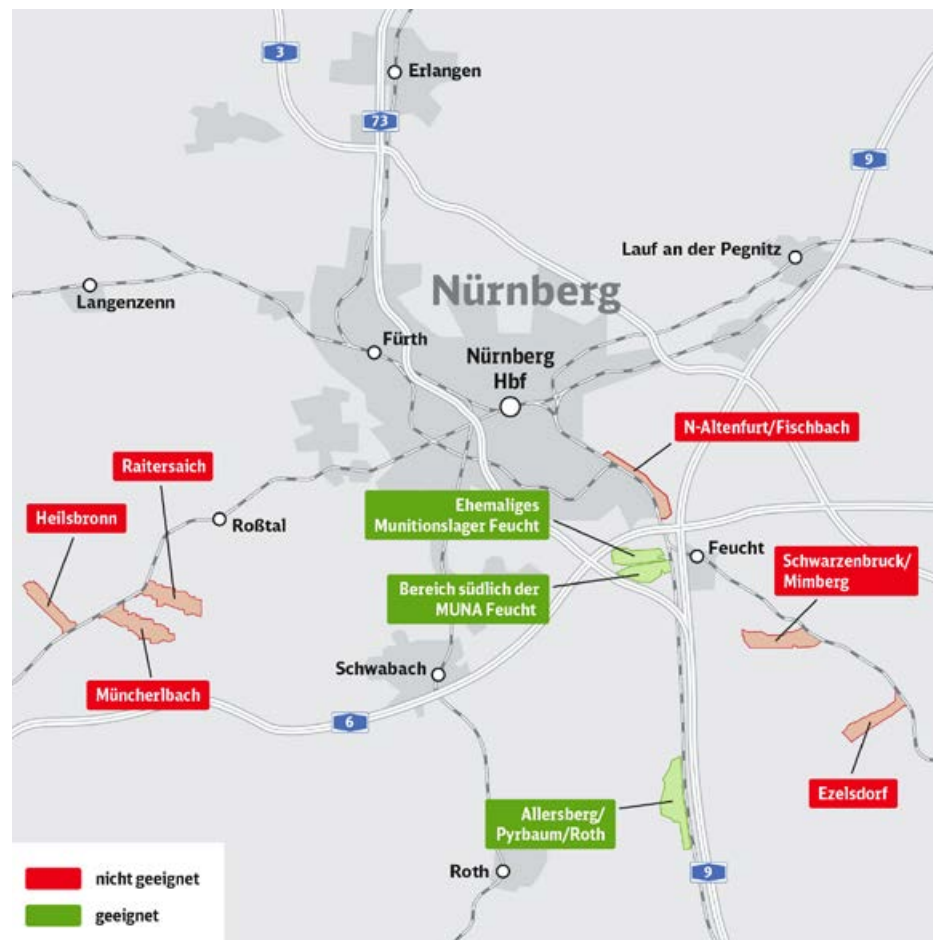
Ran an die Verkehrswende

Der Bau eines solchen Werks ist immer ein schmerzhafter Eingriff. Es ist daher darauf zu achten, dass die Entscheidung wohl abgewogen wird und die unver-

meidlichen Beeinträchtigungen so gering wie möglich ausfallen. Wenn wir mehr Verkehr auf die Schiene holen wollen, muss dringend in die Infrastruktur investiert werden. Eine prinzipielle Ablehnung des Werks im Großraum Nürnberg blockiert die Verkehrswende und ist deshalb völlig inakzeptabel.

Die Gegner des Projekts müssen sich fragen lassen, weshalb sie sich nicht genauso vehement gegen den völlig überdimensionierten Ausbau der angrenzenden Autobahnen gewehrt haben, welcher noch fortgesetzt werden soll. Der Ausbau führte und führt immer noch zu massiven und vor allem unnötigen Eingriffen in wertvolle Waldflächen. Der aktuell erfolgende und noch weit größer geplante Ausbau der A9, ihrer Anschlussstellen und der gigantische Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost verschlingen deutlich größere Flächen des wertvollen Bannwalds. Zudem erzeugen sie weiteres Wachstum des motorisierten Individualverkehrs, was die Verkehrswende sabotiert.

Hans Luntz



Lage der untersuchten Standorte

Mobilitätsaspekte im Koalitionsvertrag – und ihre Bedeutung für die Region

„Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit“

Die Parteien der neuen Bundesregierung nehmen im Titel ihres 173-seitigen Koalitionsvertrags Bezug auf bürgerliche Ideale. Dabei führen sie „Gleichheit“ und „Brüderlichkeit“ in der „Gerechtigkeit“ zusammen und bringen die „Nachhaltigkeit“ als neue Maxime auf die bundespolitische Bühne. Ein großes idealistisches Versprechen. Jedes dieser Ideale lässt sich einer Koalitionspartei als vorrangige Werteorientierung zuordnen. Wie wird die Kombination dieser Ideale mehr als die Summe der einzelnen Parteiprogramme? Oder droht nur der kleinste gemeinsame Nenner umgesetzt zu werden? Was bedeutet das für die Zukunft der Mobilität im Raum Nürnberg? Wie werden die detaillierteren Koalitionsziele unsere Bewegungsfreiheit im Rahmen eines nachhaltigen Gesellschaftsentwurfs unter Anerkennung global gerechter Güterverteilung sichern?

Einleitend zum **Kapitel Mobilität** ist formuliert: „Wir wollen eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und für alle alltagstaugliche und bezahlbare Mobilität ermöglichen. Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land.“ (Z727- bezeichnet die Zeile im offiziellen Dokument.) Dieses Versprechen folgt der bekannten Wachstumslogik, Bedürfnissen unreflektiert ihre Befriedigung zu versprechen, ohne die Anspruchsgrundlage zu begründen oder gar auf planetare Grenzen Rücksicht zu nehmen. Gerade die Metropolregion Nürnberg ist durch teils große Unterschiede zwischen „Stadt“ und „Land“ gekennzeichnet. „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ heißt nun nicht „gleiche“, aber leider schon gar nicht nachhaltige Lebensverhältnisse. Wie stehen wir hier dazu? Was bedeutet das z.B. für Investitionsvorhaben der Verkehrsinfrastruktur, Tarifmodelle und Parkraumbewirtschaftung? Wie soll in der Metropolregion dieses Koalitionsversprechen umgesetzt werden?

„Wir wollen eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und für alle alltagstaugliche und bezahlbare Mobilität ermöglichen. Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land.“

Einleitung zum Kapitel Mobilität

Das große Ganze und das Kleine am Rande: Industrie und Tourismus

Der Koalitionsvertrag steckt den Rahmen ab für den Weg in eine Wasserstoffwirtschaft und legt einen weiteren industriellen Fokus auf die Transformation der Automobilindustrie (Z793-). Die Metropolregion wurde mit dem bayerischen Zentrum für Wasserstoff bereits als Forschungsstandort aufgewertet. Dabei streben die Koalitionäre vorrangig die direkte Elektrifizierung von Landverkehrsmitteln an. Grüner Wasserstoff soll vorrangig dort zum Einsatz kommen, wo eine Prozessumstellung durch Elektrifizierung nicht möglich ist. Die Automobilzulieferer in der Region sollten sich darauf einstellen, also ihre Transformation vorantreiben und ihren Beitrag zur Elektromobilität leisten.

Ein für die Region wichtiger Randaspekt des Koalitionsvertrages ist das Versprechen, den Tourismus gerade im ländlichen Raum in Deutschland nach der Corona-Krise nachhaltig, klimafreundlich, sozial gerecht und innovativ zu gestalten (Z 883-): „Mit einem Modernisierungsprogramm ‚Zukunft Tourismus‘ unterstützen wir unbürokratisch Neu- und Wiedergründungen. Nationale Naturlandschaften, UNESCO-Welterbestätten und UNESCO Global Geoparks sind wichtige Bestandteile des deutschen Tourismus. Für einen nachhaltigen, naturver-

träglichen Tourismus unterstützen wir einen verstärkten Ausbau der passenden Infrastruktur, besonders bei Wander-, Rad- und Wassertourismus.“ Hiervon könnte die Metropolregion stark profitieren, indem sie sich darum bemüht, ihre vorhandenen starken Angebote auszubauen und so den Stadt-Land-Ausgleich vorantreibt.

Aufbruch in der Mobilitätspolitik!?

Betrachtet man die mangelnde Nachhaltigkeit in der Mobilitätspolitik der letzten dreißig Jahre auf allen politischen Ebenen, so ist der Anspruch des Kapitels **Mobilität** (Z1526-) verständlich: „Wir wollen die 2020er Jahre zu einem **Aufbruch in der Mobilitätspolitik** nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen.“ Dann wird „nachhaltig“ als „decarbonisiert“ beschrieben und ansonsten aus der wirtschaftspolitischen Sicht einer

Exportnation argumentiert: Verkehrsinfrastruktur erhalten, sanieren, ausbauen. Aber: Wofür brauchen wir in Nürnberg einen weiteren Ausbau der Autobahninfrastruktur? Welche Existenzberechtigung hat unser Flughafen, wer profitiert davon und wer bezahlt ihn? Hoffnung macht der angekündigte Dialogpro-

zess über die Prioritäten im geltenden Bundesverkehrswegeplan – dem Dinosaurier einer längst untergegangenen Epoche. Ein Echo aus dieser alten Zeit ist die angekündigte Investition in Lärmschutzmaßnahmen wie auch in Technik zur Lärmvermeidung. Wäre nicht Verkehrsvermeidung das Gebot der neuen Epoche? Derart schwache Ziele auf Bundesebene werden es uns schwer machen, auf der kommunalen Ebene verkehrspolitische Maßnahmen zum Erreichen der Klimaschutzziele umzusetzen. Andererseits macht die angekündigte Förderung von Personen- und Güterverkehr auf der Schiene durch Investitionen und regulatorische Maßnahmen Hoffnung auch für Nürnberg, sowohl im Fernverkehr (kombinierter Verkehr über den Hafen oder auch Nachtzüge zur Verdrängung von innereuropäischen Flügen) als auch im Nahverkehr (S-Bahn-, Straßenbahnausbau und Stadtumlandbahn). Für den **Güterverkehr** (Z1632-) werden regionale Güterverkehrskonzepte und die Förderung emissionsfreier Stadtlogistik wie Ladezonen und Logistik-Hubs angekündigt. Auf diesem Gebiet war Nürnberg schon mehrfach aktiv und kann nun erneut mit Unterstützung rechnen.

Das Auto bleibt die heilige Kuh

Die Regierung strebt mindestens 15 Mio. vollelektrische Pkw bis 2030 an (Z1640-). Allein für die Stadt Nürnberg wären das ca. 100.000 E-Pkw. Brauchen wir die wirklich? Lösen wir so unsere Probleme im knappen öffentlichen Raum, des unzureichenden Recyclings, der zu geringen Nutzungsintensität und der global nicht tragbaren Energieeffizienz derartiger Mobilität? Um bei diesem neuen Wachstumsspiel dabei zu sein, müsste sich die Region nun um neue Ansidlungen im Sinne der Transformation der Automobilwirtschaft bewerben: Batterieherstellung und -recycling, Weiterentwicklung des autonomen Fahrens etc. Die Metropolregion war im Deutschen Reich eines der führenden Industriecluster für motorisierte und nicht motorisierte



Foto: Bernd Baudler

Etwas Neues oder mehr vom Gleichen – was bringt die Ampelregierung?

Zweiräder. Wäre ein „Zurück zu unseren Wurzeln“ nicht vielversprechender und nachhaltiger? Zweiradmontage boomt wieder in Deutschland, nur nicht bei uns in der Metropolregion.

Antriebswende statt Verkehrswende

„Wir setzen uns für die Verabschiedung einer ambitionierten und umsetzbaren Schadstoffnorm EURO 7 ein und werden dabei Wertschöpfung und Arbeitsplätze berücksichtigen.“ Ist das die Ankündigung der nächsten Verbrauchertäuschung im großen Stil mittels „nur mit E-Fuels betankbaren Fahrzeugen“? Schließlich geht es um Wertschöpfung und Arbeitsplätze und nicht um planetare Grenzen? „Wir werden deshalb den vorauslaufenden Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur mit dem Ziel von einer Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglichen Ladepunkten bis 2030 mit Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur ressortübergreifend beschleunigen, auf Effizienz überprüfen und entbürokratisieren“, somit ca. 6.300 solcher Ladepunkte im Stadtgebiet Nürnbergs, etwa zwei pro Straße. Das könnte ein gigantisches Investitionsprogramm für die N-Ergie werden, so sie denn will und die Bürger*innen diesen Weg mitgehen. Andererseits bietet Nürnbergs Mobilitätspakt Chancen für das bessere Miteinander von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und ÖPNV-Fahrgästen, die auch mit zusätzlichen Finanzspritzen aus Berlin realisiert werden könnten.

„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung (StVO) so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.“ Die Formulierung lässt Zweifel aufkommen, denn „ein generelles Tempolimit wird es nicht geben“. Ob damit innerstädtisch durchgängig Tempo 30 möglich wird? Nürnberg ist nicht Mitglied in der neuen Initiative des Städtetags „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“, Altdorf, Erlangen und Augsburg schon.

Dafür soll laut Koalitionsvertrag nun Jugendlichen schon ab 16 begleitetes Fahren ermöglicht werden. Doch auf welchem Verkehrsmittel? Wie steht es mit dem Radfahrunterricht in den Grundschulen und für neue Mitbürger*innen? Welche Industrie schützt deren Interessen? Damit wird es nicht zur grundlegenden Reform der StVO im Sinne der Nachhaltigkeit, der Vision

Zero (keine Verkehrstoten mehr) und der lebenswerten Stadt kommen, sondern im Klein-Klein weitergewurschtelt.

Zu Wasser und in der Luft

Das Kapitel **Schiffsverkehr** (Z1706-) verspricht eine Steigerung des Güteranteils auf dem Wasserweg und eine Stärkung der Hinterlandanbindungen. Das dürfte seit vierzig Jahren in jedem Koalitionsvertrag stehen, geändert hat dies am Rückgang der Binnenschifffahrt nichts, auch nicht am Nürnberger Hafen.

Das letzte Unterkapitel widmet sich dem **Luftverkehr**. Für die Nürnberger*innen ist hierbei die Betonung effizienteren Lärmschutzes interessant. Deutschland soll Vorreiter beim CO₂-neutralen Fliegen und die Luftverkehrswirtschaft als Schlüsselbranche nachhaltig und leistungsfähig weiterentwickelt werden. Wie finden wir das rechte Maß für den Luftverkehr? Wie können Familien sich noch treffen, wenn sie durch Flucht und Migration immer öfter über den ganzen Globus verstreut sind?

Der Abschnitt **Luftreinhaltung** (Z1295-) ermuntert uns in Nürnberg mit dem Satz „Wir werden für Transparenz bei Ablassen von Kerosin sorgen und Möglichkeiten der Vermeidung entwickeln“ dazu, von unserem Flughafen Transparenz einzufordern, vor allem wegen der Lebensmittel auf den Äckern im Knoblauchsland. Den Kommunen wird Unterstützung auf dem Weg zu besserer Luftqualität versprochen, wovon die Bevölkerung in der Nürnberger Südstadt mit den großen Verkehrsschneisen profitieren könnte.

Damit dieser Koalitionsvertrag die Mobilitätspolitik zum Aufbruch in das für die Bewahrung unserer Lebensgrundlagen entscheidende Jahrzehnt führt, müssen WIR die Themen sichtbar auf die Straße bringen. Der Radentscheid hat es uns vorgegeben. „Berlin autofrei!“ geht den nächsten Schritt. Der gute Wille der Koalitionäre ruft nach Unterstützung, um gemeinsam für Akzeptanz für nicht immer schmerzfreie Themen in der Mitte der Gesellschaft zu werben und die Mehrheiten dafür zu stärken. Nur so kann eine erfolgreiche nachhaltige Mobilitätspolitik gelingen und mehr als die Summe von drei komplementären Parteiprogrammen werden. Aufbruch jetzt, auch in Nürnberg!

Norbert Dischinger

Der Koalitionsvertrag zum Nachlesen:

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/koalitionsvertrag-2021-1990800>

Das ver-rückte Labyrinth

Im Briefkasten liegt das aktuelle Infoblatt. Es erklärt kurz die Maßnahmen im Umfeld des Nürnberger Hauptbahnhofs: Umbau Bahnhofplatz, Abriss Hauptpost, Neubau Hotelkomplex, Erneuerung der Straßenbahn. Vor allem stellt es die aktuelle Wegführung inklusive Umwegzeiten dar. Auch an der Absperrung wird nochmal deutlich ausgeschildert, wie lange „dicht“ ist und wo man zu Fuß und per Rad durchkommt. Natürlich sind alle Wege zuverlässig nutzbar und barrierefrei. Für Mobilitätseingeschränkte gibt es eine Hotline, die dann ein kostenloses (Velo-)Taxi organisiert. Dann wache ich auf und finde mich im Nürnberger Baustellenchaos von 2021 wieder.



SÖR hat Smileys nur für Autofahrer*innen

Natürlich: der Verkehr muss weiterlaufen. Sonst schreibt die Lokalpresse wieder vom Megastau, schließlich sind nur Autos „richtiger“ Verkehr. Während also per Leuchtreklame Smileys für den Autoverkehr installiert werden, schallt Radler*innen nur ein blechernes „Rücksicht nehmen!“ entgegen. Damit sind die Schuldigen schon mal gefunden, und ein viel zu schmaler gemeinsamer Weg mit dem Fußverkehr muss ausreichen. Leider ist dieser Weg oft auch noch verdreckt oder sogar kurzfristig gesperrt, weil Baustellenfahrzeuge entladen werden müssen. Außer Sperren und Verbotsschildern fällt den Verantwortlichen im Servicebetrieb Öffentlicher Raum praktisch nichts ein, wie mit diesen lästigen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen umzugehen wäre. Irgendwie rücken die schon von sich aus zusammen. Und sie können sich auch ihre Wege bitteschön selber suchen, Wegweiser oder gar Übersichtspläne sind nur etwas für Memmen!

Orientierungslauf statt Alltagstrott

Direkte Verbindungen werden ohnehin überbewertet, wo man doch genauso gut über drei Ecken und „Bettlampeln“ ans Ziel stolpern kann. Bekanntermaßen haben gerade Menschen, die zum Bahnhof unterwegs sind, ja alle Zeit der Welt. Wer möchte schon pünktlich zum Zug kommen? Nirgendwo wird man ein dankbareres Publikum für die Leistungsschau der Absperrtechnik finden. Besonderer Clou: Wege, die im Nichts enden – und Menschen, die in ihrer Verzweiflung auf die (natürlich durchgehend passierbaren) Autofahrbahnen oder ins Baugeschehen geraten – nicht mehr witzig, sondern gemeingefährlich. Wenn es dann einmal ein Schild gibt, ist auch diesem nicht zu trauen. Da wird man gern mal einen Kilometer weiter geschickt, obwohl der ursprüngliche Weg passierbar gewesen wäre. Klar finden sich auch rebellisch veranlagte Zeitgenossen, die mal eine Sperre aushebeln und einen Weg in Eigenregie frei machen. Das Imperium antwortet damit, seine Sperren

→ SÖR-Mängelmelder

Leider werden Absperrungen & Co. in Nürnberg nur sporadisch kontrolliert – vor allem dann, wenn sich jemand beschwert. Hier können Sie Ihre Beobachtungen melden: https://www.nuernberg.de/internet/soer_nbg/maengelmelder_begrueessung.html
Telefon 09 11 / 2 31-76 37

ohne Not noch wochenlang herumstehen zu lassen, obwohl es dafür längst keinen Anlass mehr gibt.

Bus hui, Tram pfui?

Am Südportal des Marientunnels ist derzeit allerdings eine kreative und pragmatische Lösung zu sehen: Die stark genutzte Doppelbuslinie 43/44 kann hier weiter in beiden Richtungen verkehren. Eine Ampelsteuerung ermöglicht es Bussen, an der Engstelle gegen den Einbahnverkehr zu fahren. Geschenkt, dass sich vermeintlich besonders findige Kfz-Lenker*innen dann schnell hinter dem Bus mit durchmogeln.

Für die Straßenbahnlinie 5 ist man leider nicht auf diese Idee gekommen. Monatelang wird der Betrieb auf dem Streckenast eingestellt und Busersatz gefahren (oder eben im Stau gestanden). Warum hat man hier keine ÖPNV-Schleuse eingerichtet? Mit „Kletterweichen“ wären eingleisige Straßenbahnabschnitte schnell realisierbar. Die Überleitung wird einfach auf das bestehende Gleis aufgesetzt und die Linie kann weiter befahren werden. Gibt es so z. B. in Würzburg, nicht aber in Nürnberg. Hier ist die Straßenbahn halt nicht so wichtig und ein Anlass zur Betriebseinstellung offenbar willkommen.

Natürlich bedeuten Baumaßnahmen immer Beeinträchtigungen. Es wäre aber nicht nur im Sinne der Verkehrswende, sondern einfach vernünftig, wenn die Verkehrsarten des Umweltverbunds bevorzugt behandelt würden: Nirgendwo wird so effizient „transportiert“ wie im ÖPNV – mit einer Straßenbahn kommen mehr Menschen ans Ziel als in 100 Autos. Und wer zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs ist, braucht einen Bruchteil der knappen Fläche. Eigenständige Wegeplanung, Minimierung von Störungen und Informationen als Bringschuld – keine Hexerei, wenn der Wille da ist.

Bernd Baudler

Wie es richtig geht

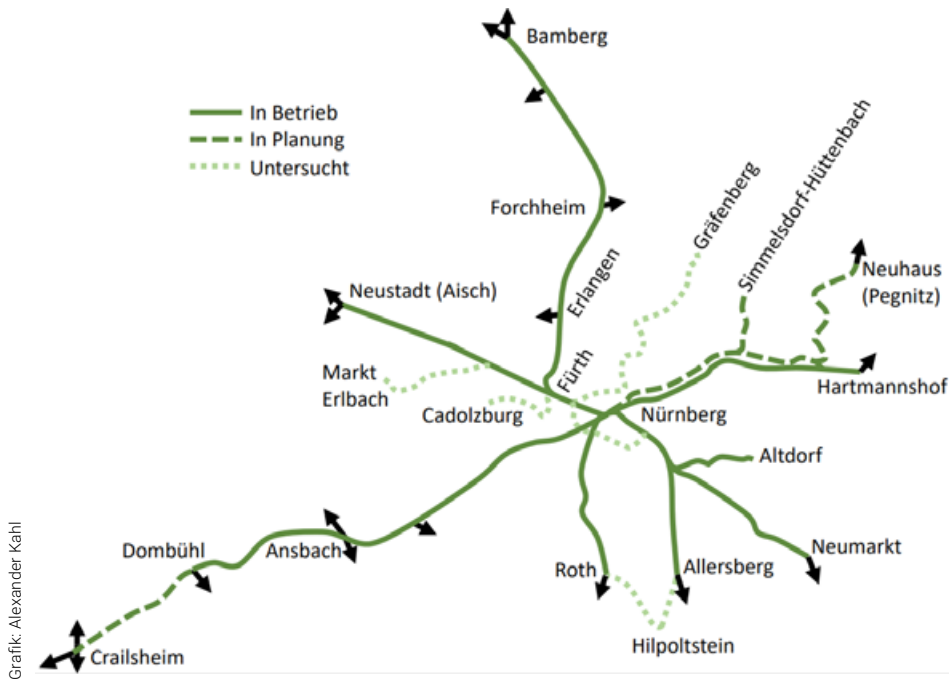
Das zeigt der Leitfaden der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (auch für den Fußverkehr):

<https://tinyurl.com/2p94z29x>



Fotos: Bernd Baudler

Bekommt Nürnberg ein weitverzweigtes S-Bahn-Netz?



Grafik: Alexander Kahl

Zum Fahrplanwechsel ist das Nürnberger S-Bahn-Netz um eine Linie reicher geworden. Die S6 verbindet nun Neustadt a. d. Aisch mit dem Nürnberger Hauptbahnhof. Dabei handelt es sich nicht um eine „echte“ Ausdehnung des S-Bahn-Netzes, denn es wurde wie schon bei der S5 lediglich die bisherige RB 10 umbenannt. Bei gleichem Takt und gleichen Stationen.

Eine richtige Erweiterung der Nürnberger S-Bahn hingegen soll es im Rahmen der Elektrifizierung der rechten Pegnitzstrecke geben, sofern diese kommt. Hier wurde erst kürzlich der Planungsauftrag für die Integration der insgesamt 60 km langen Strecken von Nürnberg nach Neuhaus a. d. Pegnitz und durch das Schnaittachtal nach Simmelsdorf-Hüttenbach erteilt. Dabei sollen alle Stationen barrierefrei ausgebaut und zwei neue Stationen in Hersbruck Ost sowie in Eschenbach geschaffen werden. Angedacht ist auf den Strecken im Gegensatz zu den bestehenden Linien ein 30 / 60 min-Takt mit Express-S-Bahnen. Die Inbetriebnahme wird voraussichtlich erst in den 2030ern erfolgen können.

Die „Gredl“ als S-Bahn

Und es gibt weitere Überlegungen zum Ausbau der S-Bahn. Allen voran steht die Verlängerung der S2 von Roth über die „Gredl“ nach Hilpoltstein. Auch über die Ausdehnung auf die Rangaubahn nach Cadolzburg mit eventueller Durchbindung zur Grafenbergbahn wird immer wieder nachgedacht. Ebenso ist eine Erweiterung im sog. West-Korridor nach

Markt Erlbach sowie eine „richtige“ S-Bahn nach Neustadt a. d. Aisch im Gespräch.

Um alle diese Ideen auf ihre Umsetzbarkeit und Potenziale zu überprüfen, hat das bayerische Verkehrsministerium im Frühjahr die Machbarkeitsstudie „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg (AuSbauNü)“ in Auftrag gegeben. Hierbei sollen – wie es heißt in enger Abstimmung mit der Region – zahlreiche Ausbaumöglichkeiten untersucht werden.

Neben den genannten Ideen, die erfreulicherweise alle aufgegriffen wurden, werden auch weitere Ausbaumöglichkeiten geprüft, so zum Beispiel die Einführung von Express-S-Bahnen zur Verkürzung der Fahrzeit gerade auf weiten Strecken. Auch andere Linienkonzepte sowie neue Haltepunkte bzw. der Ausbau bestehender Stationen werden geprüft, so z. B. in Erlangen, Feucht-West (Wendelstein) oder Neumarkt-Süd.

Zudem wird eine Nürnberger Besonderheit infrage gestellt. So soll untersucht werden, ob nicht alle Linien am Nürnberger Hauptbahnhof künftig gebündelt werden, sprich alle auf den vorderen Bahnsteiggleisen verkehren können, um Umsteigewege zu verkürzen. Passend hierzu sollen auch die Knoten Nürnberg und Fürth untersucht werden: Können Fahrstraßen qualitäts- und kapazitätssteigernd neu sortiert werden? Können neue Gleise, Bahnsteige und Stationen realisiert werden? Beispiele wären ein Haltepunkt am Hafen oder eine zusätzliche Bahnsteigkante an der Rothenburger Straße samt Umsortierung der Fahrwege

zwischen Nürnberg und Fürth. Auch ein anderes Taktschema (das aktuelle 20'/40'- vs. das künftig beispielsweise bei der VAG in Nürnberg bestehende 15'/30'-Taktraster) sowie Taktverdichtungen und weitere Optimierungen sind Teil des Gutachtens. Dazu gehören auch der mögliche Ausbau von Park + Ride sowie Bike + Ride.

Weitere Ideen

Überraschenderweise werden auch bislang kaum diskutierte Ideen von AuSbauNü aufgegriffen. Dies betrifft einerseits die „Aktivierung“ des Güterrings zur besseren Erschließung und zur besseren Verknüpfung des Netzes sowie zur Entlastung des Nürnberger Hauptbahnhofes. Wer weiß, vielleicht kann man eines Tages in Langwasser von der U- in die S-Bahn umsteigen und von dort aus direkt nach Zirndorf oder Hilpoltstein fahren?

Apropos Hilpoltstein: Neben der Verlängerung der S2 dorthin wird auch ein Weiterbau nach Allersberg untersucht. Hier könnte ein Ringschluss erfolgen und die Fahrzeit aus dem Landkreis Roth nach Nürnberg deutlich verkürzt werden. Wie realistisch dieses Vorhaben ist, bleibt abzuwarten. Dennoch ist eine solche Prüfung freilich sehr zu begrüßen und vielleicht ja auch ein positives Zeichen für ein ambitionierteres Vorgehen des Freistaates beim Ausbau der Schiene in der Metropolregion.

Fraglich ist natürlich, ob auch ein politischer Wille zur Umsetzung der jetzt untersuchten Maßnahmen besteht. Ein transparenter Umgang mit dem Gutachten und dessen Methoden wäre hier wünschenswert. Und auch die Frage der Finanzierung ist angesichts des pandemiebedingten Haushaltslochs eher ungewiss.

Fazit: Dass der Freistaat eine solche Vielzahl an Ausbaumaßnahmen für die S-Bahn Nürnberg prüfen lässt, ist absolut zu begrüßen. Gerade auf der rechten Pegnitzstrecke und im Westen fehlt ein leistungsstarker Schienenverkehr. Die durch extrem hohe Pendlerzahlen geprägte und geplagte Metropolregion Nürnberg würde von einer Umsetzung der untersuchten Maßnahmen sicher kräftig profitieren – sie wären ein wichtiger Schritt für die Verkehrswende. Wir dürfen gespannt sein, welche Ergebnisse das Gutachten liefert. Die ersten werden im Laufe des Jahres erwartet.

Alexander Kahl

Eine Übersicht

der zu untersuchenden Maßnahmen:
<https://tinyurl.com/5yjfwwuz>

Unser neuer Vorstand stellt sich vor



Foto: Karsten Liebster

Frank Jüngling (Stellvertreter), Volkmar Gmelin (Beisitzer), Rotraut Brückner (Stellvertreterin), Christoph Wallnöfer (Vorsitzender), Markus Kirchhoff (Schatzmeister) und Dr. Christian Loos (Landesvorsitzender)

Berlin bald autofrei?

Ja, das ist ernst gemeint. Einfach und schmerzfrei wird es nicht. Der Volksentscheid „Berlin autofrei!“ hat bereits über 50.000 Unterschriften gesammelt und damit die erste Hürde überwunden, viel schneller als erwartet. „Saubere Luft, mehr Grün, weniger Lärm und sichere Straßen für Berlin!“ lässt sich gut vermitteln – wer wollte das nicht? Im Detail wird es dann kompliziert, denn viele Menschen fordern Ausnahmen. Kein Grund, den Weg nicht zu gehen, das Ziel ist vielversprechend. Warum nicht auch in Nürnberg?

Norbert Dischinger

<http://volksentscheid-berlin-autofrei.de>

Wendeschleife regional

Missstände und unbearbeitete Verkehrsthemen betreffen zumeist direkt und haben zuletzt zur Gründung mehrerer neuer Ortsgruppen geführt. Mit der Umbenennung zum VCD-Regionalverband wollen wir unsere regionale Ausrichtung deutlicher machen.

Die Wendeschleife soll nicht nur über Nürnberg berichten. Sie ist unser gemeinsames Organ, daher sind Beiträge aus der Region immer willkommen. Vielleicht finden Sie auch über diesen Weg Gleichgesinnte für weitere Gruppen?

Texte jederzeit gerne an:

nuernberg@vcd.org

Bernd Baudler

Schulprojekt Frankenschnellweg

Im Rahmen der politischen Bildung sammelt eine 10. Klasse der Nürnberger Ludwig-Uhland-Mittelschule derzeit Argumente zum Ausbau des Frankenschnellwegs. Nach dem Sichten von Vorinformationen und einer Exkursion zur geplanten Baustelle gab es am 22. Dezember 2021 eine Expertenbefragung. Zunächst hatte die Klasse eine halbe Stunde Zeit, dem VCD Nürnberg ihre Position darzulegen. Dann folgte eine einstündige Diskussion mit dem SPD-Stadtrat Nasser Ahmed.

Die Schüler*innen waren sehr gut vorbereitet und stellten eine Menge kritischer Fragen. Die fundierte Diskussion machte allen Beteiligten Spaß. Zu Beginn des Projekts waren etwa 70 Prozent der Klasse für den geplanten Ausbau. Wir sind gespannt, was die Befragung am Ende des Projekts ergibt.

Hans Luntz



Foto: Manjola Caillaki

Hans Luntz und Stadtrat Nasser Ahmed bei der Expertentreue im Klassenzimmer.

Termine

Fr. 18.2., 14 Uhr: Fridays For Future,
plant eine Raddemo

Regelmäßige Treffen:

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

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-defner@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