

Dicke Luft (I) - Messpaten gesucht

Die schlechte Luft in den Ballungsräumen ist in aller Munde – und leider auch in aller Atemwege. Aber wie belastet ist die Luft tatsächlich? Das Netz der offiziellen Messstellen ist dünn. Die Städte haben damit eine bequeme Ausrede parat: Wenn etwa Stickoxide nicht gemessen werden, können natürlich auch keine Überschreitungen festgestellt werden.

Mittlerweile können solche Werte aber mit geringem Aufwand selbst ermittelt werden. Der VCD hat daher begonnen, eigene Daten zur Stickstoffdioxidbelastung zu erfassen. Mit den Messergebnissen wollen wir mehr Druck für eine bessere Luftreinhaltepolitik – also für eine

→ Stickoxide

Stickoxide wirken vor allem schädigend auf die Atemwege und das Herz-Kreislaufsystem. Besonders empfindliche Personengruppen (z. B. Kinder, Asthmatiker) sind davon stärker betroffen als gesundheitlich unauffällige Erwachsene. Der Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt $40 \mu\text{g pro m}^3$ Luft, der im Mittel eines Jahres nicht überschritten werden darf. Zum Schutz der Vegetation, die ebenfalls geschädigt wird, beträgt der kritische Wert $30 \mu\text{g}$.

bessere Verkehrspolitik - machen. Stickstoffdioxid (NO_2) stammt fast ausschließlich aus dem Verkehr und dabei überwiegend aus Diesel-Pkw.

Zur Messung verwendet der VCD chemische Sammler, die innerhalb von vier Wochen NO_2 aufnehmen und anschließend im Labor ausgewertet werden.

Jeder kann **MITMACHEN**

Helfen Sie uns, Daten über die NO_2 -Belastung in Nürnberg zu erheben. Mit unseren Passivsammlern geht das ganz einfach: Als Messpatin/Pate übernehmen Sie die Kosten von ca. 25 € für eine Messung. Sie suchen eine geeignete Stelle für eine Messung aus. Sie melden sich bis 20.3. beim VCD Nürnberg, damit wir genügend Passivsammler bestellen können. Sie holen den Passivsammler mit Schutzbehälter gegen Bezahlung beim VCD ab. Sie setzen den Sammler gemäß der einfachen Anleitung zusammen und bringen ihn an der Messstelle an. Nach spätestens vier Wochen nehmen Sie den Passivsammler wieder ab und bringen ihn ins VCD-Büro. Wir schicken den Sammler zur Analyse ins Labor und veröffentlichen die Ergebnisse.

Ralf Altenberger und Bernd Baudler

Anmeldung und Auskünfte:

VCD-Büro: Tel. 09 11 / 47 17 43 oder
E-Mail: landesbuero@vcd-bayern.de

Mitgliederversammlung des VCD Kreisverbands Großraum Nürnberg

Ort: Nachbarschaftshaus Gostenhof,
kleiner Saal, Adam-Klein-Straße 6,
90429 Nürnberg
U 1 und Bus 34: Gostenhof (West)
S 1: Rothenburger Straße.

Dienstag 20. März 2018 um 19 Uhr

**Alle Mitglieder und Interessierten
sind herzlich eingeladen!**

Tagesordnung

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Wahl der Versammlungsleitung und der Schriftführung
3. Genehmigung des letzten Protokolls
4. Bericht des Vorstands, des Schatzmeisters und der Kassenprüfer
5. Verabschiedung des Haushaltsplans
6. Anträge
7. 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.

Dicke Luft (II) – Feinstaub selber messen

Die hohe Zahl und Dichte an Emittenten – beispielsweise Hausfeuerungsanlagen, Gewerbebetriebe, industrielle Anlagen und der Straßenverkehr – führen zu einer erhöhten Feinstaubkonzentration in Ballungsräumen gegenüber dem Umland. Besonders hohe Feinstaubkonzentrationen werden unter anderem wegen der starken verkehrsbedingten Emissionen wie (Diesel-)Ruß, Reifenabrieb sowie aufgewirbeltem Staub an verkehrsnahen Messstationen registriert.

→ Feinstaub (PM10)

Als Feinstaub (PM10) bezeichnet man feste und flüssige Partikel mit einem Durchmesser von bis zu 10 µm in der Luft. Feinstäube verursachen Entzündungen, Atemwegs- und Herzkreislauferkrankungen und erhöhen die Sterblichkeit der Menschen. Von den unsichtbaren Feinstaubpartikeln können die kleinsten durch die Lunge bis in die Blutbahn eindringen und so im ganzen Körper Schäden erzeugen. Die Schädigung ist umso stärker, je länger die Einwirkung stattfindet und je mehr Feinstaub einwirkt. Eine PM10-Konzentration von 50 µg/m³ Luft im Tagesmittel darf nur an höchstens 35 Tagen im Kalenderjahr überschritten werden.

Transparenz über die Luftqualität schafft Bewusstsein über Gesundheitsgefahren. Ziel muss es sein, gesundheits-schädliche Emissionen so weit wie möglich zu begrenzen und Mobilität für alle zu gewährleisten. In den Städten müssen die Luftschadstoffe effektiv reduziert werden. Bei zu viel Feinstaub in der Luft sollten Auto- und Lkw-Fahrten eingeschränkt und Heizungen, besonders Holz-

heizungen, gedrosselt werden. Gesundheitsschutz muss oberste Priorität der Stadtpolitik werden.

Das OK Lab Stuttgart hat einen günstigen Feinstaubsensor entwickelt, der von Privatleuten nachgebaut und am Haus angebracht wird. Das einfache, aber mit einem kleinen Computer ausgestattete Gerät ist über WLAN anzusprechen und überträgt mit einem Server verknüpft seine Daten auf eine Livekarte (www.deutschland.maps.luftdaten.info).

Workshops zum MITMACHEN

Die Aktiven von Bluepingu haben dazu im letzten Jahr das Projekt Frankenstaub (www.frankenstaub.de) ins Leben geru-



Das technische Innenleben des Messgeräts.

Foto: Bernd Baudler

fen. Auch der VCD Bayern hat im Januar einen Workshop zum Bau von Feinstaubsensoren durchgeführt. Weitere Veranstaltungen sind in Planung. Wer Interesse hat, selbst ein Messgerät zu basteln und zu betreiben, kann sich unter landesbuero@vcd-bayern.de vormerken lassen. Wir wollen die Idee der Stuttgarter Initiative, Luftdaten selber zu messen, aufgreifen und in/um Nürnberg ein bürgerbetriebenes Messnetzwerk zur Luftqualität aufbauen. Ziel ist es, Bürgerschaft und Initiativen ausreichend wissenschaftliche Daten und Argumente an die Hand zu geben, um bei der jeweiligen Stadtverwaltung eine gezielte Verbesserung einzufordern.

Bernd Baudler

B-Plan Poststraße: So geht keine Verkehrswende!

Offizielles Ziel der Stadt Nürnberg ist noch immer, möglichst viele Menschen zum Umstieg vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu bewegen. Tatsächlich ändert sich aber der Anteil der Autofahrer in der Stadt kaum. Und es kommen immer mehr Pendler mit dem Kraftfahrzeug über die Stadtgrenzen. Zwischen Regensburger und Gleiwitzer Straße soll ein neues Gewerbegebiet „Poststraße“ entstehen. Der Bebauungsplan liefert ein Beispiel dafür, wie umweltverträgliche Verkehrsmittel gar nicht erst in Erwägung gezogen werden. Es werden Zufahrten für PKW und LKW geplant. Dass auch Menschen mit dem Bus oder dem Fahrrad kommen könnten, ist nicht vorgesehen. Man geht davon aus, dass 70 % der Mitarbeiter und Besucher mit dem Auto kommen und will ein Parkhaus mit 500 Plätzen bauen. Aber die Anbindung des ÖPNV hält man ohne weitere Erläuterungen für „gegeben“ und

ein möglicher Fahrradverkehr kommt in der Begründung gar nicht vor.

Von der aktuellen Haltestelle „Poststraße“ ist der Weg mit rund einem Kilometer deutlich zu weit und angesichts der unzureichenden Gehwege und des starken zu erwartenden Verkehrs völlig unattraktiv. Die Linie 55 (Umsteigepunkte „S-Bahn Dutzendteich“ und „U-Bahn Scharfreitering“) hält auch an der Hans-Fallada-Straße in 500 m Entfernung. Aber von dort aus ist kein Fußweg vorgesehen.

Man könnte aber auch eine Haltestelle an der Thomas-Mann-Straße einrichten und von dort aus einen Zugang schaffen. Ein solcher Weg mit nur 275 Metern Länge würde es zusätzlich ermöglichen, an der Haltestelle „Langwasser Bad“ auszusteigen, die von den Linien 56 und 57 bedient wird und man könnte damit die U-Bahn (Langwasser Mitte) oder die S-Bahn (Fischbach) für den Arbeitsweg nutzen.

Auch für Radfahrer wären solche Wege attraktiv, um von den Radwegen in Langwasser in das Gewerbegebiet zu fahren. Über die Poststraße zu fahren, werden nur wenige hartgesottene Radler wagen.

Hans Luntz



Karte: www.vgn.de

Woran ist Stadtbahn nach Kornburg gescheitert?

Man konnte die Meldung eigentlich kaum glauben: Obwohl die südlichen Außenbezirke Nürnbergs zweifelsohne ein gravierendes Verkehrsproblem haben – zur Hauptverkehrszeit stehen die Autos und auch die Busse im Stau: Eine Straßenbahn soll sich trotzdem nicht lohnen. Wie kann das sein? Im Nahverkehrsentwicklungsplan 2025 (NVEP2025) wurde für diese Strecke noch ein großer Nutzen errechnet. Und alle Verkehrsplaner sind sich einig, dass es sehr wichtig wäre, diese Vororte per Schiene zu erschließen. Es gibt drei Gründe, die das Ergebnis dieses Gutachten erklären, das in Nürnberg allseits Entsetzen hervorgerufen hat:

Änderungen bei der standardisierten Bewertung

Wer irgendwo in der Bundesrepublik Schienen bauen möchte, muss das Projekt im Rahmen einer standardisierten Bewertung untersuchen lassen. Nur wenn der aufaddierte volkswirtschaftliche Nutzen größer ist als sämtliche Kosten, kann es eine Förderung durch Bund und Land geben. Ohne Förderung lässt sich für die Kommunen heute kein derartiges Projekt umsetzen.

Das Verfahren ist genau festgelegt und lässt wenig Spielraum für die Berücksichtigung örtlicher Besonderheiten. Das ist im Prinzip sinnvoll, denn nur so kann man möglichen Manipulationen vorbeugen. Allerdings wurden die „Spielregeln“ 2016 geändert – in diesem Fall massiv zu Lasten der Schiene:

- Die Kosten für einen Straßenbahnfahrer werden pauschal mit 46 €/h berechnet. Ein Busfahrer soll dagegen nur 39 €/h kosten. Warum eigentlich?
- Die Straßenbahn muss sich auch Unfallkosten zurechnen lassen, die Autofahrer verschulden. Fährt sie auf der Straße, so rechnet man mit 101,2 ct/km, bei eigenem Gleiskörper sollen es dagegen nur 19,8 ct/km sein. Dazu müssen aber die Schienen völlig von der Straße abgetrennt sein. Dem Bus werden 21,3 ct/km zugerechnet.
- Nach dem alten Modell rechnete man damit, dass Autofahren ständig sehr viel teurer wird. Die Kosten sind aber nicht wie erwartet gestiegen und so fehlen alleine deshalb 1,8 Mio. € an potenziellem Nutzen für die Strecke nach Kornburg.
- Dass verschmutzte Luft auch zu volkswirtschaftlichen Kosten führt, fließt in die vorgelegte Berechnung überhaupt nicht mehr ein. Man rechnet pauschal mit einer Minderung der Schadstoffe,

die aber in den nächsten Jahren nicht eintreten wird, wie wir mittlerweile wissen.

Hausgemachte Probleme

Einige Annahmen für das untersuchte Modell machen stutzig. Es wurde am Rande des Nürnberger Verkehrsausschusses zwar zugegeben, dass man an einigen Stellen noch „optimieren“ könnte. Das wurde nicht weiter ausgeführt, sondern nur pauschal behauptet, dass man

Die gute Erreichbarkeit der Nürnberger Innenstadt und vieler weiterer Ziele in der Stadt mit dem Pkw ist laut Gutachter ein weiterer Grund, warum die Bereitschaft der dortigen Wohnbevölkerung, ihre Wege mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurückzulegen, geringer ausfällt als in anderen Bereichen der Stadt.

(Sitzungsunterlage Verkehrsausschuss 7.12.2017)

damit auch nicht den nötigen Nutzen hätte erreichen können. Daher bleiben einige Fragen offen:

- Die Streckenvariante über den Hafen wurde verworfen, obwohl diese im NVEP2025 noch als die bessere bewertet worden ist. In der Saarbrücker Straße wohnen zwar auch potenzielle Fahrgäste, aber diese können wie bisher die Straßenbahn ab Worzeldorfer Straße nehmen. Die Strecke über den Hafen ist etwas länger und damit teurer, hätte aber zu 90 % einen eigenen Gleiskörper und wäre bis Kornburg fast 2 Minuten schneller. Wurde auch betrachtet, dass eine Straßenbahn auch die Busse ersetzen könnte, mit denen die Fahrgäste der Kreuzfahrtschiffe im Moment in die Innenstadt fahren? Hat die Festlegung auf die Saarbrückener Straße auch etwas damit zu tun, dass eine Straßenbahn über den Hafen auch beim Neubau der Hafenbrücken ab 2020 berücksichtigt werden müsste? Will man sich jetzt diese Kosten sparen?
- Die Stadtbahn nach Kornburg sollte nicht mehr über die Katzwanger Straße fahren, wie noch im NVEP2025 vorgeschlagen. Damit kämen die Fahrgäste direkt zum Bahnhof und in die Sebalder Altstadt. Jetzt wurde der Fall untersucht, dass diese Linie über die Minervastraße zum Plärrer führen sollte.

Damit entstehen zusätzliche Umsteigezwänge. Warum wurde nun (ausschließlich) diese Route gewählt?

- Die Buslinie 51 nach Langwasser soll wegfallen. Damit gäbe es auch keinen Bus mehr in Worzeldorf. Auch die Linie 651 sollte in Kornburg enden. Von Wendelstein nach Langwasser gäbe es dann kein zumutbares Angebot mehr. Warum eigentlich?
- Auch Weiherhaus würde sein aktuelles Busangebot verlieren. Wäre das zwingend nötig?

- Ein großer Kostenblock für die Straßenbahn sind Schwertransporte zum Hafen. Dafür müsste die Oberleitung höher gehängt werden und alle Straßenbahnen bräuchten andere Stromabnehmer. Weshalb werden solche Sonderkosten der Straßenbahn zugerechnet und nicht dem Auftraggeber dieser Sondertransporte?

Autofahren ist zu attraktiv

Der Hauptgrund, weshalb sich nach der vorliegenden Berechnung eine Straßenbahn nicht lohnt:

Wenn diese etwa 2030 fertig gestellt wäre, so rechnet man bisher damit, dass auch der Autobahnausbau rund um Nürnberg abgeschlossen ist. Insbesondere der Ausbau des Frankenschnellwegs an den Rampen würde das Autofahren aus den südlichen Vororten noch attraktiver machen. Wenn es wie unterstellt keine Staus mehr geben soll, wären aber entsprechend weniger Menschen bereit, auf die Straßenbahn umzusteigen.

Hier bestätigt sich exakt, was Gegner eines Straßenausbaus schon immer dargelegt haben: Wenn man bessere Bedingungen für das Auto schafft, erschwert man den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Und es ist zu befürchten: So lange der Frankenschnellweg ausgebaut werden soll, errechnet sich nirgends mehr der nötige Nutzen für neue Straßenbahnstrecken. Das könnte nicht nur alle angedachten Projekte des NVEP2025 treffen. Das könnte sogar das Aus für die Stadt-Umland-Bahn nach Erlangen und Herzogenaurach bedeuten.

Hans Luntz

Was ist los am Frankenschnellweg?

Foto: Bernd Baudler



Wie kann man diesen Brückenpfeiler nur übersehen ... ?

Nach wie vor wird von Seiten der Stadt Nürnberg wahrheitswidrig behauptet, es läge nur am Bund Naturschutz, dass es keinen Baubeginn geben würde. Kürzlich stand als Überschrift zum Neujahrsinterview des Nürnberger Oberbürgermeisters: „Maly zweifelt am guten Willen des BN“. Obwohl ein Baubeginn im Moment undenkbar ist, will er einen Vergleich, der sofortiges Baurecht schafft.

Die Fakten:

- Seit Jahren wird behauptet, die nötigen Daten für eine Umweltverträglichkeitsprüfung lägen vollständig vor und wären schon in den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss eingeflossen. Noch für den Dezember 2017 war wenigstens versprochen, dass eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vorgelegt werden würde. Das Jahr ist zu Ende, die Stadt hat nicht geliefert. Am 10. Januar musste dann auch Bürgermeister Vogel zugeben: Die UVS kommt erst im Sommer 2018. Es gibt – welche Überraschung!!! – Probleme mit der Luftbelastung und mit dem Umleitungskonzept während der Bauphase.
- Angeblich liegt das Problem mit der Erstellung der UVS auch daran, dass die Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahn nach Kornburg ergeben hätte, dass diese sich nicht rechnen würde (→ Seite 3). Dieses Projekt hat man offensichtlich als „fest geplant“ in die Verkehrsprognose aufgenommen. Jetzt zeigte sich, dass die Leute beim Ausbau des Frankenschnellwegs im Auto bleiben und nicht in eine Straßenbahn umsteigen würden. Es muss also eine neue Verkehrsprognose geben; und da wird es

schwer werden, den Schadstoffausstoß soweit herunterzurechnen, dass dieses Autobahnbauprojekt noch als umweltverträglich eingestuft werden könnte. Nebenbei: Jetzt ist nachgewiesen, dass solche Straßenbauprojekte die nötige Verkehrswende behindern.

- Fortschritte bei der Planung der Stadtbahn nach Kornburg waren ein Punkt der mit dem BN ausgehandelten Vergleichsvereinbarung. Tempo 80 km/h auf dem Südabschnitt der A73 war ein weiterer Punkt, der bereits hinfällig ist – da vom Freistaat Bayern definitiv abgelehnt. Wie kann man da von einem „fertig ausverhandeltem Vergleichsentwurf“ sprechen, den man nur noch unterzeichnen müsste? Es ist doch nicht der BN, der Nachforderungen stellt! Es ist die Stadt, die zugeben muss, dass sie noch nicht einmal die geringsten Zugeständnisse umsetzen kann.
- Nach wie vor wird der Öffentlichkeit verschwiegen, dass der Tunnel nicht so gebaut werden kann wie geplant. Wo sind die geänderten Pläne, wo sind die neuen Zeit- und Kostenschätzungen? Erneut liefert die Stadt überhaupt nichts in dieser Richtung. Wer nachfragt, erfährt, dass es ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren geben soll und darüber die Öffentlichkeit informiert wird. Aber bei der Genehmigungsbehörde in Ansbach liegt noch nichts vor.
- Bevor gebaut werden kann, muss also erst einmal das Genehmigungsverfahren für die Änderung durchlaufen werden. Da gibt es Auslegungsfristen und die Möglichkeit für Stellungnahmen. Für deren Abarbeitung muss es eine An-

hörung geben. Und dann muss die Genehmigungsbehörde eine Antwort auf die Einwände formulieren, bevor erneut ein Planfeststellungsbeschluss gefasst werden kann. Erst wenn dann die Einspruchsfrist abgelaufen ist, besteht Baurecht. Auch wenn es schnell geht: Das wird kaum noch im Jahr 2018 zu schaffen sein. Und dann werden erst die Förderanträge gestellt und eine Ausschreibung gemacht. Bagger für den Tunnel werden kaum vor 2020 graben können!

- 2020 werden die drei Brücken am Kreuz Hafen abgerissen. Die Umleitungen werden auf mindestens sechs Jahre für ein beispielloses Chaos im gesamten Nürnberger Süden sorgen. Dieses Chaos wird man kaum ernsthaft noch vergrößern wollen durch eine weitere Großbaustelle an den Rampen mit zusätzlichen massiven Verkehrsbehinderungen.

Was will die Stadt Nürnberg tatsächlich? Ist der Ausbau des FSW noch ernsthaft geplant? Oder geht es nur noch darum, sich „gesichtswahrend“ von diesem Unsinnprojekt zu verabschieden und die Schuld daran dem Bund Naturschutz in die Schuhe zu schieben?

Was enthält der ausgehandelte Vergleich?

Der Vorsitzende des BN Nürnberg, CSU Stadtrat Otto Heimbucher, vertritt die Einschätzung, der Ausbau des FSW wäre ohnehin nicht mehr zu verhindern. Man könne nur noch so viel wie möglich für die Umwelt herausholen.

Dass es keine Chance mehr gäbe, diese Pläne zu verhindern, kann heute niemand mehr ernsthaft behaupten. Das Projekt geht völlig in eine falsche Richtung, denn es verhindert gerade den Umstieg auf umweltverträgliche Verkehrsmittel. Das kann ohnehin kaum durch irgendwelche Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Aber sehen wir uns an, was jetzt als Verhandlungsergebnis auf dem Tisch liegt:

- **Förderung des ÖPNV:** Die Stadtbahn nach Kornburg ist bereits gescheitert. Die Stadt-Umland-Bahn wird zwar im Moment bereits geplant. Aber wie ist sichergestellt, dass sie nicht auf die gleiche Weise scheitert, weil der Ausbau des Frankenschnellwegs ihr den potenziellen Nutzen nimmt? Dieses Problem trifft alle denkbaren Maßnahmen, Nürnberg kann gar keine verbindlichen Zusagen in dieser Richtung machen.
- **Verkehrlenkende Maßnahmen:** Egal ob Durchfahrtsverbot für LKWs, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Wegweisung um die Stadt herum: Alles, was

vereinbart werden soll, ist entweder nicht umsetzbar, nicht durchsetzbar oder wirkungslos. Sobald es einen Tunnel gibt, wird er so lange intensiver genutzt, bis es wieder die bekannten Staus gibt. Dann aber mit noch mehr Fahrzeugen.

- **Maßnahme zur Luftreinhaltung:** Eine Umweltzone muss kommen. Und wenn es keine blaue Plakette wegen der Stickoxidbelastung gibt, so muss Nürnberg zwingend die Dieselstinker aussperren. Das ist gesetzliche Vorschrift und kein Zugeständnis, das man den Ausbaugegnern machen könnte. Dass geänderte Tunnelportale versprochen werden sollen, damit der Dreck gleichmäßiger verteilt wird, kann man nur als schlechten Witz bezeichnen.
- **Fahrradförderung / Änderungen im innerstädtischen Verkehrsnetz / Carsharing / Vorrangschaltung für Straßenbahn:** Die zugesagte Fahrradförderung bleibt noch immer deutlich unter den Beträgen, die der nationale Radverkehrsplan nennt. Statt 6 bis 9 Millionen jährlich sollen jetzt 4 Millionen zugesagt werden. Dass die innerstädtischen Straßen für den Autoverkehr verschmälert werden sollen, will der Stadtrat „prüfen“, wenn der Frankenschnellweg einmal fertig gebaut sein soll. In diesem Punkt werden also noch nicht einmal Zusagen gemacht, auf die man sich berufen könnte. Dass Carsharing gefördert werden soll, entspricht ebenso der aktuellen Beschlusslage wie die Vorrangschaltung der Ampeln für die Straßenbahn. Deshalb hat dies in einem Vergleichsangebot nichts zu suchen.
- **Umweltverträglichkeit:** Versprochen werden soll nur eine unverbindliche und nicht überprüfbare Umweltverträglich-

keitsstudie, aber keine echte Umweltverträglichkeitsprüfung, die auch per Klage angreifbar wäre. Ob genug für die Umwelt getan wurde, soll dann in einem Runden Tisch besprochen werden, dem aber keinerlei Kompetenzen zugestanden werden.

Was somit im vorgelegten Vergleichsvorschlag steht, ist völlig substanzlos. Wir können nur hoffen, dass dieses dünne Papier den Mitgliedern des BN Nürnberg gar nicht erst zur Abstimmung vorgelegt wird. Und falls dies doch geschehen sollte: Dass die Befragten noch so viel Umweltbewusstsein haben und den Vorschlag mehrheitlich ablehnen werden.

Was will der BN?

Dass der ausgehandelte Vergleich noch einmal nachgebessert werden muss, weil er in zwei Punkten bereits hinfällig ist, sieht auch der BN so. Aber was sollte die Stadt noch anbieten können, was dieses Papier annehmbar machen würde?

Trotzdem wäre der BN sogar bereit, über dieses Vergleichspapier abstimmen zu lassen, wenn es eine Rückzugsklausel enthielte, wenn die Prüfung der vorgelegten UVS nächsten Sommer ergäbe, dass diese doch nicht die Umweltverträglichkeit nachweisen würde. Der bereits abgeschlossene Vergleich müsste dann widerrufen werden.

Man kann sich schwer vorstellen, dass dies tatsächlich so gemacht werden könnte. Und wenn, so würde der BN damit völlig seine Glaubwürdigkeit in der Öffentlichkeit verlieren: Erst stimmen die Mitglieder zu und dann zieht der Vorstand noch einmal zurück, wenn er die Fakten gesehen hat.

Wir können nur hoffen, dass es uns Bündnispartnern gelungen ist, die BN-Leute

mit diesem Argument davon zu überzeugen, dass es völlig unsinnig wäre, eine Vereinbarung abzuschließen, bevor eine UVS endlich vorgelegt und von Allen gründlich überprüft worden ist. Eine Zusage, dass der BN auf jeden Fall noch so lange warten würde, haben wir aber nicht bekommen.

Wie weitermachen?

Dass es in nächster Zeit zu einem Baubeginn kommen könnte, ist so gut wie ausgeschlossen. Bis Bagger rollen können, dauert es noch mindestens zwei Jahre, und so lange gibt es auf jeden Fall weiter Sinn, Widerstand gegen dieses Unsinnprojekt zu organisieren.

Wir wissen nicht, was die Befürworter des Ausbaus vorhaben. Aber es könnte sein, dass man - wie bei ähnlichen Projekten - erst mal an „unkritischen Stellen“ wie dem 3-spurigen Ausbau zwischen Stadtgrenze Fürth und Jansenbrücke oder der neuen Kohlenhofstraße beginnt. Irgendwann ist dann genug Geld verbudelt, um glaubhaft begründen zu können, dass man sinnvollerweise weiter baut.

Wir müssen also die nächste Zeit nutzen, die Öffentlichkeit zu überzeugen, dass die ganze Planung Unsinn ist, damit es nicht so weit kommt. Parallel prüft der VCD die rechtlichen Möglichkeiten in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren. Wenn wir den Klageweg beschreiten, so brauchen wir sicher eine Menge Geld.

Hans Luntz

Wir bitten daher weiter um Ihre Spenden mit dem Verwendungszweck „Spende Frankenschnellweg“ auf folgendes, neues Konto:

NEU

IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72

Der VCD wirbt für den Frankenboulevard



Foto: Roswitha Lang



Foto: Bernd Baudler



Foto: Bettina Baudler

Bei den Stadt(ver)führungen stellten Studierenden der TH Nürnberg mit dem VCD direkt vor Ort ihre Entwürfe für die Quartiersentwicklung zwischen Gostenhof und St. Leonhard vor.

„Stadt statt Autobahn“ - zeigten die Arbeiten der Studierenden der TH Nürnberg in der Langen Nacht der Wissenschaften. Eine Projektion vor Ort in Kooperation mit dem mobilen Kino.

Im November präsentierten Dipl.-Ing. Petra Zeese und Dipl.-Ing. Heinz Lermann mit der DASL-Studie City Boulevard Stuttgart ein Konzept für eine urbane Hauptstraße.

Letzter Vorhang für die Bibertbahn

Fotomontage: IG Bibertbahn



Das wäre Ihr Zug gewesen – Bibertbahn vor dem Entwicklungsgebiet Pinderpark.

Seit 30 Jahren fahren auf der Bibertbahn keine Personenzüge mehr von Nürnberg-Stein über Zirndorf-Altenberg nach Großhabersdorf. Mittlerweile hat das Eisenbahnbundesamt auf Antrag von DB Netz die Trasse auf Nürnberger Stadtgebiet entwidmet. Das heißt, sie muss nicht mehr für eine eventuelle erneute Nutzung als Bahnstrecke freigehalten werden.

Die Stadt Nürnberg will hier bekanntlich die U-Bahnlinie 3 verlängern. Als Standort für den Endbahnhof ist just der stillgelegte Haltepunkt Gebersdorf auserkoren. Die Wiederherstellung und Reaktivierung der Bibertbahn wird damit unmöglich gemacht. Die einst geplante Verlängerung der U-Bahn in den Landkreis Fürth entlang der ehemaligen Bibertbahn wäre unwirtschaftlich und ist auch durch einen Bürgerentscheid hinfällig.

Die aktuelle Situation an der Bibertbahn ist nur noch mit Sarkasmus zu ertragen. Überall in Deutschland werden im Umkreis von Ballungszentren Bahnlinien ausgebaut und wiederbelebt. Wo die DB selbst nicht mehr fährt, gilt die Regionalisierung als Erfolgsmodell. Anders im Raum Nürnberg. Dort wird noch im Jahr 2017 eine Eisenbahnlinie mit hohem Potenzial für den Pendlerverkehr endgültig zerstört.

Der VCD Bayern sieht in der Diskussion um die mögliche Reaktivierung der Bibertbahn eine organisierte Verantwortungslosigkeit der diversen Beteiligten mit dem Ziel – auf jedem Fall aber dem Ergebnis – die Reaktivierung zu verhindern:

Zahlenspielerien

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) fordert für eine Reaktivierung, dass mindestens 1.000 Reisendenkilometer je Kilometer Streckenlänge prognostiziert werden. Nachdem ein Gutachten des VGN 1.700 Fahrgastkilometer je Kilometer Streckenlänge prognostiziert hat, hat die BEG flugs festgestellt, dass die Vorgabe nur für einen Stundentakt gilt. Man bräuchte hier aber einen Halbstundentakt, so dass die Fahrgastzahlen doch nicht ausreichen und eine Reaktivierung nicht vertretbar ist!

Da also die BEG keine Finanzierung des Zugbetriebs in Aussicht stellte, fand sich auch kein neuer Betreiber für die Schieneninfrastruktur. Daraus leitet das Eisenbahnbundesamt ab, dass es kein Verkehrsbedürfnis gibt. Ein Blick auf den

Verkehr auf der Rothenburger Straße mit über 40.000 Kfz/Tag hätte genügt, um ein Verkehrsbedürfnis für die Bibertbahn zu erkennen.

Der Landkreis Fürth hat sich zwar gegen die Entwidmung ausgesprochen. Aber auch er zeigte kein Engagement für eine Reaktivierung der Bahnstrecke. Die Trasse sollte nur vorsichtshalber freigehalten werden. Reaktivierungen gibt es nur dort, wo vor Ort Bürger und Politik für sie kämpfen. Der Landkreis hat aber die rührige Interessengemeinschaft Bibertbahn, die sich für die Reaktivierung der Bahnlinie engagierte, im Regen stehen lassen. So halbherzig rettet man keine Bahnstrecke.

Der Landkreis hat weiterhin keine Lösung, wie man in den letzten Jahren stark gewachsene Orte wie Oberasbach mit dem größten Gymnasium im Landkreis vernünftig an den öffentlichen Nahverkehr anbindet. Die Bürger müssen weiterhin mit den Bussen vorlieb nehmen, welche in der Rothenburger Straße im Stau stehen.

Am Playmobil Freizeitpark entsteht ein Parkhaus nach dem anderen. Leider hat auch dieses Unternehmen die Chance einer direkten Bahnverbindung zum Nürnberger Hauptbahnhof nicht erkannt. Und Nürnbergs Oberbürgermeister Dr. Maly wird zwar nicht müde, die Verkehrswende zu fordern. Vor Ort lässt er aber eine U-Bahnverlängerung so trassieren, dass die Bibertbahn vom Bahnnetz abgeschnitten wird.

Gerd Weibelzahl

Anzeige

Rechtsberatung für VCD-Mitglieder in allen Rechtsangelegenheiten nur 25,00 €! (Erstberatung bis 10 Minuten, telefonisch, per E-Mail oder persönlich)

Voraussetzungen: Angabe VCD-Mitgliedsnummer,
Bankverbindung, Zustimmung zur Abbuchung durch SEPA-Lastschrift

Hörnlein Rechtsanwälte
Rolf Hörnlein, Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Familienrecht

Daimlerstraße 28 * 91301 Forchheim
(direkt an der A 73, Ausfahrt Forchheim-Süd)

Tel. 09191/736-111 Fax -113 Mail : info@hoernlein-rae.de



VAG will E-Mobilität und stützt das Tramnetz

Zeitgleich mit der Meldung, einen (!) Elektrobus zu beschaffen, haben die Nürnberger Verkehrsbetriebe Änderungen im Straßenbahnnetz angekündigt, die für die Benutzer eine Verschlechterung des Angebots bedeuten. Die VAG bemängelt zu Recht, dass für E-Busse bisher nur teure Prototypen existieren. Allerdings gibt es durchaus Alternativen dazu, schwere und teure Akkus in Fahrzeuge einzubauen: Wer elektrische Antriebe will, baut im Moment am einfachsten das Straßenbahnnetz aus. Das ist bewährte Technik.

Im Vorgriff auf das Entwicklungsgebiet Südbahnhof ist es jetzt an der Zeit, die Planung für die Verlängerung der Stra-

ßenbahn nach Süden aufzunehmen. Nur wenn die Bahn rechtzeitig verkehrt, wird sie von den künftigen Bewohnern und Nutzern des Gebiets auch gleich als Mobilitätsalternative wahrgenommen.

Völlig kontraproduktiv ist dagegen die Minimierung des Angebotes für die Haltestelle Tristanstraße. Diese betrifft die Angestellten und Kunden im Nürbanum und des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge, die Bewohner in Hummelstein und die Gäste des Z-Baus. Ein schlechteres Angebot führt zwangsläufig dazu, dass weniger Menschen mit der Straßenbahn fahren. Statt der Ausdünnung des Fahrplans müsste eine Verdichtung – gerade an den Wochen-

enden – angestrebt werden, um auf Verkehrs- und Umweltprobleme zu reagieren.

Während der anstehenden Baumaßnahmen an der Hauptpost schlägt der VCD vor, auf der Umleitungsstrecke in beiden Fahrtrichtungen eigene ÖV-Spuren abzumarkieren. Im Marientunnel wären das die beiden Straßenbahngleise, die auch die Busse 43 und 44 befahren können, wenn diese baubedingt umgeleitet werden: Straßenbahn und Busse nutzen den Straßenraum viel effizienter als der Autoverkehr. Mit einer kleinen Maßnahme könnten Fahrplantage und Fahrzeiten deutlich verbessert werden.

Bernd Baudler

Die Straße als Schlüssel für Lebensqualität



Foto: Andreas Brock

Unter dieser Überschrift hat die Ortsgruppe Erlangen am 10. Januar einen Workshop veranstaltet.

Das Erlanger Schmuckkästchen, die Schiffstraße, kam sofort in die Diskussion. Wer durch die Straße geht, dem fallen nicht in erster Linie die netten Häuser mit ihren interessanten Geschäften auf, sondern die parkenden Autos, die einen Großteil der Straße einnehmen.

In der Engelstraße war den Teilnehmern ein Absperrgitter vor einem privaten Kindergarten aufgefallen. Hier wurde vorge-

schlagen, den Fußweg zu erweitern, am besten mit einer erhöhten Umgrenzung aus Blumenkästen, um den Kindern Platz zu geben. Auch die Kreuzung Heuwaag-/Wasserturm-/Hauptstraße wurde unter die Lupe genommen: Die Überquerungssituation zwischen dem westlichen Fußweg der Hauptstraße und der Fußgängerzone wurde bemängelt. Hier ist der Fahrweg der Busse zu überqueren. Die großen Fahrzeuge wirken durchaus bedrohlich. Als Lösung wurde erarbeitet, entweder den ganzen Kreuzungsbereich als Zebrastreifen zu markieren oder als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen.

Ebenfalls bemängelt wurde die Situation in der Einhornstraße. Diese Straße wird trotz der geringen Breite und hohen Nutzung durch Fußgänger noch von relativ vielen Autos befahren, so dass sich die Fußgänger dort nicht wohlfühlen.

Weiter ist den Teilnehmern aufgefallen, dass es in der Innenstadt relativ wenige Kinderspielplätze gibt. Dafür wurden temporäre Spielstraßen vorgeschlagen,

aus denen an einem Nachmittag in der Woche der Autoverkehr zugunsten einer echten Spielnutzung der Straße gesperrt wird. Als „Pilotstraße“ wurde die Wasserturmstraße vorgeschlagen, vielleicht kann da in Zusammenarbeit mit dem dortigen Kindergarten etwas erreicht werden.

Es wurde vorgeschlagen, in Fußgängerbereichen, die auch für den Radverkehr freigegeben sind, trotzdem noch Bereiche zu markieren, die rein den Fußgängern vorbehalten sind. In der Altstadtmarktpassage verführt die Lage der Fahrradabstellanlagen dazu, mit dem Rad durch den Fußgängerbereich der Passage zu fahren.

Eine Begrünung z.B. durch Kletterpflanzen kann den Aufenthalt in der Straße schon deutlich angenehmer machen. Hier sollte die Stadt die Anwohner unterstützen, etwa durch Bereitstellung von einheitlichen Pflanzgefäßen.

Andreas Brock

Fußgänger – Menschen zweiter Klasse?

Parkende Autos, Hindernisse in Gestalt von Werbetafeln und Baugerüsten, Bürgersteige, deren Breite eine Begegnung von PassantInnen unmöglich machen – FußgängerInnen haben es nicht leicht. Von Spaziergenuss gar nicht zu reden. Und Menschen mit Kinderwagen oder Rollatoren wird die Benutzung des Gehweges häufig ganz unmöglich gemacht.

Der VCD Nürnberg hat deshalb den Fußverkehr zu seinem Schwerpunktthema

2018 erklärt und möchte Verantwortliche in Politik und Verwaltung durch Aktionen und Vorträge auf die Problematik in Nürnberg hinweisen.

Jeder kann MITMACHEN

Wir möchten ein möglichst breites Repertoire an Beispielen aufzeigen. Daher würden wir uns freuen, wenn Sie uns Situationen für unzureichende Fußwegqualität in Nürnberg und Umgebung in Text

und am besten auch noch in Bild kurz dokumentieren. Selbstverständlich dürfen Sie uns auch gelungene Beispiele aus Nürnberg oder anderen Städten zukommen lassen: nuernberg@vcd.org

Wir werden die zusammengetragenen Informationen bündeln und aufbereiten und in unsere Fußgängerkampagne einfließen lassen. Allen MitstreiterInnen bereits im Voraus ein herzliches Dankeschön!

Christian Zink

Betonflut eindämmen – Straßenbauorgien beenden

Jeden Tag verschwinden 13 Hektar Bayern unter Asphalt und Beton. Seit 2000 wurde in Bayern eine Fläche so groß wie die Städte München, Nürnberg, Augsburg, Regensburg und Fürth zusammen zubetoniert.

Hinter dem abstrakten Begriff „Flächenverbrauch“ verbirgt sich eine Reihe von schwerwiegenden Problemen:

- Weniger natürliche Flächen bedeuten weniger Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Schon heute gibt es einen dramatischen Schwund vor allem bei Insekten und Vögeln.
- Versiegelte Flächen führen zu mehr Hochwasser. Während in Wiesen und Wäldern das Regenwasser versickert und erst nach und nach in die Bäche und Flüsse fließt, wird es auf Beton und Asphalt sofort in die Gewässer abgeleitet. Bei starken Regenfällen können die Bäche und Flüsse die Wassermengen nicht mehr aufnehmen – es kommt zu Überschwemmungen.
- Der Flächenverbrauch ist ein Problem für die Landwirtschaft. Neue Gewerbegebiete oder Straßen gehen stets zu Lasten von Acker- und Weidefläche. Die Bewirtschaftung der verbleibenden Flächen wird dann vielfach weiter intensiviert.
- Weil die meisten neuen Gewerbegebiete und Einkaufszentren fernab der

Ortszentren entstehen, machen dort immer mehr Geschäfte dicht. Bäcker, Metzger, Lebensmittel- und Bekleidungsäden verschwinden und die Ortszentren veröden. Menschen, die über kein Auto verfügen, werden von der Versorgung abgeschnitten.

- Die zunehmende Zersiedelung führt zu weiteren Wegen und erzeugt mehr Kfz-Verkehr. Und dafür wird dann gleich nochmal Fläche verbraucht.
- Und vor allem ändert sich das Landschaftsbild: Es dominieren Gewerbegebiete, Schnellstraßen, Einkaufszentren und Logistikhallen – nicht mehr über Jahrhunderte gewachsene Städte und Dörfer und Kulturlandschaft.

Die Straßenbauorgien tragen zur gigantischen Heimatzerstörung maßgeblich bei. Würden alle im aktuellen Bundesverkehrswegeplan gelisteten Projekte verwirklicht, würden allein für den Bau von Autobahnen und Bundesstraßen jeden Tag drei Hektar Fläche neu versiegeln.

Wir finden: Es reicht!

Eine gesetzliche Obergrenze für den Flächenverbrauch würde zwar nicht automatisch alle unsinnigen Projekte stoppen, aber sie würde die Asphaltflut und die Straßenbauorgien eindämmen. Deshalb unterstützt der VCD das Volksbegehren „Betonflut eindämmen“, um in Zukunft den Flächenverbrauch in Bayern auf maximal 5 Hektar pro Tag zu begrenzen.

In der Ersten Phase wurden bereits über 46.000 Unterschriften gesammelt. Nach Prüfung und Zulassung durch das Innenministerium müssen sich im Frühjahr innerhalb von zwei Wochen 10% der wahlberechtigten Bürgerinnen und Bürger in den Rathäusern eintragen. In dieser heißen Phase müssen wir kräftig mobilisieren.

Hierzu hat sich ein lokales Aktionsbündnis in Nürnberg gegründet. Jeder der dabei mithelfen möchte, kann sich gerne bei kontakt@markus-ganserer.de melden.

Weitere Infos: www.betonflut-eindaemmen.de

Markus Ganserer



Die Flughafen-Nordanbindung steht weiterhin im Bundesverkehrswegeplan. Diese würde wertvollen Reichswald auf einer Fläche so groß wie nahezu die gesamte Lorenzer Altstadt vernichten. Doch wer Straßen sät, wird Autoverkehr ernten. Wir müssen diesen maßlosen Straßenausbau beenden. Wir brauchen eine Verkehrspolitik, die den Alternativen zum klimaschädlichen Autoverkehr Priorität einräumt.

Termine:

Mi 7.2., 18:30 Uhr: Dialogforum StUB
Trassendiskussion, Redoutensaal ER

Do 15.2. bis 22.4. Ausstellung
„Vergessen im Süden – Die Umladehallen am Nürnberger Südbahnhof“, Museum Industriekultur, Nürnberg

Do 8.3., 15.3. und Mi 21.3., je 17 Uhr:
Trassenbegehungen, näheres unter www.Stadtumlandbahn.de

Di 20.3., 19 Uhr
VCD-Mitgliederversammlung
Nachbarschaftshaus Gostenhof

Fr 4.5., 8.6. und 6.7., je 14 bis 18 Uhr:
Mobile Fahrradwerkstatt in den DATEV-Gärten, Ecke Mendel- und Adam-Klein-Straße

Regelmäßige Treffen:

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

VCD Fürth
2. Mittwoch im Monat um 19 Uhr
Gaststätte „Penelope“, Moststr. 33

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

Dauertermin „Critical Mass“
Jeden letzten Freitag im Monat treffen sich um 18 Uhr am Nürnberger Opernhaus RadfahrerInnen zu einer spontanen Rundfahrt. Die nächsten Termine: 23.2., 30.3., 27.4., 25.5. [facebook.com/CriticalMassNurnberg](https://www.facebook.com/CriticalMassNurnberg)
In Fürth trifft sich die CriticalMass jeden dritten Freitag im Monat um 18 Uhr am Paradiesbrunnen auf der Fürther Freiheit.



Impressum:

VCD Kreisverband Großraum Nürnberg
Hessestr. 4, 90443 Nürnberg
Telefon: 09 11/ 47 17 43
E-Mail: nuernberg@vcd.org
www.vcd.org/nuernberg
Bürozeiten:

Mo bis Do 13 bis 16 Uhr

Spendenkonto:

IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72
Bitte mit Verwendungszweck „Spende“
Druck: CityDruck Nürnberg,
Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg

NEU