



Mitgliederversammlung 2016

Im Nachbarschaftshaus Nürnberg-Gostenhof, kleiner Saal, Adam-Klein-Str. 6, U1, Bus 34, Norisbike Gostenhof (West)

Termin: Di, 15. März 2016, 19:00 Uhr

Tagesordnung

- 1) Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 2) Wahl der Versammlungsleitung und des Protokollführers
- 3) Genehmigung des letzten Protokolls
- 4) Bericht des Vorstandes, des Schatzmeisters und der Kassenprüfer
- 5) Aussprache und Entlastung des Vorstandes
- 6) Verabschiedung des Haushaltsplanes
- 7) Anträge
- 8) Verschiedenes

Anträge für die Mitgliederversammlung können bis eine Woche vor der Versammlung schriftlich über das VCD-Büro beim Vorsitzenden gestellt werden.

Zusammen gegen Straßenwahn!

Wir können den Ausbau des Frankenschnellwegs verhindern

Im Klageverfahren gegen den Frankenschnellweg hat der – vom VCD mit finanzierte – Anwalt des Bund Naturschutz (BN) im letzten Jahr einen wichtigen Erfolg errungen. Der Ausbau kann zumindest auf Jahre hinausgezögert werden. Leider scheint den BN selbst inzwischen der Mut verlassen zu haben. Völlig überraschend hat der Nürnberger BN-Vorsitzende, CSU-Stadtrat Otto Heimbucher, gegenüber der Presse und in der Mitgliederzeitung geäußert, dass der Ausbau ohnehin nicht zu verhindern sei. Stattdessen möchte er mit der Stadt Nürnberg verhandeln, unter welchen Umständen ein früherer Baubeginn möglich wäre.

Damit kommt dem VCD eine wichtige Rolle zu: Wir können gemeinsam im Bündnis gegen den kreuzungsfreien Ausbau unsere fachlichen und verkehrspolitischen Konzepte weiterentwickeln und bewerben. Die angebliche „Alternativlosigkeit“ des Ausbaus wird von immer mehr Menschen hinterfragt. An diesem Punkt muss es uns gelingen, die juristisch erreichte Verzögerung in einen politischen Erfolg umzumünzen.

Sicher kann die Situation am Frankenschnellweg auf Dauer nicht so bleiben, wie sie ist. Ein erster Vorschlag ist das beiliegende Konzept für ein dynamisches Verkehrsleitsystem, das weitaus billiger und schneller helfen könnte, die Verkehrsprobleme zu entschärfen.

Wir haben jetzt die Chance, die Alternativen zu präzisieren und in die öffentliche Diskussion zu bringen. Für diese Aufgabe brauchen wir die aktive Unterstützung unserer Mitglieder.

Wir laden alle Interessierten zu einem **Workshop am Samstag, 27. Februar um 14:00 Uhr ins VCD-Büro ein.**

Gemeinsam wollen wir Ideen für die nächsten Schritte sammeln und uns für die anstehenden Aufgaben vorbereiten. Die juristische Auseinandersetzung und die Erstellung von professionellen Materialien kosten viel Geld. Wir bitten Sie daher, uns bei diesem wichtigen Projekt auch finanziell zu unterstützen.

Wir laden alle Interessierten zu einem Workshop am Samstag, 27. Februar um 14:00 Uhr ins VCD-Büro ein.

Spenden Sie auf unser Konto IBAN DE77 7609 0500 0100 6038 72 mit dem Stichwort „Frankenschnellweg“

Jede Idee, jede Hand und jeder Euro helfen uns, die drohende Betonorgie zu verhindern.

Aktuelle Informationen finden Sie in Zukunft auch auf www.stattautobahn.de
Bernd Baudler

Termine

Fr, 5. Februar, 19:00 Uhr

Verkehrsleitsystem statt Transitautobahn am Frankenschnellweg, Nachbarschaftshaus Gostenhof

So, 28. Februar um 11:30 Uhr

„The Human Scale“ Vorführung und Diskussion, Casablanca Kino Nürnberg

Do, 7. April um 19:00 Uhr

„The Human Scale“ Vorführung und Diskussion im Lesecafé Erlangen

Fr, 6. bis So, 8. Mai, 4. Fahrrad-Film-Festival, Casablanca Kino Nürnberg

Regelmäßige Treffen

VCD Nürnberg

2. Dienstag im Monat um 19:00 Uhr im VCD-Büro, Hessestr. 4

VCD Fürth

2. Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr Gaststätte Penelope, Moststr. 33

VCD Erlangen

4. Montag im Monat um 19:00 Uhr Gaststätte Römning, Apfelstr. 2

Frankenschnellweg – wie geht es weiter?

Die Klage ruht – Warten auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes

Der Richter am Verwaltungsgerichtshof wollte zwar nicht in Frage stellen, ob Nürnberg eine Kreisstraße bauen darf, die wie eine Autobahn aussieht. Er geht einstweilen davon aus, dass dies möglich wäre. Andernfalls hätte diese Planung bereits jetzt zurückgewiesen werden müssen, denn eine Autobahn als eine Bundesfernstraße darf nur vom Bund geplant und gebaut werden.

Das Verfahren wurde aber ausgesetzt, weil die Richter am Europäischen Gerichtshof (EuGH) entscheiden müssen, ob es mit europäischem Recht vereinbar ist, ein solches Projekt ohne Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Nach Einschätzung aller Beteiligten wird das EuGH entscheiden, dass für eine Baumaßnahme dieser Größenordnung eine UVP zwingend notwendig ist. Dies hätte eine Bedeutung, die weit über den Frankenschnellweg hinausgeht. Es könnte dazu führen, dass auch für andere Straßenbauten in Bayern künftig schärfere Bedingungen gelten.

Was bedeutet das für einen frühest möglichen Baubeginn?

Eine Entscheidung des EuGH wird für frühestens Ende des Jahres, wahrscheinlich sogar erst im Jahr 2017 erwartet. Erst dann wird das begonnene Klageverfahren weitergeführt.

Auch die Stadt Nürnberg erwartet, dass eine UVP notwendig wird. Im Stadtrat wurde bereits beschlossen, sie in Auftrag zu geben und dazu eine aktuelle Verkehrsprognose zu erstellen. Wenn das Ergebnis vorliegt - so hofft man - kann es nachträglich in ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren einfließen. Juristen sind sich allerdings nicht einig, ob dies möglich ist. Auf jeden Fall rechnet man mit einer Dauer von etwa drei Jahren, bis die Gutachten fertiggestellt sein können. Dann muss das Ergebnis

öffentlich ausgelegt werden und Einwendungen sind erneut möglich.

Ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss, eine nachfolgende Ausschreibung und ein möglicher Baubeginn sind somit kaum vor 2019 zu erwarten. Das sieht übrigens auch der Stadtrat so, wie man am mittelfristigen Investitionsplan erkennen kann: Dort wurden alle Mittel erheblich zusammengestrichen und erst für die Jahre nach 2019 ist geplant, 358 Mio. Euro von den geschätzten 459 Mio. Euro Gesamtkosten auszugeben.

Beginnt 2019 tatsächlich der Ausbau?

Die Stadt Nürnberg hat also gar nicht das nötige Geld zurückgelegt, um größere Baumaßnahmen zu starten. Hinzu kommt, dass am Nürnberger Hafen drei Brücken dringend sanierungsbedürftig sind – sie müssen komplett abgerissen und neugebaut werden. Nürnberg muss alleine für die Kosten aufkommen – mit Geld, das die Stadt nicht hat. Alleine die Planung soll bis 2019 dauern und wird von Personal durchgeführt, das den Ausbau des Frankenschnellwegs organisieren sollte.

Und dann wird es bis 2023 eine riesige Baustelle mit massiven Verkehrsbehinderungen und Umleitungen im gesamten Nürnberger Süden geben. Will man ernsthaft eine zweite Großbaustelle eröffnen, die den Verkehr vollends zusammenbrechen ließe?

Die Stadt hat also auf absehbare Zeit weder Geld noch Personal, um verantwortlich mit einem Ausbau des Frankenschnellwegs beginnen zu können. Ebenso hat sie keine plausible Antwort, wie die verschärft auftretenden Verkehrsprobleme bewältigt werden könnten.

Was kann über „Gespräche“ der Stadt Nürnberg mit dem Bund Naturschutz erreicht werden?

Viel Unmut und Verwirrung haben die Presseberichte vor allem der Nürnberger Zeitung verursacht, nach denen der Bund Naturschutz versucht, in Gesprächen mit der Stadt Nürnberg zu einer Einigung zu kommen, die doch einen früheren Baubeginn ermöglichen würde.

Für den VCD ist nicht zu erkennen, wie ein Baubeginn vor 2019 ohne Verzicht auf eine UVP möglich sein könnte. Und es erscheint weder klug noch der Öffentlichkeit vermittelbar, wenn man erst mit großem Aufwand durchsetzt, dass eine UVP Voraussetzung einer solchen Baumaßnahme sein muss – und dann am Ende freiwillig darauf verzichtet.



Illustration: HP Schellhorn

Kein Brett – aber die Windschutzscheibe vorm Kopf... alle anderen Ziele fallen da durch.

Die öffentlich kommunizierten Vorschläge halten wir jedenfalls bei weitem nicht für ausreichend: Dass der Lärm mit Hilfe von Flüsterasphalt reduziert werden muss, steht bereits im Planfeststellungsbeschluss. Die Stickoxidbelastung bleibt ein ernsthaftes Problem. Daran ändert sich auch nichts, wenn man den Schadstoff feiner in der Luft verteilt. Ein nächtliches Durchfahrtsverbot für LKW ist kaum zu überwachen und damit nicht durchsetzbar. Wie will man feststellen, ob ein LKW nur zum Hafen fährt oder weiter Richtung München?

Was da bisher bekannt wurde, kann man nur als Versuch bewerten, per „Greenwashing“ das Projekt durchzuboxen. Wahrscheinlich würde trotzdem in nächster Zeit nicht sehr viel gebaut, sondern nur mit kleineren Maßnahmen Sorge getragen, dass das Baurecht nicht verfällt, damit man dann in etwa 10 Jahren ernsthaft beginnen kann, dieses völlig aus der Zeit gefallene Projekt doch noch durchzuziehen.

Die Haltung des VCD: Nein zum kreuzungsfreien Ausbau in der geplanten Form

Als VCD werden wir uns Gesprächen über Lösungen der Verkehrsprobleme am Frankenschnellweg nicht verweigern. Aber wir sehen keine sinnvolle Möglichkeit dafür ohne wesentliche Abstriche an den beschlossenen Plänen. Der bisherige Planfeststellungsbeschluss ist jedenfalls keine geeignete Basis. Er darf nicht ohne Abstriche umgesetzt werden.

An dieser Haltung werden wir festhalten, denn alles andere würde die bisherige verfehlte Verkehrsplanung auf Jahrzehnte fortsetzen. Jede Chance für eine Verkehrswende wäre auf unabsehbare Zeit vergeben.

Impressum:

VCD Kreisverband Großraum Nürnberg

Hessestr. 4, 90443 Nürnberg

Fon: (0911) 47 17 43 nuernberg@vcd.org

www.vcd.org/nuernberg

Bürozeiten: Mo bis Do 13:00 - 16:00 Uhr

Spendenkonto:

IBAN DE77 7609 0500 0100 6038 72

Druck: CityDruck Nürnberg,

Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg

StUB – Noch'n Bürgerentscheid

Das Aus für die StUB nach dem negativen Bürgerentscheid im Landkreis konnte erstmal durch die Bereitschaft von Herzogenaurach, dem Landkreis für sein Gemeindegebiet die Aufgabe ÖV abzunehmen, verhindert werden. Als jetzt die Entscheidung für die Gründung des Zweckverbands von Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach anstand, hat sich ein Erlanger Rentner dazwischen geworfen, und genügend Unterschriften für ein Bürgerbegehren gesammelt, mit dem der Bau der StUB verhindert werden soll.

Auch wenn sich eine Ratsmehrheit ganz klar für den Bau der StUB ausgesprochen hat und auch OB Janik sich vor seiner Wahl schon ganz klar pro StUB positioniert hat und viele ihn auch deshalb gewählt haben, so ist der Ausgang des Bürgerentscheids nicht eindeutig vorherzusagen. Wenn es ein einzelner Rentner ohne große organisatorische Unterstützung eines Parteiapparats schafft, die notwendigen Unterschriften zu sammeln, dann scheint es in der Erlanger Bevölkerung durchaus zu rumoren.

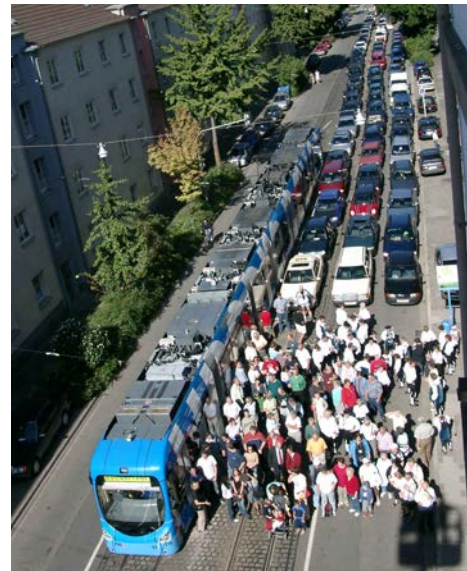
Das ist auch nicht unbedingt verwunderlich. Der Öffentliche Verkehr spielt nur eine marginale Rolle. Mit seinem Anteil von 9% am Gesamtverkehr ist er im Bewusstsein der Bürger nicht wirklich verankert. Eine Vorwärtsstrategie für den ÖV ist in Politik und Verwaltung

nicht erkennbar. Wieso dann plötzlich eine große Investition in ein schienengebundenes Verkehrsmittel sinnvoll sein soll, ist vielen nicht ersichtlich.

Viele Bürger fragen immer wieder wo genau die Bahn fährt, wie viele Bäume gefällt werden müssen, wie der Tunnel im Bereich des Bahnhofs verläuft. Genau diese Details zu untersuchen ist Aufgabe des Zweckverbandes. Der Wahlkampf für den Bürgerentscheid ist nicht dazu geeignet, differenziert über Trassenvarianten zu diskutieren. Hier muss jetzt ein dann endgültiger Ausstiegsbeschluss verhindert werden.

Klimaschutz, gerade mit den anspruchsvollen Zielen, die sich die Weltpolitik auf dem Pariser Klimagipfel gegeben hat, ist ohne eine massive Veränderung des (innerstädtischen) Verkehrs nicht zu erreichen. Und für diese massiven Veränderungen brauchen wir leistungsfähige, attraktive Hauptachsen. Dafür benötigen wir ein schienengebundenes Verkehrsmittel. Nur damit kann erreicht werden, dass mehr Fahrgäste den ÖV benutzen. Und eine Stadt, in der sich ein wesentlich größerer Anteil der Menschen mit dem ÖV bewegt, ist auch eine lebenswertere Stadt.

Aus diesem Grund engagiert sich der VCD im Bündnis, das „Pro StUB“ im Bürgerentscheid argumentiert. Wir bit-



Flächenvergleich: Ein Straßenbahnzug, seine Fahrgäste und die entsprechende Zahl an Autos
Foto: UPI, Dieter Teufel

ten daher unsere Mitglieder, in Gesprächen im Bekanntenkreis daran mitzuwirken, dass möglichst viele Erlanger sich ein Nein zum Ausstieg, ein Nein zum Stau und ein Nein zum erhöhten Parkplatzbedarf wünschen.

Der Termin für das Bürgerbegehren gegen die Gründung des Zweckverbandes ist voraussichtlich der 6. März 2016.

Stimmen Sie mit NEIN! (zum Ausstieg)

Aktuelle Informationen werden Sie auf www.stadtbahn-erlangen.de erhalten.

Andreas Brock

Es tut sich was am Bahnhofplatz

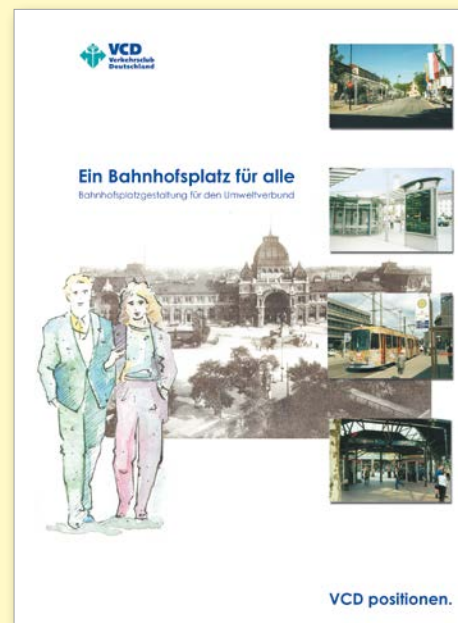
Der Nürnberger Verkehrsausschuss hat einstimmig beschlossen, den Platz vor dem Hauptbahnhof attraktiver zu gestalten. Dabei ist an eine Reihe von Einzelmaßnahmen gedacht, damit sich Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste der VAG sicherer bewegen können und wohler fühlen. Die von Baureferent Ulrich präsentierte Planung beinhaltet unter anderem:

- oberirdische Querung für Fußgänger vom Hauptausgang zur Altstadt
- Radweg vor dem Grandhotel zur Altstadt
- Verzicht auf Rechtsabbieger Richtung Königstorgraben und Rückbau der Fahrbahn
- Verzicht auf die Kurzzeitparkplätze, dort entstehen Taxistände
- Bisherige Taxistände werden zu Car-sharing-Plätzen und „Kiss&Ride“-Vorfahrt,
- weniger Ein-/Ausfahrten vor dem Bahnhof und somit ein geradliniger Radweg

• barrierefreier Einstieg zur Straßenbahn durch Anhebung der Bahnsteige
Die Verbesserungen können kurzfristig in Angriff genommen werden – sofern die Stadt dafür Zuwendungen aus der Kommunalinvestitionsförderung erhält. Angesichts der breiten Zustimmung über alle Fraktionen hinweg ist zu hoffen, dass die Dringlichkeit des Projekts erkannt wird.

Der aktuelle Zustand des Platzes als überdimensionaler Kreisverkehr berücksichtigt fast nur die Bedürfnisse des Autoverkehrs. Für ankommende Gäste, aber vor allem auch für die vielen tausend nicht-motorisierten Nutzer ist das eine tägliche Zumutung und ein Sicherheitsrisiko – gerade für Radfahrer!

Bereits im Jahr 2000 hat der VCD Kreisverband eine Broschüre mit Verbesserungsvorschlägen für den Verkehrsknoten veröffentlicht.



Es fehlte aber über Jahre hinweg schlicht die Bereitschaft, dem dominierenden Kfz-Verkehr auch nur geringe Flächen abzuknapsen. Umso erfreulicher ist nun der späte Erfolg!

Bernd Baudler

„Runder Tisch Radverkehr“ – eine Chance?

Wer in Nürnberg mit dem Fahrrad fährt, ist Kummer gewohnt: Unzureichende Radverkehrsanlagen, häufig auf viel zu engen Gehwegen, immer wieder Hindernisse. Und wenn es eng wird im Straßenraum, so enden die Radwege und man muss sich zwischen die Autos quetschen. Auf längeren Strecken gut und durchgehend befahrbare Radrouten gibt es in Nürnberg nicht, geschweige denn ein attraktives Radroutennetz. Im Detail gab es in den letzten Jahren zwar viele kleine Verbesserungen, aber damit entstand nirgends ein überzeugendes attraktives Angebot. Umfragen, wie der Fahrradklimatest des ADFC, belegen, Nürnberg tritt in Punkto Radverkehr seit Jahren auf der Stelle.

Woran liegt das? Es fehlt vor allem das nötige Geld! Seit Jahren beträgt der jährliche Radverkehrsetat etwa 1 Mio. Euro. Das ist ein Bruchteil des nötigen Betrags für eine Stadt dieser Größenordnung, die eine gute Radverkehrsinfrastruktur schaffen möchte. Das liegt auch daran, dass man nach wie vor viel zu hohe Beträge in den Ausbau von Straßen steckt.

Aber auch wenn Geld vorhanden ist, werden Prioritäten falsch gesetzt. Wo immer man eine Fahrspur für Autos wegnehmen müsste, wann immer ein Parkplatz wegfallen soll, besteht die Gefahr, dass dem Radverkehr eine viel zu niedrige Priorität zuerkannt wird. Dann endet der Radstreifen auch bei Neubauten unvermittelt vor einer Engstelle oder man muss in den fließenden Verkehr ausweichen.

Oft ist es schwer, im konkreten Fall die zuständige Stelle in der Verwaltung zu finden. Das Verkehrsplanungsamt ist für die konkrete Planung von Umbauten im Straßenraum zuständig. Wird die Bau-

stelle eingerichtet, so übernimmt das SÖR. Aber wenn eine Strecke durch Grünanlagen führt, so hat das Umweltamt seine Zuständigkeit. Für den Hauptmarkt ist das Marktamt verantwortlich und die übergreifende Planung ist Sache des Stadtplanungsamtes. Und dann sind da noch die Fraktionen des Stadtrats, die letztlich entscheiden, was in welcher Form geschieht.

Daher ist es wichtig, dass es genügend Stadträte gibt, die den ernsthaften politischen Willen haben, die Bedingungen für den Radverkehr spürbar zu verbessern. Diskutiert man mit einzelnen Stadträten, so bekommt man glaubhaft versichert, dass der Wille für eine Verkehrswende da wäre. Und es gab auch die Anregung einzelner Mitglieder des Verkehrsausschusses, die Kräfte zu bündeln und einen „Runden Tisch Radverkehr“ zu gründen. Dort soll mit Stadträten, den zuständigen Mitgliedern der Verwaltung und den Interessenvertretern des Radverkehrs diskutiert werden, wie man es schaffen kann, schneller echte Verbesserungen zu erreichen.

Wir als VCD begrüßen diesen Versuch und haben beschlossen, uns daran zu beteiligen. Wichtig ist uns vor allem, dass Verbesserungen für den Radverkehr nicht gegen die Bedürfnisse von Fußgängern und ÖPNV Fahrgästen ausgespielt werden.

Bisher gab es eine Sitzung, bei der vor allem besprochen wurde, wie die Arbeit des „Runden Tisches“ aussehen soll und welche Themen vorrangig behandelt werden. Der Inhalt der Sitzungen soll von den Teilnehmern vertraulich behandelt werden, damit die Verwaltung die Möglichkeit hat, Ideen und Planungen zu präsentieren und zu diskutieren, die noch nicht in die Öffentlichkeit kommen

sollen. Dies erscheint sinnvoll, denn einmal fertiggestellte Pläne lassen sich nur noch schwer ändern. Aber das Gremium soll sich nicht unbedingt um „jeden Bordstein“ kümmern, sondern vor allem über grundsätzliche Verbesserungsmöglichkeiten nachdenken. Die Sitzungen sollen zweimal jährlich stattfinden. Über die Ergebnisse gibt es dann jeweils einen Bericht im Verkehrsausschuss des Stadtrates. Die nächste Sitzung soll im März stattfinden.

Ein Thema bei diesem Termin wird die Gestaltung von Baustellen sein. Immer wieder ärgert man sich als Radler über manchmal erhebliche Behinderungen, deren Notwendigkeit oft nicht einzusehen ist. Anhand von Beispielen aus der letzten Zeit hoffe ich, dass wir zusammen mit der Verwaltung Möglichkeiten finden, wie man in dieser Frage zu spürbaren Verbesserungen kommt.

Als zweites Thema soll darüber gesprochen werden, welche durchgängigen Radrouten nötig wären, um ein attraktives Wegenetz zu bekommen. Und welche Schwachstellen entlang dieser Routen vorrangig behoben werden müssen. Hierbei muss angesichts der beschränkten Mittel darauf geachtet werden, dass das Augenmerk auf Maßnahmen gerichtet wird, die im Vergleich mit den Kosten den höchsten Nutzen bringen.

Zu diesen Themen habe sicher nicht nur ich viele Ideen, die ich im Namen des VCD einbringen will. Gibt es im Kreis unserer Mitglieder Interessenten, die hier mitarbeiten möchten? Dann Bitte um Meldung über nuernberg@vcd.org. Vielleicht gelingt es uns, einen „Arbeitskreis Radverkehr“ innerhalb des VCD Nürnberg zu organisieren.

Hans Luntz

The Human Scale – Stadtplanung im Dienste des Menschen

Wird die heutige Stadtplanung noch den Wünschen und Bedürfnissen der Bewohner gerecht? Der dänische Stadtplaner und Architekt Jan Gehl hat da so seine Zweifel. Er arbeitet seit Jahren daran, die Städte wieder lebenswert zu machen und die Lebensqualität der Bewohner zu erhöhen.

Der Film "The Human Scale" porträtiert ihn und sein Lebenswerk. Mit den von Gehl entwickelten Lösungen wird neues Leben in die Innenstädte gebracht. Wir zeigen Teile des Films und wollen uns Gedanken darüber machen, welche der vorgestellten Lösungen auch bei uns umsetzbar sind.

Die Filmvorführung in Erlangen findet am 7. April um 19:00 Uhr im Lesecafé in der Altstadtmarktpassage in Erlangen Hauptstraße 55 statt. Sie wird in Zusammenarbeit mit der „Bürgerinitiative Umweltfreundliche Mobilität im Schwabachtal“ und der Volkshochschule durchgeführt.

Im Casablanca in der Nürnberger Südstadt wird der komplette Film am Sonntag, 28. Februar um 11:30 Uhr im Rahmen der Agenda-Filmreihe gezeigt. Im Anschluss steht Siegfried Dengler, Leiter des Stadtplanungsamts Nürnberg, zur Diskussion zur Verfügung.

Andreas Brock

