



Foto: B. Baudler

Stadt statt Autobahn

Ein innerstädtischer Boulevard statt eines kreuzungsfrei ausgebautem Frankenschnellweg: Diese Alternative präsentierten der Verkehrsclub Deutschland und die Technische Hochschule Nürnberg am 29. November 2016 den interessierten Besuchern in der Villa Leon. Damit wurde erstmalig eine stadtplanerische Gesamtschau auf den Bereich zwischen Gostenhof, St. Leonhard und Steinbühl gegeben. Die städtische Planung für den Frankenschnellweg beschränkt sich dagegen ausschließlich auf Verkehrsaspekte.

- Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke, Studiengangsleiter Urbane Mobilität an der TH Nürnberg stellte den Übergang von der autogerechten zur menschengerechten Stadt in den Mittelpunkt seines Vortrags. Das Auto muss deswegen nicht verbannt, aber so integriert werden, dass Fußgänger, Radfahrer und die Nutzer des ÖPNV gleichberechtigt am Öffentlichen Raum teilhaben können.
- Prof. Dipl. Ing. M. Sc. Ingrid Burgstaller, Inhaberin des Lehrstuhls für Städtebauliches Entwerfen und Stadtentwicklung, wies auf die Zusammenhänge zwischen städtischem Wegenetz und sozialer Integration hin. Derzeit sind solche Wege oft nicht vorhanden oder so unattraktiv, dass sie möglichst gemieden werden. Der geplante Ausbau des Frankenschnellwegs würde daran wenig ändern, sondern die Situation eher noch verschärfen.
- Im Anschluss an eine kurzweilig aufbereitete Analyse präsentierten Studierende des Masterstudiengangs Architektur ihre Ideen zum Umbau des

Frankenschnellwegs. Sie zeigten auf, wie die zentral gelegenen Stadtbereiche neu gestaltet und Potenziale für die Innenentwicklung erschlossen werden können. Auf den gewonnenen Flächen könnten Wohnungen für mindestens 10.000 Menschen geschaffen werden. Den Zuhörern fiel es leicht, sich vorzustellen, dass dort, wo früher der Ludwigskanal verlief, auch Platz für Boulevards, Cafés, Markthallen und einfach Flächen, wo sich Menschen begegnen, sein kann.

Die vielen präsentierten Ideen zeigen: Keine Planung ist alternativlos. Das bloße Festhalten an überholten Konzepten ist noch keine zukunftsfähige Politik. Wenn der zentrale Stadtbereich städtebaulich aufgewertet wird, bedeutet das für alle Bewohner Nürnbergs ein Mehr an Lebensqualität statt mehr motorisiertem Verkehr. Andersorts geplante und bereits gebaute Beispiele belegen, dass städtische Hauptverkehrsstraßen menschengerecht umgebaut und dann zugleich Lebensräume sein können.

Der Verkehrsclub Deutschland und die Technische Hochschule möchten diese Diskussion auch nach Nürnberg tragen: Rahmenbedingungen und Ziele ändern sich. Mit einem Umbau zwischen Rothenburger Straße und An den Rampen werden Weichen gestellt. Die Frage ist, ob es Nürnberg dabei gelingt, die Infrastruktur für die Mobilität der Zukunft zu schaffen?

Im neuen Jahr wird es weitere Veranstaltungen dazu geben – Aktuelle Informationen finden Sie auf unserer Internetseite www.stattautobahn.de

Bernd Baudler

Mitgliederversammlung des VCD Kreisverbands Großraum Nürnberg

Ort: Nachbarschaftshaus (Nürnberg-) Gostenhof, kleiner Saal im Erdgeschoss. Das Nachbarschaftshaus liegt in der Adam-Klein-Straße 6. Gut erreichbar mit U 1 und Bus 34 an der Haltestelle Gostenhof (West) oder mit der S 1 Rothenburger Straße.

Termin: Di. 21. März 2017 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. Aussprache und Entlastung des Vorstands
6. Vorstandswahlen
7. Wahl der Kassenprüfer
8. Verabschiedung des Haushaltsplans
9. Anträge
10. 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.

NEU: Wendeschleifen-Ticker



Foto: B. Baudler

Haben auch Sie spannende Neuigkeiten, die in einem Bild berichtet werden können? Dann an: nuernberg@vcd.org

Eventpaket Oberleitungsschaden – VCD Nürnberg dankt der DB AG

Für viele überraschend veranstaltete die Deutsche Bahn Anfang Dezember eine Sonderaktion zum 181. Geburtstag der ersten Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Vier Tage lang wurde die Verbindung kurzfristig vom Netz genommen und damit eine Fülle neuer Erlebnisse ermöglicht.

Menschlichkeit im Nahverkehr

Gerade im alltäglichen Berufsverkehr kommt die zwischenmenschliche Kommunikation oft zu kurz. Auf einmal lieferten aber die jeweiligen Erfahrungen und Gerüchte zur aktuellen Verkehrslage einen willkommenen Eisbrecher. Ohnehin legte das Unternehmen angesichts der Vorweihnachtszeit besonderen Wert auf die Förderung menschlicher Nähe – die sich in überfüllten S-Bahnen wie von selbst einstellte. Sehr erfolgreich wurde auch gegen die grassierende Bewegungsarmut angekämpft: „Kaum ist der Platz im Zug eingenommen, erhält man die Information, dass es vom Nachbargleis schneller vorangeht“, freuten sich viele Teilnehmer. Der teilweise direkt nachfolgende – dann leere – Zug bot zumindest optisch einen reizvollen Kontrast. Der Konzern förderte mit seiner Informationspolitik allgemein die geistige Flexibilität und die geographischen

Kenntnisse der Reisenden bei der Suche nach Alternativrouten. In dem wohl ausgewogenen Aktionspaket lehrte die DB weiter, statt widersprüchliche Angaben anonymen Zugzielanzeigern zu interpretieren, doch lieber den persönlichen Kontakt zum Triebfahrzeugführer zu suchen – auch als Beitrag zur Stärkung der sozialen Kompetenz.

Garniert wurden die von Mittwoch bis Samstag andauernden Aktionstage durch humorvolle Ankündigungen im Internet. Ein Klassiker: Man versuche, einen Pendelverkehr einzurichten, aber könne leider noch nicht mitteilen, zu welchen Zeiten der dann abfahren soll. Der VCD regt ferner an, die angebotenen Panoramafahrten über die Ringbahn im regulären Programm zu etablieren. Hier steckt noch einiges an Potential, wenn das neue Angebot entsprechend beworben wird.

Herzlichen Dank

Der VCD bedankt sich – und nun ernsthaft – bei allen Eisenbahnern, die sich für die Behebung des Schadens und die Aufrechterhaltung eines Notverkehrs eingesetzt haben und dabei sicherlich auch über das reguläre Maß und ihre regulären Arbeitszeiten hinaus belastet waren.

Bernd Baudler

Die Bürgerinitiative Umweltverträgliche Mobilität im Schwabachtal lädt ein:

Exkursion: Straßenbahn und Radverkehr in Mannheim

Freitag 17. März: ca. 14 Uhr Anreise mit der Bahn ab Erlangen Bhf, Ankunft in Mannheim gegen 18:20 Uhr

2 ÜN / Frühstück im Ramada Hotel Mannheim, unmittelbar am Bahnhof Doppelzimmer 167,80 Euro, Einzelzimmer 147,80 Euro

Samstag 18. März: Ganztägiges Programm rund um die Straßenbahn in Mannheim. Den Schwerpunkt bildet die neue Linie „Mannheim Nord“, die am 12. Juni 2016 eröffnet wurde und sehr gut genutzt wird. Die Planungen für die Stadtbahn Nord wurden von der Stadt Mannheim mit intensiver Bürgerbeteiligung durchgeführt – auch das kann eine interessante Anregung für Erlangen und die Planung der StUB sein.

Sonntag 19. März: Geführte Radtour zu interessanten Punkten der Mannheimer Radinfrastruktur oder Zeit zur freien Verfügung in Mannheim, Ludwigshafen oder Heidelberg.

Die **Rückfahrt** ab Mannheim ist stündlich möglich (13:38 Uhr oder 14:38 Uhr oder 15:38 Uhr). Die Bahnfahrt ist mit dem Quer-durchs-Land und Wochenendtickets möglich.

Weitere Informationen und Anmeldung bei Esther Schuck

E-Mail: esther.schuck@t-online.de



Rückblick 2016 und Ausblick der Ortsgruppe Fürth

Sachstand Verkehrsentwicklungsplan

Die Stadt Fürth stellt einen Verkehrsentwicklungsplan auf. Herr Bohlinger, Leiter der Verkehrsplanung, erläuterte uns im April den aktuellen Stand. Mit der Ist-Analyse wurde ein Aachener Büro beauftragt, das auch den Nahverkehrsplan Nürnberg erarbeitet hatte. Auf Basis der von der Infra durchgeführten Haushaltsbefragungen wurde die Aufteilung nach Verkehrsmittel für die Stadtteile ermittelt. Bemerkenswert ist, dass der Stadtteil Hardhöhe trotz U-Bahn Anschluss einen erstaunlich geringen Anteil am ÖPNV hat. Im Jahr 2017 sollen nun verschiedene Modelle entwickelt und dabei die Öffentlichkeit beteiligt werden. 2018/19 sollen dann konkrete Maßnahmen entwickelt werden. Der VCD beantragte eine Beteiligung als Fachorganisation.

Buslinien in der Fürther Innenstadt

Lothar Berthold erläutert die sofort mögliche Führung über Friedrichstraße in Richtung Schwabacher Straße / Hauptbahnhof mit zentraler Haltestelle „Neue Mitte“. Dies ist laut Verwaltung

wegen Straßenanpassungen zu teuer. Deswegen hat der VCD die Führung im südlichen Bereich der Fürther Freiheit zur Gustav-Schickedanz-Straße vorgeschlagen. Der VCD wünscht eine schnellstmögliche Realisierung – auch in der Gegenrichtung müssen die Buslinien wieder direkt im Bereich der Neuen Mitte halten.

Mögliche Varianten im sogenannten Sektor West und der Verbindung Fürth Hbf-Nürnberg Nordost

Der VCD wird im Laufe des Jahres 2017 Varianten vergleichen, wie die Bahnstrecken auf den Linien Markt Erlbach/Neustadt – Fürth – Nürnberg und Cadolzburg – Fürth unter Einbeziehung der Strecke Fürth Hbf/Gbf – Nürnberg Nordost bedient werden könnten. Es sind mehrere Varianten mit und ohne Elektrifizierung der Abschnitte Siegersdorf-Markt Erlbach und Cadolzburg-Fürth-Nordost möglich. Auch Stadtbahnlösungen analog Karlsruhe sind langfristig als Ausbaustufe denkbar. Eine Ortsbegehung fand im vergangenen Sommer statt.

Ausblick 2017

Sollte die VCD Ortsgruppe Fürth in einer begleitenden Arbeitsgruppe zum Nahverkehrsplan / Verkehrsentwicklungsplan beteiligt sein, wird dies ein Schwerpunkt der Arbeit werden. In diesem Zusammenhang werden wir unsere Vorschläge zur Optimierung des Busnetzes – neben der Innenstadt insbesondere im Norden und in der Südstadt – einbringen.

Des Weiteren wird die erwähnte Ausarbeitung zur Verbindung Fürth Hauptbahnhof – Nürnberg Nordost fertig gestellt werden und den Gremien und der Presse vorgestellt.

Und natürlich werden wir die laufenden kleinen Projekte der alltäglichen Verkehrsplanung weiterhin kritisch begleiten, z.B. durch Stellungnahmen zu Straßenumgestaltungen, was wir auch 2016 schon mehrfach getan haben. Aktuell geht es um mögliche Varianten für einen Radschnellweg nach Nürnberg, wobei wir eine mögliche Führung durch die Hornschuchpromenade als problematisch sehen.

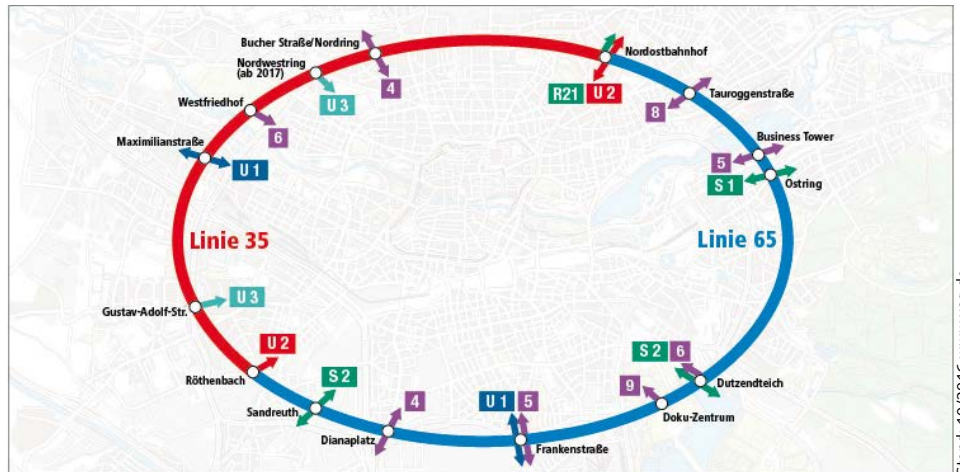
Werner Schmidt

Viele Veränderungen im Nürnberger Busnetz

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 wurde der Umsteigeknoten von Thon zum südlichen Ortsrand von Buch („Am Wegfeld“) verlegt. Erfreulicherweise hat die VAG die Chance genutzt und nicht nur die bisherigen Buslinien verkürzt, sondern gleich ein neues Bedienkonzept entwickelt. Das Konzept wirkt durchdacht; man kann erkennen, dass es den Planern darum geht, auch für das Busnetz deutliche Verbesserungen zu erreichen.

Bessere Anbindung des Flughafens

Erstmals bekommt Erlangen eine direkte Busverbindung zum Flughafen: Die von den Arcaden kommende Linie 30 fährt vom Wegfeld weiter zum Flughafen. Dies hilft nicht nur den Fluggästen, sondern bringt auch Fahrgästen von und zu den nordöstlichen Stadtteilen Nürnbergs stark verbesserte Verbindungen: Zum einen kann man dort in die U2 umsteigen und hat damit bessere Verbindungen bis einschließlich Rathenauplatz. Zum anderen fährt der Bus weiter Richtung Nordostpark und verbindet damit den Erlanger Süden mit der Technischen Fakultät und dem künftigen Siemens-Campus mit den Hightech-Firmenstandorten im Nürnberger Norden. Diese Ziele bis einschließlich Nürnberg Hauptbahnhof waren für alle Bewohner nördlich von Thon nur mit mindestens zweimal Umsteigen zu erreichen.



Stand: 10/2016 www.vag.de

menden Linie 33 vom Wegfeld zum Flughafen gescheitert. Diese muss weiter den Umweg über Lohe nehmen, damit die Anwohner an der Irrhainstraße nicht übermäßig belastet werden. Die ursprünglich angedachte Trasse um Almoshof herum hätte den Ausbau von wenigen hundert Metern Feldweg bedeutet, was am energischen Widerstand der betroffenen Bauern gescheitert ist. Aus diesem Grund fährt jetzt die Linie 31 gar nicht mehr über den Flughafen, da der aufgezweigte Umweg über die Marienbergstraße dies nicht mehr sinnvoll erscheinen ließ. Das ist bedauerlich, da sich aus diesem Grund auch vom Nordostpark her kein durchgängiger 20-Minuten-Takt zum Flughafen realisieren ließ.

Neue Ringbuslinie

Eine deutliche Verbesserung ist die neu eingeführte Ringbuslinie. Sie startet wie bisher als Linie 65 in Röthenbach bei Schweinau und bleibt bis zum Dutzendteich auf der alten Trasse. Dann biegt sie aber nicht mehr Richtung Zabo und Tiergarten ab, sondern fährt auf direktem Weg weiter auf dem Ring bis zur Elbinger Straße und zum Nordostbahnhof. Dort wechselt sie nur die Bezeichnung zu ‚Linie 35‘ und fährt ohne Aufenthalt über den Nordring und an Thon vorbei auf der bisherigen Strecke zurück nach Röthenbach. Der Bus verkehrt ebenso in Gegenrichtung. Die Fahrgäste bekommen auf diese Weise attraktive Direktverbindungen entlang des ganzen Ringes ohne die ärgerlichen bisherigen Unterbrechungen vor allem in Mögeldorf und Thon. Da der neue Ringbus an neun Stellen die Straßenbahn, an sechs Stellen eine U-Bahn kreuzt, kommt man mit nur noch einmal Umsteigen künftig von vielen Startpunkten in weite Teile des gesamten Stadtgebietes. Sehr erfreulich ist auch, dass dieser Bus jetzt mit Ausnahme des frühen Sonntagmorgens durchgängig auch im

Spätverkehr mindestens im 20-Minuten-Takt fährt.

Zabo und Mögeldorf werden von der Linie 45 erschlossen, die allerdings zu Schwachlastzeiten nur im 40-Minuten-Takt verkehrt. Diese Linie beginnt dann an der Frankenstraße und fährt auf der früher von der Linie 65 bedienten Strecke bis Mögeldorf, aber künftig weiter über neu eingerichtete Haltestellen am Thumenberger Weg zum Nordostbahnhof und nach Ziegelstein. Die VAG wollte diese Linie sogar bis Buchenbühl verlängern. Da hätten einige Anwohner einen Bus vor die Haustüre bekommen, die dies nicht wollten. Und so bleibt der Bus jetzt meist 10 Minuten in Ziegelstein stehen und wechselt erst dann auf die Linienbezeichnung 21, die nur noch von dort aus nach Buchenbühl fährt.

Weitere Verbesserungen

Die Änderungen im Busnetz bringen viele Verbesserungen, die hier nicht alle im Einzelnen dargestellt werden können. Insbesondere im Schülerverkehr gab es umfangreiche Änderungen. Nachdem die Linie 47 vom Hauptmarkt über Thon zur Forchheimer Straße im nördlichen Abschnitt an Bedeutung verloren hat, wurde sie aufgespalten: Jeder zweite Bus biegt jetzt am Kleinreuther Weg in den nördlichen Teil von Thon ab und fährt dann weiter über das Berufsförderungswerk zur Kriegsoffsiedlung. Damit bekommen viele Bewohner der neu bedienten Stadtteile nicht nur eine gute Umsteigeverbindung zur neuen Straßenbahn. Man kommt mit der neuen Buslinie sogar umsteigefrei bis zum Hauptmarkt.

Probleme des neuen Buskonzepts

Prinzipiell sind für Fahrgäste lange Buslinien besser, so lange diese pünktlich fahren. Dies erspart Umsteigen und mögliche verpasste Anschlüsse und macht damit Busfahren dadurch attraktiver.



Mit dem Bus durchs Knoblauchsland.

Die ursprüngliche Planung sah allerdings noch viel besser aus: Die Linie 30 verkehrt außerhalb der Hauptverkehrszeit nur noch im 40-Minuten-Takt, da sie durch die Linie 20 ergänzt wird, die in Erlangen jetzt noch eine Schleife durch die südlichen Ortsteile Erlangens (Sebaldussiedlung) fährt. Wegen der Proteste vor allem von Seiten der Bewohner in Almoshof darf diese Linie jetzt aber nicht, wie zu Beginn geplant, weiterfahren zum Flughafen, sondern sie endet Am Wegfeld. Schade! Denn eine durchgängige Verbindung vom Erlanger Süden zum Flughafen ganztägig im 20-Minuten-Takt, das wäre ein tolles Angebot gewesen. Aus dem gleichen Grund ist auch die Direktverbindung der von Fürth kom-

Foto: VAG Peter Dörfel

➤➤ Wenn allerdings die Busse im Stau stehen, so pflanzen sich Verspätungen fort und die erhofften Verbesserungen werden zunichte gemacht. In den ersten Tagen hat sich gezeigt, dass vor allem die Linie 30 massiv betroffen war. Sie wird vom Nordostpark



Foto: VAG – Peter Dörfel

weiter bis zum Nordostbahnhof geführt und hat dort Anschluss an die neue Ringbuslinie. Leider klappte dies in Hauptverkehrszeiten zum Teil sehr schlecht, weil der Bus vor allem in der äußeren Bayreuther Straße im Stau hängen blieb. Dann reichte zum Teil noch nicht einmal die Standzeit am Nordostbahnhof aus, der Bus startete mit massiver Verspätung Richtung Erlangen und konnte die verlorene Zeit nicht mehr aufholen.

Auch die Linie 31 war betroffen, die bis Herrnhütte verlängert wurde. Diese Linie verbindet im 20 bis 40-Minutentakt die außen liegenden Ortsteile Großgründlach, Boxdorf, Neunhof, Buch und Schnepfenreuth mit dem Nordostpark und Herrnhütte. Diese neu geschaffene „Knoblauchlandlinie“ wäre eine wesentliche Verbesserung, wenn es gelänge, den Fahrplan stabil zu fahren.

Hans Luntz / Karsten Liebster

Wir bitten um Rückmeldung

Insgesamt halten wir das neue Buskonzept für eine wesentliche Verbesserung. Aber das heißt nicht, dass man nicht an einzelnen Stellen noch nachbessern könnte. Deshalb bittet der VCD alle Mitglieder um Rückmeldungen:

- Welche Vorteile haben Sie durch die neuen Buslinien?
- Welche Nachteile haben Sie?
- Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Schicken Sie uns Ihre Eindrücke gerne per E-Mail: nuernberg@vcd.org (weitere Kontaktdaten im Impressum).

MITMACHEN



Baustelle Hallertorbrücke – ein Resümee

Im Dezember wurde eine große Brückenbaustelle in der Nürnberger Innenstadt nach mehr als eineinhalb Jahren Bauzeit beendet: die Sanierung der Hallertorbrücke westlich der Nürnberger Altstadt. Dass diese Baustelle natürlich nicht ohne Verkehrsbehinderungen ablaufen kann, war klar. Dass aber Radfahrer/innen und ÖPNV-Benutzer weitaus größere Einschränkungen hinnehmen mussten als der Autoverkehr war nicht schön – was auch der VCD bereits im Vorfeld kritisiert hatte.

Während der Bauphase stand dem Autoverkehr immer mindestens eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung, während der Radverkehr eine steigungsreiche Umleitung über die Mohrengasse, Maxbrücke und Maxplatz fahren musste, weil der vorhandene Radweg zum Ersatz-Gehweg umgewidmet wurde. Ein Zusatzschild „Radfahrer frei“ wurde von der Stadt abgelehnt. Auch der verblie-

bene Gehweg war zeitweise so schmal, dass die Begegnung von Kinderwagen oder Rollstühlen schwierig wurde.

Schlechte Karten hatten die Nutzer des ÖPNV in der Zeit von April bis Dezember 2016: der Straßenbahnverkehr vom Plärrer nach Thon und zum Westfriedhof wurde eingestellt. Bis zum Hallertor bestand immerhin noch die Fahrmöglichkeit mit der Buslinie 36. Wer nach Johannis oder Richtung Thon wollte, konnte entweder die Buslinie 34 oder den Ersatzverkehr E46 benutzen, der allerdings nur ab den U-Bahnhöfen Maximilianstraße oder Friedrich-Ebert-Platz fuhr; vom Plärrer ab hieß das erstmal U-Bahn fahren. Damit verlängerte sich die Fahrzeit erheblich, zumal in dieser Zeit auch noch Bauarbeiten auf den betreffenden U-Bahnlinien stattfanden. Auch das Umsteigen am Hallertor war zwischen den Linien 36 und E46 unzumutbar mit Fußwegen von über 200m.

Alles in allem wurde dem umweltfreundlichen Verkehrsteilnehmer mal wieder gezeigt, welchen Stellenwert er in Nürnberg genießt: Erst kommt das Auto und dann erstmal lange nichts ...

Und das Ergebnis der Baustelle?

Leider muss man sagen, dass zwar ein großer Aufwand getrieben wurde, die Hallertorbrücke zu sanieren, aber die Gelegenheit nicht genutzt wurde, sinnvolle Umbauten im Straßenraum vorzunehmen. Das Gleiche gilt auch für südliche Bucher Straße zwischen Neutorgraben und Jagdstraße / Pirckheimerstraße, in der während der Brückenbauzeit die gesamten Straßenbahngleise erneuert wurden.

Die Kritikpunkte sind im Einzelnen:

- Es stehen weiterhin Masten auf dem Radweg auf der Hallertorbrücke.
- Die unnütze Verkehrsinsel in der Mitte der Brücke wurde belassen.
- Die Baustelle hätte man nutzen können, um einen Radweg auf der westlichen Seite von Neutor- und Westtorgraben anzulegen. Damit hätte auch die Kreuzung am Hallertor für Fußgänger und Radfahrer entschärft werden können.
- In der Bucher Straße hätte man durch Umgestaltung des Straßenraumes einen eigenen Bahnkörper für die Straßenbahn einrichten können.

Hier hat die Verkehrsplanung also einige Chancen vertan!

Und die Unterführung für RadfahrerInnen südlich der Hallertorbrücke? Die Fertigstellung wird erst im Laufe des Jahres 2017 erfolgen, so die offizielle Erklärung. Wir sind schon mal gespannt ...

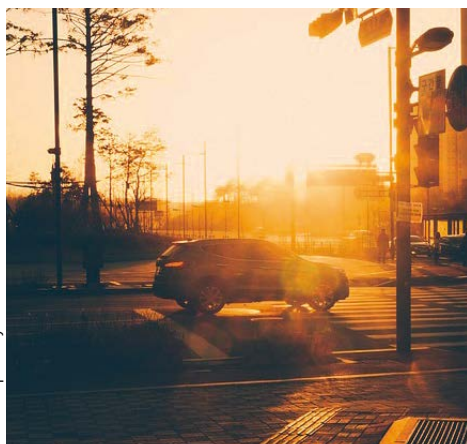
Volkmar Gmelin



Foto: B. Baudler

Nach langer Bauzeit ist die Strecke an der historischen Stadtmauer wieder für alle befahrbar.

Weiter dicke Luft in Nürnberg?



www.pixabay.com

Derzeit findet die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans statt. Ziel ist es, durch wirksame Maßnahmen die Luftqualität in Nürnberg zu verbessern. Das 235 Seiten starke Dokument identifiziert klar den motorisierten Autoverkehr als Hauptverursacher für die NO₂-Belastung – speziell Dieselfahrzeuge und Lkw tragen zu den beobachteten Überschreitungen bei. Insofern müssen die Maßnahmen v. a. dort ansetzen, um eine Verschiebung des sog. Modal-Split zu ÖPNV und Rad im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen.

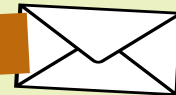
Dieselfahrzeuge sind Hauptverursacher der NO₂-Belastung. Entsprechend sollte hier auch angesetzt werden. Der Bundesgesetzgeber plant, den Kommunen die Möglichkeit von Fahrverboten an die Hand zu geben. Ein Rückbau von Parkplätzen zugunsten der Fußgänger und des Radverkehrs und die gleichzeitige Verteuerung des Parkraums würde die verkehrsbedingte Luftbelastung absehbar reduzieren. Solche Maßnahmen scheint man aber aus Gründen der Autofreundlichkeit nicht einführen zu wollen, obwohl sie am wirksamsten wären.

Der Entwurf macht insgesamt den Eindruck, dass stattdessen alle möglichen Ansätze – auch wenn sie nur marginalen Einfluss haben – zusammengetragen wurden. Alle Vorschläge stehen zudem noch unter Finanzierungsvorbehalt. Vor durchgreifenden Maßnahmen scheint man sich zu scheuen. Wichtig wären vor allem drei Themen:

- Der Radverkehrsetat der Stadt Nürnberg sollte mindestens auf die empfohlene Untergrenze des Nationalen Radverkehrsplans – also 6,76 Mio. Euro jährlich – angehoben werden. Zusätzlich sollten zur Umsetzung von Maßnahmen je zwei zusätzliche Stellen im Verkehrsplanungsamt und beim Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) eingerichtet werden.
- Der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs muss mit Zeitplan und Budget hinterlegt werden. Vorrangig sind die im Nahverkehrsentwicklungsplan empfohlenen Straßenbahnprojekte (z. B. Straßenbahn nach Kornburg oder Altstadtquerung) zu realisieren. Die Einführung eines Tarfsystems nach „Wiener Modell“ könnte dazu beitragen, die Nutzung des ÖPNV deutlich zu erhöhen.
- Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs muss als Maßnahme gestrichen werden, da der stärkere Pkw- und Lkw-Verkehr für die Luftsituation sehr wahrscheinlich einen negativen Gesamteffekt bewirkt. Da im Tunnel keine Luftfilterung vorgesehen ist, sind an den Tunnelenden neue Emissions-Hotspots zu erwarten. Zudem würde diese Maßnahme frühestens in 10 – 15 Jahren greifen und könnte (selbst wenn sie in der Bilanz positiv wäre!) keinen Beitrag zur kurzfristigen Verbesserung der Luftqualität leisten.

Harald Oelschlegel / Bernd Baudler

MITMACHEN



Der Entwurf lag einen Monat lang öffentlich aus bzw. war im Internet abrufbar. Der VCD kann Interessierten auch nach dem Auslegungszeitraum die Daten zur Verfügung stellen.

Anregungen können bis 6. Februar 2017 schriftlich eingereicht werden bei der Stadt Nürnberg:

Referat für Umwelt und Gesundheit, Hauptmarkt 18, 90403 Nürnberg oder Umweltamt, Abteilung Technischer Umweltschutz, Lina-Ammon-Str. 28, 90471 Nürnberg, uwa@stadt.nuernberg.de.

Impressum:

VCD Kreisverband Großraum Nürnberg
Hessestr. 4, 90443 Nürnberg
Fon: (0911) 47 17 43

E-Mail nuernberg@vcd.org
www.vcd.org/nuernberg

Bürozeiten: Mo bis Do 13 – 16 Uhr

Anzeigenverwaltung: VCD KV Nürnberg
Erscheinungsdatum: Januar 2017

Auflage: 1.000 Exemplare

Druck: CityDruck Nürnberg,
Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg



Frankenschnellweg



Unterstützen Sie unsere Aktivitäten gegen den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs – auch mit einer Spende.

Spendenkonto:

IBAN DE77 7609 0500 0100 6038 72

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



Denkanstoß am Wegfeld



Foto: B. Baudler

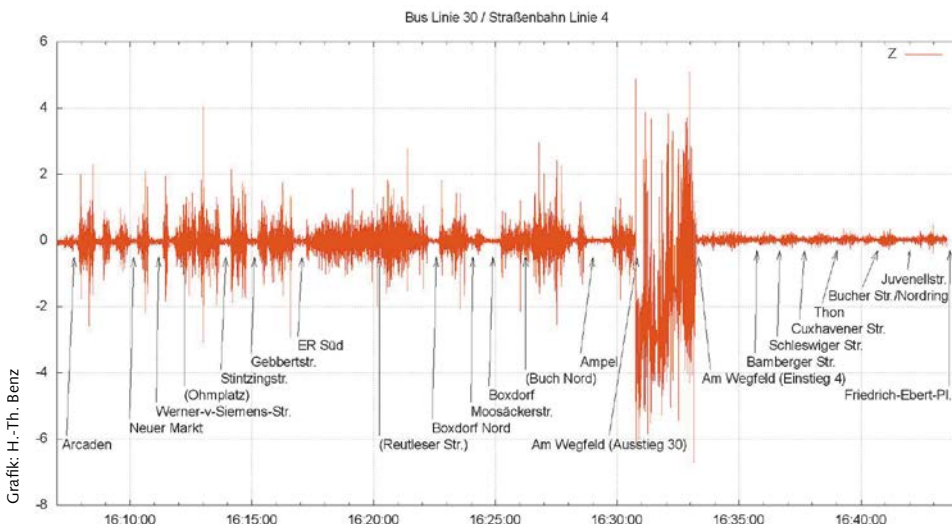
Für den Preis von knapp 2 km kreuzungsfreien Fränkenschellweg könnte die Stadtbahn bis Herzogenaurach gleich zweimal gebaut werden. Darauf haben Aktive des VCD bei der Eröffnungsfeier die anwesende Prominenz und das Publikum hingewiesen. Mit dem weiteren Ausbau der Straßenbahn ins Umland kann Verkehr auf die umweltverträgliche Schiene verlagert werden. Dagegen würde der Durchbau einer Stadtautobahn absehbar mehr Pkw und Lkw in die Stadt holen.

BI Schwabachtal und VCD testen neue Straßenbahnstrecke

Seit 11. Dezember fährt die Nürnberger Straßenbahnlinie 4 bis zur neuen Endhaltestelle „Am Wegfeld“. Mit der Erweiterung des Straßenbahnnetzes hat die VAG gleichzeitig Teile ihres Busnetzes neu ausgerichtet (siehe Seite 3). Zum Beispiel fährt die Linie 30 jetzt direkt und schnell von Erlangen zu dieser neuen Straßenbahnhaltestelle und danach weiter zum Flughafen Nürnberg. „Für die Erlanger und die Bewohner des Landkreises verbessert sich das Angebot“, freut sich Esther Schuck, Vorsitzende der Bürgerinitiative Umweltverträgliche Mobilität im Schwabachtal: „Der Nürnberger Flughafen, aber auch der Nordostpark sind auch aus dem Erlanger Umland nun mit einmaligem Umstieg bequem erreichbar.“

Esther Schuck und Hans-Thomas Benz von der BI Schwabachtal sowie Bernd Baudler vom VCD Nürnberg testeten das neue Angebot. Los ging es mit dem 30er Bus ab den Erlanger Arcaden bis zur Haltestelle „Am Wegfeld“. Die neue Straßenbahnhaltestelle ist optimal geplant: kurze Wege und sehr übersichtlich, so wird das Umsteigen einfach gemacht. Auf der weiteren Fahrt mit der Straßenbahn wird dann der Komfortunterschied zum Bus deutlich. Im direkten Vergleich zur Busfahrt ist die ruhige Fahrweise der Straßenbahn deutlich spürbar. Auf Schienen ist die Fahrt sehr erschütterungsarm, es gibt kein abruptes Bremsen, aber dafür zügiges Beschleunigen.

Esther Schuck



Die gemessenen Ausschläge zeigen Änderungen der Beschleunigung an: Links Bus, rechts Straßenbahn. Je geringer die Amplitude ausfällt, desto höher der Fahrkomfort.

Termine

1. Februar um 20 Uhr
Der Film „Beyond the red lines“ zeigt Kämpfe für Klimagerechtigkeit. Veranstalter: der Kunstverein, Frankenstraße 200, z-bau

21. März um 19 Uhr
VCD-Mitgliederversammlung, Nachbarschaftshaus Gostenhof

voraussichtlich ab April:
Die Mobile Fahrradwerkstatt in den DATEV-Gärten

19. bis 21. Mai
Bayerntreffen des VCD in Viechtach

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 „Panorama“, Gebhardtstraße – im Bahnhofcenter, 1. Stock

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

Dauertermin „Critical Mass“
An jedem letzten Freitag im Monat treffen sich um 18 Uhr am Nürnberger Opernhaus zahlreiche RadfahrerInnen, um im Rahmen eines „Flashmobs“ eine spontane Rundfahrt zu unternehmen. Nächste Termine: **24.2., 31.3. und 28.4.**
facebook.com/CriticalMassNurnberg

Eine Wendeschleife für Alle

Die Wendeschleife ist nicht nur unsere Mitgliederzeitschrift, sondern bietet Informationen und Termine für alle Menschen in der Region, die sich für umweltfreundliche Mobilität interessieren. Wir möchten künftig noch mehr davon erreichen!

- Sie haben einen Betrieb, der diese Zielgruppe anspricht und würden gerne bei uns inserieren?
 - Sie möchten uns unterstützen und würden sich 2-3 mal im Jahr um die Betreuung von Anzeigenkunden kümmern?
 - Sie haben Ideen, wo wir die Wendeschleife noch auslegen können oder könnten sich selbst darum kümmern?
- Nehmen Sie gleich Kontakt mit uns auf!
E-Mail: nuernberg@vcd-mail.org
Fon: (0911) 47 17 43

MITMACHEN

