

Verwirrung um Stickoxide: VCD lässt Fakten sprechen

Der VCD Kreisverband führt derzeit Stickoxidmessungen an sechs Standorten in Nürnberg durch. Ein Messgerät wurde u.a. direkt neben der amtlichen Messstation Von-der-Tann-Straße aufgehängt. Das Ergebnis hatte nach vier Wochen nur eine Abweichung von $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Als wahre Hotspots haben sich die Rothenburger Straße und der Dianaplatz mit Werten um 57 bzw. $51 \mu\text{g}/\text{m}^3$ herausgestellt. Damit ist der Fraktionsvorsitzende der CSU im Stadtrat, Marcus König widerlegt. Nach dessen Aussage würden die Grenzwerte für Stickoxide nur an einer einzigen Stelle geringfügig überschritten.

Auch die Behauptung, dass Messungen mit selbstgebauten Passivsammlern keine wissenschaftliche Grundlage hätten,

→ Stickoxid-Grenzwerte

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit wurde europaweit für Stickstoffdioxid der 1-Stunden-Grenzwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgelegt, der nicht öfter als 18-mal im Kalenderjahr überschritten werden darf. Der Jahresgrenzwert beträgt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zum Schutz der Vegetation gilt $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittelwert.

trifft nicht zu: Zum Einsatz kommen Passivsammler der Firma Passam, an die auch die Röhrchen nach Ende der jeweiligen Messperiode zur Auswertung gesandt werden. Diese Firma erbringt die gleiche Dienstleistung auch für amtliche Messstellen.

Während Herr König öffentlich davon ausgeht, die Tendenz wäre fallend, stellen wir nach der 4. Messung fest, dass die Tendenz an beiden genannten Hotspots steigend ist. Hochrechnungen auf Jahreswerte im Vergleich mit den Messergebnissen der amtlichen Station sind wissenschaftlich durchaus vertretbar. Um aber gegen jede Anfechtung gewappnet zu sein, hat der VCD Nürnberg beschlossen, die eigenen Messungen ein ganzes Jahr lang durchzuführen.

In dieser Zeit werden wir die Standorte leicht verändern und protokollieren. Aus den so erkennbaren Abweichungen wollen wir noch genauere Erkenntnisse gewinnen. Der VCD kann offizielle Messungen nicht ersetzen – aber auf deren Schwachpunkte hinweisen. Besonders brisant ist, dass zwei Hotspots im Bereich des geplanten kreuzungsfreien Frankenschnellwegs liegen – dort ist künftig mit noch mehr Verkehr zu rechnen!

Markus Kirchhoff und Berthold Söder

Bürgerplattform Mobil N21

MITMACHEN

Unser Projekt für die Kulturhauptstadt

Das Bewerbungsbüro sammelt Ideen für soziale, künstlerische oder ökologische Projekte. Der VCD ist Projektpartner für die *Bürgerplattform Mobilitätswende*. Auf einer interaktiven Karte können alle Bürger ihre Ideen, Mängelmeldungen und Vorschläge direkt online loswerden, sie punktgenau eintragen und gemeinsam an guten Lösungen für alternative Mobilität in Nürnberg mitarbeiten.

Vom 17. Juni bis 13. Juli 2018 läuft die Abstimmung zum sogenannten „Open Call“. Wer hier die meisten Stimmen erhält, kann sich über eine Unterstützung von bis zu 5.000 Euro freuen. Außerdem erfährt die Mobilitätswende damit erhebliche öffentliche Aufmerksamkeit. Unterstützen Sie also das Projekt auf opencall.n2025.de und werben Sie gerne auch bei ihrem Online- und Offline Freunden dafür.

<https://opencall.n2025.de/items/32860?appld=22061>



Architektur als Ressource und **verpasste*** Chance – Die Umladehallen am Nürnberger Südbahnhof

***Überraschend schnell wurde Mitte Juni mit dem Abbruch der Hallen begonnen. Wir drucken den Gastbeitrag unverändert ab, gerade weil die Diskussion offenkundig nicht geführt werden sollte.**

Der Verein BauLust setzt sich zusammen mit der Stadtbildinitiative und dem Verein Geschichte für Alle seit Langem dafür ein, dass die großen Umladehallen zwischen Münchner und Brunecker Straße in die Konzeption für den neuen Stadtteil einbezogen werden.

Warum tun wir das?

- Ziel ist es, die Bürger für die Transformation dieses großen Stück Stadt und grundsätzlich für Stadtentwicklung zu interessieren. Die Frage, wie wir zu der Stadt kommen, die wir uns wünschen, sollte letztlich jeden interessieren. Derzeit ist soviel im Umbruch, dass sich ein Einmischen lohnt und frühzeitig nötig ist.
- Zum anderen plädieren wir für ein Umdenken nicht nur aus stadtbilderhaltenden oder emotionalen Gründen, sondern im Sinne von Nachhaltigkeit und Ressourcenschonen. Wir plädieren dafür, bereits Gebautes als Ressource zu begreifen, umzuformen und dadurch einen Mehrwert in vielerlei Hinsicht für die Umwelt und die Stadt zu erhalten.

Was läuft aktuell in Nürnberg?

Derzeit wird in Nürnberg in großem Maßstab abgebrochen und freigeräumt für neue Bauten (Hauptpost, AOK, Maria-Ward-Schule ...), die oft optisch für wenig Überraschung und Stadtbildaufwertung sorgen, sondern meist einfach nur ein Mehr an Volumen bieten. Keiner spricht darüber, wo der Abbruch hinkommt und wie sich dieses „Einfach weg und wieder neu“ auf unsere Umwelt auswirkt. Oder darüber, wie sich ein immer Dichter, Höher und Enger auf die öffentlichen Räume und unser soziales Miteinander auswirkt. Das Schöne bleibt dabei meist auf der Strecke. Dabei wird wohl keiner anzweifeln, dass auch Ästhetik zu unserem Wohlbefinden beiträgt.

Für Investoren - und hier nun wohl auch für den Freistaat Bayern als Kaufinteressent für die neue Uni - ist es bequemer, auf einem jungfräulichem Gelände anzufangen, als einen unbequemen Altbau in die Planung einbeziehen zu müssen. Das kostet Hirnschmalz und man kann keine Standardplanungen oder Bestellbauten wie in der Bahnhofstraße umsetzen. Deshalb sollen die Umladehallen



Foto: Boris Leuthold



Foto: Jérôme Galland

Aus den alten Umladehallen könnte ein lebendiges Quartier für Kreative werden – wie in Paris Station F!

verschwinden, bevor man überhaupt weiß, welches Konzept man mit der Universität verfolgt.

Warum an der Brunecker Straße?

Eine neue Universität könnte ein Meilenstein für die Stadtentwicklung Nürnbergs sein und die sollte vor allem Neues, Innovatives bieten! Das Gelände könnte exemplarisch für das neue Modewort Sustainability stehen.

Damit sind wir bei den Potenzialen der Umladehallen; sie bieten Chancen in mehrfacher Hinsicht:

- Eine Zwischennutzung der Hallen während der langen Entstehungsphase des Stadtquartiers könnte dazu beitragen, dass die Bürger das Gelände langsam kennenlernen (siehe inzwischen die Attraktivität AufAEG).
- Ein Stück Industriekultur könnte erhalten und damit Nürnberg als ehemals führende Industriestadt Bayerns herausgestellt werden.
- Auch Recycling kostet Energie – Bauschutt vermeiden und vorhandene Graue Energie weiter nutzen, spart bei Umbau zumindest einen Anteil der sonst erforderlichen neuen Herstellungs- und Transportenergie für neue Baustoffe und hilft so u.a. Verkehr zu reduzieren.

- Die Kosten eines Abbruchs müssten auch bei Neubau in Betracht gezogen werden. Sie sollten in eine qualitätsvolle Transformation fließen. Abbruchmaterial belastet außerdem wiederum die Umwelt.
- Das Vernichten der Umladehallen hieße auch die Geschichte des Geländes, aber auch Geschichten der ehemals dort arbeitenden Menschen aus dem Gedächtnis zu löschen. Gerade das Lebendighalten von Erinnerungswerten in Form von Gebäuden könnte als Alleinstellungsmerkmal zur Verankerung von Identifikation im Quartier führen.
- Die ästhetisch ansprechende Raumatmosphäre der Hallen-Konstruktion, die auch Zeugnis der Ingenieurbaukunst ist, könnte als wetterschützender Freiraum für zahlreiche Haus-in-Haus-Elemente einer neuen Uni, oder bspw. auch Startup-Büros (siehe station F in Paris, Uni Oldenburg) dienen.

Die wichtigste Erkenntnis aber wäre: Gebaute Architektur als Ressource erkennen und wertschätzen. In unserer Ausstellung „Vergessen im Süden“ haben wir versucht das zu zeigen. Eine Dokumentation kann bei der Stadtbild-Initiative bestellt werden:

www.stadtbild-initiative-nuernberg.de
Brigitte Sesselmann (Stadtplanerin + Architektin)

Zeitungsartikel zum Frankenschnellweg

– gibt es in Nürnberg noch eine „Qualitätspresse“?

Es fällt leider auf, dass in beiden Nürnberger Zeitungen auch außerhalb von Kommentaren eine klare Haltung pro Ausbau des Frankenschnellwegs vertreten wird. Stellungnahmen, die sich gegen diesen Ausbau wenden oder Alternativen aufzeigen, sind oft nicht einmal eine Kurzmeldung wert.

Was allerdings André Fischer, der Chef der Lokalredaktion der Nürnberger Zeitung, in letzter Zeit abgeliefert hat, kann man nur noch als „unterirdisch“ bezeichnen. Die Artikel sind nicht nur tendenziös in der Darstellung der Fakten, sondern oft sogar inhaltlich falsch.

Einige Richtigstellungen zum Artikel vom 13. Mai 2018:

„Frankenschnellweg-Ausbau: Neuer Kläger tritt auf den Plan“

Die Überschrift ist schlicht falsch und sogar die Darstellung im Artikel selbst widerspricht ihr: Herr Wilde hat von Anfang an gegen die Planfeststellung geklagt. Er wurde nur als Kläger bei den Vergleichsverhandlungen des BN mit der Stadt schlicht übergangen.

„Aus gut unterrichteten Quellen war zu erfahren, dass der Kompromiss zwischen Bund Naturschutz (BN) und Stadt steht.“

Der BN wartet die Umweltverträglichkeitsstudie ab, die von der Stadt Nürnberg seit über zwei Jahren versprochen wird. Diese wird dann geprüft und dann wird entschieden. Es ist schwer vorstellbar, wie ein seriöser Gutachter angesichts der gravierenden NO₂-Probleme in Nürnberg die Umweltverträglichkeit dieses Projekts bescheinigen könnte. Mehr Verkehr führt zu mehr Schadstoffen. Und ein Ausbau des FSW führt ohne Zweifel zu mehr Verkehr.

Der bisher ausgehandelte Vergleich kann bereits heute in zwei wichtigen Punkten nicht mehr umgesetzt werden: Die Stadtbahn nach Kornburg liegt – wie berichtet – auf Eis. Und der Freistaat Bayern trägt ein Tempolimit auf der A73 nicht mit. Und dann müssen noch die Mitglieder des BN Nürnberg befragt werden.

Der Kläger wird nicht nur namentlich genannt, sondern auch mit Adresse und detaillierten Lebensumständen beschrieben.

Wo und wie der Kläger lebt, hat überhaupt nichts mit dem Inhalt der Klage zu tun. Und die aufgeführten Details kann

man nur als Aufforderung zu gezieltem Mobbing, wenn nicht zu Schlimmerem bezeichnen. Dieser Absatz im Artikel macht sprachlos.

„Sowohl im Rathaus als auch beim BN rätselt man, was Wilde will, ob es nicht doch um einen persönlichen Vorteil geht und weniger um den Frankenschnellweg: Wilde könnte das Haus auch an die Stadt verkaufen. Natürlich zu einem möglichst hohen Preis.“

Was Herr Wilde und seine Unterstützer – auch der VCD Nürnberg – wollen, ist völlig klar: Wir wollen dieses wegen der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfung klar rechtswidrige Projekt verhindern. Was ihm da als Motiv unterstellt wird, ist eine glatte Verleumdung!

„Jedes Jahr steigen die Baukosten des Frankenschnellwegs um mindestens zehn Millionen Euro. Die 500 Millionen-Euro-Grenze dürfte inzwischen überschritten sein.“

Die Kosten sind mittlerweile bereits bei fast 600 Millionen angekommen. Aber im Moment können sie eigentlich gar nicht seriös benannt werden. Pläne für den geänderten Tunnel wurden nie vorgelegt. Aber jedem Kundigen ist klar: Die jetzt notwendige bergmännische Bauausführung macht dieses Projekt völlig unbezahlbar. Es ist also nicht die verstrichene Zeit, die dieses Projekt teurer macht, sondern die schlampige Planung.

Zum Artikel vom 7. Februar 2018:

Inhaltlich noch fehlerhafter war der am 7. Februar erschienene Artikel. Als sofort online fundierte Er widerungen aufmerksamer Leser eingereicht wurden, geschah etwas sehr Ungewöhnliches: Der Artikel wurde kommentarlos aus dem Internetauftritt entfernt. Erst nach einigen Wochen war er wieder zugreifbar. Aber eine Vielzahl kritischer Kommentare wurde niemals veröffentlicht.

„In einem aufwändigen Gutachter- und Diskussionsverfahren wurden Alternativen zum kreuzungsfreien Ausbau geprüft. Angesichts der Verkehrsmenge gibt es aber keine anderen erfolgversprechenden Lösungen als den Tunnel.“

Geprüft wurde lediglich eindimensional: Mehr oder weniger aufwändige Varianten des Ausbaus. Echte Alternativen, die vor allem aus einer Verlagerung des Autoverkehrs zu umweltverträglichen Verkehrs-

arten bestehen, wurden gar nicht betrachtet.

„Die europäischen Richter empfahlen im November 2016, eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchzuführen. Diese wurde schon von der Stadt abgeschlossen. Da auch der Baustellen- und Umleitungsverkehr mit berücksichtigt werden muss, werden die Ergebnisse im Detail erst Anfang Sommer 2018 vorliegen.“

Diese Sätze stehen in sich selbst in klarem Widerspruch: Eine UVS ohne Betrachtung des Bauzeit ist eben nicht abgeschlossen. Angeblich hat es nur die dafür benötigten Einzeluntersuchungen gegeben, die aber niemals vorgelegt wurden.

„Zunächst hatten drei Anlieger gegen den Frankenschnellweg geklagt. Der Bund Naturschutz (BN) kann nicht klagen, weil es in Deutschland keine Verbandsklage gibt.“

Diese Darstellung ist falsch! Hauptkläger ist der BN, und die Klageberechtigung geht klar aus der Umweltgesetzgebung hervor. Wenn der BN nicht geklagt hätte, könnte er auch keine Vergleichsverhandlungen führen, die eine Klagerücknahme zum Ziel haben. Richtig ist nur: Von drei weiteren Privatklägern ist nur noch einer übrig geblieben.

Wie dem auch sei: Wir sind zuversichtlich, dass der Ausbau verhindert werden kann. Auch wenn der BN im Herbst tatsächlich zugunsten eines Vergleichs einknicken sollte: So lange Herr Wilde bereit ist, mit einer Weiterführung der Klage dagegen zu kämpfen, werden wir ihn dabei unterstützen.

Prozesskostenzuschüsse können wir allerdings aus rechtlichen Gründen nicht über die Vereinskasse weitergeben. Wir werden deshalb ein eigenes Prozesskostenkonto einrichten und unsere Mitglieder und Freunde rechtzeitig darüber informieren. Bis dahin bitten wir Sie, durch Einzahlung auf folgendes Konto unseren Widerstand zu unterstützen:

Hans Luntz

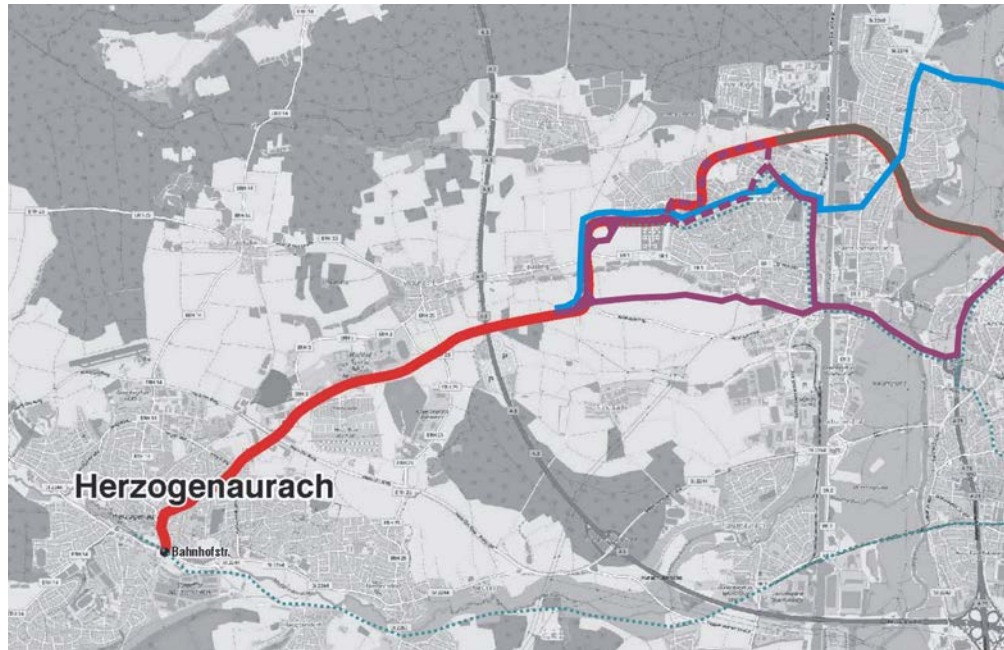
Wir bitten um Ihre Spenden mit dem Verwendungszweck „Spende Frankenschnellweg“ auf das Konto:
IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72

Erschließungsnetz statt Kosbacher Brücke

Die Stadt-Umland-Bahn (StUB) ist für Stadt und Region Erlangen ein entscheidender Schritt für nachhaltige, umweltverträgliche Mobilität. Umstritten ist jedoch die Führung der StUB über die sogenannte Kosbacher Brücke und dies nicht nur aus Sicht des Landschafts- und Naturschutzes, sondern insbesondere auch aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht. Hoffnung für eine bessere Lösung gibt es dadurch, dass im derzeit stattfindenden Raumordnungsverfahren Trassenalternativen ergebnisoffen geprüft werden sollen.

Gute Anbindung wichtiger als kurze Fahrzeit

Natürlich wäre unbestritten die reine Fahrzeit zwischen der Haltestelle Schulzentrum-West und dem Bahnhof Erlangen über die Kosbacher Brücke („L-Netz“) konkurrenzlos niedrig. Aber alle Erfahrungen zeigen, dass die reine Fahrzeit nicht das entscheidende Kriterium ist. In vielen Städten stiegen die Fahrgastzahlen allein durch die Umstellung von Bus- auf Stadtbahnbetrieb – ohne Reduzierung der Fahrzeit – weit über 50 Prozent. Entscheidend ist daher, dass das attraktive Verkehrsmittel StUB möglichst viele potenzielle Fahrgäste direkt anbindet. Das ist beim „L-Netz“ definitiv nicht der Fall, denn es lässt Aufkommensschwerpunkte mit sehr dichter Bebauung entlang der Brucker Straße, entlang der Straße Am



Europakanal und im Büchenbacher Zentrum links liegen.

Bessere Anbindung der Siedlungsschwerpunkte in Erlangen

Es gibt daher seit vielen Jahren Alternativvorschläge für die Netzgestaltung der StUB mit Anbindung des Erlanger Westens, die das Ziel haben, diese Aufkommensschwerpunkte an die StUB anzuschließen.

- Bereits in den 1990er Jahren wurde von der VCD-Ortsgruppe Erlangen noch unter meiner Leitung als erste Strecke die Verbindung über den Dechsendorfer Damm favorisiert, welche den Vorteil hat, insbesondere die gesamte Erlanger Innenstadt zu erschließen. Diese Variante hat daher durchaus Vorteile und wird jetzt im Raumordnungsverfahren auf Vorschlag des VCD mit einbezogen.

Nachdem diese Variante allerdings relativ lange Fahrzeiten Richtung Herzogenaurach bedeutet (was in der Standardisierten Bewertung leider zu negativen Ergebnissen führt), wurde in den letzten Jahren als erste Strecke in Richtung Westen meist der Büchenbacher Damm vorgeschlagen (wobei eine künftige Strecke in Richtung Dechsendorf / Höchststadt dann zusätzlich doch durch die Nordstadt geführt werden könnte).

- Im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurde 2012 der VCD-Vorschlag über den Büchenbacher Damm in Richtung Erlanger Westen sowie über die Bahnstrecke nach Herzogenaurach untersucht und – entsprechend der Präferenz in Politik und Verwaltung – schlechter bewertet als das „L-Netz“. Aber dieser Vorschlag war nicht wirklich chancenlos! Er hätte durch die bessere

Anzeige

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

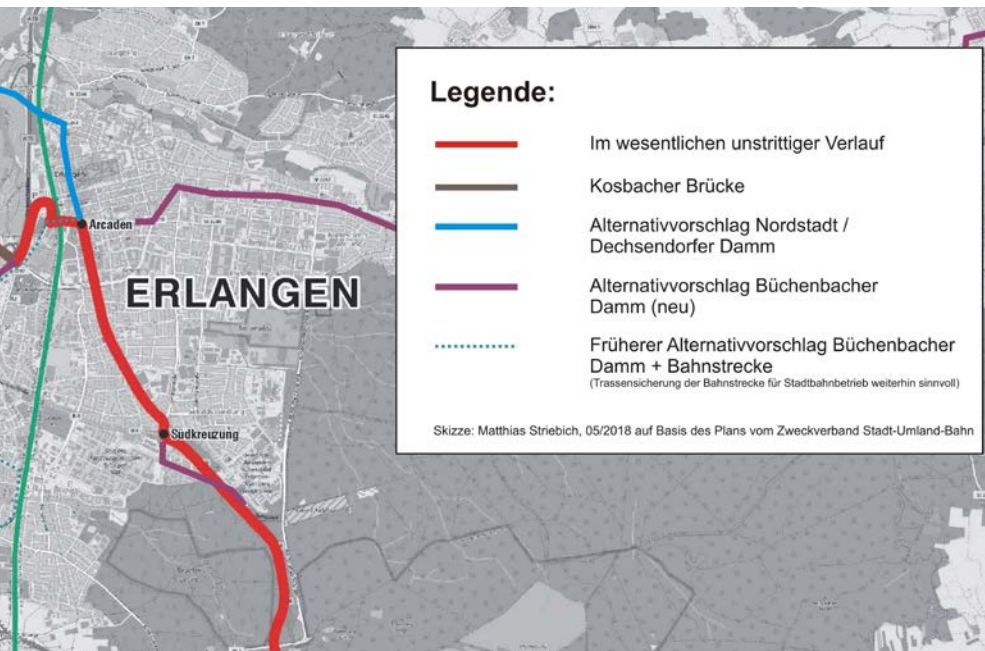
Voraussetzungen: Angabe VCD-Mitgliedsnummer,
Bankverbindung, Zustimmung zur Abbuchung durch SEPA-Lastschrift

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





Erschließung sogar mehr Fahrgäste für die StUB gebracht. Die schlechtere Bewertung resultierte vor allem aus der unterstellten schlechteren Verknüpfung am Bahnhof. Diese hätte insgesamt zu geringeren Reiseweiten im ÖPNV geführt als im L-Netz.

- Mein neuer Vorschlag beseitigt diesen Schwachpunkt, indem er die Verknüpfung am Bahnhof deutlich verbessert. Dadurch würden die Fahrgastzahlen weiter erhöht (und lägen damit deutlich über den Werten des „L-Netzes“). Auch die Reiseweiten wären dann vergleichbar und somit der Vorschlag durchaus konkurrenzfähig.

Über den Büchenbacher Damm nach Erlangen-West und Herzogenaurach

Der neue Alternativvorschlag über den Büchenbacher Damm sieht zum einen die erwähnte optimierte Verknüpfung am Bahnhof Erlangen vor. Zum anderen wurde er auch insgesamt überarbeitet: Die Verbindung nach Erlangen-West und Herzogenaurach erfolgt nun über den Büchenbacher Damm, um die politisch gewünschte Anbindung von Herzogenaurach-Nord zu ermöglichen. Die Trasse der Bahnstrecke sollte dabei für eine spätere Ergänzung gesichert werden. Die dichten Siedlungsgebiete in Büchenbach und am Europakanal werden optimal direkt erschlossen. Für die schnelle Verbindung in Richtung Herzogenaurach ist südlich von Büchenbach eine Direktstrecke vorgesehen. Diese könnte zudem ein von der Stadt Erlangen aktuell untersuchtes neues Stadtviertel südlich von Büchenbach zentral erschließen.

Matthias Striebich

Die Bahn für die Stadt

Die offizielle Begründung für die Stadt-Umland-Bahn ist die große Zahl der Einpendler aus dem Umland, die Erlangen mit ihren Autos im Berufsverkehr fluten. Die StUB ist ein zusätzliches öffentliches Verkehrsmittel, das maßgeblich auf ihre Bedürfnisse abgestimmt ist. Für die Erlanger Bürger soll die StUB dagegen gar keine große Änderung bringen. Da aber ca. 60% der Strecke im Erlanger Stadtgebiet gebaut werden, müssen die Erlanger auch 60% der nicht zuschussfähigen Kosten tragen. Da stellt sich natürlich die Frage, ob dabei nicht auch eine deutliche Qualitätssteigerung für den öffentlichen Verkehr innerhalb der Stadt abfallen kann.

Dieser Wunsch ließ mich eine Alternativtrasse für die StUB in Erlangen ausarbeiten. Diese erreicht eine deutlich bessere Erschließung in Büchenbach, da sie durch die Büchenbacher Anlage und damit direkt durch den Siedlungsschwerpunkt geführt wird. Über eine neue Brücke am Ruderverein über den Europakanal wird auf direktem Weg das Schulzentrum West und die südlich davon liegende Siedlung erreicht. Weiter geht es über die Möhrendorfer Straße und den Dechsendorfer Damm zum Martin-Luther-Platz. Mit einer Führung durch die Hauptstraße und die Nürnberger Straße wird die komplette Alt- und Innenstadt in ihrer natürlichen Ausrichtung erschlossen.

Für die Möhrendorfer Straße würde das eine massive Entlastung vom Durchgangsverkehr bringen, da die StUB nur dann sinnvoll dort fahren kann, wenn die

→ Stand des Verfahrens

Für die Stadt-Umland-Bahn wird aktuell das Raumordnungsverfahren vorbereitet, in dem verschiedene Trassen geprüft werden. Nach der Festlegung auf eine Linienführung folgt das verbindliche Planfeststellungsverfahren.

Die Planungen werden durch ein Dialogforum StUB begleitet. Der VCD hat einen Sitz im inneren Kreis des Plenums, in dem der Hauptteil der Diskussion stattfindet. So haben wir gute Möglichkeiten, dass unsere Anmerkungen auch gehört werden.

Der VCD hat die hier dargestellten Vorschläge in die Diskussion eingebracht. Beide sind als Alternativen zum „L-Netz“ zu verstehen. Eine die Kombination der beiden Trassen wäre ebenfalls möglich und wünschenswert.

Straße mehr oder weniger verkehrsberuhigt wird. Mit der vorgeschlagenen StUB-Führung könnte der Busverkehr deutlich reduziert werden, da die Haupterschließung von Büchenbach und Alterlangen durch qualitativ hochwertigen Schienenverkehr erfolgt. Auch die Erreichbarkeit der Altstadt und der Kliniken wird deutlich verbessert.

Nach der Vorstellung dieser Trasse auf dem Trassenforum des Zweckverbands StUB habe ich ihn noch in verschiedenen anderen Gremien vorgestellt, darunter dem Stadtteilbeirat Innenstadt. Im Allgemeinen wurde der Vorschlag positiv aufgenommen.

Jetzt steht die Beurteilung der vorgeschlagenen Trasse durch die Gutachter an. Ich hoffe hier auf eine realistische Ermittlung der Fahrgastzahlen. Die Erfolge von Straßenbahn-Neubauten, die auch auf eine bestmögliche Erschließung gesetzt haben, zeigen Eines: Man darf eben nicht darauf vertrauen, dass Fahrgäste ohne Murren 10 Minuten zur nächsten Haltestelle gehen, um dann zwei Minuten schneller mit der Straßenbahn zu sein.

Erlangen hat nicht nur ein Problem mit den Einpendlern, die häufig mit dem Auto fahren. Es hat auch ein Problem mit den Erlangern, die im Binnenverkehr fast genauso viel Auto fahren. Hier muss eine StUB-Planung die Grundlagen für eine deutliche Verschiebung legen. Und das geht in meinen Augen nicht, wenn die StUB nur für die Einpendler geplant wird.

Andreas Brock

Das Wiener Erfolgsmodell

Mit einer aktiven Mobilitätspolitik ist es in Wien gelungen, den Anteil der umweltverträglichen Verkehrsmittel am Modal Split drastisch zu erhöhen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist von 38 % aller Wege im Jahr 2010 auf nur noch 27 % im Jahr 2017 gesunken. Der Autobesitz in der Stadt ist von 394 auf 371 von 1.000 Einwohner zurückgegangen (Zum Vergleich: Nürnberg 546, Fürth 559, Erlangen 565!).

Wesentlichen Anteil hat die als „Wiener Modell“ bekannte Jahreskarte für jedermann für werbewirksame 365 € im Jahr. Für umgerechnet einen Euro am Tag kann man das gesamte Stadtgebiet befahren. Die Hälfte aller Haushalte besitzt inzwischen eine Jahreskarte. Busse und Bahnen sind damit und dank des dichten Netzes ohne Umstände zu benutzen. Auch in zufällig mitbekommenen Gesprächen in der Bahn wurde häufig das gute Angebot gelobt.

Zusätzlich wurde die Parkraumbewirtschaftung räumlich ausgeweitet und die Tarife angehoben. Zielgröße war, dass eine Stunde Parken teurer als eine Einzelfahrt mit dem ÖPNV ist. Durch die Einführung von flächendeckendem Tempo 30 konnte außerdem die Zahl der Verkehrstoten halbiert werden.

Die Verkehrsbetriebe standen dem Modell zunächst ablehnend gegenüber, weil

sie Einnahmeausfälle befürchteten. Durch die große Zahl an verkauften Abonnements werden diese aber wieder aufgefangen. Außerdem hat die Zahl der Schwarzfahrten deutlich abgenommen. Allerdings sind aufgrund der großen Nachfrage auch Ausweitungen des Angebots erforderlich: Bei unserem Besuch wurde u. a. an Haltestellen damit geworben, dass die Wiener Linien nun 10.000 neue Plätze anbieten.

Ausbau des Schnellbahnnetzes

Beim Ausbau des ÖPNV setzt die Zwei-Millionen-Stadt vorrangig auf die Erweiterung der U-Bahnen. Für deren Ausbau zahlen die Unternehmen eine eigene U-Bahnsteuer, in Abhängigkeit von der jeweiligen Lohnsumme. Das Straßenbahnnetz wird vor allem auf tangentialen Linien und als Zubringer erweitert.

Sehr positiv bleiben die dichten Taktzeiten bis spät in den Abend im Gedächtnis. Und damit wird keineswegs nur „heiße Luft“ transportiert, vielmehr bewahrheitet sich: Gute Angebote finden ihre Nutzer.

Die Kostendeckung des ÖPNV liegt allerdings – politisch gestützt – in Wien „nur“ bei rund 50 % (zum Vergleich: Die VAG muss über 70 % ihrer Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf decken). Die gesamte Stadt profitiert jedoch von weniger Autoverkehr und dem guten ÖPNV-Angebot.



Mehr Jahreskarten als PKW in der Stadt
(Grafik: Wiener Linien)

Im Wiener Mobilitätskonzept wird angestrebt, dass die Bürgerinnen und Bürger bis 2025 80 % ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf dem Rad oder zu Fuß zurücklegen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll bis dahin auf 20 % weiter zurückgehen. Die in Wien erreichte hohe Lebensqualität belegt, dass damit die richtigen Prioritäten gesetzt werden.

Bernd Baudler

Wien Exkursion von VCD Nürnberg und BI Schwabachtal im Mai 2018

Da unter der Straße die U-Bahn verläuft, konnte die grundsätzliche Aufteilung des Straßenraums nicht verändert werden. Die von den Bürgern gewünschten zusätzlichen Bäume mussten in eigens bewässerten Hochbeeten gepflanzt werden.

Viel Raum für Fußgänger

Der Fahrbahnbereich ist ohne Randsteine durch einen geänderten Bodenbelag kenntlich gemacht. In der Fahrgasse sind Lieferzonen markiert, aber keine ständigen Parkplätze vorhanden. Entlang der Fassaden sind 3 m frei von Außenbestuhlung und Geschäftsauslagen zu halten. Außenaufsteller dürfen nicht mehr als 1 m² pro Geschäft einnehmen. Außerdem wurde versucht, die Beschilderung zu minimieren und an bestehenden Masten zu konzentrieren. Damit soll der Bewegungsraum für die Fußgänger freigehalten werden.

Diesem Ziel dient auch das in Österreich generell geltende Verbot, Fahrräder in Fußgängerbereichen außerhalb von Abstellanlagen abzustellen. >>

Flaniermeile Mariahilfer Straße

Die auf Wienerisch „MaHü“ genannte Straße verbindet als wichtige Einkaufszone die westlichen Vororte mit der Innenstadt. Im Abschnitt zwischen Westbahnhof und Ringstraße wurden dort früher 70.000 Kfz pro Tag gezählt. Heute ist sie ein prominentes Beispiel für die geplanten „Flaniermeilen“, stadtweite Verbindungen mit besonderer Qualität für den Fußverkehr.

Dazu wurde Durchgangsverkehr herausgenommen und die Straße verkehrsberuhigt umgebaut. Im zentralen Abschnitt ist eine klassische Fußgängerzone entstanden, daran anschließend jeweils eine „Begegnungszone“ mit Einbahnregelung für Kfz und einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h. Geplant wurde nach dem Prinzip, den Fußgängern ein Maximum an Platz zur Verfügung zu stellen.



Großzügige Flaniermeile und Einkaufsstraße mit viel Grün und wenig Kfz-Verkehr.

Eine neue Stadt entsteht

In der künftigen Seestadt Aspern sollen einmal 25.000 Menschen leben und ebenso viele Arbeitsplätze entstehen. Das größte Stadtentwicklungsprojekt Österreichs soll einen Teil des Zuzugs nach Wien auffangen und bezahlbaren Wohnraum schaffen. Das 240 ha große ehemalige Flugfeld liegt östlich der Donau, ist aber mit einer 25-minütigen U-Bahn-Fahrt an die Innenstadt angebunden.

Anders als bei den umliegenden Einfamilienhaussiedlungen wird in der Seestadt ein städtebauliches Konzept verfolgt, das auf hohe bauliche Dichte und gleichzeitig attraktive Freiräume setzt. Rund um den neu angelegten See (mit Badequalität!) entstehen urbane Wohnblöcke, überwiegend im geförderten Wohnungsbau. Nach dem Vorbild gründerzeitlicher Quartiere sind für die Erdgeschosse größere Geschosshöhen vorgegeben, um Laden- und Gewerbeeinheiten zu ermöglichen und so zur Belebung des Viertels beizutragen. Schulen und Kindergärten entstehen ebenso wie Freizeiteinrichtungen und ein Campus der Religionen. Um schon früh die Nahversorgung vor Ort zu gewährleisten, werden die Betriebe finanziell unterstützt, bis eine ausreichende Tragfähigkeit durch neue Bewohner gegeben ist.

Straße fair teilen

Die Planung ist auf die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie umweltfreundlicher Verkehrsformen ausgerichtet. Für die Gestaltung des öffentlichen Raums wurde das Büro des Architekten Jan Gehl beauftragt. Als Richtschnur gilt, dass dem nicht-motorisierten Ver-

>> Das gelingt allerdings in der Praxis nur bedingt. Zusätzliche Ansperrbügel sollen demnächst nachgerüstet werden. Eine Besonderheit stellen die speziellen Querungshilfen für Sehbehinderte dar. Bei der Planung wurden Bedenken geäußert, dass diese Menschen aufgrund der fehlenden Bordsteinkante durch den Fahrverkehr gefährdet würden. Nun führen Leitbänder zu Ampeln, die mit einem Chip („Eurokey“) aktiviert werden können. Sie schalten dann auf „Rot“ für Autos und Radler und ermöglichen eine sichere Überquerung.

Der Umbau war im Vorfeld heftig umstritten und ist bei zwei Abstimmungen von den Bürgern der angrenzenden Bezirke nur knapp befürwortet worden. Inzwischen liegt die Zustimmung zum Projekt bei rund 70 %.

Bernd Baudler



Der neue Stadtteil mit See und U-Bahn-Station – das Modell des Endausbaus.

kehr 2/3 des Straßenraums zur Verfügung stehen sollen, dem PKW nur 1/3. Die Straßen und Plätze der Seestadt sind nicht für dauerhaftes Parken ausgelegt. Sammelgaragen, auch für die Fahrzeuge von Beschäftigten und Gästen, liegen im Inneren der Baublöcke. Die Hoffflächen erhalten damit ein gegenüber der Straße erhöhtes Niveau.

Die Zahl der nachzuweisenden Stellplätze wurde zugunsten eines Mobilitätsfonds reduziert. Daraus wird u.a. ein Verleihsystem für Pedelecs einschließlich Lastenrädern finanziert. Die – in Hochlage verkehrende – U-Bahn wurde bereits vorlaufend zur Bebauung fertiggestellt. Mit dem weiteren Baufortschritt sind 6 Bus- und 2 Straßenbahnlinien geplant. Durch Ausbau der S-Bahn sollen künftig der Wiener Hauptbahnhof in 15 Minuten und die Nachbarstadt Bratislava in 30 Minuten erreichbar sein.

Neues Raumerlebnis

Überragender Eindruck beim Besuch war das Fehlen des sonst typischen Blechgürtels aus geparkten PKW entlang der Straßen. Schmale Fahrspuren tragen zur Geschwindigkeitsdämpfung bei. Der Aufenthalt auf und die Überquerung der „Verkehrsflächen“ geraten so zu der Selbstverständlichkeit, die sie eigentlich sein sollten.

Gute Angebote in fußläufiger Entfernung und eine attraktive ÖPNV Anbindung lassen einen eigenen PKW überflüssig werden. Kritisch – und im ursprünglichen Konzept nicht vorgesehen – ist allerdings die nun geplante zusätzliche Schnellstraßenanbindung. Der Anreiz zur PKW-Nutzung droht das innovative Mobilitätskonzept zu konterkarieren.

www.aspern-seestadt.at

Bernd Baudler



Zwei Drittel des Straßenraums für Fußgänger und Bewohner.

Fast 2.400 Unterstützer für Nightliner auf der Schiene



Foto: Susame Günther

2.376 Unterschriften mit dem Ziel, dass alle 5 S-Bahn-Linien als Nightliner in den Nächten auf Samstag und Sonntag und vor Feiertagen fahren. V.l.n.r.: Thorsten Glauber, FW; Markus Ganserer, GRÜNE; Bettina Baudler, VCD Nürnberg, Bernd Baudler, VCD Nürnberg, Ralf Altenberger, VCD Bayern, Angelika Weigert, SPD, Bernhard Roos, SPD und Walter Nussel, CSU

Der VCD macht sich für einen S-Bahn Nachtverkehr an Wochenenden und vor Feiertagen stark. Für eine Petition an den Bayerischen Landtag wurden im Frühjahr innerhalb weniger Wochen 2.376 Unterschriften gesammelt.

Ein Angebot der DB Regio, die ab Dezember den Betrieb der Nürnberger S-Bahn in einem neuen Vertrag weiterführen wird, liegt bereits vor. Der Freistaat hat die Eventualposition „Nachtverkehr“ aber noch nicht bestellt. Für weniger als 2 Mio. Euro im Jahr könnte die Region noch stärker zusammenrücken, die kulturellen Angebote besser vernetzt werden. Nachtlinien ermöglichen gerade jungen Menschen das sichere Heimkommen

nach dem Feiern und helfen, die typischen „Discounfälle“ zu verhindern.

Der ÖPNV würde insgesamt deutlich gestärkt: Denn nur wer weiß, dass er zuverlässig wieder heim kommt, wird auch für die Hinfahrt öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Die S-Bahn stellt dabei die ideale regionale Ergänzung zu den erfolgreichen Nightliner-Bussen dar: Schnelle Verbindungen auf der Schiene können auch nachts das Rückgrat für eine Feinerschließung per Bus bilden.

Die Petition wurde im April eingereicht und soll nun im Wirtschafts- und Verkehrsausschuss beraten werden.

Bernd Baudler

www.openpetition.de/!nightliner

Jahresversammlung der Ortsgruppe Fürth

Die als Gast geladene neue Baureferentin, Frau Lippert, stellte aktuelle Fürther Verkehrsprojekte vor, u.a.:

- Hallplatz/Theater, Begrünung und anschließend Platz vor der Feuerwache und Bereich Ludwig-Erhard-Zentrum
 - Gestaltung der Hornschuchpromenade, der Parkdruck ist ein großes Problem
 - Fahrradwege in Richtung Neue Mitte, insbesondere im Zusammenhang mit dem geplanten Wochenmarkt
 - Carsharing, v.a. an U-Bahn-Haltestellen.
- Nach der Durchbindung einiger Buslinien im Norden nach Nürnberg wird dies auch Richtung Mannhof-Erlangen angestrebt. Neues Thema ist die Überschreitung der Grenzwerte für NOX im Straßenverkehr. Werner Schmidt (Sprecher der OG Fürth) stellte kurz das Projekt EcoTrain vor. Die DB-Tochter Erzgebirgsbahn entwickelt ei-

nen vorhandenen Dieseltriebwagen weiter mit Elektrischen Antrieb aus Akku und Oberleitung. Der Freistaat Bayern könnte dies als Pilotprojekt für die Strecke Cadolzburg-Fürth übernehmen. So kann im sensiblen Bereich der Zirndorfer Kneippallee (alte Eichen am Gleis) oder bei naher Wohnbebauung auf die Oberleitung verzichtet werden. Elektrische Fahrzeuge sind leiser und abgasfrei.

Lothar Berthold (Beisitzer VCD) erläuterte mit Dias die Probleme für die Fußgänger bei vergangenen und laufenden Bauprojekten. Frau Lippert sicherte zu, dies bei den zuständigen Kollegen vorzubringen. Abschließend hatten die Mitglieder und Gäste die Möglichkeit zu Fragen und Anregungen. Schwerpunkt waren Wünsche zur Verbesserung der Situation für Radfahrer, Fußgänger und zum Carsharing.

Termine:

Fr. 6.7. und 14.9., je 14 bis 18 Uhr: Mobile Fahrradwerkstatt in den DATEV-Gärten, Ecke Mendel- und Adam-Klein-Straße

Fr. 6.7. ab 17 Uhr: VCD-Sommerfest, Dachterrasse im Ökozentrum Hessestr. 4, Nürnberg

Sa. 14.7. bis Fr. 20.7.: Fürth im Übermorgen, Festival im Stadtpark Fürth

Sa. 21.7. und So. 22.7.: Reichswaldfest: Schmausenbuck, Nürnberg

Fr. 14.9.: PARK(ing) Day Fürth, Fürther Freiheit

Fr. 21.9., 14 bis 18 Uhr: Der Egidienberg lebt. Auf! im Rahmen des PARK(ing) Day, Egidienplatz, Nürnberg

Fr. 21.9. bis So. 23.9.: Stadt(ver)führungen, siehe Programm: stadtverfuehrungen.nuernberg.de

Regelmäßige Treffen:

VCD Nürnberg

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

VCD Fürth

bitte im VCD Büro nachfragen

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 Radler zu einer spontanen Fahrt.

facebook.com/Critical MassNürnberg Fürth: Dritter

Freitag im Monat um 18 Uhr am Paradiesbrunnen / 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