

Neue Stadtquartiere oder neuer Transitverkehr?

Hardware-Update für die Städte!

Ein Gespenst geht um in deutschen Städten: Womöglich müssen von Gerichts wegen bald Fahrverbote für besonders schmutzige Dieselaautos erlassen werden. Je näher die Bundestagswahlen rücken, desto mehr wird über den Dieselskandal und mögliche Fahrverbote polemisiert. Die kriminelle Energie, die hinter gefälschten Abgaswerten steckt, ist erschreckend, ebenso die offenbare Verflechtung von automobil-industriellem Komplex, Politik und „Kontroll“-Behörden.

Natürlich müssen die getäuschten Kunden entschädigt werden, die im guten Glauben ein schadstoffarmes Fahrzeug gekauft haben. So schlimm so ein Fahrverbot manchen auch treffen mag: Was ist eigentlich mit denjenigen, die in den Städten leben und atmen? Die sich vielleicht sogar bewusst für eine Wohnung mit kurzen Wegen und ohne Zwang zum Autofahren entschieden haben? Oder die sich kein Häuschen im Grünen leisten können? Besonders betroffen sind Asthmatiker, Atemwegsgeschädigte, Kleinkinder, Alte und Kranke. Über 10.000 vorzeitige Todesfälle jährlich gehen laut Europäischer Umweltagentur auf das Konto überhöhter NO_x-Belastung.

Auch in Nürnberg werden seit Jahren die Grenzwerte gerissen. Ohne Konsequenzen für die städtische Verkehrsorganisation. Das Warten auf sauberere Fahrzeuge war bequemer – hat sich aber als fatale Fehlentscheidung entpuppt!

Instrumente, die den Modal-Split zugunsten des Umweltverbunds verbessern, sind bekannt: besserer und preiswerterer Öffentlicher Verkehr, mehr Raum für Fußgänger, Reduzierung und Verteuerung von Parkplätzen usw. Stattdessen plant man, mit dem Frankenschnellweg noch mehr Autos in und durch die Stadt zu leiten – und deklariert das Projekt sogar noch als eine Maßnahme zur Luftreinhaltung! Was fehlt, ist die Vision und der Wille, eine lebenswerte Stadt mit weniger Autoverkehr zu gestalten – sprich: die gebaute Hardware fit für die Zukunft zu machen.

Bernd Baudler



MdL Markus Ganserer und Christine Seer zeigen Dr. Ulrich Maly die 18 Modelle der TH-Studenten.

Der kreuzungsfreie Ausbau ist nicht alternativlos – das haben Studierende der Technischen Hochschule Nürnberg eindrucksvoll bewiesen. Im vergangenen Semester haben sie sich mit Frau Prof. Burgstaller an die Aufgabe gemacht, den Stadtraum zwischen Gostenhof, St. Leonhard und Steinbühl „neu zu denken.“ Herausgekommen sind 18 Entwürfe, die zeigen, welche Potenziale hier verborgen liegen. Statt peripherer Nutzungen, Transitverkehr, Ausfahrtsrampen und Lärmschutzwänden gibt es: neue Flächen für die Innenentwicklung von Wohnen, Gewerbe und Wissenschaft – bestens erschlossen durch S- und U-Bahn. Attraktive Freiräume und Wegeverbindungen werden geschaffen, die Trennung der Stadtteile wird überwunden.

Wir werden das Thema „Stadt statt Autobahn“ weiter verfolgen und wollen möglichst viele Menschen darüber informieren. Dazu waren wir in den Fraktionen von SPD und Grünen, sowie auf dem Reichswaldfest, bei dem wir mit dem Nürnberger Oberbürgermeister Ulrich Maly, über das Thema sprechen konnten..

In diesem Herbst bieten wir – zusammen mit der TH – zwei Touren im Rahmen der **Stadt(ver)führungen am 23. und 24. September** an. Am **21. Oktober** wollen wir zur **Langen Nacht der Wissenschaften** die neuen Perspektiven auf eine Hauswand an der Schlachthofstraße projizieren.

Eine Stadtstraße, die heute erheblich unter den Ideen von ihrem autogerech-

ten Ausbau vor 50 Jahren leidet, ist die Bundesstraße 14 in Stuttgart. Dipl.-Ing. Heinz Lermann von der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung wird am **22. November, 19 Uhr** in der **Villa Leon** darüber informieren, was das „Verkehrsmonster“ im dortigen Stadtbild anrichtet und wie es als Cityboulevard gezähmt werden soll.

Unterstützen Sie uns, geben Sie die Idee und die Termine an Interessierte weiter. Es gibt nicht nur Ausbau oder Status Quo – es geht um neue Lösungen.

Aktuelle Informationen finden Sie auch unter www.stattautobahn.de

Bernd Baudler

Unser Wendeschleifen-Ticker



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



MITMACHEN

>> Damit der Ausbau der Fernverkehrsstrecke mit dem künftigen Ausbau der S-Bahn kompatibel ist, bedarf es der rechtzeitigen gemeinsamen Planung. Meinem Antrag für den Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen Freistaat und DB hat der Landtag zugestimmt. Die Staatsregierung hat inzwischen berichtet, dass parallel zur BVWP-Vorplanung auch die Vorplanung für den S-Bahn-Ausbau unverzüglich beginnen soll.

Die Gesamtkosten für die Strecke nach Neuhaus und den Abzweig nach Simmelsdorf wurden in der Korridoruntersuchung 2012 auf ca. 36 Millionen Euro veranschlagt. Das führt zurück zu den Regionalisierungsmitteln. Denn diese Infrastrukturmaßnahme in der Metropolregion Nürnberg müsste aus genau diesen Mitteln finanziert werden – wie gesagt: Der Freistaat hat aus dem vom Bund für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung gestellten Geld schon 650 Millionen Euro auf die Seite gelegt. Wird höchste Zeit, dass diese

Mittel auch für diesen Zweck investiert werden – und zwar (bedarfs)gerecht verteilt in ganz Bayern und nicht nur in der Landeshauptstadt.

S 3 nach Neumarkt

Die S 3 von Nürnberg nach Neumarkt fährt seit ihrer Eröffnung Ende 2010 auf Nürnberger Stadtgebiet an fünf Haltestellen vorbei: Fischbach, Frankenstadion, Dutzendteich, Gleißhammer und Dürrenhof. Der Verkehrsausschuss im Nürnberger Stadtrat hat bereits 2009 gefordert, für die neue Linie einen Halt an der Station Frankenstadion und / oder Dutzendteich einzurichten. Die Staatsregierung lehnte dies mit der Begründung ab, dass die Strecke sehr stark ausgelastet ist. Durch den geplanten dreigleisigen Ausbau der Bahnlinie von Freucht bis Neumarkt besteht aber die Möglichkeit, in Zukunft einen sauberen 20-Minuten-Takt nach Neumarkt anzubieten.

Markus Ganserer

Parke nicht auf unseren Wegen

Zugeparkte Geh- und Radwege, Einfahrten, Feuerwehrzonen, Behindertenstellplätze, Parken in zweiter Reihe, die Reihe lässt sich beliebig fortsetzen. „Hauptsache, schnell das Gefährt loswerden und ja nicht zu weit laufen“, scheint das Motto zu sein. Solches rücksichtslose Verhalten ist kein Kavaliersdelikt – oft werden dadurch Menschen behindert und gefährdet.

Manche Kfz-Lenker müssen erst darauf aufmerksam gemacht werden, dass auch vermeintlich „schwächere“ Verkehrsteilnehmer ein Recht auf sichere Mobilität haben. Wenn auch ihr ab und zu einen solchen Hinweis an Fahrzeugen anbringen möchten – bestellt am besten so ein Blöckchen im VCD-Büro (per Mail: nuernberg@vcd.org oder Telefon: 09 11 / 47 17 43). Wir übernehmen aber keine Haftung für den Einsatz: Denn Vorsicht, wenn die gummierte Rückseite nass wird, kann daraus eine klebrige Schicht entstehen!



Gehwege den Fußgängern!

Die Gleichberechtigung der Verkehrsrarten und eine angemessene Aufteilung der Verkehrsräume: Dies sind Ziele, die neben anderen in Erlangen im Forum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zurzeit diskutiert werden. Im Zuge dessen wird ein Parkraumkonzept für die Innenstadt erstellt. Dazu nahm die Verwaltung die bestehende „Aufparkregelung“ (Gehsteigparken) in der Innenstadt unter die Lupe. Untersucht wurde vor allem die verbleibende Restbreite der Gehwege. Es zeigte sich, dass durch das Aufparken die für den Fußverkehr zur Verfügung stehenden Flächen an vielen Stellen sehr eingeschränkt sind. Auch an wichtigen und stark frequentierten Achsen für den Fußverkehr wurde das Gehsteigparken zugelassen. So ist ein komfortables und störungsfreies Gehen an vielen Stellen nicht möglich. Erlaubtes Aufparken führt vielleicht auch dazu, dass manche Autofahrer annehmen, Teile des Gehsteiges könnten überall zum Parken verwendet werden.

Insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität (Rollstuhl, Rollator) und Personen mit Kinderwagen ist aber eine hindernisfreie und durchgehende Nutzung der Gehwege, auch bei Begegnungen, wichtig. Das Bummeln und Verweilen vor Schaufenstern macht an diesen Stellen ebenso keinen Spaß. Das bedeutet, die Attraktivität der Geschäfte kann dadurch nicht zur Geltung kommen.

Um die Anforderungen des Fußverkehrs stärker zu berücksichtigen sowie die

Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich durch eine angemessene Aufteilung des Verkehrsraumes zu erhöhen, wird im VEP eine Aufhebung des Aufparkens auf Gehwegen mit einer Restbreite unter 1,80 m und hohem Verkehrsaufkommen angestrebt. In der Erlanger Innenstadt existieren 39 Stellplätze mit einer Restbreite von 90cm und 333 Plätze mit einer Restbreite von unter 1,80m. Hierfür soll untersucht werden, welche Stellplätze auf die Fahrbahn oder umliegende Parkplätze und Parkhäuser verlagert werden können.

Der CSU-Fraktion im Erlanger Stadtrat fiel dazu nichts Besseres ein, als auch auf Plakaten zu verkünden: „350 Parkplätze fallen weg!“. Wo die Fußgänger an diesen Stellen bleiben, interessiert sie wohl nicht.

Hildegard Bauernfeind



Foto: Hans-Thomas Benz

Mobile Fahrradwerkstatt in den „DATEV-Gärten“

Hitze. Die hellgrauen Steinchen knirschen unter den Füßen, Kisten werden abgeladen und wirbeln leicht Staub auf. Zehn Minuten später wirft ein Pavillon Schatten, Infomaterial liegt auf dem VCD-Fahrradanhänger aus, Putzwasser-eimer stehen bereit - und die ersten fünf Leute mit ihren Rädern auch schon.

„Was machen die denn da?“, drehen sich Vorbeikommende um, als sie grünen Stoff flattern sehen. Die Kinder der Nachbarschaft wissen schon Bescheid und kommen angeflitzt. Die Aushänge in den Treppenhäusern sind ihnen nicht entgangen. Die mobile Fahrradwerkstatt ist wieder geöffnet!

Wie läuft das ab?

Kathrin, Anna, Kyra oder Ines erklären: Erstmals bekommt jedes Rad eine Nummer: Nachbarschaft gelb, Datev rot – damit beide Gruppen gerecht dran kommen. Dann bitte den „Patientenbogen“ ausfüllen und dabei auch den Haftungsausschluss unterschreiben – wir machen alles ehrenamtlich und übernehmen keine Haftung oder Garantie. Zusammen klappt das Ausfüllen immer irgendwie, auch mit Übersetzen. Dann heißt es oft erstmal Warteschlange. Kaffee und Limo spendiert die Datev. Die großen Schachfiguren und manchmal auch ein Schachlehrer laden zum Mitspielen ein. In der Wartezeit werden oft wichtige Informationen weitergegeben: Wo kann man in der Nähe billig gebrauchte Kinder-Fahrradhelme und Kindersachen kaufen? Die Telefonnummer zur kostenlosen Sperrmüll-Anmeldung, Praktikumsstellen und natürlich Tipps fürs Radeln, zu Läden und Werkstätten sind Themen. In der Zwischenzeit hat Klaus die erste Kurz-Anamnese durchgeführt: „Wie schaut's aus, können wir hier vor Ort den Schaden beheben?“ Ein erheblicher Teil kann nicht versorgt werden und muss in eine Fachwerkstatt. Die Beratung über vor-

aussichtliche Kosten rettet so manches Rad vor dem Schrott. Gleichzeitig würden wir die meisten Kinderräder eigentlich lieber dort sehen. Fehlende Bremsen und Licht, Rost ohne Ende, billiges Ausgangsteil – gegen die Kinderarmut können wir nichts ausrichten und müssen uns oft mit dem Abschrauben der kaputten Klingel und Ratschlägen zufrieden geben. In der Hoffnung zumindest das Verletzungsrisiko minimiert zu haben.

Alle Hände voll zu tun

Die locker mehr als zehn anwesenden Kinder haben ihre mitgebrachten Räder mit Hingabe und viel Schaum geputzt, wenn sie nach und nach („endlich“) dran kommen. Die Schrauber haben alle Hände voll zu tun. Mitinitiator Harald Oelschlegel, Umweltbeauftragter der Datev, wechselt am liebsten Reifen. Plattfüße zu ihm! Klaus Pirs, ausgebildeter Erzieher und VCD/DVR-Moderator „Kind im Verkehr“, nimmt sich der kleinen Räder und ihrer Besitzer*innen an. Mitmachen gilt für alle Altersgruppen. Hilfe zur Selbsthilfe ist das Ziel – für das aber noch mehr Leute nötig wären, damit Zeit zum Erklären bleibt. Berthold Söder und die anderen Aktiven vom VCD Kreisverband leisten hier eine wichtige Ergänzung zum „Stammpersonal“. Ein Dankeschön an alle Ehrenamtlichen!

Mitarbeiterzufriedenheit, Gesundheitsprävention und Fahrradbegeisterung treiben auch Jürgen Wasserloh vom Datev-Betriebsrat an, regelmäßig selbst mit zu schrauben. Um die schwierigen Fälle kümmert sich Michael Hämmerlein. Er ist der Profi vor Ort und seit bald zehn Terminen dabei. Der Kinderarche Fürth sei Dank!

Zum Abschied wird das Papierband mit der Nummer vom Lenker entfernt, gegebenenfalls Material abgerechnet – alles andere ist kostenlos! – und sich über Spenden und Dank freut.



Foto: B. Baudler

Reifen knirschen im Splitt-Schotter und wieder einer fertig.

Was braucht die Verkehrswende?

Viel! Aber mit aufgepumpten intakten Reifen und geölter Kette kommen wir schneller dorthin.

Seit Sommer 2015 gibt es nun regelmäßig die mobile Fahrradwerkstatt des VCD in den „DATEV-Gärten“. Dass die Aktion anfangs sechsmal jährlich, jetzt viermal, dafür mit längeren Öffnungszeiten im Sommer durchgeführt werden kann, ist einem Sponsoring durch den am neu geschaffenen Platz ansässigen IT-Konzern zu verdanken. Klasse Engagement nicht nur mit Geld, sondern auch tatkräftig bei den Aktionen!

Leute zum Mitmachen sind immer gesucht, auch spontan und einmalig. Nicht nur fürs Schrauben, auch für Gespräche, Auf- und Abbau, Transport, Schach, Kinderprogramm wie Malen oder VCD-Mini-Bücher vorlesen (auch damit in Ruhe geschraubt werden kann), Organisieren im Vorfeld, Koordinieren vor Ort oder für eine Station „Fahrradpflege/Waschstation“, damit sich langfristig die Leute am Platz treffen, um ihre Räder zu pflegen, auch wenn die Aktion irgendwann endet. Die fest vor Ort installierte Pumpe lädt dazu ein.

Ines Eichmüller

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



Nürnberg hat keinen Plan für den Frankenschnellweg



Foto: B. Baudler

Das Bündnis gegen den FSW präsentiert die Modelle der TH-Studierenden am Reichswaldfest.

Wie zu Beginn des Jahres trotz bemühter Geheimhaltung seitens der Stadtspitze an die Öffentlichkeit gedrungen ist: Der Tunnel für den Ausbau des Frankenschnellwegs kann keinesfalls wie geplant gebaut werden. Man kommt in offener Bauweise nicht unter den mächtigen Bahnviadukten der Gleise Richtung Augsburg und Stuttgart hindurch, ohne den gesamten Bahnverkehr in Nordbayern zu gefährden. Im Brückenbauwerk ist unverzichtbare Bahntechnik untergebracht.

Es ist somit eine vollständige Neuplanung erforderlich. Wo sind die Pläne, die man bräuchte, um mit dem Projekt ernsthaft anfangen zu können? Die Öffentlichkeit hat ein verbrieftes Recht, darüber Einzelheiten zu erfahren und deshalb hat der VCD unter Berufung auf die städtische Satzung für Informationsfreiheit bei den zuständigen Stellen angefragt. Konkrete Auskünfte gab es keine, aber auch das ist vielsagend. Wir stellen fest:

1. Es muss eine völlige Neuplanung geben.
2. Diese Planung liegt noch nicht vor.
3. Wenn diese vorliegt, so muss es ein weiteres Planfeststellungsverfahren geben.
4. Die Stadt weigert sich, auch nur annähernd einen Zeitpunkt zu nennen, wann es zu einer Auslegung der Pläne kommen könnte.

Die vollständige Antwort finden Sie unter www.stattautobahn.de. BGM Vogel verbreitet zu diesem Thema zwar ungeeignete offensichtlichen Unsinn – eine tiefere Röhre wird schneller gehen, billiger werden, alles überhaupt kein Problem –

aber wenn man nachfragt, so kommt nichts Greifbares zurück.

Wie weit ist die Planung tatsächlich?

Erst im Frühjahr sollten Erkundungsbohrungen stattfinden, die aber dann überraschend schnell abgeschlossen waren. Was wurde da untersucht? Was ist dabei herausgekommen? Und weshalb ist das Geheimsache? Und weshalb ist das Geheimsache? Erst wenn man die Zusammensetzung des Untergrundes kennt, kann man mit einer ernsthaften Planung beginnen. Es scheint, als gäbe es noch ein paar ungelöste Probleme. Die Folgen der Senkungen an der Rheinstalstrecke, die durch eben so einen Tunnelbau hervorgerufen wurden, haben wir aktuell alle vor Augen.

Aber auch ohne solche Zwischenfälle – ein Problem ist sicher: Wo sollen die riesigen Tunnelbohrmaschinen aufgebaut werden? Wer sich eine der vielen U-Bahn-Baustellen in Nürnberg angesehen hat, der weiß, welcher enormer Platzbedarf entsteht, wenn man einen Tunnel bergmännisch auffahren will. Das gesamte Karstadt-Kaufhaus steht auf einer für diesen Zweck gegrabenen gigantischen Baugrube. Und hier geht es nicht um den Tunnel für ein einzelnes Gleis, hier sollen viel größere Tunnel für zwei mindestens drei Mal so große, mindestens zweispurige Straßenröhren gebaut werden! Eine Baugrube zwischen Rothenburger und Schwabacher Straße kann man sich noch vorstellen. Aber wo soll diese dann auf der Südseite zwischen Heizkraftwerk und Wohnhäusern entstehen, ohne dass die Trasse für etwa zwei Jahre komplett gesperrt werden müsste?

Ab nächstem Jahr werden im Hafenbereich wichtige Brücken des Frankenschnellwegs abgebrochen und neu gebaut. Der LKW-Verkehr zum Containerbahnhof, dem Güterverkehrszentrum und zu den großen Speditionen ist dann über viele Jahre nur mit erheblichen Behinderungen möglich. Soll da gleichzeitig dann auch noch die Zufahrt von Norden her gesperrt werden? Das ist nicht vorstellbar! Schon aus diesem Grund ist ein Baubeginn für die FSW-Tunnel vor 2024 keinesfalls zu erwarten. Bei angekündigten 8 Jahren für die Bauausführung wird dann der Tunnel nicht vor 2032 fertig. Bis dahin haben wir hoffentlich den Umstieg vom PKW-Verkehr zu öffentlichen Verkehrsmitteln geschafft, wenn wir den Klimawandel noch verhindern wollen.

Aber auch wenn es ein neues Planfeststellungsverfahren gibt: Wenn jetzt noch keine Pläne ausgelegt wurden, so gibt es Fristen für Auslegung, Stellungnahmen und Erörterungen, für Widersprüche und mögliche Gerichtsverfahren. Es wäre überraschend, sollte es bereits 2018 zu einem gültigen Planfeststellungsbeschluss kommen.

Und dann wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht mehr zu vermeiden sein. Wie soll die Umweltverträglichkeit für ein Projekt seriös nachgewiesen werden, das erwiesenermaßen zu mehr Autoverkehr führt? Und das angesichts des aktuellen Dieselskandals und der ständig verletzten Grenzwerte zur Luftreinhaltung?

18 Alternativen

Es wäre Zeit, dass sich Nürnberg endlich verabschiedet von diesem Projekt aus der verkehrspolitischen Steinzeit. Andere Städte bauen ihre Stadtautobahnen zurück und gewinnen damit wertvollen urbanen Raum. Welche enormen Möglichkeiten da für Nürnbergs Entwicklung schlummern, haben erst kürzlich engagierte StudentInnen der TH Nürnberg gezeigt. 18 fundierte Vorschläge, wie man Wohnungen für Tausende von Menschen in bestens erschlossenem Gebiet schaffen könnte, dazu Läden, Veranstaltungsräume, Parks und Radwege. Die Dokumentation kann auf www.th-nuernberg.de/fakultaeten/ar/forschung/forschungsgebiet-staedtebau/ heruntergeladen werden.

Stattdessen verhandelt die Stadt nach offiziellen Mitteilungen noch immer mit dem Bund Naturschutz über einen Vergleich, der angeblich einen schnellen Baubeginn ermöglichen würde. Armes Nürnberg, das sich auf so plumpe Weise derart für dumm verkaufen lässt!

Hans Luntz

Frühjahr 2018: Auf nach Wien!

Die österreichische Hauptstadt steht nicht nur für Kaffeehäuser und Backhendl – sondern auch für zukunftsweisende Verkehrspolitik. Der ÖPNV wird gezielt ausgebaut, verkehrsarme Quartiere geschaffen. Die Parkraumbewirtschaftung zeigt einen nachhaltigen Lenkungseffekt für die Verkehrsmittelwahl. Das Wiener Modell günstiger Dauerkarten für Bus und Bahn hat es bis in die hiesigen Diskussionen geschafft. Der VCD wird im nächsten Frühjahr eine Exkursion nach Österreich anbieten. Wer sich für die Fahrt (voraussichtlich über ein „langes Wochenende“) interessiert, kann sich schon jetzt unverbindlich vormerken lassen. Einfach email an: nuernberg@vcd.org – Stichwort: WIEN. So erhalten Sie als Erste frische Infos!



Foto: B. Baudler

Ein möglicher Programmpunkt: mit der „Bim“ zum Heurigen nach Grinzing

Zum Artikel „Die ungleichen Tagestickets“ haben wir mittlerweile ein Antwortschreiben des VGN erhalten. Tenor: Die streckenbezogenen Tageskarten sind logisch und notwendig. Einen wesentlichen Punkt stellt auch kurz und treffend der folgende Leserbrief dar:

Das ist halt der Fluch der Digitalisierung. Mittlerweile, wenn auch deutlich langsamer als anderswo, hält auch in Nürnberg der Fortschritt Einzug, in der Form, dass Online- und Handytickets hoffähig werden. Besonders findige Zeitgenossen, die ein Ziel anfahren wollen, welches halt ein Tagesticket Zone 4, 7 oder Gesamttraum erfordern würde, haben herausgefunden, dass man beim Online-Kauf als Startort einfach einen Ort in der Mitte der geplanten Fahrstrecke, idealerweise auf einer Zonengrenze, angibt, und so ein Tagesticket eine Stufe niedriger als eigentlich nötig erwerben

Betonflut eindämmen

Bayernweit verschwinden Tag für Tag 13ha Land unter Asphalt und Beton. Durch die Versiegelung und Verdichtung des Bodens werden natürliche Lebensgrundlagen zerstört, Acker- und Grünland vernichtet und die Hochwassergefahr verstärkt. Mit jedem neuen Einkaufsmarkt auf der grünen Wiese, mit jedem neuen Einfamilienhausgebiet veröden die Ortszentren weiter. Noch mehr Wege werden mit dem Auto zurückgelegt, also müssen auch weitere Straßen und Parkplätze gebaut werden. Ein Teufelskreis!

Ein Bündnis aus bayerischen Grünen, ÖDP und der Arbeitsgemeinschaft Bäuerliche Landwirtschaft (ABL) hat ein Volksbegehren „Damit Bayern Heimat bleibt - Betonflut eindämmen“ gegen den ausufernden Flächenverbrauch gestartet. Sie fordern eine verbindliche Höchstgrenze für den Flächenfraß - künftig sollen nicht mehr als fünf ha täglich verbraucht werden. Das lässt noch genug Raum für neuen Wohnungsbau und sorgt bei der Ansiedlung von neuen Unternehmen für einen etwas sparsameren Umgang mit Grund und Boden.

Im ersten Schritt werden 25.000 Unterschriften benötigt. Voraussichtlich im Frühjahr 2018 findet das Volksbegehren statt. Wenn sich innerhalb von zwei Wochen zehn Prozent aller Wahlberechtigten eintragen, kommt es zum Volksentscheid. Stimmt eine Mehrheit mit „Ja“, ist der Vorschlag ein verbindliches Gesetz. Weitere Informationen sowie Unterschriftenlisten zum selbst Ausdrucken: www.betonflut-eindaemmen.de

kann. Nach den bisherigen Tarifbestimmungen wäre das legal gewesen, bzw. nicht kontrollierbar.

Die Alternativen wären gewesen, den Preis der Tagestickets entsprechend zur nächsten Stufe zu erhöhen (also 2 Zonen kosten so viel wie bisher 4, 4 so viel wie 7, und 7 wird abgeschafft, da Gesamttraum). Oder man hätte das Tagesticket nicht mehr online vertreiben können, sondern nur noch auf Papier und gültig nur ab Kaufort bzw. mit Entwerterstempel. Ehrlich gesagt, würde ich die Einstellung des Online-Verkaufs für 2, 4 und 7 Zonen sogar begrüßen, wenn die jetzige Zielort-Regelung dafür wegfallen würde. Oder Online muss man sich halt auf bestimmte Zonen festlegen, bei Papiertickets gilt es wie bisher für den Umkreis um den Kaufort? Naja, manchmal ist Fortschritt ja auch gewaltiger Rückschritt...

Andreas Egorov

Termine

Sa, 23. und So, 24. September, je 14 Uhr
Stadt(ver)führungen zum Frankensboulevard, Treffpunkt: vor Villa Leon S-/U-Bhf Rothenburger Straße

Sa, 21. Oktober, 18 - 01 Uhr
Lange Nacht der Wissenschaften: Stadt statt Autobahn - 18 Alternativen zum Frankenschnellweg
S-/U-Bhf Rothenburger Straße

Mi, 22. November, 19 Uhr
Projekt Cityboulevard Stuttgart
Vortrag Heinz Lermann, Villa Leon S-/U-Bhf Rothenburger Straße

Mi, 13. Dezember, 19:30 Uhr
„The Human Scale“ – Stadtplanung im Dienste des Menschen; Film und Diskussion
Lesecafe, Altstadtmarktpassage, ER

Mi, 10. Januar, 19:30 Uhr
Die Straße als Schlüssel für die Lebensqualität, Vortrag und Diskussion
Lesecafe, Altstadtmarktpassage, ER

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 Römning, 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. Bilder und mehr Infos: facebook.com/CriticalMassNurnberg

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 bis 16 Uhr

Spendenkonto:

IBAN DE77 7609 0500 0100 6038 72

Druck: CityDruck Nürnberg,
Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg