

Radverkehr in Nürnberg: Bewegt sich da was?

Jahrelang war es vergebliches Bemühen von Umweltverbänden wie ADFC und VCD, durchgreifende Verbesserungen für den Radverkehr in Nürnberg zu erreichen. Der Radwegeetat dümpelte stets bei etwa einer Mio. Euro jährlich herum. Und selbst dieser viel zu niedrige Betrag – nach nationalem Radverkehrsplan wären etwa 9 Mio. Euro nötig – wurde zum Teil nicht ausgegeben, da die Verwaltung nicht genügend Personal für Planung und Bau hatte. Oft wurden die Mittel dann auch noch für Projekte missbraucht, die dem Radverkehr wenig halfen, einfach weil Geld aus allen Töpfen

„zusammengekratzt“ werden musste. So geschehen beim Umbau der Kreuzung am Rathenauplatz. Kein Wunder, dass Nürnberg in den Fahrradklimatests des ADFC immer nur sehr mäßig abgeschnitten hat!

Doch jetzt stellen die Stadtratsfraktionen von SPD, CSU und Grüne plötzlich ein erstaunliches Maßnahmenpaket vor: Der Radwegeetat soll auf immerhin 3,5 Mio. Euro erhöht werden. Zu der bereits beschlossenen Stelle in der Verkehrsplanung für die Planung der Radschnellwege soll es auch noch eine neue Stelle bei SÖR geben, damit auch mehr gebaut werden kann.

me von Autospuren? Mit deutlicher Einschränkung der Parkmöglichkeiten und erhöhten Parkgebühren statt teurer Fahrpreise? Wir werden sehen und weiter darauf drängen.

Dann müsste man nur noch dafür sorgen, dass die Radstrecken auch so ausgebaut werden, dass selbst unsichere Radfahrer es wagen, diese zu benutzen. So breit und komfortabel, dass sie sich für viele und schnelle Radler eignen, die auch auf E-Bikes schnell zu ihrem Arbeitsplatz wollen. Ohne unnötige Kurven und Ampelhalte. Dass die Belange der Radler ernstgenommen werden, wenn es wegen Baustellen zu Behinderungen kommt. Denn vor allem, wenn es eng wird, muss man dem Radverkehr Platz geben und nicht immer nur den Autofahrern maximalen Komfort bieten.

Die Erhöhung der Haushaltsmittel ist ein guter erster Schritt. Aber bis Nürnberg tatsächlich als „fahrradfreundlich“ gelten kann, gibt es noch viel zu tun. Der VCD ist gerne bereit, bei dieser schwierigen Aufgabe durch konstruktive Gespräche und Öffentlichkeitsarbeit mitzuhelfen. So dass auch Autofahrer einsehen, dass ihnen mehr Radverkehr nutzt und nicht schadet: Jede unnötige Autofahrt, die durch Umstieg auf das Rad vermieden wird, macht Platz für die tatsächlich nötigen Fahrten.

Hans Luntz

→ Critical Mass

Critical mass (zu dt. kritische Masse) ist eine weltweite Bewegung, bei der sich mehrere Radfahrer zufällig und unorganisiert treffen. Sie wollen durch ihre bloße Anzahl auf Ihre Belange und Rechte gegenüber dem Autoverkehr aufmerksam machen. Mehr als 15 Radfahrer bilden nach § 27 StVO einen geschlossenen Verband. Sie dürfen sinngemäß die Verkehrsregeln eines einzelnen Fahrzeuges annehmen und z. B. über eine Kreuzung mit Ampel fahren, selbst wenn diese zwischenzeitlich auf Rot umschaltet.

Was hat diesen Sinneswandel bewirkt?

Hat unsere unermüdliche Lobbyarbeit jetzt doch Erfolg? Sind es die Probleme mit der Luftreinhaltung (siehe Seite 2), die zu einem Umdenken führten? Oder sind es die vielen Teilnehmer, die sich einmal monatlich zur „critical mass“ zusammenfinden, die dieses Umdenken unterstützt haben? Zumindest sahen das die Gutachter so, die für den Runden Tisch Radverkehr unter anderem das Fahrradklima in der Stadt Nürnberg bewerteten. Steht Nürnberg nun tatsächlich eine echte Verkehrswende bevor? Mit neuen Bus- und Fahrradspuren durch Wegnah-

Nun offiziell: Stickoxidbelastung stadtweit zu hoch!

Es war eine denkwürdige Stadtratssitzung im September: Ein von der Stadt Nürnberg bestelltes Gutachten sollte zeigen, dass Fahrverbote wegen zu hoher Stickoxidwerte nicht nötig sind. Es wurden nur ein paar Vorschläge erwartet, die den Autofahrern nicht wehtun. Doch es kam anders:

- Anders als bisher immer öffentlich dargestellt, besteht das Problem sehr wohl flächendeckend! Alle Hauptverkehrsstraßen in den inneren Bezirken sind massiv betroffen. Die höchste Belastung ist auch nicht an der (einzigen) Messstelle in der Von-der-Thann-Straße.
- Daher muss der Autoverkehr massiv eingeschränkt werden, solange es keinen nennenswerten Anteil von E-Fahrzeugen gibt. An der Maximilianstraße müsste die Reduzierung etwa 22 % betragen, am Frauentorgraben sogar 47 %, also fast die Hälfte!
- Die von der Stadt angedachten Maßnahmenbündel reichen nicht aus, um die Grenzwerte einzuhalten. Wenn man „nur“ umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Busse, Bahnen und Fahrrad stärkt, so wird Straßenraum frei. Dieser würde sofort wieder mit zusätzlichem Autoverkehr „volllaufen“.
- Die Gutachter haben klar herausgearbeitet: Ohne Einschränkung für den Autoverkehr geht es nicht! Man muss Fahrspuren zu Busspuren oder Radstreifen umwidmen. Und wo diese nicht benötigt werden, kann man Bäume pflanzen oder breite Gehwege anlegen.
- Vor allem die Parkmöglichkeiten müssen stark eingeschränkt und teurer werden. Nur so sind Pendler zu überzeugen, ihr Auto vor der Stadtgrenze zu lassen.
- Wer sich ernsthaft mit den Verkehrsproblemen Nürnbergs befasst hat, für den sind das keine Überraschungen: Es gibt



Foto: Bernd Baudler

nur wieder, was Umweltverbände wie der VCD seit Jahren vorschlagen. Aber die versammelten Stadträte und sogar der Umweltreferent waren sprachlos. Dass das Problem so ernst sein könnte, damit „konnte ja niemand rechnen“. Und dass die bisher vorgeschlagenen Maßnahmen nicht ausreichen, hat alle Verantwortlichen ehrlich überrascht.

Was müsste jetzt geschehen?

Die Stadträte müssten nun ihr Gutachten gründlich durchlesen und gemäß der dort und auch von der Verwaltung formulierten Vorschläge handeln.

Die wichtigste Schlussfolgerung wäre, schleunigst die überholten Pläne für den Ausbau des Frankenschnellwegs zu beerdigen. Denn eines ist unbestritten: Die Realisierung dieser Planung führt zu mehr Autos in der Stadt auf Kosten des ÖPNV. Aber gerade der Pendlerverkehr, der von dieser Stadtautobahn profitieren würde, muss umweltfreundlicher abgewickelt werden, wenn Nürnberg nicht an der schlechten Luft ersticken soll.

Das frei werdende Geld und Personal müssen unverzüglich umgewidmet werden für Straßenbahn, Busspuren, Radwege und vor allem auch für den Bau von Radschnellwegen.

Einige konkrete Beispiele:

- Am Frauentorgraben gibt es statt zwei nur noch eine Fahrspur. Der frei werdende Platz wird für komfortable Radspuren genutzt. Wenn man wollte, wäre dies binnen zwei Jahren möglich.
- Die Altstadtquerung der Straßenbahn wird realisiert. Wenn die Stadt-Umlandbahn in Betrieb geht, entstünden aus Richtung Erlangen attraktive Direktverbindungen zu den Hochschulen und zum Hauptbahnhof.
- Dabei wird auch die Sebalder Altstadt umfassend verkehrsberuhigt.
- Auf dem „mittleren Ring“ werden Busspuren eingerichtet. Begonnen wird an der Maximilianstraße und auf dem Nordwestring. Dabei wird die dort bestehende Radwegelücke geschlossen.
- Alle Parkplätze innerhalb des Rings werden kostenpflichtig. Die maximale Höhe der Parkgebühren wird ausgeschöpft. Dadurch frei werdende Parkflächen werden eingezogen.

Das klingt radikal? Mag sein. Aber es wären einfache Möglichkeiten, die schnell und kostengünstig umsetzbar sind. Sie würden in den nächsten Jahren die Verkehrswende einleiten.

Hans Luntz

<https://tinyurl.com/nuernbergerluft>
(Gutachten als PDF-Datei mit 101 MB)

Aktivitäten des VCD im Jahr 2018 – Ein Bilderbogen.



Foto: Harald Oelschlegel

Mobile Fahrradwerkstatt in den DATEV-Gärten: An vier Terminen wurde eifrig geschraubt und gepumpt.



Foto: Bettina Baudler

Sommerfest des VCD Kreisverbands auf der Dachterrasse im Ökozentrum. Bahnblick inklusive.



Foto: Bettina Baudler

Der VCD präsentierte beim Reichwaldfest des Bund Naturschutz die besseren Ideen für den Frankenschnellweg.

Petition: Gräfenbergbahn optimieren



Foto: Matthias Striebich

Diesem Rundbrief liegt eine Unterschriftenliste bei, mit der Sie die Petition unterstützen können.

Von der Stilllegungskandidatin zum relativen „Erfolgsmodell“

Die Bahn von Nürnberg-Nordost nach Gräfenberg war bis in die 1990er Jahre von Stilllegung bedroht. Durch großes Engagement aus der Region, auch von VCD-Aktiven, konnte 1996 die Wende erreicht werden. Heute nutzen über 5.000 Fahrgäste jeden Werktag die Gräfenbergbahn – auch solche, die durchaus ein Auto zur Verfügung hätten. Auch am Wochenende wird der Zug gut genutzt. Die Fahrzeit von Bussen im Berufsverkehr ist regelmäßig doppelt so lang wie die der Bahn. Die Gräfenbergbahn ist aus der Region nicht wegzudenken.

Suboptimaler Ausbau und Störungsanfälligkeit

Die Sanierung der Gräfenbergbahn in den 1990er Jahren wurde jedoch nur ungenügend umgesetzt: Es erfolgte keine komplette, grundlegende Unterbau-sanierung. Die Folge sind immer wieder massive Störungen und Unterbrechungen infolge von Gleislagefehlern, Dammschäden etc. Die Stellwerkstechnik hat keine ausreichenden Rückfall-

ebenen und hat sich als sehr störanfällig erwiesen. Es wurde versäumt, einen sauberen Halbstundentakt auf der ganzen Strecke zu ermöglichen. Dass die oben beschriebenen relativen Erfolge trotzdem erreicht wurden, ist ein deutliches Indiz dafür, dass das Potenzial der Gräfenbergbahn noch weit größer ist und noch nicht voll ausgeschöpft wird.

Mängel beseitigen, Gräfenbergbahn ausbauen

Die Leidenschaft der Fahrgäste wurde in den vergangenen Jahren durch ständige Störungen, Verspätungen und Zugausfälle auf eine harte Probe gestellt. Das Maß ist nun voll. Eine Petition an den Bayerischen Landtag fordert, die vorhandenen Mängel kurzfristig zu beseitigen und mittelfristig die Gräfenbergbahn weiter auszubauen und zu elektrifizieren. .

Vorbild für diesen Ausbau der Gräfenbergbahn sollte der Ausbau der vergleichbaren Schönbuchbahn Böblingen - Dettenhausen sein, die derzeit elektrifiziert und für einen 30-Minuten-Takt (abschnittsweise sogar für einen 15-Minuten-Takt) ertüchtigt wird.

Matthias Striebich

Link zur Online-Petition:

www.openpetition.de/grafenbergbahn2018

Landesvater fordert 365-Euro-Ticket

Wer hat sich da nicht erstaunt die Augen gerieben: Unser aller Ministerpräsident überholt den VCD rechts und will tatsächlich das „Wiener Modell“ bayernweit einführen:

„Wir wollen als Freistaat aber noch weiter gehen und zusammen mit den Partnern in den Verkehrsverbänden das 365-Euro-Jahresticket für Bayerns Ballungsräume entwickeln.“ (Markus Söder auf der Kabinettsitzung am 25.09.2018)

Wow! Heißt das tatsächlich im gesamten VGN-Gebiet für einen Euro täglich unterwegs? Soweit wollte ja noch nicht einmal der VCD gehen und hat dies bisher nur für den Stadtbereich vorgeschlagen. Was für ein zaghafter Haufen aber auch!

Damit hat der Ministerpräsident auch die Nürnberger Stadtspitze und die VAG erst einmal kalt erwischt: „Wenn Bahnfahrten so billig wird, dann kommen ja Fahrgäste! Wie sollen wir die denn alle transportieren?“ Ja, den ÖPNV müsste man schon erst einmal kräftig ausbauen! Und nach Überwinden der ersten Schockstarre kam dann die einzig vernünftige Reaktion: „Diese Idee soll erst bis 2030 realisiert werden? Das dauert doch viel zu lange! Wir müssen jetzt Geld für ein besseres ÖPNV-Angebot in die Hand nehmen! Kommt also unverzüglich Geld vom Freistaat?“

Eine Antwort auf diese Frage ist nicht überliefert. Na ja, die neue Koalition wird sich drum kümmern. Dann werden sicher schnell wirksame Schritte beschlossen. Bestimmt wird ganz schnell ganz viel passieren – versprochen ist schließlich versprochen.

Und wenn es dann bald VGN-weit dieses schöne Ticket gibt, ist dafür sicher eine VCD-Ehrenmitgliedschaft drin. Das ist das Mindeste, was wir unserem Landesvater an Dank schuldig sind!

Hans Luntz



Foto: Bernd Baudler

Der Egidienplatz lebte auf – PARKing Day! Hingucker waren die von Baulust e.V. gestalteten „Gehzeuge“



Foto: Bettina Baudler

Stadt(ver)führungen zum Thema „Visionen“ – Der Frankenboulevard durfte da nicht fehlen!



Foto: Bettina Baudler

Denkanstöße des VCD: Spontane Plakataktion in der Nürnberger Altstadt.

Landtagskandidaten zu Gast bei der Ortsgruppe Fürth



Foto: Werner Schmidt

Von links nach rechts sitzen Ulrich Schönweiß (Die Linke), Barbara Fuchs (Bündnis 90/Die Grünen), Petra Guttenberger, MdL (CSU) und Stephan Beck (Freie Wähler), am Podium in Fürth.

Der VCD Fürth hatte fünf Parteien eingeladen. Trotz Zusage fehlte Horst Arnold, MdL für die SPD. Werner Schmidt, Sprecher der Ortsgruppe, moderierte.

Stephan Beck (Freie Wähler) erklärt, dass die Bürger bereits bei der Planung aller Maßnahmen besser beteiligt werden müssen. Das Land gibt oft nur Zuschüsse, die sollen für Radwege langfristig erhöht werden. Für die Cadolzheimer Bahn ist eine Verbindung nach Nürnberg wichtig, sowie der behindertengerechte Ausbau des Bahnhofs Zirndorf und des Fürther Hauptbahnhofs. Er kann sich eher den Ausbau der U-Bahn statt einer Straßenbahn vorstellen.

Petra Guttenberger MdL (CSU) erläutert, dass das Land die Mittel für Städtebau aufgestockt hat, d. h. für Aufenthaltsqualität, kurze Wege zu wichtigen Orten und die Vernetzung aller Verkehrsmittel. Das Land fördert die Radschnellwege im Großraum und hat dafür eine Stelle geschaffen. Der Anteil des Radverkehrs soll in Bayern bis 2025 auf 20 % steigen. Das Land investiert massiv in den ÖPNV, 325 Mio. Euro/Jahr. Es soll als e-Ticket einen flächendeckenden Verkehrsverbund in Bayern geben, Fahrpläne sollen aufeinander abgestimmt sein. 400 Mio. Euro für emissionsarme/-freie Fahrzeuge, Forschungsprojekte für Schienenfahrzeuge. Für **Barbara Fuchs (Bündnis 90 / Die Grünen)** haben Fußgänger oberste Priorität,

dann Fahrrad und ÖPNV, dann Auto. Der barrierefreie Ausbau der Bahn ist zu fördern, z. B. Osttunnel Fürth Hbf. Mehr Abstellmöglichkeiten für Räder an Haltestellen, mehr Möglichkeiten für Kommunen, Tempo 30 einzurichten, z. B. Friedrichstr. Fürth. Ein Radverkehrsgesetz soll geschaffen werden, die Mittel für Radwege um ein Vielfaches erhöht werden. Beim ÖPNV sollen sich die Fahrgastzahlen in den nächsten 10 Jahren verdoppeln, dazu muss auch in Fürth die Straßenbahn wieder eingerichtet werden, z. B. Anschluss über Poppenreuth oder „Karlsruher“ Model prüfen. Eine Fahrkarte für ganz Bayern, alle Verkehrsmittel über Internet vernetzen.

Ulrich Schönweiß (Die Linke) führt aus, dass die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fuß, Rad und ÖPNV absoluten Vorrang erhalten müssen. Mehr Platz für Fußgänger im Straßenraum, z. B. Friedrichstr., bessere Ampelschaltung für Fußgänger und ÖPNV. Die Linke ist auch für ein Radverkehrsgesetz, Vorbild Kopenhagen und Amsterdam. Sie sind für einen Nulltarif im VGN-Bereich. Dieser würde angeblich 300 Mio. Euro im Jahr kosten, aber 30 % mehr Fahrgäste bringen, was für den Klimaschutz wichtig wäre. Die Mittel sollen nicht für den teuren U-Bahnbau sondern für Straßenbahn, E-Busse oder den Ausbau der Bahnverbindung Fürth – Nürnberg Nordost verwendet werden.

Werner Schmidt

Wir trauern um

Ralph Hoffmann

* 31. 5. 1962 † 23. 6. 2018

Mit großem persönlichen Einsatz kämpfte er gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs. Ralph scheute keine Diskussion und brachte mit pointierten Beiträgen Befürworter regelmäßig in Erklärungsnot.

Er wird uns fehlen.

Termine:

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 Römching, Apfelstr. 2

Dauertermin „Critical Mass“
 Jeden letzten Freitag im Monat um
 18 Uhr am Nürnberger Opernhaus.

Landtag blockiert Nacht-S-Bahn

Die Mehrheit des Bayerischen Landtags hat die Einführung von Nachtverkehren auf der Nürnberger S-Bahn abgelehnt. Der VCD hatte im Frühjahr in wenigen Wochen fast 2.500 Unterstützer gefunden dafür. Dennoch CSU, SPD und Freie Wähler haben im September gegen die Angebotsausweitung gestimmt. Luftreinhaltung, Klimaschutz und Verkehrssicherheit waren diesen Parteien keine 2 Mio. Euro jährlich wert – obwohl der Freistaat ein Vielfaches davon an eigentlich zweckgebundenen Regionalisierungsmitteln gar nicht ausgibt. Eine Nacht-S-Bahn wäre für viele Menschen ohne eigenes Fahrzeug ein deutlicher Gewinn. Darüber hinaus könnten mit guten Angeboten auch mehr Menschen dazu motiviert werden, auf den ÖPNV umzusteigen: Nur wer sicher heimkommt, kann auch die Hinfahrt öffentlich unternehmen.

Wenn der Landtag schon nicht von selbst zu dieser Einsicht gelangt, hätte man wenigstens auf die Stimmen der betroffenen Bürger und Kommunen an den Strecken hören – und einen Probetrieb starten können. Immerhin hat dieser vor 20 Jahren bei den Nightliner-Bussen zu durchschlagendem Erfolg geführt.

Bernd Baudler

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