

Aktuelle Informationen des VCD im Großraum Nürnberg



Foto: Bettina Baudler

Auf dem Weg zu einer „autofreien“ Altstadt

Nürnberg war vor 50 Jahren Vorreiter bei der Ausweisung von Fußgängerzonen. Seit Langem unverändert sind es allerdings vor allem die Haupteinkaufsstraßen auf der Lorenzer Stadtseite, die als Fußgängerreservate fungieren. Doch in letzter Zeit kommt Bewegung in die Angelegenheit.

So wurde 2020 der Weinmarkt zur Fußgängerzone erklärt, bei der Umgestaltung des Obstmarkts sollen die Straßenflächen minimiert werden. Zuletzt erregte ein Vorstoß der SPD Aufmerksamkeit, die Königsstraße ab dem Bahnhofsplatz zur Fußgängerzone umzubauen. Auch die CSU spricht von Vorrang für Fußgänger*innen – wenn auch mit einem leicht bizarren Vorschlag: Die gesperrte Durchfahrt an der Bergstraße will sie wieder öffnen und dafür die Bergstraße in eine Spielstraße umwandeln. Wer möchte dort sein Kind spielen lassen – im Wissen, dass es dazu dienen soll, eine unnötige Durchfahrtsstrecke zu beruhigen?

Pandemie zeigt den Wert der öffentliche Räume

Im vergangenen Corona-Jahr haben wir alle neue Erfahrungen gemacht, was den Aufenthalt in der unmittelbaren Umgebung und im Freien angeht. Noch nie war aber auch so deutlich erlebbar, dass gerade Fußgänger*innen an den Rand gedrängt werden und nicht ausreichend

Platz zugebilligt bekommen. Begegnungen mit Mindestabstand sind auf vielen Gehwegen unmöglich.

Positiv dagegen: Parkplätze konnten plötzlich zu Außenflächen für die Gastronomie werden – eine ökonomisch allemal effektivere Nutzung und noch dazu deutlich urbaner. Das Virus konnte so in manchen Städten zum Katalysator der Verkehrswende werden.

Altstadt ist fußläufige Stadt

Im Mittelalter war die Ausdehnung einer Stadt begrenzt durch die Strecke, die man gut zu Fuß bewältigen kann. Nürnberg verfügt noch immer über eine Reihe schmaler Durchgänge und Treppen, die Zeugen eben dieser Fußwege sind. Doch die heutige Altstadt könnte für Fußgänger*innen wesentlich attraktiver sein. Auch Tourist*innen könnten sicherer und ungestörter das Flair der Altstadt genießen. Zum Stadterlebnis gehören nicht nur die Fassaden, sondern genauso die Straßen und Plätze!

Die Nürnberger Altstadt bietet ideale Voraussetzungen dafür, zu einer „autofreien“ Zone zu werden. Sie ist klar durch die Stadtmauer abgegrenzt und über den Altstadtring von außen zu erreichen. Die seit Jahren praktizierte Schleifenlösung für Pkw weist in diese Richtung, hat aber noch Lücken.



→ Autofreie Innenstadt in Belgien

Dank eines konsequenten Mobilitätsplans ist die Innenstadt der flämischen Stadt Gent seit 2017 autofrei. Für Anwohner*innen, mobilitätseingeschränkte Menschen, Lieferverkehr und Einsatzfahrzeuge bestehen Sonderregelungen. Parken kann man nur noch in Quartiersparkhäusern und Tiefgaragen. Viele Bewohner*innen der 260.000-Einwohnerstadt haben sich mit der neuen Situation arrangiert und verzichten auf das eigene Auto, um ins Zentrum zu gelangen. Wer noch nicht komplett aufs Rad oder öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen ist, nutzt regelmäßig eines von 10.000 Leihautos. Transporter und Lieferwagen werden immer stärker von emissionsfreien Elektrofahrrädern abgelöst.

Die Bilder in diesem Artikel stammen aus Gent und stehen exemplarisch für ähnliche Situationen in Nürnberg. Sie lassen die insgesamt entspannere und ruhigere Atmosphäre erahnen, die ohne Autos im Stadtkern möglich wird.



Flanieren und Wohnen – mal nicht zwischen Blech.



Die Straßenbahn gehört zum Stadtbild.



Architektur und Stadtraum wirken gemeinsam.

Fotos: B+B Baudler

Autos sind zu Gast

Anwohner*innen sollen weiter ihre Wohnungen erreichen können, ebenso müssen Geschäfte und Kleingewerbe weiter beliefert werden. Was nicht so bleiben muss, sind die lästigen Folgen: zugeparkte Straßen und Parksuchverkehr.

Der heutige Autoverkehr kann an vielen Stellen reduziert werden, z. B. durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel, denen plötzlich ausreichend Raum zur Verfügung steht, durch neue Logistikkonzepte, auch in Verbindung mit E-Lastenrädern oder durch die verstärkte Nutzung von gemeinschaftlichen Fahrzeugen.

Die Dominanz des motorisierten Verkehrs im Straßen- und Stadtbild nutzt niemandem, auch nicht dem Handel oder den Bewohner*innen. Nicht genutzte Autos müssen soweit wie irgend möglich in Parkhäusern und Tiefgaragen abgestellt werden. Parkhäuser, die tagsüber den Einkaufs- und Berufsverkehr aufnehmen, haben nachts freie Kapazitäten. Dort ist auch das Aufladen von Elektrofahrzeugen einfacher zu organisieren als am Straßenrand.

Wenn die selbstverständlich gewordene Benutzung des Privatautos hinterfragt wird, sinkt über kurz oder lang auch die Zahl der Fahrzeuge. Notwendige Fahrten werden auch weiter in der Altstadt möglich sein. Der Autoverkehr ist dort aber nur zu Gast und ordnet sich den anderen, wichtigeren Funktionen des öffentlichen Raums unter.

Maßnahmen mit Signalwirkung

Auch wenn eine „autofreie“ Altstadt nicht von heute auf morgen Wirklichkeit werden wird, erscheint ein Horizont von 2025 machbar – wenn er denn gewollt ist. An ein paar strategischen Stellen könnte man

sofort loslegen – und damit auch Lust auf Mehr erzeugen:

- Die Burgstraße stellt eine wichtige historische und touristische Achse vom Hauptmarkt zur Burg dar und sollte zur Fußgängerzone werden.
- Der Sebalder Platz ist wichtiger Aufenthaltsort mit historischen Bauten. Mit der Sperrung für Kfz wird eine ungestörte Fußverbindung vom Rathaus zum Weinmarkt und in die Weißgerbergasse geschaffen. Die Durchfahrtsmöglichkeit über die Winklergasse zur Bergstraße ist nicht notwendig und zieht nur Schleichverkehr an.
- Auf der Strecke Äußere/Innere Laufer Gasse – Theresienstraße – Rathaus – Waaggasse – Weintraubengasse – Maxplatz – Hallertor soll künftig die Altstadtstraßenbahn verkehren. Schon im Vorgriff kann eine Verkehrsberuhigung erfolgen. Mit dem Straßenbahnbau können breite Seitenräume zum Flanieren neu gestaltet werden.
- Der Egidienplatz sollte ganz von den Parkplätzen befreit werden. Pläne für eine Tiefgarage liegen bereits vor.
- Der innere Radverkehrsring (Hans-Sachs-Platz – Peter-Vischer-Str. – Theatergasse – Kornmarkt – Weißer Turm – Unschlittplatz) sollte zur Fahrradstraße werden, den Kfz nur als Anwohner- und Lieferverkehr nutzen dürfen. Statt der Parkstreifen können breite Fußwege angelegt werden.
- Mit dem Wegfall der Parkplätze am Unteren Bergauer Platz (Heubrücke) könnte ein attraktiver Uferzugang zur Pegnitz entstehen.

Dies ist nur eine Auswahl möglicher Maßnahmen.

Die Diskussion ist eröffnet!

Bernd Baudler

Welche Position haben wir zum geplanten ICE-Werk?

Als die Vorabplanungen für ein neues ICE-Werk bekannt wurden, erreichten uns zahlreiche Anfragen, welche Position wir in dieser Frage vertreten.

Einerseits: Wenn es einen Deutschland-Takt gibt, bei dem alle ICEs in sechs Richtungen im Stunden-, weitgehend sogar im Halbstundentakt von Nürnberg abfahren sollen, so braucht es eine Werkstatt, wo diese gereinigt und gewartet werden können. Es ist sinnvoll, diese nahe am Hauptbahnhof zu haben, denn in den Tagesrandlagen werden hier viele Züge starten oder ihre Fahrt beenden.

Andererseits: Wo genau dieses Werk gebaut werden soll, ist keine einfache Frage. Am Rangierbahnhof gibt es ein Ausbesserungswerk und daneben Flächen für den

Gleisbau. Dies ist eine der benannten Alternativen: Vielleicht könnte man anstelle des Gleisbaus das ICE-Werk dort errichten. Nördlich davon sind die Flächen mittlerweile für die neue Universität vorgesehen. Zu den möglichen Standorten bei Allersberg, Baiersdorf oder Burgfarnbach, fehlen bisher weitere Informationen.

Favorit Altenfurt?

Aber auch für den Standort bei Altenfurt gibt es zwei Varianten: Bei der „langgestreckten“ käme das Werk an die Nordseite der Gleise in Höhe der Häuser von Altenfurt. Außerdem wären mit hoher Wahrscheinlichkeit wertvolle Flächen im Bannwald betroffen, die aus Gründen des Artenschutzes nicht angetastet werden

sollten. Bei der „gestauchten“ Variante wäre das Werk in Höhe des Gewerbegebietes an der Saganer Straße. Dafür müsste dann die Regensburger Straße (B4) dort nach Norden in den Wald verlegt werden.

Welche dieser angedachten Lösungen wie stark welche Belange beeinträchtigt, kann heute noch nicht seriös beurteilt werden. Wir werden das anstehende Raumordnungsverfahren kritisch begleiten und Stellung nehmen. Wir fordern die DB auf, die Fakten und Alternativen auf den Tisch zu legen. Nur dann ist eine offene und fachliche Diskussion möglich. Es sollte klar sein, dass so ein Projekt ohne Bürgerbeteiligung zum Scheitern verurteilt ist.

Hans Luntz

Unser Vorschlag: „Ökotunnel Allersberger Straße“



Grundlage: Google Maps, Collage: Bernd Baudler

So könnte der Ökotunnel aussehen, die Seitenräume sind für den Fußverkehr reserviert.

Nürnberg hat einige gravierende Probleme, ein durchgehend gut befahrbares leistungsfähiges Radroutennetz zu schaffen. Das liegt nicht nur an fehlendem „guten Willen“, sondern auch an der Tatsache, dass andere Verkehrswege das Stadtgebiet zerschneiden und es zu wenig Querungen gibt, die fast immer deutlich zu wenig leistungsfähig sind. Neben Kanal und Stadtautobahn durchtrennt vor allem die Bahn die Stadt. Ganz besonders trifft dies die Verbindung der südöstlichen Stadtteile ins Zentrum. Es gibt nur wenige Unterführungen, durch die Radfahrer*innen von Langwasser in die Innenstadt kommen können und keine ist bisher gut geeignet.

Das kürzlich vom Stadtrat beschlossene Radvorrangroutennetz sieht Trassen von Laufamholz, Fischbach, Altenfurth, Langwasser und Kornburg zur Peterskirche vor. Alle sollen von da aus gebündelt weiter durch den Marientunnel zum Marientor führen und dort Anschluss an den Altstadttring bekommen. Man kann leicht erkennen, dass der Marientunnel dafür völlig ungeeignet ist. Vor allem gibt es kaum eine Möglichkeit, diese Unterführung für mehr Radverkehr ausreichend zu ertüchtigen.

Der Allersberger Tunnel wird vergleichsweise wenig vom Autoverkehr genutzt. Inzwischen ist er schon seit mehreren Jahren baustellenbedingt gesperrt. Radfahrer*innen werden bisher auf die recht schmalen seitlichen Gehwege hinter massiven Stahlträgern geschickt. Dies ist eine „Notlösung“, wenn anders keine Möglichkeit besteht. Aber eine gute Radverkehrsanlage sieht anders aus.

Nachdem sich gezeigt hat, dass für den Autoverkehr kein Chaos ausbricht, wenn der Allersberger Tunnel gesperrt ist, liegt die Lösung nahe: Weshalb nicht die Fahr-

bahn zur Fahrradstraße erklären – dieses Mal ohne Durchfahrtserlaubnis für Autos. Bus und Straßenbahn haben ohnehin bereits eine eigene Fahrbahn, Fußgänger*innen hätten ihren Gehweg alleine und der Radverkehr bekäme eine attraktive Verbindung vom Südosten in die Innenstadt, zum Bahnhof, zum Plärrer und Richtung Gostenhof.

Wichtige Anschlüsse

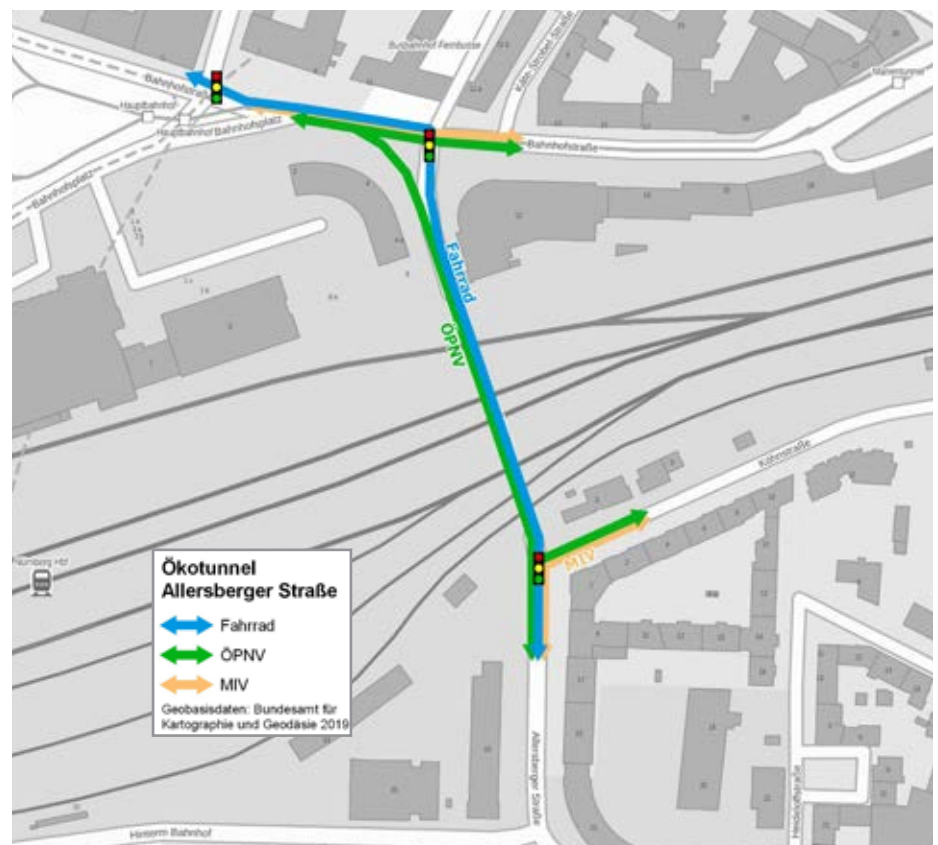
Ganz so einfach, wie es auf den ersten Blick aussieht, wäre dies nicht zu realisieren. Für den ÖPNV ist dieser Tunnel sehr wichtig. Er muss künftig wieder

zwei Bus- und eine stark frequentierte Straßenbahnlinie aufnehmen. Diese sollten Vorrang bekommen, die nötigen Querungen für den Radverkehr müssen minimiert werden. Aber das wäre möglich, wenn der Zwei-Richtungs-Radweg entlang des Grandhotels bis zum Tunnel verlängert werden würde. Auf der Südseite könnte man die Fahrradstraße an den Gleisen entlang in beide Richtungen bis zur Scheurlstraße verlängern, trotzdem wäre Auto-Anliegerverkehr weiterhin möglich. Richtung Langwasser und Kornburg könnte man dann die neu geschaffene Fahrradstraße durch die Wilhelm-Spaeth-Straße nutzen. Zur Peterskirche käme man auch durch die Findelwiesenstraße.

Diesen Vorschlag haben wir detailliert ausgearbeitet, zu finden auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt „Informationen und Materialien“. Trotzdem wurde er von der Verwaltung abgelehnt. Der Radverkehr hätte „wenig von dieser Verkehrsführung.“ Und deshalb „kann man dem Autoverkehr diese Einschränkung nicht zumuten.“

Dies sehen wir deutlich anders und werden uns weiter für diese Idee einsetzen. Es wird spannend, wer unsere Ideen unterstützt. Traut sich Nürnberg ein solches „Leuchtturmprojekt“ für die Verkehrswende zu? Wir werden berichten ...

Hans Luntz



Karte: Salome Maier

Kann ich noch ohne schlechtes Gewissen Bus fahren?

Es ist Winter. Die Temperaturen gehen gegen 0°C, in der Stadt ist es diesig und die Straßen sind nass. Mitten in einer zweiten Corona-Welle wird die Wahl des Verkehrsmittels für viele zur Gewissensfrage. Eine Nahaufnahme.

In den Sommermonaten sind viele Menschen auf das Fahrrad umgestiegen. Doch jetzt im Winter stellt sich wieder neu die Frage: Kann man guten Gewissens in voll besetzte Straßenbahnen, U-Bahnen oder Busse einsteigen? Etliche Meldungen sagen „Ja“. So verweist z. B. die gemeinsame Kampagne #besserweiter von Bund, Ländern und öffentlichen Verkehrsunternehmen auf „weltweite Analysen“, die zeigen, dass der „öffentliche Nahverkehr [...] auch in Coronazeiten sehr viel sicherer [ist], als viele Menschen denken.“¹ Und auch eine Studie im Auftrag der Deutschen Bahn verkündet: „Bahnreisende sind keinem erhöhten Corona-Risiko ausgesetzt.“ Entwarnung also für Reisende im Fernverkehr. Was ist aber mit Berufspendler*innen in Bussen, U- und S-Bahnen? Nicht nur Karl-Peter Naumann vom Fahrgastverband „Pro Bahn“ muss feststellen: „Die Studie sagt nichts aus über das Geschehen in voll besetzten Regionalzügen und S-Bahnen.“² Was wir momentan also wissen: Wir wissen noch nicht besonders viel. Für Fahrgäste wie auch Verkehrsverbünde eine verzwickte Lage. Gerne würden die Verbünde Entwarnung geben, können aber lediglich auf erste Ergebnisse verweisen. Das wiederum scheint die Fahrgäste nicht zu beruhigen, denn sie bleiben weiterhin aus. Und das dürfte nicht nur an den gestiegenen Homoffice-Zahlen liegen.

→ Verändertes Mobilitätsverhalten seit dem ersten Lockdown

In die U-Bahnen in Nürnberg steigen seit März 2020 deutlich weniger Personen ein als im Vorjahr.

Am stärksten war der Unterschied Ende März, als etwa 75% weniger Personen mit der U-Bahn unterwegs waren als im März 2019. Seit diesem extremen Einbruch sind die Unterschiede zwar nicht mehr so groß, aber auch im August wurden im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Vorjahr noch etwa 20% weniger Einstiege gezählt. Seit September sank der Anteil wieder deutlich.

(Amt für Stadtforschung und Statistik 2020, VAG)



Fotos: B+B Baudler

AHA steht für ABSTAND wahren, auf HYGIENE achten und ALLTAGSMASKEN tragen – auch im ÖPNV

Abstand nehmen vom Abstand halten?

Was unter anderem für die große Verunsicherung in Bezug auf den ÖPNV sorgen dürfte, ist die paradoxe Situation in den Verkehrsmitteln: Seit Monaten wirbt das Bundesministerium für Gesundheit für die Einhaltung der AHA-Regeln: Abstand halten, Hygiene-Maßnahmen beachten, Alltagsmaske tragen. Sie gelten als Kern aller Maßnahmen. An erster Stelle steht dabei der Mindestabstand von 1,5 Metern. Im Herbst wurden die Regeln noch durch ein +L ergänzt: Beim Aufenthalt in geschlossenen Räumen soll regelmäßig gelüftet werden.

Den meisten von uns sind diese Regeln inzwischen in Fleisch und Blut übergegangen. So weit, so gut. Bis man in die U-Bahn einsteigt. Schon beim Betreten des Waggons wird einem klar, dass es mit dem Abstand halten schwierig wird. Ich habe es in den letzten Wochen mit der U1 auf der Strecke zwischen Hbf und Stadtgrenze auf dem Weg zur und von der Arbeit immer wieder ausprobiert. Nachdem es morgens um 7:30 Uhr so überfüllt war, dass ich nicht wusste, wohin mit mir, habe ich es um 8:30 Uhr und um 7 Uhr ausprobiert. Keine Chance auf 1,5 Meter Abstand. Ich bin nachmittags um 13 Uhr, 14 Uhr, 15 Uhr und um 17 Uhr gefahren – immer mit demselben Ergebnis. Dass gerade die wichtigste Regel, die wir seit Monaten hören, in einer der alltäglichsten Situationen nicht einhaltbar ist, ist irritierend und frustrierend. Und das dürfte nicht nur mir so gehen.

- 1) <https://tinyurl.com/besserweiter>
- 2) <https://tinyurl.com/charite-studie>
- 3) <https://tinyurl.com/vag-corona>
- 4) <https://tinyurl.com/verkehrsminister>

Kommunikationspolitik, die keiner versteht

Noch irritierender ist die Kommunikation von Seiten der Politik und der Verkehrsverbünde. Während gebetsmühlenartig auf die Abstandsregel hingewiesen wird, schweigt man sich zur Situation in den öffentlichen Verkehrsmitteln aus. Die Misere ist lediglich zwischen den Zeilen der Nutzungsregeln der Verkehrsbetriebe zu lesen, wenn sie, wie die VAG, mit Möglichkeitsformeln abschwächen: „Halten Sie an Haltestellen, an Bahnsteigen sowie in den Fahrzeugen nach Möglichkeit Abstand zu anderen Fahrgästen“ und „Fahren Sie - wenn es Ihnen möglich ist - außerhalb der Hauptverkehrszeiten.“³ Ganz oft ist weder das eine noch das andere möglich. Das Schweigen von offizieller Seite kommt einer Art Resignation gleich. Was bleibt, sind Frustration oder ein diffuses Schuldgefühl, weil man die klar kommunizierten Regeln bricht: Hat man unvorsichtig die falsche Fahrtzeit ausgewählt? Hätte man wissen müssen, dass bei der nächsten Haltestelle 20 Menschen in den gleichen Waggon drängen? Hätte man lieber doch trotz Eis und Schnee das Rad nehmen sollen? Da es für viele Menschen keine Alternative zu den öffentlichen Verkehrsmitteln gibt, um zur Arbeit, zum Arzt oder zum Einkaufen zu kommen, steigen sie täglich wieder ein und wundern sich über die Unstimmigkeiten. ➔

Anmerkung der Redaktion:
Dieser Artikel und das Gespräch mit der VAG entstanden noch in 2020, also vor dem Januar-Lockdown und somit vor der aktuell gültigen FFP2-Maskenpflicht im ÖPNV.

Oder: Wie sicher ist der ÖPNV in dieser Pandemie?



Aktueller Schilderwald am Hauptbahnhof in Nürnberg: von Maskenpflicht bis zum Alkoholverbot kann man sich hier an der Bushaltestelle bestens informieren.

► Transparente Kommunikation statt resigniertem Schweigen

Eine Pandemie lässt sich nicht schönreden. Muss man auch nicht. Schon gar nicht, wenn es einen so hart erwischt wie den ÖPNV. Und in Krisenzeiten ist es sicher auch wichtig, klar und einfach zu kommunizieren. So wie mit AHA+L. Aber gerade die paradoxe Situation in Bezug auf das Abstandhalten in den Öffis zeigt, dass das manchmal nicht ausreicht. Warum nicht offen und transparent kommunizieren? Das würde Vertrauen schaffen und den Fahrgästen zeigen, dass sie ernst genommen werden. Wir befinden uns schließlich alle in einer Ausnahmesituation. Warum nicht klar und deutlich wie NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) sagen: „Die Maske ersetzt den Abstand im Nahverkehr“, weil ein „verpflichtender Mindestabstand von 1,5 Metern zwischen den einzelnen Fahrgästen [be-

deuten] würde [...], dass 80 Prozent der bisherigen Fahrgäste nicht mehr befördert werden könnten“⁴. Eine solche Information sollte den Fahrgästen zuzutrauen sein und macht verständlich, warum die Abstandsregel im ÖPNV nicht aufrechterhalten werden kann.

Mehr Informationen für alle

Also, liebe Öffentliche Verkehrsverbünde: Bitte erkläre uns offen, warum wir die Abstände in euren Fahrzeugen nicht einhalten können. Erkläre uns, ob und wie eure Lüftungssysteme funktionieren! Kommuniziere die Informationen, die ihr zu Ansteckungswegen im ÖPNV habt und informiere uns z. B. vorab über die Auslastung eurer Verkehrsmittel – damit wir Fahrgäste das unsere dazu beitragen können, um die Gefahr einer Ansteckung zu minimieren!

Sabine Landes

Erläuterungen der VAG zu den Maßnahmen in Nürnberg

Die folgenden Erklärungen haben wir von der VAG bekommen. Vielleicht helfen sie uns bei den alltäglichen Abwägungen weiter, ob man in den Bus, die Straßenbahn oder die U-Bahn einsteigt (oder sich – wenn möglich – doch lieber auf den Fahrradsattel schwingt).

Abstand und Alltagsmasken

Den Verkehrsbetrieben ist ebenso wie den Fahrgästen bewusst, dass der Abstand in den Fahrzeugen nicht immer eingehalten werden kann. Deshalb gilt im ÖPNV bereits seit April eine allgemeine Maskenpflicht.

Die meisten Fahrgäste halten sich in den Fahrzeugen des städtischen Nahverkehrs nur relativ kurz auf. Das reduziert die Ansteckungsgefahr. Zugleich erschwert der hohe Fahrgastwechsel jedoch die Messung der Fahrzeugauslastung. Zählsysteme, die den jeweils aktuellen Besetzungsgrad messen und kommunizieren können, gibt es bei der VAG nicht flächendeckend. Der Aufbau von geeigneten Messsystemen ist mit einem hohen Zeit- und Kostenaufwand verbunden und derzeit nicht geplant. Aktuell läuft aber ein Versuch, über öffentliches Fahrgast-WLAN die Auslastung der Fahrzeuge zu messen.

Hygiene

Eine regelmäßige und gründliche Reinigung in den Fahrzeugen und an den Haltestellen ist für die VAG unabhängig von Corona selbstverständlich. Täglich werden unter anderem die Displays der Fahrkartenautomaten oder Handläufe an Rolltreppen gereinigt. Zusätzlich werden seit Oktober die Oberflächen in den Fahrzeugen, z. B. Haltestangen oder Sitze, mit einer antiviralen, antibakteriellen und antimikrobiellen Mikro-Silber-Lösung behandelt. Die Lösung reduziert die Keimbelastung deutlich und über einen längeren Zeitraum als es bei einer kurzfristigen Desinfektion der Fall wäre. Noch drei Wochen nach der Anwendung ist eine Reduzierung der Keimzahl messbar.

Lüften

Fahrgäste haben im Sommer wie Winter manchmal das Gefühl in einem „stickigen“ Fahrzeug zu sein. Doch auch im Hinblick auf das Lüften scheint die Infektionsgefahr in der Realität nicht so groß zu sein, wie sie empfunden wird.

Alle Schienenfahrzeuge haben Umluft- und Frischluftansaugung in temperaturabhängiger Aufteilung. Dies ist aber unerheblich, da alle 1-2 Minuten an den Haltestellen die Türen geöffnet werden und über die offenen Türen ein großer Luftaustausch erfolgt.

Bei den Bussen ist über die Hälfte aller Fahrzeuge mit einer Vollklimatisierung ausgestattet, die automatisch Frisch- und Umluft zuführt. Die Busfahrer*innen sind angewiesen (sofern möglich) an jeder Haltestelle alle Türen zu öffnen. Neben den geöffneten Türen stehen Klappfenster und Dachluken sowie automatische Dachlüfter im Heckbereich für den Luftaustausch zur Verfügung.

Da das Virus über Tröpfchen und Aerosole übertragen wird, sind wir alle, um uns und unsere Mitmenschen zu schützen, dazu angehalten, möglichst wenig Kontakt zu anderen Personen zu haben. Wer dennoch unterwegs sein muss, kann dazu das Angebot des ÖPNV nutzen. Dieser wurde zum Glück zu keiner Zeit eingestellt und ermöglicht uns weiterhin mobil zu bleiben.

Barbara Lohss, VAG / Salome Maier



Foto: Bettina Baudler

Abo-Kunden haben eine Alltagsmaske – und auf Wunsch noch mehr Informationen, wie das Fahrplanheft – erhalten.

Aus dem Dornröschenschlaf erwacht: Die Orts(?)gruppe Forchheim

Foto: Hans Luntz



Treffen der Gruppe in 2019 – als solche Treffen und Gruppenbilder noch möglich waren.

Nach jahrelanger Inaktivität ist die Gruppe Forchheim vor gut einem Jahr wieder „in die Gänge gekommen“. Die Gruppe nennt sich zwar (bisher) Ortsgruppe, war aber von Anfang an als gemeinschaftliche Interessenvertretung für den gesamten Landkreis Forchheim konzipiert.

In der relativ kurzen Zeit seit der Reaktivierung der Gruppe haben wir schon einige Erfolge erzielen können:

- Unsere Unterstützung für eine Bürgerinitiative in Bammerndorf für „Tempo 30“ hat immerhin zu einem Kompromiss mit der Kreisverwaltung geführt.
- Unsere Forderungen zum Bahnverkehr werden von allen Gemeinden entlang der Strecke unterstützt und von der

Bahn und vom VGN jedenfalls mittelfristig nicht ausgeschlossen.

- Die Stadt Forchheim wünscht ausdrücklich eine aktive Mitarbeit des VCD in der örtlichen Verkehrspolitik. Dies ist von allen 3 Bürgermeistern, von „rot“ über „schwarz“ bis „grün“ so geäußert worden.
- Die Wertigkeit des Radverkehrs innerhalb der Stadtverwaltung hat sich erhöht. Es gibt einen Arbeitskreis Radverkehr, in dem Stadtverwaltung, Polizei und Interessenverbände Sitz und Stimme haben, darunter auch der VCD.
- Ein weiterer Arbeitskreis bezüglich grundsätzlicher Verbesserungen und Ausweitungen beim ÖPNV innerhalb der Stadt Forchheim ist neu eingerich-

tet worden. Er ist interessiert an der Mitarbeit des VCD.

Gerade in Forchheim lohnt sich nicht nur deswegen die Mitarbeit für eine zukunfts zugewandte Verkehrspolitik besonders. Eine Generalverkehrsplanung, die die Weichen für die nächsten 20 Jahre stellen wird, wird derzeit erarbeitet.

Die Organisation des Busverkehrs (auch in der Stadt Forchheim) ist Sache des Landkreises. Auch hier ist jetzt der richtige Zeitpunkt, den Sachverstand des VCD und unserer Mitglieder einzubringen. Der Kreistag hat beschlossen, den Busverkehr zu optimieren. Kritik und Anregungen sind deshalb gerade jetzt dringend notwendig und haben gute Chancen, beachtet zu werden.

Wenn wir aktuelle Missstände beseitigen und Verbesserungen durchsetzen wollen, müssen wir natürlich von Ihrer Kritik und Ihren Zukunftsvisionen wissen! Bitte melden Sie uns Ihre Ärgernisse und Wünsche für die Zukunft.

Dies kann jederzeit per E-Mail geschehen (vcd@hoernlein-r.de) oder im Rahmen des VCD-InfoTreffs (virtuell oder persönlich) jeweils am letzten Mittwoch des Monats. Telefonisch erreichen Sie mich zu den üblichen Bürozeiten unter (09191) 736-111. Rolf Hörnlein

Park(ing) Day: viele lebendige Orte entstehen



Fotos: B+B Baulder

Pandemiebedingt gab es diesmal keine „Großveranstaltung“. Stattdessen sind viele kleine lebendige Park(ing) Days aufgeploppt. Man konnte entspannt zwischen den „Parks“ wechseln und neue Ecken entdecken, die sonst unter Autos verborgen sind.

Fahrraddemo im Schwabachtal



Viele Radfahrer*innen aus Neunkirchen und Umgebung müssen auf ihrem Weg nach Erlangen durch das Nadelöhr Dormitz. Nur die Mutigen wagen das derzeit, Grund sind die zu schnell und dicht auffahrenden Autos. Eine Möglichkeit wäre die Ausweisung von Schutzstreifen auf beiden Straßenseiten. Dass dies auch bei knapp bemessener Straßenbreite möglich ist, zeigt ein Gutachten aus Baden-Württemberg, von dem man aber bisher in Bayern nichts wissen will. Am 17. Juli fand eine Demonstration für einen Schutzstreifen in Dormitz statt.

Radelnd von Nürnberg nach Heroldsberg / Kalchreuth



Foto: Valentin Spengler

Unangenehme Begegnung im Wald - gleich wird es (für die Radler*innen) ungemütlich.

Der Reichswald umschließt Nürnberg im Norden und Osten. Wer sich also mit einem geländegängigen Fahrrad austoben will, hat hier viele Möglichkeiten. Für alle diejenigen, die auf Asphalt bleiben wollen, sind die Möglichkeiten schon sehr beschränkt. In Richtung Norden gibt es eigentlich nur eine gut geteerte Strecke: Die Forststraße Buchenbühl – Kalchreuth mit Abzweig auf halber Strecke nach Heroldsberg. Viele Nürnberger Rennradler*innen und Ausflügler*innen nutzen sie, aber auch etliche Radpendler*innen, vor allem aus Heroldsberg. Diese Strecke von Buchenbühl bis nach Heroldsberg ist bis auf einen kurzen Anstieg vor Heroldsberg nur leicht wellig und somit topographisch die flachste Variante zwischen den beiden Orten. Ab dem Abzweig bis nach Kalchreuth steigt die Strecke zwar stetig, aber mit 5% moderat an.

Eigentlich gute Bedingungen für den Radverkehr, allerdings werden die Forststraßen vor allem zu Berufszeiten als Auto-Schleichweg genutzt. Es ist nicht vorrangig die Menge an Fahrzeugen, die Radfahren dann unangenehm macht,

sondern die zum Teil viel zu hohen Geschwindigkeiten. Diese sind auf 60 bzw. 70 km/h begrenzt, was ohnehin für die schmalen Straßen schon zu schnell ist. Wie Messungen aber im September in dem 60er-Bereich ergeben haben, hält sich nur ein Viertel der Autofahrer*innen an die vorgegebene Geschwindigkeit; 8% fahren über 80 km/h und der „Spitzenreiter“ 139 km/h. Da die Strecke zwischen Buchenbühl und Kalchreuth nur 4,5 m breit ist, wäre ein Überholen eines Radfahrenden legal nicht möglich (Mindestabstand beim Überholen außerorts laut StVO: 2 m).

Forststraßen zu Radstraßen erklären

Im September haben sich aktive Heroldsberger Bürger*innen mit Vertreter*innen von VCD und ADFC getroffen, um über Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren. Eine komplette Sperrung der Wege für den Autoverkehr wurde wegen der befürchteten Ablehnung der Anwohner*innen nicht weiterverfolgt.

Doch eine andere Lösung des Problems wäre sehr einfach: Man erklärt die Forststraßen zu Fahrradstraßen! Damit hätte der Radverkehr Vorrang und der Autoverkehr wäre auf 30 km/h begrenzt. Dies würde den Autofahrer*innen auf den wenigen Kilometern nur wenige Minuten kosten und ist somit zumutbar. Aber der Sicherheitsgewinn für den Radverkehr wäre enorm. Die Strecke könnte dann mit gutem Gefühl nicht nur von Radpendler*innen, sondern auch Schüler*innen besonders auf der Strecke von Heroldsberg nach Nürnberg genutzt werden. Und Ausflugsradler*innen bekämen eine be-

queme Route hinauf nach Kalchreuth und zu weiteren Zielen Richtung Hetzles und Walberla.

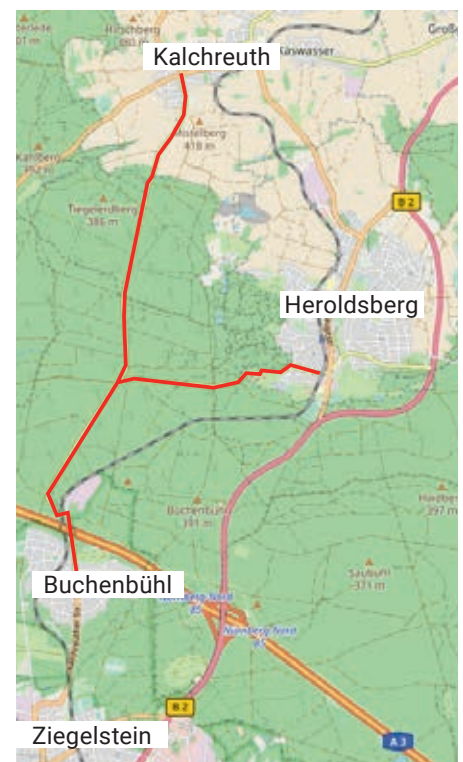
Zwei Jahre Verkehrsversuch

Die Forststraßen zu Fahrradstraßen zu erklären ist mit einem vergleichsweise geringen Aufwand verbunden. Im Wesentlichen braucht es ein paar Schilder, aber Umbauten an der Straße sind nicht erforderlich. Es ist anzunehmen, dass die Zahl der Autos zurückgehen wird und diese auf die dafür viel geeignetere B2 ausweichen. Spannend wird in welchem Maße dieses Angebot von den Radfahrer*innen angenommen wird. Immerhin liegt der Anteil der Radfahrenden am Verkehrsaufkommen derzeit bei über 20% im Durchschnitt und bei bis zu 35% in Spitzenzeiten (Laut Messungen der Heroldsberger Aktiven mit dem VCD-Verkehrstatistikgerät im September).

Aber warum nicht 2 Jahre lang ausprobieren? Wenn sich die Maßnahme wider Erwarten doch nicht bewährt, ist es ein leichtes, die Fahrradstraßenschilder wieder abzubauen.

Eine erste Pressemeldung des VCD zu diesem Thema im November ging leider im Coronatrübel unter und blieb ohne Resonanz. Wenn es die Lage wieder zulässt, wird der VCD gemeinsam mit den Heroldsberger Aktiven sicher eine Aktion in dem Bereich machen.

Karsten Liebster



Kartengrundlage: OpenStreetMap. Grafik: Karsten Liebster

Impressum:

VCD Kreisverband Großraum Nürnberg
Hessestr. 4, 90443 Nürnberg
Telefon: 09 11 / 47 17 43
E-Mail: nuernberg@vcd.org
Bürozeiten: Mo. bis Do. 13 bis 16 Uhr
www.vcd.org/nuernberg
Druck: CityDruck Nürnberg
Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg

Der VCD klagt gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs

Foto: Krabat Ernst



Rund 400 Radler*innen demonstrierten im November gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs und für die Verkehrswende. Das Befahren der Kreisstraße (!) konnten Fridays for Future erst in zweiter Instanz durchsetzen.

Wie wohl inzwischen bekannt ist, hat der VCD Klage gegen den erweiterten Planfeststellungsbeschluss eingereicht, der den umstrittenen Ausbau des Frankenschnellwegs hätte ermöglichen sollen. Die Klagebegründung umfasst rund 60 Seiten „feinstes Juristendeutsch“. Sie enthält Einwände gegen das Verfahren: Ist das Vorgehen der Stadt rechtmäßig? Darf die Stadt Nürnberg das Projekt planen? Hätten Alternativen zum Ausbau geprüft werden müssen?

Vor allem wehren wir uns gegen das vorgelegte Verkehrsgutachten. Auch nach offiziellen Aussagen könnte der Tunnel keinesfalls vor 2034 fertiggestellt werden. Das Verkehrsgutachten reicht jedoch nur bis 2029. Ein klarer Verstoß gegen gesetzliche Vorgaben. Auch inhaltlich ist das Gutachten in vieler Hinsicht mangelhaft, wie Prof. Kipke in einer Stellungnahme dargelegt hat. Das Verkehrsgutachten ist Basis für die Umweltverträglichkeitsprüfung, die damit ebenfalls wertlos wird. Darüber hinaus gab es auch bei der Berechnung der zu erwartenden Luftschadstoffbelastung gravierende Fehler, wie wir im Detail darlegen konnten.

Der Planfeststellungsbeschluss ist somit angreifbar. Auch die Stadt Nürnberg geht davon aus, dass es noch mindestens drei Jahre dauert, bis alle Verfahren abgearbei-

tet sein können. Zunächst wird jetzt das Verfahren des Bund Naturschutz (BN) und Prof. Wilde behandelt. Viel hängt davon ab, ob die Nürnberger Mitglieder des BN dem „Vergleich“ zustimmen. Auch wenn der BN einknickt, muss dieses Verfahren weitergeführt werden, da Prof. Wilde dem Vergleich nicht beitrifft. Da er als Privatmann nicht alles beklagen kann, wird damit vieles nicht abschließend geklärt.

Dann beginnt das Verfahren des VCD wieder in der ersten Instanz. Bereits jetzt mussten wir unsere Klage begründen und müssen auf die Erwiderung der Stadt Nürnberg reagieren. Die Klagebegründung alleine war sehr teuer und hat die Reserven aufgezehrt, die wir für diesen Zweck gebildet hatten. Doch die Resonanz unseres weihnachtlichen Spendenaufrufs war überwältigend, wir können die Weiterführung der Klage einstweilen sicherstellen. Was später kommt, ist nicht absehbar. Es kann kurzfristig sein, dass wir Gutachten bezahlen müssen. Oder dass wir entscheiden müssen, ob wir in 2. Instanz weitermachen. Darauf müssen wir vorbereitet sein.

Vielleicht sieht die Stadt doch noch ein, dass es keine Chance gibt, den Bau bald zu starten und sie beerdigt dieses aus der Zeit gefallene Projekt. Genug Vernünftigeres gibt es zu finanzieren! Hans Luntz

Radentscheid Nürnberg

Mit einem Rekordergebnis von 26.000 (!) Unterschriften hat das Bündnis Radentscheid die erforderliche Quote weit übertroffen. Ein überdeutliches Zeichen, **herzlichen Glückwunsch!**

Die Aktiven haben sich nach intensiven Verhandlungen mit den großen Stadtratsfraktionen auf einen Mobilitätsbeschluss für Nürnberg geeinigt.

Erlangen: StUB Ost-Ast

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt hat sich bereit erklärt, sich an einer neuen Untersuchung für den Ostast der Stadtumlandbahn (Erlangen – Neunkirchen a. Br. – Eschenau) zu beteiligen.

Auch ein Ast nach Höchststadt wurde wieder ins Spiel gebracht. Just vom dortigen Bürgermeister, einem bisher vehementen StUB-Gegner.

Termine:

KlimaCamp Nürnberg, 24/7, also jederzeit am Sebalder Platz

19.3. Globaler Klimastreik

Aktuell finden die Termine der VCD Aktiven als **Online-Konferenzen** statt. Gäste sind willkommen, bei Interesse bitte die jeweiligen **Links bzw. Einwahldaten anfragen**.

Regelmäßige Treffen:

VCD Nürnberg:
2. Dienstag im Monat, 19 Uhr
Info: nuernberg@vcd.org

VCD Fürth:
Letzter Dienstag im Monat, 19 Uhr,
Info: fuerth@vcd.org

VCD Erlangen:
4. Montag im Monat, 19 Uhr
Info: erlangen@vcd-bayern.de

VCD Forchheim:
Letzter Mittwoch im Monat, 19 Uhr,
Info: vcd@hoernlein-r.de

Aktuelle Arbeitskreise:

AK ÖPNV und AK Rad
mehr Info: nuernberg@vcd.org

Newsletter:
Einfach auf www.vcd.org/nuernberg im Menüpunkt „Newsletter“ registrieren.

Folgen Sie uns auf **Social Media:**
Facebook VCD Großraum Nürnberg
Instagram @vcdnuernberg
Twitter @VCDNuernberg

Weiter für die Klage spenden ist wichtig!

Ein großes Dankeschön an alle unsere Spender*innen! Sie haben uns gezeigt, dass der von uns eingeschlagene Weg richtig ist. Leider sind juristische Beratung und Gerichtsverfahren auch weiter mit hohen Kosten verbunden. Für einen Erfolg sind wir daher weiterhin auf Ihre Spenden angewiesen.

Helfen Sie uns mit Ihrer Spende den Ausbau des FSW zu verhindern!

Unser Konto:
IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72
Verwendungszweck „FSWSpende“