



Wir unterstützen die Forderungen von Fridays For Future Nürnberg
#NeustartKlima: Globale Demo am 29.11. / 12.15 Uhr / Kornmarkt



Nürnberg for Future – der VCD ist dabei

Seit fast einem Jahr gehen regelmäßig junge Menschen für eine lebenswerte Zukunft auf die Straße. Fridays for Future fordern konsequenten Klimaschutz, um die Erderwärmung noch auf 1,5° C zu begrenzen. Dieses Ziel wurde auf der Pariser Klimakonferenz 2015 beschlossen, spiegelt sich aber im politischen Handeln bis heute nicht wider. Nur, dass das Klima nicht mit sich verhandeln lässt und wir die Klimaveränderung bereits heute deutlich spüren. Die nächsten 10 Jahre sind entscheidend!

Die Zeit ist also mehr als reif für Protest gegen die Untätigkeit der Verantwortlichen. Aus den Schülerstreiks ist so in kurzer Zeit eine wichtige Umweltbewegung geworden. Und aus einem Runden Tisch, an dem man sich mit anderen Initiativen austauschen wollte, ist inzwischen das Bündnis „Nürnberg for Future (N4F)“ erwachsen. Mit dabei sind so unterschiedliche Gruppen wie z.B. Parents for Future, Extinction Rebellion, Greenpeace, Naturfreunde, BluePingu, Energiewende-Bündnis – und eben auch der VCD. Darin liegt die Chance, auf vorhandenes Expertenwissen zurückzugreifen und Ressourcen für gemeinsame Aktivitäten zu bündeln. Als VCD bringen wir uns gerne zum Thema nachhaltige Mobilität ein.

Bürgerantrag zum Klimanotstand

Schnell war eine erste gemeinsame Aktion gefunden – auch in Nürnberg sollte auf kommunaler Ebene der Klimanotstand ausgerufen werden. Es waren schon einige tausend Unterschriften gesammelt, als der Stadtrat sich im Juli mit dem Thema befasst hat. In dem Beschluss bekennt man sich zum Klimaschutz als zentrale Zukunftsaufgabe – der Begriff „Notstand“ wurde aus Gründen, die nahe an der Wortglauberei liegen, gescheut.

Wichtiger als der Name sind natürlich die daraus folgenden Aktivitäten: Hier ist zunächst positiv hervorzuheben, dass das Bau- und Planungsreferat mit der Umsetzung des Masterplanes „nachhaltige Mobilität“ (www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/masterplan.html) beauftragt wurde. Wie ernst es der Stadtspitze damit wirklich ist, werden wir genau beobachten.

Das größte und teuerste Nürnberger Verkehrsprojekt wird einstweilen weiter geplant: Eine Stadtautobahn lässt sich mit dem Ziel, Autoverkehr zu reduzieren, sicher nicht vereinbaren. Hier schließt sich der Kreis zur „großen“ Politik. Auch aus diesem Grund gibt es für N4F weiter viel zu tun.

Bernd Baudler

→ Jetzt aktiv werden!

Sie halten eine Verkehrswende für überfällig? Sonst wären Sie vermutlich ja nicht VCD-Mitglied. Sie finden unsere Ideen und Aktionen gut? Oder haben eigene Ideen und Vorschläge, was wir besser machen können? Wir freuen uns über Beides.

Wir möchten unsere Mitglieder einladen, sich aktiv einzubringen. Jeder Verein lebt von seinen Aktiven und ihren Talenten. Unsere Themen sind aktuell wie lange nicht – Veränderung ist greifbar. Wir können gute Lösungen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr erkämpfen. Wir möchten mit Ihnen/Euch zusammen neue Aktionen planen und gemeinsame Ziele zu erreichen.

Aktuell wollen wir unseren Auftritt in der „digitalen Welt“ verstärken – dafür benötigen wir kompetente Unterstützung. Wer gerne bloggt und gestaltet, Spaß an Internet und Social Media hat, kann viel zur Verbreitung unserer Inhalte beitragen. Wir freuen uns auf euch!

Bei Interesse bitte Email an: nuernberg@vcd.org

Schon wieder Stickoxide

Trockenstoff für Hartgesottene – verständlich formuliert

Fakten aufgrund eigener Messungen sprechen lassen, Vorschriften und entsprechende Urteile mit Fundstelle zitieren, aber auch Unsicherheiten offen zu geben, das ist das Motto dieses Artikels, mit dem wir auf lockere Art etwas Durchblick in den Wirrwarr bringen wollen.

Regel 1: Ziehe alles in Zweifel, vor allem wissenschaftliche Erkenntnisse, die Dir nicht passen.

Stickoxide sind seit dem durch die US-Umweltbehörden aufgedeckten Dieselskandal in aller Munde. Von interessierten Kreisen werden sowohl die Höchstwerte, als auch die Platzierung der Messstationen in Zweifel gezogen. Vor allem ein pensionierter Lungenarzt hat sich hier hervorgetan – um später jedoch nach Aufdeckung durch die TAZ eingestehen zu müssen, dass er sich um den Faktor 1.000 verrechnet hatte. Verwerflich dabei war, dass er ein für ihn fremdes Fachgebiet, nämlich das der Umweltmedizin, betreten hatte. Auf diesem Fachgebiet gibt es bereits zahlreiche Studien, die belegen, dass nicht nur NO₂ schädlich ist, sondern auch die böse Gesellschaft, in der dieses Gift auftritt (z.B. Schwefel, Ultrafeinstaub, Ruß usw.).

Regel 2: Ziehe vor allem Europäische Vorschriften in Zweifel und Du hast die Euroskeptiker auf Deiner Seite.

Der derzeitige Bundesverkehrsminister hat diese falschen Erkenntnisse des Professors Köhler offenbar ungeprüft an die Europäische Kommission zur Korrektur der Höchstwerte gegeben. Die ablehnende Antwort von 3 Kommissaren ließ nicht lange auf sich warten. Darin wurde er u.a. auch daran erinnert, dass die von der EU angeforderte Stellungnahme zu den Messstandorten aus Deutschland noch aussteht.

Regel 3: Untermauere Regeln, die Dir passen mit einem wissenschaftlichen Anstrich.

Um den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellweges voranzubringen, hat die Stadt Nürnberg eine Umweltverträglichkeitsstudie in Auftrag gegeben. Auf komplizierteste Art wird in Unterlage W11.2.1.Ä anhand der Ergebnisse von 3 Messstationen in Nürnberg Muggenhof, in Erlangen Kraepelinstraße und in Schwabach am Stadtpark hergeleitet, wie unschädlich der Durchbau der Autobahn für die Nürnberger Bürger sei. Nun

hat aber das höchste Europäische Gericht entschieden, dass es keine Durchschnittswerte verschiedener Messstationen geben darf, sondern dass nur die Station mit dem höchsten Wert relevant ist (<https://curia.europa.eu/jcms/jcms/index.html>, Az. C 723/17)

Regel 4: Ignoriere Fakten, die Du nicht in Zweifel ziehen kannst.

In Nürnberg besteht eine eigene Messstation an der Von-der-Tann-Straße, um speziell die Schadstoffbelastungen durch den Verkehr zu messen. Seit Jahren wird dort der Jahresmittelhöchstwert von 40 µg/m³ überschritten. Diese Werte hätten Basis für die o. g. Umweltverträglichkeitsstudie sein müssen. Dazu schreibt die EU Richtlinie 2008-50 in Ihrem Anhang III Ziffer B 1, f vor: „Probenentnahmestellen sollen möglichst auch für ähnliche Orte repräsentativ sein, die nicht in unmittelbarer Nähe gelegen sind“. Was für Ähnlichkeiten hat eine Messstation in einer Erlanger Waldsiedlung oder am Schwabacher Stadtpark mit einer Schnellstraße mit derzeit 44.000 Fahrzeugen je Tag (An der „Von-der-Tann-Straße“ sind es immerhin 22.000 am Tag)?

Regel 5: Führe eigene Messungen durch, die Dir nicht wehtun und ignoriere gleichzeitig die Messungen des VCD

Die Stadt Nürnberg hat nun eine eigene Messstation an der Meistersingerhalle installiert. Die Ergebnisse dort können niemand wehtun, denn die Station steht 36 m von der vielbefahrenen Münchner

Straße entfernt. Die EU-Richtlinie 2008-50 sieht für verkehrsbezogene Messungen eine Höchstentfernung von 10 m vor. Dagegen werden die Messungen, die der VCD an der Rothenburger Straße, an der Landgrabenstraße, am Frauentorgraben und am Frankenschnellweg durchführt (allesamt über dem Grenzwert) entweder ignoriert oder in Zweifel gezogen, z.B. vom OB-Kandidaten der CSU (CSU-Mitteilungsblatt April 2018).

Regel 6: Ziehe aber auch Alternativlösungen, die Dir zu Deinem Vorhaben nicht passen, in Zweifel.

Im Masterplan für die Luftreinhaltung, den die Stadt Nürnberg selbst aufstellen ließ, wurde genau erläutert, dass die Grenzwerte für NO₂ an vielen Stellen überschritten werden (z.B. Frauentorgraben). Die Empfehlung zur Verbesserung lautet, Fahrstreifen für den Autoverkehr zurückzubauen. Ein Studiengang der Technischen Universität Nürnberg hat darüber hinaus 18 Alternativvorschläge entwickelt, wie die derzeit nicht nur mit Stickoxiden hochbelastete Zone am FSW zwischen Rothenburger Straße und Schwabacher Straße entlastet und für die Bewohner verträglich gestaltet werden könnte, Stichwort: Frankenboulevard.

Worüber wir selber gerne mehr wisserten:

In *Regel 1* haben wir erwähnt, dass NO₂ in Gesellschaft von anderen schwer zu messenden und noch gefährlicheren Giften auftritt. Wir wissen nicht, ob und ggf. wie sich diese anderen Gifte verändern, wenn z.B. Fahrverbote für Diesel verhängt werden. Aus diesem Grund hält sich der Kreisverband des VCD mit einer abschließenden Bewertung noch zurück.

Ausblick:

Aus dem was bis jetzt gesichert feststeht, ergibt sich, dass Nürnberg mit NO₂ über dem Grenzwert mit Schadstoffen durch den motorisierten Individualverkehr belastet ist. Messungen an weniger befahrenen Straßen haben ergeben, dass Fahrbahnen an hoch belasteten Stellen schon jetzt zurückgebaut statt neugebaut werden müssen. In einer weiteren Ausgabe werden wir aufzeigen, wie Messstationen für die Hintergrundmessung sinnvoll genutzt werden können und wie wir für unsere eigenen Messungen eine Qualitätssicherung betreiben.

Berthold Söder



Foto: Berthold Söder

Geplanter Ausbau des Frankenschnellwegs

Aktuell wird von Seiten der Stadt versucht, das Genehmigungsverfahren für den Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW) voranzutreiben. Angeblich steht der Beginn der Bauarbeiten unmittelbar bevor. Die Autofahrer hoffen, „bald“ auf einer Autobahn durch die Stadt zu fahren.

Ergänzendes Planfeststellungsverfahren

Zu Jahresbeginn wurden die Unterlagen für das erweiterte Planfeststellungsverfahren vorgelegt. Sie enthielten eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sowie die wegen bautechnischer Schwierigkeiten vollständig geänderte Tunnelplanung. Schon die Verkehrsprognose als Grundlage der UVS hat erhebliche Mängel. Das hat zum Beispiel auch die Stadt Fürth eingewandt.

Das Sicherheitskonzept ist abenteuerlich und die Belastungen durch Sperrungen und Umleitungen während der Bauzeit untragbar. Der VCD hat diese und weitere Kritikpunkte in einer förmlichen Einwendung (www.stattautobahn.de/wp-content/uploads/2019/05/Einwendung-VCD.pdf) formuliert. Inzwischen fand die Anhörung statt, bei der die Regierung von Mittelfranken unsere Bedenken prüft. Die Stadt Nürnberg ist in ihrer Erwidderung auf keine unserer Bedenken eingegangen.

„Vergleich“ des BN mit der Stadt

Auch der Bund Naturschutz (BN) hat eine umfangreiche Einwendung eingereicht. Obwohl darüber erst noch entschieden werden muss, hat deren Landesvorstand beschlossen, einem „Vergleich“ mit der Stadt Nürnberg zuzustimmen. Der BN verpflichtet sich damit, nicht nur die bisherige Klage aufzugeben, sondern auch die berechtigten Einwände nicht weiter zu verfolgen. Im Gegenzug gab es Absichtserklärungen und Prüfversprechen, aber keinerlei echte Zugeständnisse. Der BN ist gewillt zu kapitulieren.

Ob dieser windige „Vergleich“ (www.stattautobahn.de/2019/09/25/vergleich-oder-kapitulation/) tatsächlich geschlossen wird, hängt von einer Befragung der Nürnberger BN-Mitglieder ab. Wir können nur hoffen, dass diese so umweltbewusst sind, diesen abzulehnen. Daneben gibt es aber noch einen Privatkläger, der ebenfalls zustimmen müsste. Harald Wilde hat erklärt, dass er vor einer endgültigen Entscheidung das Ergebnis der

ergänzenden Planfeststellung abwarten wird.

Wir müssen aber damit rechnen, dass zu Beginn des nächsten Jahres dieses Papier unterzeichnet wird, damit die laufenden Klagen erledigt sind und weitere Einwände von Seiten des BN nicht mehr weiterverfolgt werden. Der BN redet sich damit heraus, dass er keine Erfolgsaussichten für das weitere Klageverfahren sieht. Warum wurde dieses dann begonnen – mit erheblicher finanzieller Unterstützung der im Bündnis gegen dieses Projekt zusammengeschlossenen Organisationen und Personen? Wie ist es zu bewerten, die eigenen Erfolgsaussichten öffentlich kleinzureden?

Selbst wenn die Fortführung und Erweiterung der Klage tatsächlich so aussichtslos wäre wie jetzt behauptet: Es würde zumindest weitere Verzögerungen bringen. Wenn jemand die besten Chancen hat, auf juristischem Wege dieses Projekt noch auszubremsen, so ist es der BN!

„Die über Jahrzehnte eingeübten Verhaltens- und Denkweisen sind gerade bei älteren Menschen sehr stabil und beeinflussen oft maßgeblich die Entscheidungsfindung in einer Stadt.“

Prof. H. Kipke,
Technische Hochschule Nürnberg

Chancen des VCD

Auch der VCD oder Einzelpersonen können versuchen, eine Klage gegen das erweiterte Planfeststellungsverfahren zu erheben und damit den Tunnelbau zu verzögern. Wir haben Klagerecht als anerkannter Verband. Einzelpersonen müssen darlegen, weshalb sie persönlich betroffen sind. Aber der VCD kann nur noch die Änderungen angreifen, nicht mehr die ursprüngliche Planung. Ob die nachgeholte UVS noch beklagt werden kann, ist bisher unklar. Damit blieben nur die neue Tunnelplanung, das Sicherheits- und das Umleitungskonzept. Es ist nicht aussichtslos, aber teuer, noch juristischen Widerstand zu leisten.

Stimmung drehen vor den Wahlen!

Die besten Chancen, das Projekt noch zu verhindern, liegen in einer erfolgreichen Öffentlichkeitsarbeit. Es ist in den letzten Jahren gelungen, die Stimmung ein wenig zu drehen. Doch SPD und CSU sind gewillt, den Ausbau auf Biegen und Brechen durchzuziehen. Hoffnung können wir setzen auf die von „Fridays for Future“ (FFF) angestoßenen Diskussionen: Ist es tatsächlich heute noch sinnvoll, eine Auto-

bahn zu bauen, die erst nach 2030 fertig wäre, wenn wir bis dahin den Stadtverkehr umgestellt haben müssen? Wollen die Politiker der Stadt die Probleme des Klimawandels tatsächlich ignorieren?

Steht der Baubeginn bevor?

Auch nach Aussagen der Stadt ist ein Baubeginn vor 2022 unmöglich, selbst wenn im nächsten Jahr die juristischen Hürden beseitigt sein sollten und die Ausschreibungen beginnen. Eine preisgünstige Tunnelbohrmaschine liegt nicht im nächsten Supermarktregal. Dann beginnt die 8 bis 10 Jahre dauernde Bauphase.

Diese fällt nicht nur zusammen mit den Megabaustellen auf den umliegenden Autobahnen. Am Hafen müssen mindestens noch bis 2025 die maroden Brücken ersetzt werden. Die Bahnunterführung an der Katzwanger Straße muss ebenso erneuert werden wie der U-Bahnhof Plärrer. Dies alleine führt zu erheblichen Beeinträchtigungen. Wollen die Verantwortlichen mit einer weiteren Großbaustelle den gesamten Nürnberger Süden lahmlegen?

PKW-Fahrer können vielleicht umsteigen oder umfahren. Aber den LKW-Verkehr zum Hafen wird es weiter geben und er wird für erhebliches Chaos sorgen. Ein Beginn des Tunnelbaus vor 2025 ist damit unwahrscheinlich.

Was soll das Ganze?

Warum also jetzt der Druck, das Projekt voranzubringen? Etwa noch bevor der neue Stadtrat es sich anders überlegen kann? Hinter vorgehaltener Hand hört man da erstaunliche Einsichten. Ist es tatsächlich so, dass die Verantwortlichen sich nur zu weit aus dem Fenster gelehnt haben und jetzt nicht wissen, wie sie das Ganze gesichtswahrend abblasen könnten?

MITMACHEN

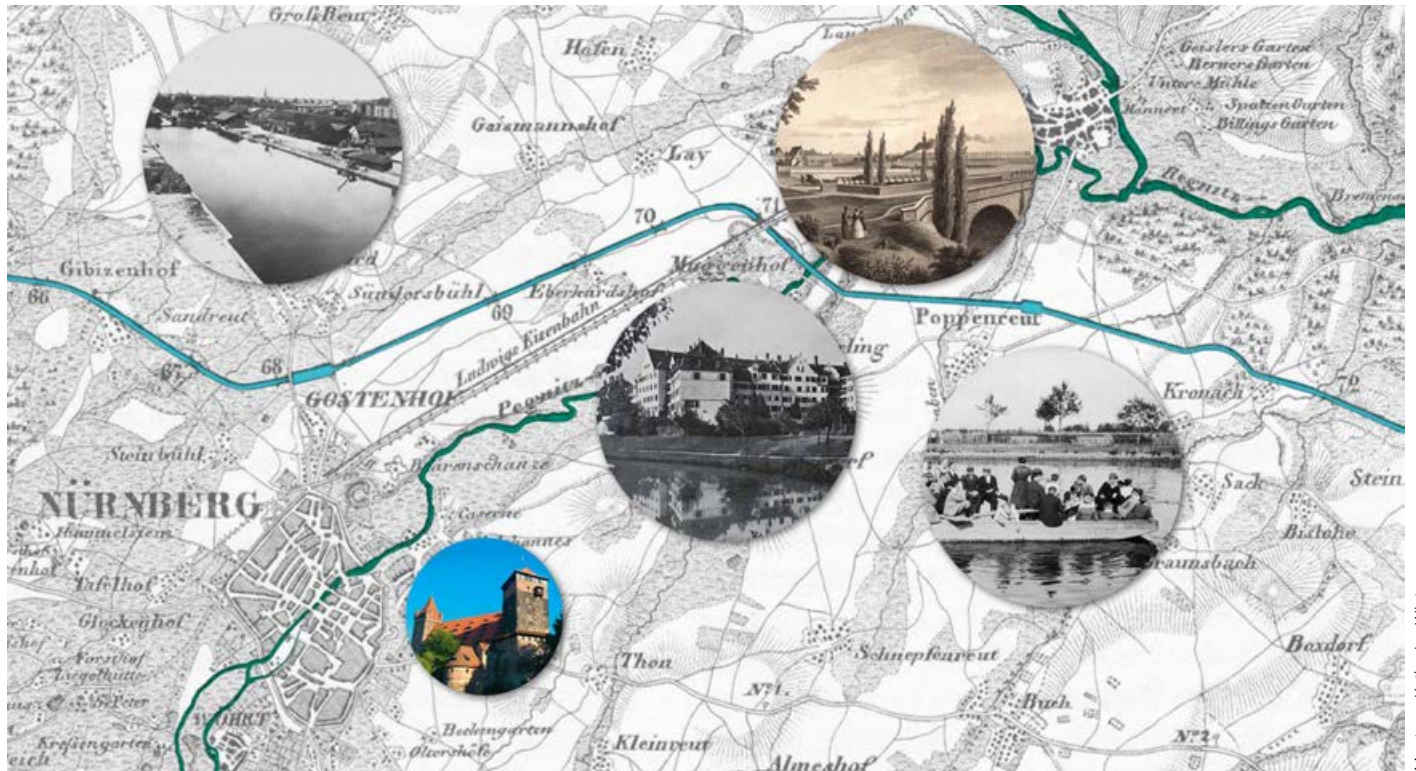
Jeder kann die Stadtratskandidaten befragen: Wählbar sind nur solche, die sich klar für einen Abbruch der Planung aussprechen. Jeder kann in seinem Umfeld aufklären, dass dieses Projekt so rein gar keine Lösung für irgendeine Zukunftsaufgabe sein kann.

Die Zeit spielt für uns! So lange die Bagger nicht rollen, ist der Kampf nicht verloren!

Hans Luntz

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

Von der A73 zum Nürnberg-Fürther Volkskanal



Montage: Katharina Winter

Fehler werden gemacht solange Menschen handeln. Das ist so. Aber viel wichtiger ist, ob man Fehler erkennt und, wenn man sie erkannt hat, auch wieder behebt. Diejenigen, die im Stande sind, ihre Entscheidungen zu korrigieren, sind dem Rest eindeutig voraus.

Der Frankenschnellweg war von Anfang an eine schlechte Idee, geboren vom vernebelten Zeitgeist am Ende des sogenannten Wirtschaftswunders, das die Menschen der totalen Motorisierung zum Fraß vorwarf. Die A73 verwandelt sich heute für viele Stunden am Tag in einen riesigen Parkplatz von den Rampen bis zur Kurgartenbrücke. Fahrer schlagen sich bei laufendem Motor die Hände am Lenkrad blutig, kostbare Lebenszeit bläst tausendfach sinnlos durch den Auspuff. Daran wird keine »intelligente« Verkehrssteuerung und kein Betondeckel etwas ändern.

Relikte vor Ort

Begibt man sich zum Schauplatz der geplanten 700-Millionen-Euro-Versenkung, offiziell unter dem irreführenden Titel »Frankenschnellweg-Ausbau« propagiert, drängen sich dem aufmerksamen Beobachter einige Fragen auf: Warum gibt es in Gostenhof eine Untere, Mittlere und Obere Kanalstraße? Weshalb sind an der Kreuzung mit der Rothenburger Straße die Fahrstreifen von einer Brachfläche

getrennt, die so groß ist wie ein Fußballplatz und voller Gestrüpp und Müll? Weshalb wird der gesamte Westen bis zur Stadtgrenze von einer hässlichen Autobahn zerschnitten und verpestet?

Die Antwort: Weil hier der frühere Ludwig-Donau-Main-Kanal verlief, ehe der Automobil-Wahnsinn ausbrach. Und daraus ergibt sich die beste Lösung für das Verkehrsproblem: Dort, wo er schon einmal war und wo er auch hingehört, bauen wir wieder einen Kanal. Auf die Trasse der A73. Von Gibitzenhof, über Gostenhof, Seeleinsbühl, Doos bis hoch nach Poppenreuth. Den NÜRNBERG-FÜRTHNER VOLKSKANAL. Dieses Projekt lässt auf einem Streifen von über zwanzig Kilometern Länge die Natur wiederaufstehen und beendet die Belästigung von zehntausenden Anwohnern durch den motorisierten Straßenverkehr. Der NÜRNBERG-FÜRTHNER VOLKSKANAL garantiert saubere Luft, weniger Lärm, null Abrieb, null Feinstaub, keine Unfälle.

Eine neue Lebensader

Noch wichtiger als die Belästigungen, die man beseitigt, sind die Möglichkeitsräume, die sich öffnen. Auf zwanzig Kilometern Länge entsteht das Sozio-Biotop WIRTSCHAFTSUFER NORIS. Am südlichen Ufer verläuft der Radschnellweg, der als Direttissima die Städte verbindet. Zwei Spuren auf drei Metern Breite, daran

anschließend zehn Meter Wasserfläche, dann sieben Meter breite Parzellen, immer abwechselnd Obst- und Gemüsegärten, Schreberschuppen, Datschen und Gebäude für kleine Firmen, Werkstätten, Labore, alle mit Solar-Dächern und Zugang zum Ufer. Für die Versorgung der Rad- und Fußweg auf der Rückseite. Über dem Radschnellweg ein schräges Solardach, das nach Süden schaut, um Strom für die Boote zu erzeugen.

Aus alledem erwachsen tausende neue Ideen, neue Jobs und neue Unternehmungen. Unabsehbare Freiräume öffnen sich für Sport, Erholung, Gartenbau und Kultur am Wasser. Hier werden Boote designed, gebaut, repariert, verliehen. Hier sitzen die Programmierer der autonomen Steuerung des Bootsverkehrs, denn alle Boote sind elektrisch und fahrerlos. Es gibt große Transporter für die schweren Lasten, mittlere für Paketdienste und Handwerker, kleine für Expresslieferungen und individuelle Zustelldienste. Außerdem verschiedene Schiffsbusse für Pendler, computergesteuerte Wassertaxis, Großgruppenboote, Ausflugsschiffe. Lautlos gleitet diese Armada von einer künstlichen Intelligenz optimal dirigiert über die glitzernde Wasseroberfläche, unzählige Aufgaben der städtischen Logistik unauffällig bewältigend und dabei so wie ein Weberschiffchen die Stadtteile verbindend. Rechner regeln

▶ die Slots für die Fahrzeiten. Wenn der Berufsverkehr nachlässt und am Wochenende ist überdies Raum für Freizeitsportler.

Bürger an die Schaufeln!

Nürnberger und Fürther Bürger graben eigenhändig den neuen Kanal, emissionsfrei, selbstorganisiert und gemeinschaftlich! Schaufeln statt Kieser-Training, Lasten rudern statt bei McFitness Ruderbank belasten. Die Kosten sind minimal – alles was es wirklich bräuchte, ist die Entschlossenheit der Stadtgesellschaft, für Nürnberg eine Vorreiterrolle im 21. Jahrhundert anzustreben. Denn es gilt: In der digitalen Welt werden Kreativität, Geld und Unternehmertum dorthin ziehen, wo die Lebensqualität stimmt. Wer mitgräbt – Privatpersonen, Familien oder Kollektive – erschauelt sich das Recht auf die eigene Parzelle, je eine von schätzungsweise bis zu 4.000 Abschnitten auf der gesamten Strecke. Darauf wird ein Garten gestaltet, ein Unternehmen gegründet, eine Gaststätte oder ein Laden betrieben oder ein Atelier eingerichtet. Das Anrecht auf die Parzelle gilt lebenslang, Parzellen können weder zusammengelegt noch verkauft werden, sondern bleiben Eigentum einer gemeinnützigen NÜRNBERG-FÜRTHER-VOLSKANAL-GENOSSENSCHAFT.

Dass der ganze Plan weder satirisch noch unrealistisch ist, kann man im Internet nachlesen, denn in Utrecht (NL) wurde bereits ein ähnliches Projekt Wirklichkeit [1]. Und mit dem Frankenboulevard wurde schon eine ähnliche Idee vorgeschlagen, an die erinnert werden soll [2]! Es mangelt weder an der Technologie, noch am Platz, noch an den Mitteln. Wenn die Einwohner von Nürnberg es wollen, dann kann es wahr werden: Der neue alte Kanal anstelle einer toxischen Autobahn.

Theobald O.J. Fuchs



Montage: Katharina Winter

[1] www.stattautobahn.de/2019/07/23/die-rueckkehr-des-kanals/

[2] www.bund-naturschutz.de/verkehr/strasse/frankenschnellweg/frankenboulevard.html

Fahrräder müssen rollen können

Zusammen mit der mobilen Fahrradwerkstatt und der Datev hat der VCD-Nürnberg auch in diesem Sommer an drei Terminen insgesamt 50 Fahrräder wieder fahrbereit gemacht. Sie gehörten je zur Hälfte Datev-Mitarbeitern und Nachbarn. Damit zeigt der VCD, dass wir nicht nur Forderungen zur Verkehrswende erheben, sondern uns auch in die Niederungen der ölverschmierten Hände begeben. Häufig konnten mit wenigen

Handgriffen, wie Schaltung einstellen oder Plattfuß flicken, die Fahrbereitschaft wieder hergestellt werden. Was vor Ort nicht sicher repariert werden konnte, wurde mit einer qualifizierten Mängelbeschreibung an den Fachhandel verwiesen. Für alle Mitwirkenden ist dabei auch die Freude am Basteln und Schrauben nicht zu kurz gekommen, einschließlich schöner Erfolgserlebnisse.

Berthold Söder



Foto: Harald Oelschlegel

Die Jagd auf Mr.X – Live in Nürnberg

Der VCD-Kreisverband Nürnberg lud am 7. September zur Verbrecherjagd ein: Der Stadtraum Nürnberg-Fürth verwandelte sich dabei zu einem großen Scotland-Yard Spielplan. Am ersten Septemberwochenende wurden bei „Stadt-Land-Spielt!“ über 180 Spielstätten in Deutschland, Österreich und der Schweiz das Gesellschaftsspiel und das Spielen selbst gefeiert.

Für das diesjährige Motto „Nachhaltigkeit“ hat der VCD die öffentlichen Verkehrsmittel ins Spiel gebracht: Wer findet Mister X mit den Bussen und Bahnen der VAG? Alle selbsternannten Scotland-Yard-Kommissare konnten mitspielen und in vier Teams Mister X jagen oder den Ermittlern in der Zentrale im Pellerhaus über die Schulter schauen.

Kyra Berger



Foto: Christin Lumme

Für den Radentscheid Nürnberg 2020

Radlbotschafter Nürnberg treten in die Pedale

Die Radlbotschafter, eine Gruppe Nürnberger Bürger, engagieren sich ehrenamtlich für ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer. Sie möchten, dass die BürgerInnen Nürnbergs ihre Ziele gefahrlos und klimaschonend mit dem Rad erreichen können. Hierfür sind sichere Radwege in einem lückenlosen Radwegenetz, mehr und besser geschützter Raum sowohl für RadfahrerInnen als auch für FußgängerInnen und eine zukunftsfähige Wegeplanung nötig. Daher planen die Radlbotschafter einen Radentscheid für 2020. Der erste Schritt für den Radentscheid ist ein Bürgerbegehren. Bürgerbegehren und Bürgerentscheid geben den BürgerInnen der Stadt Nürnberg die Möglichkeit, sich direkt für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur einzusetzen. Der Radentscheid hat zum Ziel, das Radfahren in Nürnberg attraktiver und unsere Stadt lebenswerter zu machen. Dabei ist den Radlbot-

schaf- tern ganz besonders das sichere Miteinander aller Verkehrsteilnehmer wichtig. Ein entsprechender Forderungskatalog wird derzeit ausgearbeitet.

Breites Bündnis

Damit die für das kommende Frühjahr geplante Unterschriftensammlung zum Bürgerbegehren erfolgreich sein kann, soll ein Netzwerk aus Nürnberger Bürgern, Bündnissen und Initiativen aufgebaut werden. Durch die Zusammenarbeit mit dem VCD Nürnberg möchten die Radlbotschafter auch die schon seit vielen Jahren sehr engagierten Aktiven unterstützen und dazu beitragen, dass die bereits durch den VCD Nürnberg gestellten Forderungen effektiver und schneller umgesetzt werden.

Die Radlbotschafter möchten die Breite der Gesellschaft erreichen und insbesondere denjenigen eine stärkere Stimme verleihen, die wegen mangelnder Sicher-



heit nicht Rad fahren. Daher freuen sich die Radlbotschafter über jede Form der Unterstützung. Jeder kann mitmachen, sei es bei Ansprache von möglichen Partnern, bei der Formulierung der Forderungen oder bei der Planung von kreativen Aktionen. Wer sich informieren möchte, kann dies unter www.radentscheid-nuernberg.de tun. Außerdem gibt es dort einen Newsletter, der regelmäßig zum aktuellen Stand des Radentscheids informiert. 2020 wird das Jahr des Rads in Nürnberg!

Markus Stipp

Für eine autofreie Altstadt!

Haben Sie über eine autofreie Innenstadt in Nürnberg nachgedacht? Auf openpetition.de ist derzeit eine Petition zur Mitzeichnung online geschaltet. Das Ziel der Petition ist nicht, von heute auf morgen eine Einfahrt in die Innenstadt zu blockieren, sondern auf alternative Verkehrskonzepte hinzuweisen. Mit Innenstadt sind die Stadtviertel St. Sebald und St. Lorenz gemeint.

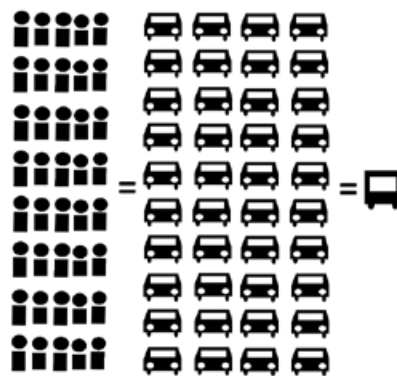
Wie könnte eine autofreie Innenstadt in Nürnberg aussehen? Mehr Fahrradwege und Aufbau einer Infrastruktur für Fahrräder, wie z.B. Fahrradparkhäuser; Förderung und Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, der günstiger und attraktiver werden muss; Schaffung von wirklichen Park & Ride Angeboten, mit schneller Anbindung in die Innenstadt und günstigen / kostenfreien Parkplätzen am Rande der Stadt; Umbau von Parkflächen für Autos in der Innenstadt, sowie Begrenzung der Straßen im Innenstadtbereich auf einspurigen Fahrbetrieb zur Schaffung neuer Grünflächen für die Natur. Der einspurige Fahrbetrieb sollte nur für Krankenwagen, Feuerwehr, Alten- und Pflegedienste, Krankentransporte und Umzüge nutzbar sein.

Wie ein ganzheitliches Konzept aussehen sollte, wird jedoch dem Stadtrat und dessen Experten überlassen. Die Petition benötigt 3.300 Unterschriften aus dem Raum

Nürnberg, danach wird diese dem Oberbürgermeister Ulrich Maly und dem Stadtrat, mit Ideen zu einem alternativen Verkehrskonzept für die Innenstadt Nürnberg zugesendet. Auf Ihre Online-Mitzeichnung auf openpetition.de und damit Unterstützung des Anliegens freut sich Florian Korn.

Florian Korn

www.openpetition.de/petition/online/autofreie-innenstadt-nuernberg



40 Menschen oder 30,8 Autos oder 1 Bus

Die Petition ist keine Aktion des VCD Kreisverbandes Nürnberg. Wir halten die verfolgten Ziele aber für grundsätzlich unterstützenswert und geben dem Initiator daher die Gelegenheit, sein Anliegen zu präsentieren.

Virtueller FSW



Fotos: Bernd Baudler

Wie erleben Fußgänger ihre Mobilität? Im Simulator kann man durch eine elektronisch modellierte Umgebung bewegen. Eine sogenannte Tretmühle wertet die Schritte über Sensoren aus, für das passende Bild sorgt eine VR-Brille. Bei der Langen Nacht der Wissenschaft haben die Forschungsprofessur für Intelligente Verkehrsplanung und die Fakultät Informatik der TH Nürnberg Einblicke in noch nicht existente Stadträume gegeben.

Als Anschauungsobjekt diente der Bereich zwischen Rothenburger und Schwabacher Straße – einmal als ausgebauter Frankenschnellweg und einmal als Alternativenwurf mit Aufenthaltsqualität. Der VCD war dabei und hat die Gäste über den SÖR-Entwurf und die Folgen des kreuzungsfreien Ausbaus informiert. Mehr als einmal kam es zu einem „Aha“-Erlebnis bei den Besuchern: Über dem Tunnel sind ja genauso viele Straßen geplant wie bisher!

Bernd Baudler

„Rettet das Häsig“ – Gegen die Ortsumgehung Eltersdorf

Planungen sehen vor, dass eine Umfahrungsstraße von der Autobahnausfahrt Eltersdorf nach Osten über die Bahngleise in Richtung Norden bis zur Weinstraße gebaut wird. Die Straße verläuft auf einem bis zu 20 m breiten Damm und durchschneidet dabei größtenteils das dortige Gebiet „Häsig“.

Gründe, die gegen diese Umfahrung sprechen:

- Das „Häsig“ ist eine wertvolle Kulturlandschaft, die von ortsansässigen Landwirten nachhaltig bewirtschaftet wird und zu deren Existenz beiträgt. Sie müssen Flächen abgeben und der Zugang wird beeinträchtigt.
- Außerdem entstanden dort unter anderem auch durch die Ausgleichsflächen der Bahn für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke, wertvolle Biotope mit großer Artenvielfalt, in denen geschützte Tiere wie Rebhuhn, Kiebitz, Biber leben. Diese Biotope werden teilweise zerstört oder abgetrennt und damit entwertet.
- Teil der Umfahrung sind auch zwei Kreisverkehre, einer davon würde ein im Flächennutzungsplan dargestelltes Gewerbegebiet erschließen. Streckenweise ist auf der Umfahrung eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorgesehen.
- In jedem Fall muss mit steigendem Verkehrsaufkommen gerechnet werden. Insbesondere für Bruck und Tennenlohe werden steigende Verkehrszahlen prognostiziert. Weinstraße und Eltersdorfer Str. werden Durchgangsstraßen bleiben und kaum entlastet.

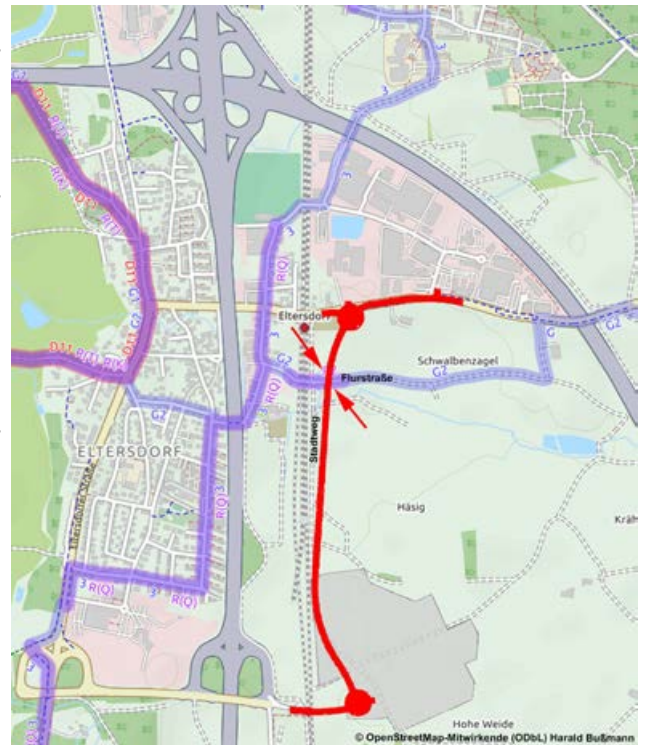
• Die „Flurstraße“ ist eine wichtige Verbindung für Radfahrer und Fußgänger zwischen Tennenlohe und Eltersdorf. Die Bahn hat dies beim Streckenausbau mit einer Unterführung berücksichtigt. Nach dem Bau der Umgehung ist die Verbindung unterbrochen. Auch der „Stadtweg“ wird abgeschnitten. Das bedeutet längere Umwege u.a. für die Landwirte.

Wirksamer Klimaschutz sieht anders aus.

Anwohner aus Eltersdorf, Bruck und Tennenlohe haben deshalb gemeinsam mit Landwirten, Parteien und Umweltverbänden, u. a. der VCD-Ortsgruppe Erlangen, die BI „Rettet das Häsig“ Gegen Ortsumgehung und Gewerbegebiet in Eltersdorf gegründet. Sie plant ein Bürgerbegehren, für das 5.000 Unterschriften gesammelt werden müssen.

Die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren sind bei der Regierung von Mittelfranken zu finden:
www.regierung.mittelfranken.bayern.de/aufg_abt/abt4/abt32004_planfeststellung_Ortsumfahrung_Erl-Elt.htm

OG Erlangen



Ausschnitt aus der OpenStreetMap Radfahrerkarte. Eingetragen sind wichtige Radwegeverbindungen (violett). Die Flurstraße wird durch die neue Umfahrung (rot) unterbrochen (rote Pfeile). Grau ist die Fläche für ein Gewerbegebiet.

MITMACHEN

Erlanger Bürger können dies mit ihrer Unterschrift unterstützen. Unterschriftenlisten finden Sie unter:
bi-eltersdorf.de/unterschreiben

Aktivitäten im Jahr 2019 – Ein Bilderbogen



Stets am 1. Mai findet in Erlangen die „Rädli“ statt – die Rad-Ralley für alle. Unter den vielen Stationen waren auch der VCD Erlangen und die Bürgerinitiative Umweltverträgliche Mobilität im Schwabachtal mit einem Info-Stand zur Stadt-Umland-Bahn vor Ort.



Der 6. Nürnberger PARK(ing) Day fand dieses Jahr am Friedrich-Ebert-Platz statt. Dieser eintägige „Kreativ-PARK“ soll dazu bewegen, die Nutzung öffentlicher Plätze und Straßen zu hinterfragen und lebendige, grüne und gesunde Alternativen aufzeigen.



Fotos: Bettina Baudler

Unter dem Motto „Geheimnisse“ fanden dieses Jahr die Stadt(ver)führungen statt. Davon gibt es beim Frankenschnellweg so einige, die der VCD in Kooperation mit der TH Nürnberg bei einem Rundgang vor Ort lüftete

Der Erfinder des Gehzeugs zu Gast



Foto: Bettina Baudler

Die Veranstalter rund um Prof. Dr. Hermann Knoflacher nach dem Vortrag im Bildungszentrum Nürnberg.

Der renommierte Verkehrsforscher Prof. Hermann Knoflacher von der Technischen Universität Wien hat im März in Nürnberg referiert. Über 300 Besucher sind der Einladung von VCD, Baulust, Deutscher Verkehrswissenschaftlicher Gesellschaft und Bildungszentrum zu einem Vortrag unter dem Motto: „Mobilität neu denken – reicht das?!“ gefolgt. Hermann Knoflacher hat jahrzehntelang über den Einfluss des Automobils auf die Art und Weise unserer Fortbewegung geforscht. Unter anderem hat er das Gehzeug, ein von einer Person getragener

Holzrahmen von der Größe eines Pkw, erfunden. Seine These: Wenn der Flächenanspruch des Automobils zurückgedrängt und der öffentliche Raum gerechter verteilt wird, profitieren Mensch und Umwelt gleichermaßen. Stadträume, die dem Aufenthalt und der Erholung dienen, anstelle von Fahrspuren und Parkplätzen, sind in wachsenden Städten nötiger denn je.

Hier gibt es einige Highlights des Abends:
<https://youtu.be/NcO16FxBvUg>

Bernd Baudler

Termine:

Mi. 29.11., 12:15 Uhr: #NeustartKlima
– globaler Klima-Aktions-Tag, Demo Kornmarkt, Nürnberg,

Regelmäßige Treffen:

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

VCD Fürth
Letzter Dienstag im Monat, 19 Uhr,
Gaststätte Herr & Kaiser, Kaiserstr. 89

Offener Treff
3. Freitag im Monat, 19 Uhr
vom VCD-Büro in Kneipe/Biergarten

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

Dauertermin „Critical Mass“
Letzter Freitag im Monat,
18 Uhr, am Nürnberger Opernhaus
Dritter Freitag im Monat, 18 Uhr,
am Paradiesbrunnen / Fürther Freiheit
Erster Mittwoch im Monat, 19 Uhr,
am Schloßplatz, Erlangen



Flanierquartier auf Zeit



Foto: Bettina Baudler

Weitere Info unter www.ottensenmachtplatz.de

Im Hamburger Stadtteil Ottensen tut sich Ungewöhnliches: Fünf Straßen werden zu einem weitgehend autofreien Bereich – offen für Fußgänger, Radfahrer und die Aktivitäten der Menschen aus dem Stadtteil. An Stelen wird über das Projekt informiert, der bunte Asphalt ist zugleich eine deutliche Markierung, dass man hier nicht einfach so reinfahren darf. Hinter den Stelen gibt es kleine Pflanzbeete, Sitzmöglichkeiten und Fahrradständer. „Ottensen macht Platz“ ist ein Experiment, das dem nicht-motorisierten Ver-

kehr Vorrang gewährt und den öffentlichen Raum den Bürgern zur Verfügung stellt. Für ein halbes Jahr ist das Parken am Straßenrand in einem zentralen Einkaufsbereich nicht mehr zulässig, die Durchfahrt nur für Taxis, Anwohner mit eigenem Stellplatz und zu bestimmten Zeiten für den Lieferverkehr. Ein Vorbild auch für manche fränkische Innenstadt? Der Ansatz, es einfach mal auszuprobieren, statt ewig über Vorzüge und Probleme zu diskutieren, ist auf jeden Fall spannend.

Bernd Baudler

→ Mitglieder werben

Wie oft berührt man im Gespräch mit Freunden und Bekannten Themen aus dem Bereich Verkehr und Umwelt und stellt fest, dass sich dringend etwas ändern muss. Der VCD setzt sich dafür ein. Helfen Sie uns dabei, andere Menschen für unser Engagement zu begeistern und den VCD zu unterstützen. Nichts ist besser als Ihre Empfehlung. Das stellen wir immer wieder fest, wenn uns neue Mitglieder verraten, wie sie auf uns aufmerksam geworden sind.
vcd.org/jetzt-unterstuetzen/mitgliedschaft/mitglieder-werben-mitglieder

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