

Info über die Sitzung des Nürnberger Stadtrates
am Mittwoch, den 19.9.2018, in der ein
**„Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und
emissionsfreier Mobilität“**
vorgestellt wurde.

Von Stephan Grosse-Grollmann – Die Guten

Ein Druck von oben (Städtetag) wurde mit Geldversprechungen verknüpft, was zum Handeln führte. Bis zum 31.8. musste er vorgestellt werden. Fahrverbote winken. Es wurde eine Fachfirma beauftragt. Nach einer Ausschreibung wählte man das Büro Lohmeyer aus Karlsruhe. Ein Vertreter der Firma stellte den Plan vor. Die Unterlage hat mehr als 200 Seiten, ihr Ergebnis ist hart.



Die Ergebnisse, zusammengefasst: Die Hauptverkehrsstraßen überschreiten in vielen, sehr vielen Bereichen den Grenzwert von 40 mg NO₂. In manchen Straßen enorm. Die bisherige Botschaft, welche Messstellen an nur 5 Orten als Grundlage hatte, wurde konterkariert - die bisher als am stärksten belastet gemessene Stelle in der Von-der-Tann-Straße liegt im Mittelfeld. Mir scheint, hier wurde bisher von der Stadtverwaltung dort gemessen, wo es ungefährlicher ist. Einige Beispiele für andere Orte, die

deutlich stärker belastet sind als diese Messstelle, sind in der Regensburger Straße, Dürrenhofstraße, Ulmenstraße, am Frauentorgraben, in der Bucher Straße, Sigmundstraße, Maximilianstraße, Nopitschstraße. Die armen Menschen, die dort wohnen.

Bisher wurde uns suggeriert, wenn die Messstelle an der Von-der-Tann-Straße unter den Grenzwert gefallen sein wird - was sie ja noch gar nicht ist - dann wäre alles „in trockenen Tüchern“.

Der Oberbürgermeister saß mit versteinerte Miene da.

Was also tun? Die Prüfungen des Büros Lohmeyer ergaben, lediglich eine Verbesserung des „Fahrzeugmixes“ alleine reicht nicht, solange mit Verbrennungsmotoren gefahren wird. Das Büro Lohmeyer meint, von den vielen Ideen zur Verbesserung der Situation (Umstellung der Busflotte, Reduzierung der Lieferfahrzeuge, Förderung des Radverkehrs u.v.m) hat nur eine eine Wirkung, die wirksam hilft - die Reduzierung des Kfz Verkehrs. Hier hilft als erster Schritt die Reduzierung auf eine Richtungsfahrs pur im ganzen Stadtgebiet.



Dort, wo diese Reduzierung von zwei auf eine Spur stattfindet, muss die freiwerdende Spur sofort neu genutzt werden, um den Umsteigeeffekt zu erzielen: Für Bus- und Trampuren, für Radwege, für Gehsteige. Dass dies möglich ist, würde durch die Baustellen, wo für Monate von zwei- auf einspurig umgestellt werden musste wegen Baustellen, nachgewiesen.



Was passierte dann am Mittwoch? Mein Kollegen redeten sich heraus: SPD - nachdem keine einzelne Maßnahme hilft, liegt die Schuld nicht bei uns. CSU - lobt Söder. Grüne - wenn Hofreiter Umweltminister wäre, würde es besser aussehen. Dann noch Anmerkungen wie "früher war es noch viel schlimmer mit den Kohleöfen". Ich war ziemlich aufgeregt. Und bin es immer noch, meine Haushaltsrede wird im November das Thema auf jeden Fall beinhalten. Prognosen konnte die Firma übrigens nur selbst auf der Basis 2017 machen

(„Prognosen für die Verkehrsentwicklung haben wir nicht erhalten“), was später der Baureferent so kommentierte: „Die Prognosezahlen basieren auf einer mäßigen Stagnation“. Der Begriff ist in sich widersprüchlich und das auch deswegen, weil man weiß, dass die Einwohnerzahlen wachsen und damit auch Zahl der PKW Neuzulassungen. Die sogar mehr. Und dann macht man ja noch alles, um das Umland mit dem PKW in die Stadt zu locken (Kreuzungsfreier Ausbau der A73 im Stadtgebiet). Das sprach ich ebenso an wie die Aussage des Baureferenten, der Masterplan diene ja nur dazu, Geld zu bekommen, das er in die Automatisierung der U1 stecken möchte.

In München fährt die S Bahn unterirdisch zwischen Hbf und Ostbahnhof im einem Takt von 1'20" mit Fahrer. Das geht und wir haben auf der am stärksten genutzten Strecke, der U1 einen Takt von 3'20". Ich plädiere im Aufsichtsrat seit längerem für eine Takterhöhung der U1 bei einem Erhalt der bestehenden Bahnen. Wir schaffen ja eh neue Bahnen für die U1 an, hätten also dann das Potential für einer Taktverdichtung. Ebenso fordere ich eine Taktverdichtung der Trambahnen. Inzwischen bereiten wir die Anschaffung neuer Bahnen vor. Das wichtigste zur Zeit wäre aber der Umbau des Straßenraumes. Und das Ziel muss des Ende des Verbrennungsmotors sein. Das Ende des gebührenfreien Abstellens von Privatbesitz im öffentlichen Raum. Wir sind mit dem PKW in eine komplette Sackgasse geraten. Nicht nur wegen seine antiquierten Antriebes.



Einen schönen, regnerischen Sonntag wünsche ich,
Stephan

(Die Fotos entstanden spontan am Morgen des 26.09.2018 in Gleißhammer)