



Nürnberg-Fürther Stadtkanal  
Pressespiegel 2021 bis April 2022



medienwerkstatt

21. März 2021

Interview zum Film „Der Frankenschnellweg“

von Valeska Rehm

Interview

<https://www.medienwerkstatt-franken.de/2021/03/18/alter-kanal-frankenschnellweg-nuernberg-fuerth/>

(zuletzt besucht am 26. März 2022)

## Wasserweg statt Frankenschnellweg?

Wissenschaftler und Autor Theobald Fuchs über die Idee, den Alten Kanal wiederzubeleben

„Die Diskussion um den Ausbau des Frankenschnellwegs wird weitergehen. Sie zeigt im Brennglas, wie die verschiedenen gesellschaftlichen Fragen ineinander greifen.“

Ausbau des Frankenschnellwegs? Nein, danke! Zumindest, wenn es nach Theobald Fuchs geht, Mitbegründer des Nürnberg-Fürther Stadtkanalvereins (NFSK e.V.). Er findet: Auf der Stadtautobahn sollten, neben einem Kanal, lieber Freibäder, Freilichtbühnen und Fahrradstraßen entstehen...

Fuchs arbeitet als Autor und Wissenschaftler in Fürth und lebt in der Nähe des Frankenschnellwegs. Im Interview erzählt er uns, warum er Anfang des Jahres den Verein zur Wiederherstellung des Stadtkanals mitbegründet hat, warum die Forderungen für ihn keine Utopie sind und welche Rolle bürgerschaftliches Engagement bei der Umsetzung spielt.

*Unser Film trägt den Titel „Frankenschnellweg – Stadtreparatur für morgen oder Projekt von gestern?“ Was würdest du sagen?*

Definitiv ist das ein Projekt von gestern... Deshalb haben wir unseren Verein Nürnberg-Fürther Stadtkanal ja gegründet. Uns verbindet, dass wir mit dem Ausbau des Frankenschnellwegs unzufrieden sind. Wir glauben nicht an die Lösung des Tunnels, die von Seiten der Stadt vorgeschlagen wird. Wir haben den Wunsch, dass sich Nürnberg zu einer lebenswerteren Stadt entwickelt, dazu zählt für uns ganz konkret die Abkehr vom motorisierten Individualverkehr, hin zu einer Verkehrswende.

*Wer seid ihr eigentlich?*

Wir sind momentan irgendwas zwischen 7 und 9 Menschen – alle aus Nürnberg, größtenteils Anwohner\*innen. Bei uns sind Landschaftsgärtner\*innen, Architekt\*innen und Grafikdesigner\*innen organisiert – einige unserer Mitglieder haben also schon Erfahrung in Stadtplanungsfragen und Projektumsetzung gemacht. Wir stellen unsere Forderungen also nicht blind, sondern diskutieren viel, erstellen Modelle und zeichnen Entwurfskizzen.

*Was ist eure Idee?*

Wir wollen den Bau und Betrieb eines Kanals auf der Trasse der A73 vorantreiben und umsetzen. Unser Ziel ist es, die Stadtautobahn – und die von ihr in Beschlag genommenen Flächen – zurückzubauen und in eine innerstädtische Wasserlandschaft zurückzuverwandeln – als Gemeinschaftsprojekt der Bürgerinnen und Bürger. Wir sind nicht sentimental oder retro, möchten nicht die kaiserliche Kanalidylle der Vergangenheit verklären – das wäre uns zu eindimensional. Uns ist durchaus bewusst, dass man eine Wasserstraße in einer Großstadt heute anders gestalten muss, als vor 150 Jahren – wo Wirtschafts- und Handelsaspekte der Schifffahrt im Vordergrund standen. Insgesamt geht es um 40 Hektar Grund, den man ganz neu erschließen könnte. Daraus ergeben sich verschiedene, spannende Möglichkeiten.

*Die da wären?*

Als Ausgleich für den Frankenschnellweg soll der öffentliche Verkehr am Kanal gestärkt werden. Für den Transport von Personen möchten wir Wasserbusse der Verkehrsbetriebe einsetzen, zusätzlich sollen Fahrradschnellwege entstehen. Entlang des Kanals sollen außerdem neue Freizeit- und Kulturangebote geschaffen werden: Mehrere Freibäder und eine Freilichtbühne für Konzerte schweben uns da vor. 30 Prozent der Fläche sollen außerdem gewerblich genutzt werden: Kleine Cafés oder lokale Unternehmen, die Bezug zum Wasser haben, könnten sich dann ansiedeln. Von ihrer Gewerbesteuer würde auch die Stadt profitieren. Ein zentraler Punkt unseres Konzepts ist bürgerschaftliches Engagement: Die Uferbereiche werden in Parzellen eingeteilt und können von den Vereinsmitglieder – ähnlich wie ein Kleingarten – genutzt werden.

*Wie soll man sowas denn organisieren?*

Es ist ja nicht so gemeint, dass ein großer Baukonzern kommt, zehn Jahre baggert, dann kriegt man einen Schlüssel und setzt sich in den Liegestuhl. Es geht tatsächlich darum zu initiieren, dass die Bürger\*innen selbst mitgestalten und mitbauen. Das ist quasi der Häuslesbauergedanke aus den 60ern, der hier zur Anwendung kommt. Die Vereinsmitglieder bekommen im Gegenzug lebenslangen Zugriff auf die Parzellen. Es geht darum, dass man sich einen unabhängigen Freiraum schafft. Das ist, glaube ich, eine attraktive Idee für viele – und auch eine gute Möglichkeit für alle, die sich sonst keinen Garten leisten könnten.

*Mit Blick auf die steigenden Mietpreise und Wohnungsnot in Nürnberg: Wäre da Wohnungsbau nicht wichtiger?*

Am Autobahnknoten im Süden wie auch in Doos würden gewaltige Flächen frei werden, wir schätzen drei bis fünf Hektar, die im aktuellen Zustand durch Auf- und Abfahrten vergeudet werden. Diese Flächen wären gut für Wohnungsbau geeignet, hier könnte ein neues Stadtviertel entstehen.

*Klar, das hört sich das jetzt erstmal gut an – aber was passiert dann mit den Autos? Die verschwinden ja nicht von heute auf morgen. Wird der Verkehr nicht nur verlagert?*

Wir haben einige Stellschrauben. Es ist doch so: Wenn man die Sache großräumig betrachtet, zieht die Stadtautobahn Durchgangsverkehr und LKW an – beispielsweise von Menschen, die von Frankfurt nach München fahren und zehn Minuten Fahrzeit sparen wollen. Für die Anwohner\*innen ist es doch total sinnlos, dass Fernverkehr durch die Stadt geleitet wird. Ein großer Teil würde wegfallen, wenn diese das Stadtgebiet umfahren. Und: Falls der Ausbau des Frankenschnellwegs tatsächlich kommt, würde sich der Verkehr während der Bauzeit reduzieren – schon allein durch die entstehende Baustelle bilden sich neue Routen. Da muss die Politik ehrlicher formulieren, dass der Ausbau, bis zu einer angeblichen Verbesserung des Stauproblems, Jahrzehnte dauern wird.

*Die Stadtspitze macht immer wieder deutlich, dass sie an den Plänen des Ausbaus festhält...*

Ja, das hat stark zu unserer Gründung beigetragen. Letztlich ist doch das Problem, dass die Politik die Wähler\*innen nicht verschrecken möchte und sich deshalb nicht traut, den Konflikt an der Wurzel anzugehen. Das hat auch mit der Demographie Nürnbergs zu tun und dem Freiheitsgefühl, das viele aufgrund ihrer Sozialisation mit dem Auto verbinden. Die Politiker\*innen haben ihre Entscheidung unserer Meinung nach nicht zu Ende gedacht – und unterstützen Verkehrsplanung aus den 60er Jahren. Damit wird langfristig niemand glücklich, gerade die künftigen Wähler\*innen fordern ökologisches Handeln. CSU und SPD tun sich hier keinen Gefallen.

*Der Frankenschnellweg ist teuer – aber auch der Kanalbau hört sich nach einem Mammutprojekt an...*

Unser Plan ist es nicht, ein neues Großprojekt mit internationalen Investoren auf den Weg zu bringen. Wir möchten die Sache pragmatisch angehen. Durch die Einsparung der Kosten für die Autobahn und deren Unterhalt, werden Mittel für den Ausbau und Betrieb von Schienen- und Wasserwegen frei. Obendrein werden neue Einnahmen durch Steuern aus Gewerbe und Gastronomie generiert. Und zuletzt gibt es europäische Fördermöglichkeiten für innovative Stadtplanung. Natürlich ist die Finanzierung eine komplexe Geschichte und wir können keinen genauen Betrag nennen. Aber: Die Kosten für den Frankenschnellweg sind genauso wenig gesichert und steigen seit Jahren kontinuierlich an – und das bei einer rückständigen Verkehrsplanung.

*Deine Prognose: Wie wird es weitergehen?*

Ich rechne nicht damit, dass angefangen wird zu bauen, selbst wenn sich der Bund Naturschutz auf den Vergleich mit der Stadt einlässt. Aufgrund von Corona wurden schon andere Großbauprojekte auf die lange Bank geschoben. So sehe ich es auch hier kommen – die Stadt wird sich auf ihre Position zurückziehen und sich auf Sachzwänge berufen. Das Projekt wird dann verschoben werden. Die Situation könnte sich dadurch endlos in die Länge ziehen. Das sehe ich als großes Risiko für die Politik, denn der Frankenschnellweg altert ja auch an sich. Mit den Lärmschutzwänden werden sie anfangen, um zu zeigen, dass sie etwas tun – beim Tunnel werden sie meiner Meinung nach nicht ankommen.

*Hand auf's Herz – Wie oft müsst ihr euch anhören, dass ihr Spinner seid?*

Ach das geht. Klar wirken die Ideen vielleicht erstmal radikal, aber oft verweisen wir darauf, dass andere Städte schon konkret an der Umsetzung der Themen arbeiten, die wir fordern – auch in Deutschland. In Potsdam wird derzeit der ehemalige Kanal, der größtenteils unter Verkehrsflächen liegt, wieder zurückgebaut. Auch hier haben sich Vereine gegründet, die das Projekt fördern und finanziell unterstützen. Langfristiger Plan ist die vollständige Wiederherstellung des gesamten Kanals in Teilabschnitten.

*Es bleibt also spannend...*

Ja. Die Diskussion um den Ausbau des Frankenschnellwegs wird weitergehen. Sie zeigt im Brennglas, wie die verschiedenen gesellschaftlichen Fragen ineinander greifen. Wohnungsnot, demographischer Wandel, Mobilität, Freiheit des Einzelnen, Solidarität, Umweltschutz. Da vereinen sich die drängenden Themen unserer Zeit...

Film

<https://www.medienwerkstatt-franken.de/video/der-frankenschnellweg/>

(zuletzt besucht am 26. März 2022)

## **Der Frankenschnellweg Stadtreparatur oder Projekt von gestern?**

Berlin hat den BER, Stuttgart einen unterirdischen Bahnhof und Hamburg die Elphi. Auch Nürnberg hat, wie eine richtige Großstadt eben, ein umstrittenes Großbauprojekt: den Ausbau des Frankenschnellwegs. Dass er kommt, ist mehrheitlicher Konsens im Stadtrat – und steht im Koalitionsvertrag. Denn nur so könne man laut Stadtspitze die täglichen Staus vermeiden und die von Lärm und Abgasen geplagten Anwohner\*innen entlasten. Mehr Straße Sorge für mehr Verkehr, äußern hingegen Kritiker\*innen, die sich seit Jahren gegen das, aus ihrer Sicht, rückwärtsgewandte Verkehrsprojekt stellen. Rund 660 Millionen Euro soll der kreuzungsfreie Ausbau mit einem knapp zwei Kilometer langen Tunnel und Lärmschutzwänden kosten, 135 Millionen davon soll die Stadt zahlen. Geld, das man besser in andere Projekte, Radwege und ÖPNV investieren sollte, meinen die Gegner\*innen. Doch: Saniert werden muss der Frankenschnellweg so oder so. Der Ausbau soll die Stadtteile näher zusammenbringen, lautet ein Versprechen – das Bündnis gegen den Frankenschnellweg, Stadtplaner\*innen, Mobilitätsforscher\*innen und viele, die sich die Pläne einmal genauer angeschaut haben, zweifeln daran.

Die Medienwerkstatt erzählt in ihrem Film die Geschichte der umstrittenen „Stadt-Autobahn“ – vom ausgetrockneten Kanalbett zur Verkehrsader – und geht der Frage nach: Welche Auswirkungen wird der Ausbau des Frankenschnellwegs auf die Stadt haben? Ist der Plan überhaupt noch zeitgemäß? Und gibt es Alternativen?





Nürnberg Nachrichten  
1. April 2021  
NÜRNBERG  
von Elke Graßer-Reitzner

<https://www.nordbayern.de/region/nuernberg/radikaler-vorschlag-wird-der-frankenschnellweg-zur-flaniermeile-1.10965455>

(zuletzt besucht am 4. Mai 2022)

## Radikaler Vorschlag: Wird der Frankenschnellweg zur Flaniermeile?

Nürnberg - Wissenschaftler von der Technischen Hochschule Nürnberg arbeiten an Zukunftskonzepten für den urbanen Raum und fordern, das Thema Stadt „neu zu denken“. Der geplante und heftig umstrittene kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs gilt dabei als Schritt in die falsche Richtung. Studenten haben eine Reihe von Alternativvorschlägen für die Trasse erarbeitet, die neue Wohnqualitäten und ein neues Quartier entstehen lassen könnten.

Stadt ist sexy. Stadt hat Charme. Und: Stadt hat ein Verkehrsproblem. Immer mehr Menschen zieht es in die Metropolen, seit einigen Jahren lebt die knappe Mehrheit der Bevölkerung unseres Planeten auf urbanem Raum. Nicht mehr auf dem Land. Doch wie bewegen wir uns auf engem Terrain? Wie kommen wir künftig von A nach B? Was ist zu tun, damit wir nicht in Autokolonnen ersticken und uns eine attraktive Wohnumgebung schaffen?

### Konzept heißt „Entschleunigung“

Mit diesen Zukunftsfragen beschäftigen sich Verkehrs- und Stadtplaner intensiv und sie bieten eine Reihe an Antworten an, die sich auch schon in überraschenden Maßnahmen in München, Augsburg und anderswo niedergeschlagen haben. Entschleunigung, Beruhigung, heißt das Konzept. Paris hat sich gerade als Viertelstundenstadt ausgerufen: Innerhalb von 15 Minuten sollen die Bewohner zu ihrem Arbeitsplatz kommen, einkaufen oder Kultur genießen können. Schulhöfe werden für solche Zwecke umgerüstet, man will kurze Wege schaffen – und Autobewegungen abschaffen.

In Nürnberg hat die hitzig geführte Debatte um den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs, den Gegner als „Dinosaurierprojekt aus dem letzten Jahrhundert“ und Befürworter als „unumgänglich“ bezeichnen, verdrängt, dass es Alternativlösungen gibt, die auf eine Neuausrichtung urbanen Lebens abzielen. Hier sollen die Vorschläge für eine zukunftsgerichtete Großstadt skizziert werden.

### Die Ziele

„Wir müssen Städte neu denken“, fordert Professorin Ingrid Burgstaller. Sie müssten künftig so umgebaut werden, „dass wir weniger Mobilität brauchen“. Die Diplom-Ingenieurin und Architektin lehrt Städtebau und Stadtplanung an der Technischen Hochschule Nürnberg.

Ein weiteres Anwachsen des motorisierten Verkehrs und die Einhaltung der Klimaziele seien schlicht nicht miteinander vereinbar, unterstreicht ihr Kollege Prof. Harald Kipke von der Fakultät Bauingenieurwesen, der auch intelligente Verkehrsplanung unterrichtet. Den vorgesehenen Ausbau des Frankenschnellwegs bezeichnen beide als einen „Schritt in die falsche Richtung“, denn er ziehe Fahrzeuge aller Art an. „Damit erwartet man eine Zukunft, die keiner will“, sagt Kipke.

### Die Idee

Was also dann? Die Verkehrsachse kann so nicht bleiben, sie ist technisch renovierungsbedürftig, zudem warten die geprüften Anwohner seit Jahren vergeblich auf Lärmschutz.

Kipke und Burgstaller favorisieren einen „Rückbau zum Wohle der Bevölkerung“, wie ihn auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) propagiert. Der Verband setzt auf umwelt- und sozialverträgliche Mobilität. Die Experten raten zu einer Transformation des Frankenschnellwegs in eine städtische Hauptstraße, wie es etwa die Bayreuther Straße oder die Fürther Straße in Nürnberg oder die Ludwigsstraße in München sind.

### Rückbau der Fahrspuren

Kann das gelingen? Stadtplanerin Burgstaller kontert: Durch das Dogma, der motorisierte Verkehr müsse stets fließen, werde „jegliches Denken über eine nachhaltige Stadtentwicklung untergraben“. Es gebe genügend Beispiele, sagt Verkehrsplaner Kipke, etwa in Augsburg, die belegen, dass der Rückbau von Fahrspuren nicht zur befürchteten Überlastung angrenzender Viertel führe.

Die Autofahrer würden sich umorientieren, auch öffentliche Verkehrsmittel nutzen oder die Tour ganz unterlassen, zeigten Untersuchungen. Verschiebe man die verkehrlichen Angebote, „dann verschieben sich auch die Verhaltensweisen der Menschen“,

sagt Kipke. Zwar erziele man so keine Idylle, aber man werde den Durchgangsverkehr los.

Bernd Baudler vom VCD in Nürnberg ist der Meinung, dass wir unsere Wege und Abläufe neu organisieren werden. Stuttgart plane gerade, den innerstädtischen Verkehr in den nächsten Jahren um die Hälfte zu reduzieren.

### Die Ausgangsbasis

Der Abschnitt des Frankenschnellwegs, der ab der Kreuzung Rothenburger Straße „mitten durch die Stadt läuft“, biete herausragende Entwicklungsmöglichkeiten, sagen die TH-Professoren. Derzeit finde man auf diesem riesigen Gelände ausschließlich Gettos: Eine stark segregierte, abgegrenzte Wohnbebauung, auf wertvollen Flächen Zäune, die signalisierten: „Ich muss mich schützen“. Und jede Menge Autohäuser, die andernorts an Stadträndern angesiedelt sind.

„Das ist nicht Stadt“, sagt Ingrid Burgstaller, „das ist Suburbia. Das sind die Banlieus.“ Graue Vorstädte also, in denen Menschen wohnen, die nicht auf der Sonnenseite des Lebens stehen. Heruntergekommene Viertel, um die sich niemand so richtig kümmert. Dabei könne die Stadt durch geschicktes Flächenmanagement und neue Rahmenbedingungen hier wertvolles Land für Wohnungen gewinnen, die Automobilhändler könnten an die Peripherie umziehen. In räumlicher Nähe wohnen und arbeiten zu können, sei das Gebot der Stunde, sagt Burgstaller.

### Wohin wollen die Lkw?

Kipke kritisiert, dass immer noch eine Untersuchung darüber fehle, welche Ziele der Schwerlastverkehr ansteuere, der sich täglich über den Frankenschnellweg quält. Man wisse aber, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Verkehrsteilnehmer die Route nutze, weil sie die kürzeste ist.

### Die Varianten

Wie also könnte eine rückgebaute Verkehrsachse aussehen? Burgstaller und Kipke betreuten eine Gruppe von Studenten, die sich ein Semester lang den Straßenraum für ihre Ideen eroberten. Sie schufen anstelle der Stadtautobahn einen Boulevard, ließen neue

Stadtviertel entstehen und griffen den Vorschlag des Künstlers Theobald Fuchs auf, den Alten Kanal auf seiner ursprünglichen Trasse weiterzubauen. Mehr ÖPNV, mehr Radwege: „Super Gehirnregungen“ seien entstanden, lobt die Professorin.

### **Neues Quartier**

Radikale Betrachtungen wie die von Victoria Konuk und Sven Jessel sind dabei, die den Frankenschnellweg nur als abkürzende Tangente zum Ring sehen und ihn deshalb komplett aus dem Netz nehmen. Stattdessen lenken sie den Verkehr über die Hans-Bunte auf die Fuggerstraße um.

Einerseits erzielten sie damit eine wirksame Verkehrsberuhigung, urteilt Prof. Burgstaller, andererseits eine Analogie zum lebendigen Gostenhof zwischen Fürther Straße und Bahn. Dieses neu entstehende Quartier könnte zudem weitgehend autofrei sein.

### **Die Aufgabe**

Dem Ziel vorausgehen müsste ein integrierter städtebaulicher Wettbewerb, der Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner sowie Landschaftsarchitekten an einen Tisch bringt. „Der Verkehr, der nötig ist, soll fließen können“, sagt Bernd Baudler vom VCD. Das sei die Aufgabe.

Und man müsse bewusst eine Umgebung schaffen, die daran erinnere, dass man sich in der Stadt befinde. Cafés und Läden, Grünflächen, Fußgänger und Radler sollen ihren Platz finden.

### **Wasserstraße statt Autolandschaft – eine Zukunftsvision für den Frankenschnellweg**

Der Frankenschnellweg soll nicht kreuzungsfrei ausgebaut werden – das haben die Mitglieder des Bund Naturschutz kürzlich entschieden. Jetzt muss der VGH sich der Zukunft des Projekts annehmen. Unterdessen halten die Diskussionen, wie es mit der autobahn-ähnlichen Kreisstraße weiter gehen soll, an. Dabei bringt sich auch ein Verein ins Gespräch, der eine umfassende Verkehrswende fordert. Die Lösung: Weg mit dem Teer!





Nürnberg Nachrichten  
28. April 2021  
NÜRNBERG  
von Timo Schickler

## Verein will aus dem Frankenschnellweg einen Stadtkanal machen

Ausbauen oder nicht? Ein Verein hat ganz andere Pläne für den Frankenschnellweg. Sie wollen aus der Autobahn einen Stadtkanal für Nürnberg und Fürth machen. Mit Nahverkehr auf dem Wasser und verpachteten Flächen am Ufer.

Theobald Fuchs überlegt nur kurz. „Die Teerdecke müsste weg“, sagt er, „aber ich denke, 2022 könnte es losgehen.“ Fuchs lacht, denn einen Zeitplan gibt es noch nicht. Und doch: Geht es nach Fuchs und den Mitgliedern seines im Dezember gegründeten Vereins, kann schon bald über den Frankenschnellweg gerudert werden.

## Kanal soll Diskussion beenden

Ja, rudern. Denn Fuchs und seine Mitstreiter Tibor Klingen und Klaus Wechselberger wollen die Diskussion um die Autobahn endgültig beenden. Ihre Antwort auf die Frage, ob Ausbau oder nicht, ist ein Kanal. Ein Stadtkanal zwischen Nürnberg und Fürth.

Der soll ohne Großbaustelle und Bauunternehmen entstehen. „Wir wollen mit so wenig Aufwand wie möglich Flächen für Einwohner frei machen“, sagt Fuchs. Und das auch zusammen mit den Einwohnern, wünscht sich der NFSK, der Verein Nürnberg-Fürther Stadtkanal. Die Bürger der beiden Städte sollen sich beteiligen, sowohl an den Planungen, als auch an der Umsetzung. Möglich machen das Parzellen am Kanal, der zwischen Poppenreuth und der Stadtgrenze fließen soll. Dort, wo heute Autos und Lkw unterwegs sind, ist früher tatsächlich schon einmal Wasser geflossen. Gebaut wurde der Frankenschnellweg auf einer Trasse des Ludwig-Donau-Main-Kanals.

## Aber bloß kein Industriekanal

Den wollen Fuchs und seine Gruppe zurück. Ein Industriekanal mit tonnenschweren Schiffen soll der Kanal nicht werden. „So einen haben wir ja“, sagt Theobald Fuchs. „Wir wollen aber auch keine Wasser-Idylle mit Raddampfer.“ Der Kanal soll vielmehr eine Mischung aus Natur und innovativer Technik sein. „Zum Beispiel für Schiffe mit Solarstrom, die sich selbst automatisch an Stationen aufladen.“

Deshalb soll der Stadtkanal auch nicht 1,80 Meter tief werden, so wie die Trasse früher. Sondern nur knapp 1,50 Meter, mit schrägen Ufern. „Wir wollen auch die Rudervereine einbinden und hier jedes Jahr Ruderwettbewerbe veranstalten.“ Zuerst muss der Kanal dafür gebaut werden. „Aber ohne Bauräger.“

Das sollen stattdessen die übernehmen, die hier Grundstücke pachten, wie Schrebergärten. 100 Quadratmeter große Parzellen entlang der Wasserfläche. „Jeder gräbt seine fünf Meter Kanal selber“, sagt Fuchs. Der 52-Jährige hofft, dass eine Eigendynamik entsteht. Ähnlich den Häuslebauern, „als jeder Nachbar beim Hausbau des Nachbarn geholfen hat und danach stand die Siedlung“.

## Bäume statt Beton, Grün statt Grau

Zwei Modelle zeigen, was sich der NFSK die Zukunft vorstellt. Bäume statt Beton, Grün statt Grau, Räder und VAG-Boote statt Autos und Lastwagen, eine Wasserstraße von Doos bis in die Gartenstadt. Dort wohnt Theobald Fuchs, der die endlose Diskussion um den Frankenschnellweg-Ausbau beenden will.

Fuchs ist Mitglied des Bund Naturschutz, das aber gilt nicht für alle elf Mitglieder der Gruppe, die sich aus Landschaftsarchitekten, Ingenieuren und Designern zusammensetzt. „Wir sind politisch unabhängig, sehr technikaffin und rational“, beschreibt Fuchs die Runde. Erst durch das Hickhack zwischen Stadt und BN sind er und seine Mitstreiter auf ihre Idee gekommen. „Wenn beim Ausbau kein Ja und kein Nein richtig ist - vielleicht ja etwas ganz anderes.“ Fuchs sieht eine Chance für die Menschen. Deshalb haben sie sich schon „Hunderte Stunden Gedanken gemacht, Pläne gezeichnet, gerechnet“. Um das zu bündeln, weiß der Gartenstädter, hat es einen Verein gebraucht.

Zusammen mit Auffahrten, Abfahrten, Autobahnkreisel sieht der NFSK ein Flächenpotenzial von 40 Hektar, mindestens fünf davon bieten Platz für dringend benötigtes Wohnen. Auch für das größte Problem haben sie schon eine Lösung: das Gefälle. „An der Stadtgrenze liegen wir acht Meter über der Pegnitz.“ Fuchs sieht aber lieber die Gelegenheit. „Das wäre die Chance für ein Wasserkraftwerk.“

## „Investition muss sich lohnen“

Das muss bezahlt werden, genauso wie eine gute Rad-Infrastruktur. Fuchs sieht hier das Geld richtig angelegt. „Wir müssen Geld in etwas investieren, wo mehr herauskommt, als wir reingesteckt haben.“ Anders, sagt Fuchs, als beim Frankenschnellweg. Nürnberg solle nicht „die letzte Großstadt in Deutschland sein, die noch Autobahn durch die Stadt baut“.

Die transportiert derzeit täglich Zehntausende Autos. Wohin mit denen? Theobald Fuchs ist vorbereitet, „die Frage kommt immer“. Er sieht drei Gruppen, die den Frankenschnellweg jeden Tag nutzen. Zum Beispiel den Durchgangsverkehr zwischen München und Frankfurt am Main. Der aber habe in der Stadtmitte eh nichts verloren, sondern soll auf die A3, A9 und A6 umgelegt werden. „Dieser Verkehr muss komplett weg, das machen alle Städte.“

## Wohin mit den Pendlern?

Die Gruppe der Pendler, ist Fuchs überzeugt, wird sich in den kommenden Jahren verändern - und zum Nahverkehr wechseln, der ja zu Teilen auch mit Booten erfolgen kann. In der dritten Gruppe sieht der Verein Menschen, „die zum Beispiel von Schweinau nach Tennenlohe fahren, um mit dem Hund im Wald zu spazieren“. Diese kleinste Gruppe könne aber problemfrei andere Wege nehmen.

Die Autobahn locke sie dagegen eher an. Für Fuchs ist es „einfach nicht logisch, darin zu investieren“. Er sieht dagegen die „fantastische Stadt, die Nürnberg werden könnte – im Vergleich zum immer gleichen Beton“.

Er meint es ernst. Gespräche mit mehreren Stadtratsfraktionen haben schon stattgefunden, auch mit den städtischen Stellen, wie dem Stadtplanungsamt oder Umweltamt, wollen sie reden. „Mal sehen, was die zu 500 neuen Schrebergärten, vier Freibädern und einem Wirtschaftspark hier sagen.“ Möglich ist entlang des Kanals viel.



Nürnberg Nachrichten  
4. Mai 2021  
IHRE MEINUNG / NÜRNBERG

„Stadtkanal statt Autobahn“: Nürnberger Verein: Der Frankenschnellweg liegt ohnehin auf alter Trasse des Ludwig-Donau-Main-Kanals [28.4.2021]

Mit großer Begeisterung habe ich Ihren Artikel über eine Alternative für den FSW gelesen. Kombiniert mit den Ideen von TH-studenten vor einiger Zeit, ist dies ein wirklich zeigemäßer und zukunftsgerichteter Plan. Ob das Graben des Kanals durch die Anlieger machbar ist, sei mal dahingestellt, aber dies ist nicht der entscheidende Punkt. Ich wünsche mir, dass bei den „Betonköpfen“ im Stadtrat endlich mal umgedacht wird im Sinne der nachfolgenden Generationen. Info: Ich bin kein jugendlicher Ökoträumer, sondern gehöre der Generation 60+ an.

**Thomas Müller, Nürnberg**

Ein Traum! Ich denke da vor allem an den Abschnitt Fürth Stadtgrenze bis An den Rampen. Auf der einen Seite Industrie auf der anderen die Kläranlage und die Eisenbahnstrecke. Da kommt Stimmung auf!

**Günter Kammerer, Nürnberg**

Wie oft, oder wie lange, sollen wir uns noch mehr solch verwegene Ideen gefallen lassen? Das kommt den anderen Gegnern, wie Bund Naturschutz usw., sehr gelegen. Dieser Artikel mit den Fotos der glücklichen Ideenträger, würde ich als sehr peinlich und mehr als Faschingsscherz behandeln. Ich würde den drei Herren einfach raten, sich mehr um Radwege zu kümmern. Mein Schreiben richtet sich nicht gegen die drei Herren, sondern man muss sich Sorgen um Nürnberg und den zukünftigen Verkehr machen. Natürlich sind die Anlieger am meisten betroffen. Diese warten bestimmt nicht auf einen Wasserspielplatz sondern auf eine Luft zum Atmen und um gesünder zu leben. Jedes Monat, jedes Jahr Verzögerungen sind wahnsinnige Mehrkosten. Darauf sind auch die Gegner aus, denn sie werden so lange hinauszögern, bis der FSW wirklich nicht mehr finanzierbar erscheint. Diejenigen, die den FSW mutwillig verzögern, sollten für die Mehrkosten herangezogen werden.

**Heinz Kiefer, Stein**

Wahrscheinlich wegen Coronabelastung werden nun die Aprilscherze 28 Tage verzögert gedruckt. Man könnte stattdessen in Nürnberg den Frauentorgraben fluten und die Straße zwischen Plärrer und Bahnhof zur Wiese machen. Dann könnten dort die in der Innenstadt Beschäftigten eine geruhige Mittagspause ohne lange Anfahrt verbringen.

**Dieter Gude, Oberasbach**

Erstaunlich welche Stilblüten die diversen Vorschläge bezüglich des FSW treiben. Vom Rückbau, Bypass, Hirngespinnste von Studenten bis hin zu einer Wasserstraße. Macht den FSW endlich kreuzungsfrei mit einer Tunnellösung mit grünem Deckel. Die Anwohner und die arbeitende Bevölkerung, die diesen täglich nutzen muss, werden es Euch danken.

**Ernst Schönweiß, Lauf a.d. Peg.**

Was für eine wunderbare Idee! Endlich jemand, der den Mut hat, völlig neu zu denken! Ich möchte schon mal eine Parzelle reservieren und wünsche viel Erfolg für dieses die Stadt bereichernde Projekt.

**Michaela Schneider, Nürnberg**

### **„Nürnberg könnte eine fantastische Stadt werden“ Verein will aus Frankenschnellweg einen Stadtkanal machen**

*Die Zukunft des Frankenschnellwegs ist weiterhin umstritten. Ein Verein hat nun vorgeschlagen, einen Stadtkanal aus der Autobahn zu machen.*

Die Zukunft des Frankenschnellwegs ist weiterhin ein heiß diskutiertes Thema in Nürnberg\*. Die einen sind für einen Ausbau, die anderen vehement dagegen. Der Verein Nürnberg-Fürther Stadtkanal e.V. hat mit seiner Idee jetzt einen ganz neuen Vorschlag gebracht: Aus dem Frankenschnellweg soll ein Stadtkanal für Nürnberg und Fürth werden - mit Nahverkehr auf dem Wasser und verpachteten Flächen am Ufer.

#### **Stadtkanal statt Frankenschnellweg?**

Geht es nach Theobald Fuchs und den Mitgliedern seines Vereins, könnte man schon bald über den Frankenschnellweg rudern. *„Die Teerdecke müsste weg“*, erklärt er bei nordbayern.de, *„aber ich denke, 2022 könnte es losgehen.“* Mit ihrer Idee wollen die drei Gründer des Vereins – Theobald Fuchs, Tibor Klingen und Klaus Wechselberger – die Diskussion um den Ausbau der Autobahn zwischen Nürnberg und Fürth endgültig auf Eis legen. Ein solcher Kanal könne ohne Großbaustelle und Bauunternehmen entstehen.

*„Wir wollen mit so wenig Aufwand wie möglich Flächen für Einwohner frei machen“*, so Fuchs. Dort wo heute Autos und Lkw über die Autobahn düsen, ist früher tatsächlich schon einmal Wasser geflossen. Vor mehr als 50 Jahren wurde der Frankenschnellweg nämlich auf einer Trasse des Ludwig-Donau-Main-Kanals gebaut. Dieses Wasser wünschen Theobald Fuchs und seine Mitstreiter sich zurück.

#### **Bürger sollen sich selbst um den Bau des Kanals kümmern**

Es soll aber kein Industriekanal mit tonnenschweren Schiffen entstehen. Eine Wasser-Idylle mit Raddampfer jedoch auch nicht. Vielmehr soll der Kanal eine Mischung aus Natur und innovativer Technik sein. *„Zum Beispiel für Schiffe mit Solarstrom, die sich selbst automatisch an Stationen aufladen.“* Der Verein plant knapp 1,50 Meter Wassertiefe, mit schrägen Ufern, an denen Rudervereine Platz finden und jedes Jahr Wettbewerbe veranstalten können. Einen Bauträger soll es nicht geben, stattdessen sollen Bürger Grundstücke am Wasser pachten und sich dann um den Bau des Kanals kümmern.

Für Fuchs ist es *„einfach nicht logisch“*, in den Ausbau der Autobahn A73 zu investieren. Er sieht *„die fantastische Stadt, die Nürnberg werden könnte - im Vergleich zum immer gleichem Beton“*. Aber wohin mit den zehntausenden Fahrzeugen, die täglich den Frankenschnellweg passieren? Auch dafür hat Fuchs einen Plan: Der Durchgangsverkehr zwischen München und Frankfurt soll auf die A3, A6 und A9 verlagert werden. Die Gruppe der Pendler wird sich laut Fuchs in den kommenden Jahren verändern und mehr und mehr zum Nahverkehr wechseln, der in großen Teilen auch mit Booten erfolgen kann.



Süddeutsche Zeitung  
28. Mai 2021  
**GLOSSE: MITTEN IN NÜRNBERG**  
von Olaf Przybilla

## **Nürnberg:Paddeln auf dem Frankenschnellweg**

Bayerisches Kabinett tagt in Nürnberg - Frankenschnellweg

Das jeweilige Adrenalinaufkommen zweier mittelfränkischer Nachbarstädte erlebt mehrfach starke Schwankungen. Aber was sich jetzt wegen der bekannten Autobahn mit Ampeln abspielt, lässt fraglos die Gemüter überlaufen.

Eine Straße, die in Sichtweite den Fürther Stadtteil Ronhof passiert, treibt dem Nürnberger schon aus grundsätzlichen Erwägungen den Adrenalinspiegel in die Höhe. Der Stadtteil gilt als die Heimat eines Vereins, der kürzlich anlässlich eines geradezu epischen Triumphes (Aufstieg in die Beletage des deutschen Fußballs und das im letzten Spiel mit nur zehn Mann auf dem Platz) nichts Lustigeres zu tun wusste, als sich sogleich ein Leiberl überzustreifen und darauf hinzuweisen, dass man damit ja nun „Franken-Meister“ geworden sei.

Das mögen sie in Flensburg nicht recht verstehen. Franken-Meister? Die sind doch jetzt als komplett unterfinanzierter Underdog sensationell in die Bundesliga aufgestiegen - was wollen sie da mit ihren Spezialregionalismen? Ist den Fürthern aber wurscht, dass Flensburger das nicht kapieren dürften. Weil da, wo sie das kapieren sollen, da tun sie das schon (was man zuverlässig von einem Nürnberger weiß, der sehr kurz davor stand, sich ein neues TV-Gerät zulegen zu müssen).

Zurück aber zu besagter Straße, die an bestimmten Stellen so ziemlich exakt eine Grenze zwischen Fürth und Nürnberg zieht, allerdings mehr auf der Seite des, Verzeihung, Zweitligisten. Zur Ehrenrettung sei an der Stelle betont, dass ein Fußballverein nicht ausschließlich fürs Nürnberger Adrenalinaufkommen auf Höhe Ronhof verantwortlich zu machen ist. Ein bisschen trägt schon auch dazu bei, dass man dort auf dem „Frankenschnellweg“ unterwegs ist, der absonderlichsten Wortfehlprägung des Freistaats. Spätestens nämlich kurz nach der Anschlussstelle Ronhof ist diese Straße der älteste und zuverlässigste Frankenstehweg der Welt, eine Art Autobahn mit Ampeln, herrlich.

Nur die Älteren wissen noch, wann erstmals versucht wurde, diesen Stau aufzulösen, es dürfte kurz nach Wallensteins Abzug aus seinem Lager südwestlich von Fürth gewesen sein. Nun aber keimt Hoffnung: Ein Verein will erreichen, dass demnächst über den Schnellweg gepaddelt werden kann. Ausbau ist keine Lösung, finden sie, Umbau zum Stadtkanal zwischen Nürnberg und Fürth - das ist die Lösung. Come together, auf dem Wasser!

Die Chancen? Hm. Wer die Leserbriefspalten der Nürnberger Zeitung studiert, der sieht da etwas ansteigen. Nicht aber den Wasser-, eher den Adrenalinspiegel.



CURT MAGAZIN  
31. Mai 2021  
**NÜRNBERG / INTERVIEW (DIGITAL)**  
Reinhard Lamprecht

<https://www.curt.de/nbg/inhalt/artikel/14447/43/>  
(zuletzt besucht am 26. März 2022)

## Es geht um die Lebensqualität dieser Stadt: Die Vision Stadtkanal

Immer, wenn wir in jüngster Zeit unserem Kolumnisten Theo Fuchs über den Weg gelaufen sind, salbaderte der Mann leicht verwirrt wirkende Dinge, die fantastisch bis irre anmuten: Das mit dem Frankenschnellweg sei ja wohl nix, sagte er fuchtelnd, ein Kanal sei die Lösung, eine Wasserstraße, ein Stadtkanal! Der Stadtkanal müsse her! Ja, ja, nickten wir beruhigend und warteten, bis der Fuchs, noch immer brabbelnd und Fingerchen schwingend, davongezogen war. Einen rechten Reim konnten wir uns darauf allerdings nicht machen – bis wir plötzlich feststellen mussten, dass der Fuchs mit dieser Fantasie keineswegs allein war. Ein Verein hatte sich gegründet, der Nürnberg-Fürther-Stadtkanal, die seriösen Medien berichteten. Die meinten das ernst, möglicherweise, die hatten anscheinend sogar einen Punkt! Und die Deppen waren mal wieder wir. Also wollten wir es doch genauer wissen und kamen wieder angekrochen, um unsere Fragen loszuwerden. curt vs. Nürnberg-Fürther-Stadtkanal, das große Interview.

*CURT: Also zuerst mal: Stimmt es, dass ihr anstelle der A73, auch unter dem Namen »Frankenschnellweg« bekannt, einen neuen Kanal zwischen Nürnberg und Fürth errichten wollt?*

*N.F.S.K.: Ja, das ist richtig. Wir sind dafür, dass die Autobahn abgerissen wird und auf der Trasse, da wo bis zum zweiten Weltkrieg eh schon der Ludwig-Donau-Main-Kanal verlief, wieder ein Wasserweg entsteht.*

*CURT: Wie genau soll das aussehen?*

*N.F.S.K.: Der neue Kanal zwischen Nürnberg und Fürth soll kein Industriekanal werden, so wie der Rhein-Main-Donau-Kanal, den es ja zusätzlich gibt. Dort hat es gewaltige Hafenanlagen für Schiffe, die mit etlichen tausend Tonnen Alteisen, Öl oder Schotter beladen sind. Umgekehrt wollen wir auch nicht zurück ins Kaiserreich, mit Treidelpferdchen, Holzkähnen und Pfeife rauchenden Schäfern, die in der Abendsonne auf den Dämmen sitzen und winken. So schön diese Vorstellung auch sein mag, der neue Nürnberg-Fürther Stadtkanal ist ein Projekt der Moderne, der alle technologischen Möglichkeiten nutzen soll, um den komplexen Herausforderungen einer Stadtgesellschaft des 21. Jahrhunderts zu begegnen.*

*CURT: Was heißt das zum Teufel?*

*N.F.S.K.: Nun, uns geht es primär um die Lebensqualität in der Stadt. Den mehr als 530.000 Einwohnern Nürnbergs ist es unserer Meinung nach nicht zuzumuten, dass quer durch ihre Stadt eine Autobahn betreiben wird. Diese Autobahn verursacht Tag und Nacht Luftverschmutzung und Lärm, sie kostet schon im Normalbetrieb jedes Jahr Unsummen für den Unterhalt und bringt im Gegenzug keinerlei Mehrwert – weder finanziell noch ideell. Jedes kleine Dorf in den fränkischen Outbacks bekommt heute mit Recht eine Umgehungsstraße.*

*CURT: Ist der neue Kanal also kein Naturschutzprojekt?*

*N.F.S.K.: Stimmt genau. Ganz ehrlich: An der A73 gibt es keine Natur zu schützen. Mal abgesehen von dem alten Hafenbecken zwischen Rothenburger und Schwabacher Straße, das seit Jahrzehnten verwildert ist. Aber im großen und ganzen sprechen wir*

*von ungefähr 40 Hektar Stadtfäche, die ausschließlich für den Zweck, dass Fahrzeuge quer durch die Stadt brausen können, unter einer Betondecke vergraben liegen. Dazu gehört nicht nur die eigentliche vierspurige Fahrbahn von knapp 10 Kilometer Länge zwischen der Anschlussstelle Doos/Stadtgrenze im Westen und der Südwesttangente im Südosten. Wir sehen auch das riesige Potential, das in den Flächen steckt, die heute für Zu- und Abfahrten verschwendet werden. Das sind mehrere Hektar Kreisel und Einfädelungsspuren, wo sich großartige Möglichkeiten für sozialen Wohnbau ergäben. Direkt am zukünftigen Kanal gelegen könnten neue Wohnviertel für junge Familien mit Kindern entstehen, für die die neue Kanallandschaft ein Anreiz wäre, in die Stadt zu ziehen, wo bei einer rapide alternden Gesellschaft junge Fachkräfte dringend gebraucht werden.*

*CURT: Dann ist der Kanal – nicht nur, sondern auch – ein wirtschaftliches Konzept zur Stärkung der Zukunftsfähigkeit unserer Metropole?*

*N.F.S.K.: Wir hätten das nicht besser ausdrücken können.*

*CURT: Die große Frage, die wahrscheinlich immer wieder gestellt wird...*

*N.F.S.K.: ... wo sollen die Autos fahren?*

*CURT: ... ja? Woher wusstet ihr das?*

*N.F.S.K.: Nun, das ist natürlich der Punkt, wo relativ viele Leute relativ wenig entspannt auf das Projekt reagieren. Wir plädieren dafür, die Sache differenziert zu sehen. Die Automassen lassen sich grob in drei Gruppen einteilen. Das macht übrigens die Stadt, die den Ausbau plant, ebenfalls so. Es gibt erstens den Durchgangsverkehr, also PKW und LKW, die von der A3 zur A9 oder A6 und umgekehrt durchs Stadtgebiet abkürzen. Die meisten Beteiligten sind sich einig, dass dieser Verkehr um Nürnberg außen herum gehen muss. Zweitens haben wir die Pendler, die während eineinhalb Stunden am Morgen und wieder eineinhalb Stunden lang am Abend die A73 verstopfen. Diese Hin- und Herfahrerei kann und muss unserer Meinung nach auf andere Verkehrsmittel verlagert werden. Entlang des neuen Stadtkanals soll es auf der ganzen Länge einen großzügigen Radschnellweg geben, auf dem Wasser*

sollen VGN-Boote einen Teil des Personentransportes übernehmen, ungefähr im Umfang einer gut frequentierten Straßenbahnlinie. Es soll Haltestellen an der Stadtgrenze, Janssenbrücke, Rothenburger Straße und Dianastraße geben.

**CURT: Dauert das nicht ewig?**

N.F.S.K.: Es sollen ja keine Paddelboote sein! Wir denken an fahrerlose, computergesteuerte Fähren für 30 bis 60 Personen, die elektrisch betrieben und mit Sonnenenergie aufgeladen werden, die direkt neben dem Kanal, z.B. an den Bahndämmen gewonnen wird. Die Fahrtzeit von der Stadtgrenze zur Werderau oder Gartenstadt würde unter einer halben Stunde liegen, was man mit keinem anderen Transportmittel schaffen kann. Hier ist viel möglich! Beispielsweise findet in Venedig (einer von Nürnbergs Partnerstädten!) der gesamte Personen- und Warentransport auf dem Wasser statt und Touristen reisen extra deswegen an, das zu sehen. Ein weiterer Teil des Verkehrs – Berufspendler und der Rest, der heute aus den verschiedensten Zwecken im Auto auf der A73 unterwegs ist – muss auf die bereits bestehenden Öffis ausweichen oder eben auf den Ring, der um Nürnberg führt. Wir stecken generell in Deutschland und Europa mitten in einer Verkehrswende, in die der neue Kanal perfekt hineinpassen würde.

**CURT: Schlechte Nachrichten für Autofahrer?**

N.F.S.K.: Nein. Wenn man bereitwillig darüber nachdenkt, kann man erkennen, dass der Kanal eigentlich auch pro Autofahrer ist. Erstens wollen wir die Autos ja nicht komplett abschaffen. Sondern nur die Anzahl so weit nach unten drücken, dass für die wenigen Fahrer die Sache ohne Stau, Drängerei, Parkplatznot usw. auch wieder Spaß macht. Zweitens würde ein gut ausgebauter ÖPNV vielen Leuten ermöglichen, den Weg zur Arbeit nicht in einer Blechkiste eingesperrt zu verbringen und darin viele kostbare Stunden Lebenszeit zu verlieren. Pendeln mit Bus, Bahn und Boot bedeutet geschenkte Zeit, in der man lesen, nachdenken, träumen oder sogar schon arbeiten könnte. Und drittens wird leider von der Politik und anderen Gruppen, die sich fanatisch für das Auto als allein selig machendes Verkehrsmittel einsetzen, gerne verschwiegen, dass der Ausbau der A73 mit sechs Spuren, Lärmschutz, Tunnel, Betondeckel, Brücken etc. mindestens für 10 Jahre die Strecke sowieso unpassierbar machen würde. Anders gesagt: die erste Auswirkung des Ausbaus wäre die komplette Sperrung. Der Verkehr müsste sich sowieso einen anderen Weg suchen. Und wenn dann nach 10 Jahren der Super-Schnellweg in Beton gegossen wäre, gäbe es den darauf geplanten Verkehr überhaupt nicht mehr. Wozu also eine dreiviertel Milliarde Euro buchstäblich im Boden versenken? Der Kanal hat ja den aus unserer Sicht sehr charmanten Vorteil, selbst ein Verkehrsweg zu sein. Also keine Sperrung, kein Abschneiden, sondern nur der Wechsel zu umweltver-

träglich und menschenfreundlichen Verkehrsmitteln wie Fahrrad oder Schiff.

**CURT: Also doch ein Öko-Projekt?**

N.F.S.K.: Der Kanal bietet eine weitreichende, stadtplanerische Lösung für ein komplexes Problem – da passt man natürlich nicht nur in eine Schublade. Öko ist der neue Stadtkanal in dem Sinne, dass er ein starkes Mittel gegen Auswirkungen der Klimaerwärmung wäre. Anstelle von Abgasen fließt entlang des Kanals frische Luft in die Mitte der Stadt – manchen nennen das Frischluftschneise. Die Wasserfläche trägt zur Kühlung bei und die grüne Bepflanzung der Ufer verbessert das Klima für die am dichtest besiedelten Viertel Muggenhof, Eberhardshof, Gostenhof und Gibitzenhof zusätzlich. Vom Freizeitwert für Zehntausende ganz zu schweigen.

**CURT: Wie verbringt man seine Freizeit an einem Kanal – sorry für die blöde Frage, aber das würde uns schon interessieren.**

N.F.S.K.: Der Kanal wird etwa so breit sein wie der alte Ludwig-Donau-Main-Kanal, der heute noch von der Gartenstadt im Süden Nürnbergs über Neumarkt bis nach Kehlheim verläuft. Übrigens eine wunderbare Strecke zum Radfahren. Konkret heißt das, dass auf den Flächen, die nach dem Abriss der A73 frei werden, noch Unmenge Platz ist, der von der ganzen Stadtbevölkerung genutzt werden könnte. Wir planen über 1000 Gartengrundstücke am Wasser, außerdem mehrere Zonen für Kleingewerbe und Start-ups, die dort Geschäfte im weitesten Zusammenhang mit dem Wasser betreiben können. Boote bauen, reparieren, vermieten. Logistik mit Lastenrädern, Angler- und Gartenbedarf, Gesundheit und Wellness. Auch eine Brauerei und eine Vergnügungsmeile mit Gartenlokalen und Restaurants unter Bäumen ist vorgesehen. Zudem wäre Platz für sage und schreibe vier Freibäder, für die Anlagen von Wassersportvereinen und eine große Open-Air-Bühne, wo von Konzerten bis zu Filmvorführungen alles drin ist. Unserer Meinung nach ist das Konzept des Kanals ein Fall von Stadtplanung, der diesen Namen auch verdient!

**CURT: Das hört sich ganz phantastisch an! Also im Sinne von geil.**

N.F.S.K.: Ja, das ist es auch. Und es erscheint uns machbar.

**CURT: Was soll der ganz Spaß denn kosten? Und wie lange würde es dauern, bis die ersten Gondeln mit Touristen an blühenden Apfelbäumen und vollbesetzten Biergärten von Fürth nach Nürnberg fahren?**

N.F.S.K.: Wir haben uns natürlich auch Gedanken zu den Kosten gemacht. Genaue Vorhersagen sind in solchen Sachen generell schwierig. Aber eine Kernidee des Nürnberg-Fürther Stadtkanals ist, dass die Bürger\*innen das Bett des Kanals selbst graben. Eine

Partei alle fünf Meter, die eine ein Meter fünfzig tiefe und zwölf bis fünfzehn Meter breite Grube ausheben – das ist machbar. Für Familien, Vereine, Geschäftsgründer, zukünftige Kleingärtner. Wer seinen Abschnitt selber gräbt, bekommt eine Parzelle am Ufer auf Lebenszeit verpachtet. Wenn man die Kosten für Erschließung mit Wasser, Strom, Internet, von zehn Kilometern Radweg, zehn Fußgängerbrücken, zwei Straßenbrücken, 1000 Obstbäumen, Vermessungsarbeiten, Lastenrädern usw. abschätzt, kommt man auf einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag.

**CURT: Äh, wir sind da nicht so geübt mit großen Summen Geld. Was heißt das konkret?**

N.F.S.K.: Naja, mehr als 10 Millionen, weniger als 100. Die 650 Millionen, die derzeit von den Planern als Kosten genannt werden, dürften sich wie bei solchen Großprojekten üblich während der Bauzeit mindestens verfünffachen. Das sagt die Erfahrung. Vor allem würde diese irre Menge Geld die Probleme nicht lösen, sondern sogar verstärken. Straßen ziehen Autos an, eine heutzutage ebenfalls gut erforschte Tatsache.

**CURT: Aber bekommt denn Nürnberg nicht den Großteil der Baukosten von der Landesregierung zugeschossen?**

N.F.S.K.: Wie hoch der Zuschuss auch immer ist – auch die Landesregierung hat keinen Geldesel. Jeder einzelne Euro, der in den Tunnel gesteckt wird, ist Steuergeld. Das wir alle erst einmal verdienen müssen. Also sollte doch damit etwas passieren, was das Leben der Bürger in den Städten Nürnberg und Fürth verbessert, heute und in der Zukunft. Ein Ausbau des Frankenschnellweges würde noch mehr Autos anlocken, die dann trotzdem nicht weiterkämen, weil ja alles über die Ausfahrten irgendwie hinein muss in die Stadt. Da wird einfach nicht mehr Platz sein für noch mehr Autos, der Plärrer, der Dianaplatz, der Westring – alles wird chronisch verstopft sein. Dieses Geld wird also völlig sinnlos verschleudert, ohne dass zukünftige Generationen irgendeinen Vorteil davon haben. In einen neuen Stadtkanal wäre das Geld allerdings sehr gut investiert und würde in der Zukunft für hohe Lebensqualität in den dichtest bevölkerten Teilen der Stadt sorgen und Nürnberg zu einem weltweit sichtbaren Ort der Innovation und Nachhaltigkeit machen. Punkt.

**CURT: Wir danken für das Gespräch.**

N.F.S.K.: Gerne. Ahoi!

### Protest gegen den Ausbau Frankenschnellweg: Umweltschützer sammeln Unterschriften für Bürgerantrag

Umweltschützer machen weiter Front gegen die Ausbaupläne für den Frankenschnellweg. Sie sammeln jetzt Unterschriften für einen Bürgerantrag. Mit ihm soll die Nürnberger Stadtspitze verpflichtet werden, nach Alternativen zum 660-Millionen-Projekt samt Tunnelbau für Fahrspuren zu suchen.

Ulrike Müller-Telschow von der Künstler-Initiative Artists for future hat ihre Ankündigung vom Frühjahr, im Kampf gegen das ungeliebte Straßenprojekt nicht nachzulassen, in die Tat umgesetzt. Zusammen mit dem Umweltverband Verkehrsclub Deutschland und der Architektur-Initiative Baulust versucht sie nun, rund 5500 Unterschriften für einen Bürgerantrag nach Artikel 18b der Bayerischen Gemeindeordnung zusammen zu bekommen.



Die Idee, den alten Kanal wieder auf der Fläche des Frankenschnellwegs aufleben zu lassen, will der Verein Nürnberg-Fürther Stadtkanal vorantreiben.

Darin wird Nürnbergs Oberbürgermeister Marcus König aufgefordert, dem Stadtrat die Entwürfe von Studenten der Technischen Hochschule Nürnberg im Bereich Architektur und Stadtplanung vorzustellen, die das Areal des Frankenschnellwegs neu erschließen.

### Frankenboulevard statt Autobahn

Teilweise wird in den Arbeiten der Stadtraum, den die Straße jetzt schnurgerade durchschneidet, für Wohnen und Erholung erschlossen. Vom „Frankenboulevard“ ist die Rede, auch wurde diskutiert, den alten Ludwigskanal, auf dessen Trasse der Schnellweg gebaut wurde, wiederzubeleben.

Zudem soll die Stadt eine Machbarkeitsstudie über einen „stadtverträglichen Umbau“ des Frankenschnellwegs in Auftrag geben und einen städtebaulichen Wettbewerb ausloben.

„Zahlreiche Städte machen inzwischen vor, wie man zeitgemäß mit dem Thema Mobilität umgeht“, sagt Marc Kücking, Vorsitzender des Vereins Baulust. Gefordert sei nun „ein großräumiges Verkehrskonzept, das (wenigstens) auch Fürth im Blick hat.“

Bernd Baudler vom Verkehrsclub Deutschland verlangt „einfach eine offene Diskussion darüber, was Nürnberg heute und in Zukunft braucht“. Ulrike Müller-Telschow kritisiert, dass sich „weder Bau- noch Umweltreferat zuständig fühlen“. Das Großprojekt ist beim städtischen Servicebetrieb SÖR angesiedelt, der sich um die Straßen kümmert. So würden der Öffentlichkeit wichtige Informationen fehlen, sagt sie.



BR24  
15. Juli 2021  
**HIER IST BAYERN**  
von Michael Reiner

<https://www.br.de/nachrichten/bayern/175-jahre-ludwigskanal-schlagrahmdampfer-und-wassertaxis,Sd9Njuz>  
(zuletzt besucht am 26. März 2022)

## 175 Jahre Ludwigskanal: Schlagrahmdampfer und Wassertaxis

Bayerns längstes Denkmal feiert Geburtstag: Der Ludwig-Donau-Main-Kanal wird 175 Jahre alt. Wirtschaftlich hat er schon lange keine Bedeutung mehr. In Erlangen, Fürth und Nürnberg ist er verfallen. Doch es gibt Pläne für eine Wiederbelebung.

Am Westhang des Erlanger Burgbergs steht das Kanaldenkmal mit seinen vier überlebensgroßen Steinfiguren. Es ist eingeklemmt zwischen Stützmauern und Straßen. Unten rauscht der Verkehr über den Frankenschnellweg, rund 60.000 Fahrzeuge pro Tag werden hier gezählt. Vor genau 175 Jahren wurde das Monument feierlich enthüllt. Jeder sieht es, aber kaum einer weiß, für was es steht.

### Kanal weicht dem Frankenschnellweg

Zwischen 1836 und 1846 hat König Ludwig I. von Bayern die Wasserstraße bauen lassen. Sie ist 172 Kilometer lang und verbindet die Donau in Kelheim mit dem Main in Bamberg. "Donau und Main für die Schifffahrt verbunden", so steht es auf dem Denkmal. Doch an den Kanal, der hier einst am Burgberg vorbeiführte, erinnern nur noch alte Postkarten und Fotos.

Gunter Bauer wohnt in einem der Häuser, die hier einst ganz nah am Kanal standen. In seinem Wohnzimmer hängt ein Foto, das die alte Siedlung zeigt. Dort, wo auf dem Foto Häuser stehen und der Kanal verlief, fahren heute Autos. "Diese Häuser wurden alle 1968 abgerissen. Und dann wurde der Frankenschnellweg hingebaut", erzählt er.

### Eisenbahn war günstiger als Schiffe

Schon nach wenigen Jahrzehnten wurde der Ludwig-Donau-Main-Kanal bedeutungslos. Er hat sich wirtschaftlich nie richtig rentiert. Schon während seiner Bauzeit bekam er Konkurrenz durch die Eisenbahn. In Erlangen verliefen die Schienen nahezu parallel zum Kanal. Der Eisenbahntunnel durch den Burgberg wurde 1844 eröffnet. Zwei Jahre, bevor das Kanaldenkmal wenige hundert Meter davon entfernt enthüllt worden ist. 2016 wurde dann eine zweite Röhre des Burgbergtunnels eröffnet.

### Gemächlicher Transport mit einer Pferdestärke

Die Eisenbahn war schneller und konnte mehr transportieren als die kleinen Kanalschiffe. Sie waren rund 25 Meter lang, fassten 120 Tonnen Fracht und wurden von Pferden am Ufer mit einer Geschwindigkeit von drei Kilometern pro Stunde getreidelt. Und dann mussten noch die 100 Schleusen auf der Kanalstrecke überwunden werden. Das kostete zusätzlich Zeit.

### Kaffeefahrten auf dem Kanal

Statt der Frachtkähne kam in den 1920er-Jahren dann die Zeit der Ausflügler und der "Schlagrahmdampfer". Ziel der beliebten Kaffeefahrten war der Gasthof Weigel im Fürther Stadtteil Kronach. Der Gasthof war bekannt für seinen Kuchen mit viel Schlagrahm obendrauf. Der Wirt hatte drei Dampfer angeschafft, Antonia, Karl und Hansi. Die Dampfer sind längst verschrottet. Den Gasthof gibt's noch immer und Modelle der Boote stehen im Wirthausflur.

### Schlagrahmdampfer als Markenzeichen

Pächter Andreas Gering sagt, dass das Traditionslokal Weigel auch heute noch vom Ruf der Kanalwirtschaft lebt. "Wir hatten vor Kurzem eine Goldene Hochzeit ausgerichtet. Da haben die Gäste schon als Kinder bei uns gefeiert", erzählt er. Das große Thema sind nicht nur bei solchen Anlässen immer wieder die Schlagrahmdampfer. Fünf Meter hinterm Biergarten verlief der Kanal. Heute schützt eine dichte Hecke vor dem Verkehrslärm. Denn auch hier nutzt die Schnellstraße die frühere Kanalstrecke.

### Überreste des Nürnberger Kanalhafens

Zehn Kilometer weiter im Süden stauen sich die Autos an den Ampeln am Ende des Frankenschnellwegs in Nürnberg. Zwischen den Fahrbahnen, die hier rund 50 Meter weit auseinanderliegen, sind die Reste des Kanalhafens zu erahnen. In den ehemaligen Becken wuchert dichtes Gestrüpp. Theobald Fuchs ist der Vorsitzende des Vereins Nürnberg-Fürther-Stadtkanal. Der hat sich zum Ziel gesetzt, den Kanal wiederzubeleben.

### Alle sollen beim Kanalbau mithelfen

Fuchs stellt sich entlang des neuen Alten Kanals einen grünen Stadtteil vor. Dafür soll der Frankenschnellweg dem Wasser weichen. Das Kanalstadtviertel soll autofrei sein, für den Nahverkehr sind Wassertaxis zuständig – natürlich mit Elektroantrieb. „Es wird Schwimmbäder geben, Biergärten und vielleicht eine Brauerei“, erklärt Fuchs. Beim Bau der Trasse sollen die künftigen Pächter der 1.000 Kleingärten übrigens mitmachen, die entlang des Kanals geplant sind. „Die Leute, die später die Gärten für günstiges Geld auf Lebenszeit pachten, sollen während der Bauphase einen kleinen Teil des Kanals vor ihrem Gartengrundstück selbst graben“, sagt Fuchs.

### Baden in der Schleuse

Von solchen Utopien zurück zur Gegenwart. Auch am Rand der Nürnberger Gartenstadt ist die ehemalige Kanaltrasse zugeschüttet. Wer das nicht weiß, könnte die Anlage für einen langgestreckten Park mit Spielgeräten und Bolzplätzen halten. Die Bewohner der dicht bebauten Nürnberger Südstadt flüchten sich gerne hierher ins Grüne. Unweit des Spielplatzes sind im hohen Gras Steine eines ehemaligen Schleusenbeckens zu sehen. Eine Spaziergängerin, die seit fast 70 Jahren in der Gartenstadt wohnt, erzählt, dass zu ihrer Jugendzeit in den Schleusen gebadet wurde.

### Beliebtes Freizeitziel im Großraum

Noch wenige hundert Meter weiter, über die nächste große Straße: Dann ist der Alte Kanal endlich zu sehen, so wie er früher einmal war. Doch es fahren keine Boote mehr. Auf dem Wasser schwimmen Seerosen, am Ufer stehen links und rechts große Bäume. Und auf den Treidelpfaden am Ufer können Radfahrer und Spaziergänger unter großen Bäumen kilometerweit die Idylle genießen. Heute ist der Alte Kanal ein beliebtes Freizeitziel.



Nürnberg Nachrichten  
28. Juli 2021  
INTERVIEW OB MARCUS KÖNIG  
von André Fischer

## Miniparks und neue Bäume: Wie Nürnberg dem Klimawandel begegnen will

Die Flutkatastrophe im Westen Deutschlands hat den Klimawandel in den Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion gerückt. Was wurde in Nürnberg erreicht? Dazu haben wir Oberbürgermeister Marcus König befragt.

*Herr König, die Stadtverwaltung soll bis 2035 klimaneutral werden. Wird die Stadt auch die Wirtschaft antreiben, mehr für das Klima zu tun?*

Marcus König: Nach der Pandemie werden die Fragen zur Zukunft noch viel intensiver gestellt werden. Dazu zählen Klima, Nachhaltigkeit, Mobilität, Wohnen. Und ja, wir werden uns in Nürnberg anstrengen müssen. Seit über einem Jahr haben wir ein Klima-Camp auf dem Sebalder Platz. Die jungen Menschen wollen wissen, wann geht es los und was wird gemacht. Wir haben uns eine CO<sub>2</sub>-Neutralität für das Jahr 2035 auf die Fahne geschrieben und das muss jetzt umgesetzt werden. Betroffen sind davon neben der Kernverwaltung auch die städtischen Eigenbetriebe wie N-Ergie, VAG, WBG und Klinikum.

*Was ist denn konkret geschehen, um diese Zielvorgabe auch zu erreichen?*

König: Im vergangenen Jahr haben wir einen Klimafonds, der mit 120 Millionen Euro ausgestattet ist, und einen Mobilitätspakt beschlossen. Wir pflanzen mehr Bäume. Wir wollen Stadtteile mit Klimainseln, Pocketparks und mobilem Grün ausstatten. Wir wollen die Fahrradwege so ausbauen, dass sie attraktiv sind und von Fahrradfahrern gern angenommen werden. Vielleicht können wir den einen oder den anderen Autofahrer davon überzeugen, dass er sein Auto stehen lässt. Wir haben in Nürnberg im Vergleich zu anderen Städten ein hervorragendes ÖPNV-Netz. Dafür müssen wir mehr Werbung machen.

*Wie steht es um die Umsetzung des Mobilitätspakts?*

König: Wir haben die ersten Millionen für neue Radwege ausgegeben. Beispiel Hauptbahnhof. Wir haben auch schon den Beschluss für den Ausbau der Radwege an der Bayreuther Straße gefasst. Obwohl die Steuereinnahmen durch Corona gewaltig zurückgegangen sind, stellen wir Menschen ein, die Radwege planen, bauen und die damit den Mobilitätspakt umsetzen. Diese Stellen sind beantragt.

*Anträge der Stadtratsfraktionen werden in der Regel geprüft, ob sie Auswirkungen auf den Haushalt und auf den Stellenplan haben. Müssen Anträge künftig nicht auf klimafreundlich oder klimaschädlich hin bewertet werden?*

König: Die Referenten und ich waren auf der Klausurtagung vor wenigen Wochen einig, dass wir bei allen Anträgen die Klimaneutralität und CO<sub>2</sub>-Neutralität im Blick haben müssen. Bei den Kindergärten oder Kinderkrippen haben wir bislang darauf geschaut, wie viele Kinder wir unterbringen können. Wir müssen aber auch berechnen, wie viel CO<sub>2</sub> entsteht. Wir werden künftig darauf schauen, wie umweltfreundlich Neubauten gestaltet sind. Dabei geht es um neue Materialien, Photovoltaik, begrünte Dächer und Fassaden. Das werden wir von den Bauherren auch verlangen. Wir dürfen uns aber nicht nur auf den großen Geldbeutel einstellen. Die Themen Klimaschutz und Klimaneutralität müssen auch für Menschen mit einem eher kleinen Geldbeutel passen.

*Bedeutet das, dass Bauanträge ohne diese grünen Komponenten, die Sie erwähnt haben, nicht genehmigt werden?*

König: Wir werden den Menschen und den Investoren, die bauen wollen, sagen, das ist unser Standard. Wenn sie das machen, dann bedeutet das für sie auch einen Imagegewinn. Wir wollen als Großstadt Nürnberg Klimaschutz und Klima-Resilienz vorantreiben. Wir könnten damit auch wirtschaftlich punkten und ein Vorbild für die hier ansässigen Firmen sein.

*Muss jetzt der kleine Häuslebauer in seinem Bauantrag die grünen Komponenten vorweisen, um eine Genehmigung zu bekommen oder nicht?*

König: Wir wollen überzeugen. Wir werden künftig fragen, wie soll das Haus beheizt werden? Geht auch Geothermie? Wir wollen versuchen, dort, wo Strom verbraucht wird, auch Strom zu erzeugen, beispielsweise durch Blockheizkraftwerke. In Kornburg Nord haben wir es ganz gut hinbekommen. Es entsteht neuer Wohnraum auch für junge Familien und wir arbeiten mit dezentralen Blockheizkraftwerken, die Wärme und Energie erzeugen.

*Bei Vergleichen, wie viele Bäume oder Grünflächen eine Stadt hat, liegt Nürnberg fast immer auf den letzten Plätzen. Warum ist das so?*

König: Rankings sind für mich nicht so wichtig, weil da alles mögliche mitbewertet wird. Für mich ist entscheidend, wie nimmt die Bevölkerung unsere Aktivitäten wahr. Sieht sie, dass wir Radwege bauen und Bäume pflanzen? Dass wir mehr Klimainseln in der Stadt haben und dass sich etwas positiv verändert? Unser Tun hat dann sicherlich irgendwann einmal Auswirkungen auf Rankings. Mehr Radwege und mehr Grünflächen bedeuten aber zunächst einmal auch mehr Baustellen. Es kommen erst einmal Beschwerden bei mir an.

*Wie viele Bäume wurden unter Ihrer Regie gepflanzt? Sie hatten versprochen, dass es deutlich mehr werden.*

König: Ich habe gesagt, für jedes Neugeborene wird ein Baum gepflanzt. In Nürnberg gab es 2020 etwas über 7600 Geburten. Rund 5300 Kinder wurden auch in Nürnberg angemeldet und für die pflanzen wir auch 5300 Bäume. Wir werden aber nicht nur Straßenbäume pflanzen, so viel Platz haben wir nicht, sondern auch in der Nähe der Wohnbevölkerung. 2300 Bäume wurden schon gepflanzt. Der Rest erfolgt im Herbst. ►

Ist es angesichts des Klimawandels noch vertretbar, Großveranstaltungen wie Rock im Park oder Bardentreffen durchzuführen?

König: Ja, wenn sie wieder durchgeführt werden dürfen. Die Frage ist doch, wie können wir Großveranstaltungen klimaneutral organisieren? Wenn wir eine Blaue Nacht planen, wenn wir ein Klassik Open Air planen oder andere Veranstaltungen, die wir selber betreiben, dann können wir auch unsere Standards festlegen. Wir werden in Zukunft penibel darauf achten, wie die Menschen zu den Veranstaltungen kommen, etwa mit dem Kombiticket, welche Speisen werden angeboten und wie sind sie verpackt. Wir werden versuchen, das möglichst klimaneutral zu organisieren. Bei Fremdveranstaltungen wie Rock im Park oder Norisring werden wir über Verträge auf Klimaneutralität hinarbeiten. Auch da wird es Veränderungen geben.

Noch einmal: Wie wollen Sie die Grünflächensituation verbessern?

König: Es wird deutlich mehr kleine Parks geben. Wir werden mehrere Klima-Inseln einrichten. Deshalb haben wir den Masterplan Freiraum geschaffen. Wir werden in Zukunft jedes Quartal einen neuen kleinen Park eröffnen oder einen sanieren oder einen hochwertiger machen. Dafür wurden viele Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Das Geld, das Bund und Land bislang zur Verfügung stellen, wird aber insgesamt nicht genügen, die selbst gesteckten Klimaziele zu erreichen. Wenn 2035 immer näher rückt, dann muss jede einzelne Dienststelle wissen, was sie zu machen hat. Es wird Maßnahmen geben, die sehr drastisch sind und viel Geld kosten.

Was sind drastische Maßnahmen?

König: Das 365-Euro-Ticket. Es geht ganz praktisch darum, wie kommen die Menschen zur Arbeit? Wer bezahlt den ÖPNV? Haben die Menschen alle eine digitale Arbeitsstätte? Wie arbeiten Menschen im Büro? Wie kommen Außendienstler von A nach B? Es müssen Dienstauto-Flotten umgestellt werden. Das Ziel Klimaneutralität klingt gut und es ist wichtig, dass wir es erreichen. Aber viele Probleme können wir selber gar nicht lösen. Wo werden die E-Autos aufgeladen? In der Stadt gibt es dafür nicht genügend Platz. Es gibt noch kein Müllauto, das mit Strom fährt. Bis 2035 ist nicht mehr viel Zeit.

Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs ist Teil des Luftreinhalteplans der Stadt. Hat der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs angesichts der Klimadiskussion noch eine Chance?

König: Wir haben mit dem Bund Naturschutz versucht, eine Lösung zu finden, doch das ist gescheitert. Jetzt entscheidet das Gericht. Wir haben alles getan. Die Verzögerungen kosten viel Geld, das an anderer Stelle fehlt.

Ist der kreuzungsfreie Ausbau tatsächlich noch durchsetzbar?

König: Den Frankenschnellweg müssen wir irgendwann angehen. Es ist nur die Frage, ob eine Röhre gebaut wird oder ob er komplett saniert wird. Der Straßenbelag und der vorhandene Lärmschutz müssen saniert werden. Die große Lösung, der kreuzungsfreie Ausbau mit Tunnel, kostet für die Stadt genau so viel wie die Sanierung, denn dafür gibt es keine Zuschüsse vom Freistaat. Sollten wir vor Gericht verlieren oder die Stimmung kippt und eine Realisierung des kreuzungsfreien Ausbaus ist nicht mehr möglich, dann müssen wir sehr viel städtisches Geld für die Sanierung ausgeben, ohne dass sich die Situation verbessert. **Derzeit sehe ich Bilder von Alleen und Booten. Aber wo fahren denn die Menschen mit ihren Autos? Diese müssen doch irgendwo untergebracht werden. Ich muss ihnen doch eine Straße anbieten.**

Ist eine kleinere, abgespeckte Lösung möglich?

König: Wir haben seit zehn Jahren hochprofessionell erarbeitete Pläne, an denen auch der Bund Naturschutz mitgearbeitet hat, etwa bei der Tunnellein- und -ausfahrt. Auch der Park auf dem Tunnel ist von Fachleuten geplant. Eine abgespeckte Lösung ist nicht denkbar. Es kann nicht das Ziel sein, dass wir alle 20 Jahre neue Pläne machen. Man muss einen Plan, der gut und der durchdacht ist, auch einfach mal durchziehen.



Radio Z  
20. Juli 2021  
**Stoffwechsel**  
von Maggie Bernreuther

<http://radio-z.net/tr/programmkalender/gesellschaft-beitraege/topic/377745-der-nuernberg-fuerther-stadtkanal.html>

(zuletzt besucht am 26. März 2022)

### **Der Nürnberg-Fürther-Stadtkanal**

Ein Kanal auf dem Linienboote, ähnlich wie die Straßenbahn, von Nürnberg nach Fürth fahren? Wenn man zum ersten Mal vom Projekt Nürnberg-Fürther Stadtkanal hört, hält man das Ganze vielleicht für einen Scherz.

Aber wenn man sich das Projekt näher anschaut und dann auch noch mit Dr. Theobald Fuchs länger darüber spricht, begreift man: Gar keine schlechte Idee:



CURT MAGAZIN  
12. August 2021  
**NÜRNBERG/NEUES**  
Reinhard Lamprecht

<https://www.curt.de/nbg/inhalt/unter/0/124/>  
(zuletzt besucht am 26. März 2022)

### **Immer am Zwölften: Kundgebungen für den Klimaschutz**

Am zwölften Tag jedes Monats immer zwischen 16 und 17 Uhr demonstrieren artist4future für den Klimaschutz. An wechselnden Orten in der Stadt versammeln sich die energiegeladene Bildhauerin Ulrike Müller-Telschow und diverse Gleichgesinnte, um publikumswirksam auf die sich allenthalben ankündigende Erdüberhitzung hinzuweisen.

Die Kundgebung konfrontiert dabei nicht nur die Öffentlichkeit mit den gravierenden Folgen der Klimaerwärmung, sondern weist auch auf Möglichkeiten hin, gegen diese die gesamte Menschheit bedrohende Entwicklung anzukämpfen. Auf der Kundgebung vertreten: Die Gesellschaft für bedrohte Völker, die Linke Liste Nürnberg, die politbande, der VCD, der Nürnberg-Fürther-Stadtkanalverein, die BauLust und die Nürnberger Ortsgruppe von Extinction Rebellion.

Wer nicht nur mit diesen unermüdlichen Streitern für die Zukunft unseres Planeten ins Gespräch kommen möchte, kann außerdem vor Ort Unterschrift für vielfältige Bürgerbegehren und -anträge leisten. Der nächste Termin am 12. September vor dem Rathaus.



die tageszeitung | taz am wochenende  
11./12. September 2021  
**taz panter preis Nominierte**

von Verena Kern

<https://taz.de/Panter-Preis-Nominierte/!5799024/>  
(zuletzt besucht am 9. Januar 2022)

## Wasser statt Beton

Statt des geplanten Ausbaus einer Schnellstraße will der Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein den Rückbau zu einer klimafreundlichen Wasserlandschaft.

Wenn Theobald Fuchs über die Pläne seiner Heimatstadt Nürnberg zum Ausbau der Stadtautobahn redet, kann der Wissenschaftler und Autor richtig emotional werden. „Das ist rausgeschmissenes Geld und einfach nicht mehr zeitgemäß“, sagt Fuchs. Autogerechte Innenstädte hätten sich weltweit als Irrtum herausgestellt. Zu viel Lärm, zu viele Abgase, zu wenig Platz für menschenfreundliches Zusammenleben, zu wenig Klimaschutz. „Durch unseren Kanal“, sagt Fuchs, „würde nicht nur eine lebenswertere Stadt entstehen, es käme sogar Geld rein.“

Ein Autobahnumbau, von dem Stadt und Bürger\*innen profitieren, auch finanziell? Genau das haben Fuchs und seine Mitstreiter\*innen vom Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein e. V. mit dem Frankenschnellweg vor. Dieser ist eine zehn Kilometer lange, autobahnähnliche Straße, die Nürnberg zerteilt. Die mehrspurige Trasse wurde in den 1960er Jahren im Bett des alten Ludwig-Main-Donau-Kanal gebaut und sorgt seit Jahrzehnten für Ärger.

Denn schnell ist an dem Schnellweg praktisch nichts mehr. Während der Stoßzeiten herrscht chronisch Stau, die versprochenen Lärmschutzwände lassen seit gefühlten Ewigkeiten auf sich warten. Da es Fördermittel vom Freistaat Bayern nur bei einem Ausbau der Straße gibt, plant die Stadt seit 2009 eine große „Stadtreparatur“ zur „Erhöhung der Aufenthaltsqualität“: noch eine Fahrspur, auch ein Rad- und Fußgängerweg, dazu ein Tunnel mit einem „grünen Deckel“ auf immerhin 700 Metern.

## Grünflächen fehlen ohnehin

Seitdem sind die geschätzten Baukosten auf mindestens 660 Millionen Euro explodiert (und das ohne den grünen Deckel), und die Stadt ist gespalten in Befürworter und Gegner, die vorrechnen, dass dann noch mehr Autos die Innenstadt verstopfen, in der ohnehin Grünflächen fehlen. Das Projekt kommt nicht voran, Klagen laufen.

Ungefähr genauso lang diskutiert Theobald Fuchs, der in der Nähe des Frankenschnellwegs lebt, mit anderen Anwohner\*innen, wie man diese „endlose Geschichte von Verwirrungen“, wie er es nennt, endlich auflösen und befrieden könnte. Dann stieß er in einem Stadtatlas auf alte Stadtpläne und Fotos. Sie zeigten, wie die Betonwüste inmitten Nürnbergs früher einmal aussah, als es noch den Ludwig-Main-Donau-Kanal gab. „Da konnte man sehen, wie schön das mal war.“ Und damit war die Idee des Stadtkanals in der Welt.

Eigentlich ist es eine Vision. Fuchs spricht von einem „Menschenschutzprojekt“. Wenn die Asphaltdecke wegfällt, werden 40 Hektar frei, die man grün und klimafreundlich nutzen kann. Der Kanal wird wiederbelebt und in eine innerstädtische Wasserlandschaft verwandelt, die den sommerlichen Hitzestress mildert. Es gibt Freibäder, Freilichtbühnen und Fahrradschnellwege.

Die eingesparte Dreiviertelmilliarde wird in den ÖPNV gesteckt, solarbetriebene autonom fahrende Boote schippern Fahrgäste übers Wasser. Kleine Gewerbetreibende werden angesiedelt und bringen Steuereinnahmen. Auch Schulen und Vereine erhalten Flächen. Dort, wo jetzt noch die Ab- und Zufahrtstraßen zum Frankenschnellweg sind, entstehen Sozialwohnungen. Ein kleines Wasserkraftwerk liefert erneuerbaren Strom.

## Nutzungsrecht auf Lebenszeit

Visionär ist auch eine weitere Idee des Vereins, den Fuchs und seine Mitstreiter\*innen mittlerweile gegründet haben: Die freigewordenen Flächen würden zwar im Eigentum des Freistaats bleiben, aber als Genossenschaft verwaltet. Mitglieder erhalten per Losentscheid für 100 Quadratmeter große Parzellen Nutzungsrecht auf Lebenszeit, eine Klausel legt fest, dass diejenigen zum Zug kommen, die nicht schon Wassergrundstücke haben. Die Umsetzung erfolgt als gemeinschaftliches Bürger\*innen-Projekt, alle helfen mit.

Seit seiner Gründung im Dezember 2020 hat der Verein schon viel bewegt. „Früher dachten die Leute, das ist Satire, wenn wir davon erzählt haben“, sagt Fuchs. „Das hat sich komplett geändert.“ Gespräche mit Umweltverbänden, Klimaaktivist\*innen und den Stadtratsfraktionen verliefen sehr positiv, das Interesse an dem Konzept ist groß. Der junge CSU-Bürgermeister gratulierte sogar zur Nominierung für den Panter Preis.

Falls der Verein gewinnt, will er mit dem Preisgeld einen Stadtkanal-Kongress veranstalten – um die Idee weiter voranzutreiben und zur Vernetzung beizutragen. Städte wie Utrecht, Siegen, Potsdam haben schon vorgemacht, wie viel der Rückbau von Kanälen bringen kann. Was die Nürnberger mit ihrem Konzept des Bürger\*innen-Engagements planen, geht aber weit darüber hinaus. „So etwas“, sagt Fuchs, „wäre ein leuchtendes Beispiel für Europa.“

## Videoportrait

<https://www.youtube.com/watch?v=NcEHdSNv7lc&t=2s>  
(zuletzt besucht am 26. März 2022)



Unser Nürnberg  
Themen, die Nürnberg bewegen  
Verlagsbeilage  
8. November 2021  
von Anja Toplak-Páll

## Auf der A73 soll der Verkehr künftig fließen

Stuttgart 21, die Elbphilharmonie: Ein umstrittenes Großprojekt hat beinahe jede Großstadt zu bieten. Hier ist es eindeutig der Frankenschnellweg, der seit Jahren Politik und Bürger umtreibt. Ausbau ja oder nein? Die Antwort auf diese Frage ist seit Jahrzehnten in der Schwebe. Theobald Fuchs und seine 17 Mitstreiter vom Verein Nürnberg Fürther Stadtkanalverein (NFSK) haben daraufhin eine eigene Lösung präsentiert, bei der der Verkehr tatsächlich fließen soll – und zwar auf dem Wasser.

Ihr Vorschlag: Anstatt den überlasteten und maroden Frankenschnellweg mit horrenden Summen auszubauen und damit womöglich noch mehr Verkehr anzulocken, könnte man die A73 in eine multifunktionale Verkehrsader verwandeln. Die würde vor allem den Durchgangsverkehr reduzieren und gleichzeitig andere Transportmittel und -wege für Menschen und Waren zur Verfügung stellen.

## Schnellradweg und VGN-Boote

Der Kern des Projektes ist, aus dem einst zugebauten Ludwingskanal wieder eine zehn Kilometer lange Wasserstraße zu machen, gesäumt von einem gut ausgebauten, vier Meter breiten Schnellradweg, der Nürnberg-Süd mit dem Fürther Osten verbindet. Auf dem Kanal selbst soll Personenverkehr mit VGN-Booten fließen, am besten solarbetrieben. Schwere Transportverkehre wie auf dem Main-Donau-Kanal will der Verein keinesfalls – hier werde man oft missverstanden, sagt Vereinsvorsitzender Fuchs.

## Mehr als nur Verkehr

„Es geht hier nicht nur um den Verkehr. Es ist ein Projekt für nachhaltige Stadtveränderung. Entlang der A73 soll das Wohnen attraktiv werden, ohne Lärm und Abgase. Und es soll einen hohen Freizeitwert geben“, schildert Fuchs. Das Auto als Verkehrsmittel würde umgeleitet, stattdessen kämen Fahrräder, E-Bikes und Boote zum Einsatz. Fuchs sieht das so: „Von Poppenreuth wäre man morgens mit dem Boot in circa 25 Minuten an der Nürnberger Dianastraße“, schätzt er. „Da können Auto und Schiene nicht mithalten.“ Außerdem wäre es auch denkbar, Nürnberg-St. Leonhard und Schweinau ans Wasser anzubinden. Die Stadtteile würden besser zusammenwachsen.

Ein Teil der Pendler hätte also die Option, auf Boot und/oder Rad umzusteigen, der Durchgangsverkehr mit seinen vielen Lkw würde sich auf die Autobahnen um Nürnberg herum verteilen. „Für den notwendigen Lieferverkehr in die Stadt sind sowieso die großen Ausfallstraßen und der Ring vorgesehen – von den Verkehrsplanern der Kommune“, erklärt Fuchs.

## Wohnen, Freizeit und Gewerbe

Durch den Rückbau der Stadtautobahn würden plötzlich mehrere Hektar Land frei, das viel besser genutzt werden könnte und den Städten Fürth und Nürnberg auch noch Geld bringen würde – neben der Kostenersparnis durch einen wegfallenden Ausbau: Es würden große Flächen für Wohnungsbau frei.

„Von Schniegling in Nürnberg bis Poppenreuth, entlang des Kanals würde bis zur IKEA das gesamte Stadtviertel aufgewertet – man wäre als Anwohner ganz nah an der Innenstadt und doch im Grünen, mit Blick auf den Kanal“, beschreibt Fuchs.

## Platz für Vereine

Außerdem sollen sich, nach Vorstellungen des NFSK, entlang des neuen Kanals Schrebergärten, Flächen für die Fürther und Nürnberg Angel- und Wassersportvereine, Cafés und Biergärten sowie Freibäder und kleinere Gewerbeflächen ansiedeln – die für die Stadt Einnahmen generieren. Im Bereich an der Nürnberger Jansenbrücke könnte ein Freilicht-Auditorium für Konzerte, Theater und Kinovorführungen Platz finden.

Der Ausbau der A73 mit Untertunnelung und Lärmschutz würde schon jetzt mindestens 660 Millionen Euro verschlingen – Tendenz steigend. Zwar gäbe es hierfür einen Zuschuss vom Freistaat zu den förderfähigen Kosten: Doch sowohl das Land Bayern als auch der Bund ächzen unter den finanziellen Folgen der Corona-Krise.

## Kanal: Zwei Jahre Bauzeit

Der Kanalausbau, schätzt Fuchs, würde je nach Umsetzung zwischen 50 und 100 Millionen kosten und wäre nach maximal zwei Jahren fertig. Und der Erhalt wäre im Gegenzug zur Sanierung einer Autobahn deutlich geringer: „Die Sedimente müssten hin und wieder entfernt oder entsorgter Müll herausgefischt werden.

Vielen Nürnbergern dürfte das wie eine Utopie erscheinen. Doch solche Projekte, bei denen Autobahnen zurück in Kanäle verwandelt wurden, gibt es weltweit. In der niederländischen Stadt Utrecht wurde der Stadtring wieder als Kanal ausgebaut – die Bevölkerung hatte in einem Referendum 2002 dafür gestimmt. Der letzte Abschnitt wurde 2018 angegangen. Ende 2020 war das Projekt fertig. Und auch in Potsdam ist ein Teil des früheren Stadtkanals wieder als Wasserstraße umgebaut worden –anlässlich der Bundesgartenschau 2001. Der Rest soll folgen.

Aber das wäre zeitlich und finanziell sehr überschaubar.“ Der Kanal ist von ihm und seinen Mitstreitern, darunter Landschaftsgärtnern und -architekten sowie Bauingenieure, schleusenfrei geplant.

Der einzige knifflige Punkt wäre an der Stadtgrenze: Dort gibt es Höhenunterschiede, dazu verlaufen Bahnen und U-Bahnen. Doch: Am Gefälle von acht bis zehn Metern könne ein Wasserkraftwerk für die Stromerzeugung gebaut werden, sowie ein Umsteigebahnhof nach Nürnberg.

## Lärm und jahrelange Umleitung

Würde die A73 ausgebaut, mit Tunneln etc., kämen auf Pendler und Anwohner rund 10 Jahre Bauzeit zu – eine Großbaustelle, mit allem, was an Schmutz und Lärm dazugehört. „In dieser Phase wird der Verkehr beeinträchtigt und jahrelang umgeleitet werden müssen“, erklärt Fuchs. Was den Pendlern sauer aufstoßen dürfte. Falls der ein oder andere bis zur Fertigstellung nicht sowieso in Rente ist. Besser, finden er und der Verein, wäre es also, den Autoverkehr dauerhaft zu reduzieren. So wie es andere Städte schon gemacht haben.

## „Kein Naturschutzprojekt“

Von „fantastische Idee“ bis hin zu „Ökospinnerei“ reicht das Spektrum an Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit. Doch letzteres will der 52-jährige Franke nicht gelten lassen. „Das ist kein Naturschutzprojekt. Rund um den Frankenschnellweg gibt es ja gar keine Natur, die wir schützen könnten. Wir möchten stattdessen eine zukunftsfähige Stadtentwicklung fördern. Und wir stehen auch keiner Partei nahe, wir arbeiten überparteilich.“

Das Echo aus der Politik ist noch zurückhaltend. Grund dafür ist allerdings auch der lange Corona-Lockdown, der die Arbeit des Vereins ausgebremst hat: Der Zugang zu den Entscheidungsträgern war erschwert, Infoveranstaltungen konnten nicht stattfinden, der Kampf gegen das Virus stellte andere Themen in den Schatten.

Trotzdem: Der NFSK ist zuversichtlich, dass jetzt, wo Corona langsam abflaut, all das nachgeholt werden kann. „Früher oder später werden die Rathaus-Chefs mit uns reden,“ glaubt Fuchs. Er sieht die Zeit für die Ideen des Vereins reif. Reifer denn je.

## „Wir brauchen Optimismus!“

Der Nachbarschaftsfahrdienst ELLI aus Mecklenburg-Vorpommern und der Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein wurden mit dem taz Panter Preis ausgezeichnet.

„Ist es jetzt schon fünf nach oder immer noch fünf vor zwölf?“, fragt die stellvertretende Chefredakteurin Katrin Gottschalk in ihrer Willkommensrede zum taz Panter Preis. Und so ist es die uns verbleibende Zeit, um die sich gewissermaßen der ganze Abend dreht.

Dabei gibt es nur einen Sektor, der es nicht geschafft hat, seine Treibhausgasemissionen seit 1990 zu senken: der Verkehr. Ein Fakt, der schnell entmutigen könnte. Gottschalk weiß das – und sagt: „Wir brauchen Optimismus! Wir brauchen positive Emotionen. Und die kommen nicht unbedingt von einer Krisenerzählung, sondern von Geschichten von Menschen, die etwas machen.“

Und so sitzen Vertreter:innen von sechs Initiativen, die Optimismus durch ihr Engagement für nachhaltige Mobilität verbreiten, am Samstagabend in der Kantine der taz und stellen sich der Öffentlichkeit vor – pandemiegeübt hybrid, also live unter 2G+-Bedingungen vor kleinem Publikum und via Youtube im Stream. Wie gewohnt gibt es zwei Preise: den der Jury und den der Leser:innen, jeweils mit 5.000 Euro dotiert.

### Nur noch zehn Jahre Zeit

Durch den Abend leiten die Moderator:innen Juliane Fiegler und Gereon Asmuth, beide Redakteur:innen der taz. Sie freuen sich nicht nur über die Nominierten vor Ort, sondern auch über die Gäste. „Letztes Jahr war ich mehr oder weniger alleine mit ein paar Leuten von der Technik“, erzählt Asmuth.

Christian Hochfeld, Direktor des Thinktanks Agora Verkehrswende und damit Experte in Sachen nachhaltige Mobilität, freut sich in seiner Keynote über die gelungene Auswahl der Nominierten. Auch für Hochfeld spielt die Zeit eine wichtige Rolle: „In den nächsten zehn Jahren müssen wir Emissionen halbieren, wenn wir das Pariser Klimaschutzabkommen einhalten wollen“, mahnt er. „In der nächsten Generation, also in 25 Jahren, müssen wir sogar auf null Emissionen kommen.“

### taz Panter Preis

Seit 2005 wird der taz Panter Preis für zivilgesellschaftliches Engagement von der taz Panter Stiftung vergeben. Seit zwei Jahren geht es um den Bereich Klimaschutz, dieses Jahr um das Thema nachhaltige Mobilität.

Das könne nur gelingen, wenn wir „die Abhängigkeit vom privaten Pkw reduzieren“, so Hochfeld. Zudem müssten wir „weg vom Diesel und hin zu erneuerbaren Energien“ und unser Verkehrssystem so transformieren, dass sich die Lebensqualität in den Städten verbessere. „Und das gelingt nur, wenn wir diese Veränderung als ‚Fairkehrswende‘ gestalten.“ Also so, dass die Verkehrswende sozial ausgewogen umgesetzt wird. Da ist er bei den Panter-Preis-Nominierten richtig, die setzen Hochfelds Ideale teilweise schon um – oder haben zumindest eine Idee davon, wie das gelingen kann.

### Die Nominierten

Nominiert ist unter anderem die Initiative **HalleZero**, die bis 2030 Klimaneutralität in der Stadt an der Saale erreichen möchte. Wie das funktionieren kann, hat sie in ihrem „Klimastadtplan“ skizziert. Ein schmales gelbes Heft mit Vorschlägen, wie Strom, Gebäude und Wärme, Verkehr und Industrie klimaneutral gestaltet werden können. Im Verkehr könnten so 82 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes gespart werden. Nominiert ist aber auch **Felix Weisbrich**, Amtsleiter des Straßen- und Grünflächenamts im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, durch dessen Initiative zur Anfangszeit der Pandemie Pop-up-Radwege umgesetzt wurden.

Der 17-jährige Schüler **Richard Stoelzel** zeichnet dagegen schon seit dem Kindergarten Linienpläne für fiktive und reelle Städte. „Die Mobilitätswende können wir nur gemeinsam schaffen“, sagt er und trägt seine Vorschläge zum Ausbau des ÖPNV auch an Politiker:innen weiter. Am offensichtlichsten ist der Zusammenhang zwischen Sozialem und nachhaltigem Verkehr wohl bei der **Bremer Initiative Pedder-Spezialräder**. Das vom ADFC organisierte Projekt stellt Menschen mit Beeinträchtigungen und Bewegungseinschränkungen Fahrräder zur Verfügung, die diese kostenfrei nutzen können. „Wir haben das Projekt vor drei Jahren gegründet und wurden über die nationale Klimaschutzinitiative finanziert“, sagt Frauke Maack von Pedder. „Das Geld läuft Ende Dezember aus. Aber wir wollen es weiter finanzieren.“ Deswegen sei das Projekt momentan besonders stark auf Spenden angewiesen.

### Die Preisträger:innen

Die meisten Stimmen der Leser:innen bekam aber der **Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein**. Ziel der Initiative ist es, dort, wo gerade die A 73 verläuft, einen Tunnel zu graben, um die Autobahn in einen Kanal umzuwandeln, an dessen Ufer eine Fahrrad-Schnellstraße die beiden Städte Nürnberg und Fürth miteinander verbindet.

Theobald Fuchs und Michaela Schneider vom Stadtkanalverein sind vom Gewinn des Publikumspreises so überrascht, dass sie auf die Bühne treten und sich gemeinsam mit den Moderator:innen hinstellen, dann setzen – um dann doch wieder zu stehen. Fuchs fühlt sich durch den Preis bestätigt: „Wir wollen die Mehrheit davon überzeugen, dass es für Nürnberg besser ist, wenn es eine neue grüne Schneise gibt, die das Stadtklima und den Stadtverkehr zum Besseren wendet.“

Die Laudatorin und ehemalige taz-Chefredakteurin Elke Schmitter lobt die Initiative aus Franken mit poetischen Worten: „Der Publikumspreis geht in diesem Jahr an eine Initiative, die – finde ich – sofort gute Laune macht. Weil sie buchstäblich das Unterste nach oben holt, weil sie die Vergangenheit in die Zukunft holt, weil sie das Visionäre und das Praktische, das Soziale und das Technische, das Irdische und das Mögliche unter den Hut des Kollektiven bringt.“

Überrascht zeigt sich auch Neda Nouri-Fritsche, als sie für das **Projekt ELLI** den Jurypreis entgegennimmt. Gemeinsam mit anderen hat sie diesen Nachbarschaftsfahrdienst gegründet, bei dem Ehrenamtliche im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte mit einem E-Auto Verbindungen herstellen, die es so vorher nicht gab – sowohl auf der Straße als auch sozial.

Laudatorin Sophia Becker, Mitglied der Jury und Professorin für nachhaltige Mobilität und transdisziplinäre Forschungsmethoden an der TU Berlin, lobt die „Strahlkraft des Projekts“ und zeigt dessen Verdienste auf: Es sei ein soziales Verdienst, dass es Menschen zusammenbringe. Außerdem ein ökologisches, weil es zeige, „dass damit Elektromobilität, gerade im ländlichen Raum, schon heute supergut funktioniert“. Und ein Verdienst in Sachen ökonomischer Nachhaltigkeit: „ELLI zeigt auf, wie man Mobilität gemeinwohlorientiert gestalten kann“, sagt Becker.

## Spenden erwünscht

Konny Gellenbeck von der taz Panter Stiftung, die einen schwarzen Panter an ihr Oberteil genippt hat, sagt zum Ende der Veranstaltung: „Es war ein großartiger Abend. Seit Monaten haben meine Kolleg:innen Irene Scheda, Eliane Morand und Ole Schulz diesen Preis und die Preisverleihung vorbereitet. Ganz herzlichen Dank!“

Dann weist Gellenbeck darauf hin, dass sich die Panter Stiftung über Spenden freut, um Initiativen wie ELLI und den Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein zu fördern, aber auch um weiterhin Journalist:innen aus dem Ausland zu unterstützen. Sie spricht aus, was wohl niemand besser weiß als die taz: „Geld ist nicht alles, aber manchmal ist Geld auch notwendig.“

Zum Schluss spielt nochmal Courtier, der Künstler, der den Abend musikalisch begleitet hat: „Wenn ich die Zukunft seh, seh ich Gemeinschaft.“ Als er fertig ist, bittet Moderator Asmuth alle Teilnehmenden zum Gruppenfoto. „Ich habe gerade geguckt, ob es Neuigkeiten aus Glasgow gibt. Die Antwort ist Nein.“ Etwa anderthalb Stunden nach der Preisverleihung kommt dann die Eilmeldung „Weltklimakonferenz: Staaten sollen Ausstieg aus Kohleenergie einleiten“.

Wenn der Abend eines gezeigt hat, dann das: Pedder, ELLI und Co warten nicht auf solche Beschlüsse. Sie haben sich schon auf den Weg in Richtung Klimaneutralität begeben.

Bilder vom Abend

<https://taz.de/Panter-Preisverleihung-2021/!5815293/>  
(zuletzt besucht am 26. März 2022)



## Rede von Elke Schmitter zum taz-Panter-Preis 2021

Liebe Leute im Saal, vor allem aber liebes Publikum im Coronaland, verehrte Kandidatinnen und Kandidaten des taz-Panter-Preises 2021, es gibt in diesem Jahr wieder viele kleine Anlässe und einen großen, um sich über das Doppelgesicht der Infrastruktur zu wundern: Wenn sie klappt, ist sie gewissermaßen unsichtbar. Stabile Telefonleitungen, fahrende Busse, rauschende Duschen und sogar die Steuerbehörde – all das wie unendlich viel anderes, wird, solange es funktioniert, zur Tapete des Alltags. So selbstverständlich wie unspektakulär, auch wenn es eigentlich enorme zivilisatorische Leistungen sind, die gerade diese Unscheinbarkeit gewährleisten.

Es sind technische, kommunikative, unter- und oberirdische Zusammenhänge, die ihre Komplexität hinter einer möglichst schlichten Benutzeroberfläche verbergen: dem Schalter, dem Fahrplan oder der Gewissheit, dass jemand am anderen Ende der Leitung abnimmt, wenn wir 110 wählen.

Hier in Berlin ist man in diesem Jahr wieder mal darauf aufmerksam geworden, dass das Selbstverständliche nicht selbstverständlich ist – am Flughafen und bei der Bundestagswahl. Und die Tatsache, dass wir inzwischen zum zweiten Mal eine Preisverleihung per Zoom begehen, erinnert so zart wie bitter daran, dass auch technisch wie finanziell ideal verfasste Gesellschaften gelegentlich unter ihren Möglichkeiten bleiben.

Um so schöner ist es, dass wir heute Abend sechs Beispiele für das gute Andere feiern. Es ist natürlich wie jedes Jahr: Jede Initiative hätte den Preis verdient, und für eine hat sich das Publikum entschieden. Alle sind praktisch, alle sind hilfreich, alle sind politisch, und alle erzählen mit fröhlichem Trotz davon, dass man ein großes Problem der Gegenwart besser und schöner lösen kann als bisher. Denn wir alle wollen unterwegs sein in der Welt, ohne der Welt zu schaden.

Der Publikumspreis in diesem Jahr geht an eine Initiative, die sofort gute Laune macht. Weil sie buchstäblich das Unterste nach oben kehrt. Weil sie die Vergangenheit in die Zukunft holt. Weil sie das Visionäre und das Praktische, das Soziale und das Technische, das Irdische und das Mögliche unter den Hut des Kollektiven bringt. Weil sie zuerst verblüfft, dann Staunen macht – und schließlich überzeugt. Weil sie mit dem Feuer der Begeisterung die restlichen drei Elemente auf das Natürlichste verbindet: das Wasser, die Erde – und die Luft, die wir alle atmen.

Ich gratuliere von Herzen der Initiative Nürnberg-Fürther Stadtkanal!

## Bürgerverein Gostenhof- Kleinweidenmühle-Muggenhof und Doos e.V.



Kontraste im Westen  
Dezember 2021  
von Theobald Fuchs

### Anstelle der A73: ein neuer Kanal für die Nachbarstädte zwischen Nürnberg und Fürth

Heute führt die Autobahn A73 quer durch das Gebiet der Städte Nürnberg und Fürth. Dieser sogenannte ‚Frankenschnellweg‘ wurde in den 1960er Jahren auf der Trasse des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals errichtet.

Die aktuelle Diskussion dreht sich darum, wie gegen die alltäglichen Staus auf dieser Autobahn, die Nürnberg in eine nördliche und südliche Hälfte zerschneidet, vorgegangen werden sollte. Eine Untertunnelung, die vom Servicebetrieb Öffentlicher Raum in Nürnberg (SÖR) geplant ist, würde sehr große Mengen Geld (zwischen 0,6 und 1,0 Milliarden Euro) verschlingen, aber am Grundproblem einer Überlastung nichts ändern können. Straßen locken Autos an, so dass auch in den offiziellen Planungen der Kommune in der Zukunft mit einem noch höheren Verkehrsaufkommen gerechnet wird, sehr zu Lasten der Bewohner in den angrenzenden Vierteln von der Gartenstadt über Giebitzenhof, Gostenhof, Sündersbühl, Ebershardshof, Muggenhof, Schweinau, St. Leonhard, Doos und weitere.

Der Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein vertritt den Standpunkt, dass eine innerstädtische Autobahn nicht mehr zeitgemäß für das 21. Jahrhundert ist. Wir plädieren für eine verkehrspolitische Wende und setzen uns dafür ein, dass die vom unbeschränkten Kraftfahrzeugverkehr in Beschlag genommenen Flächen in eine innerstädtische Wasserlandschaft rückverwandelt werden.

Der neue Stadtkanal wird etwa so breit sein wie der alte Ludwig-Donau-Main-Kanal, der heute noch von der Gartenstadt im Süden Nürnbergs über Neumarkt bis nach Kehlheim verläuft. Also zirka 10 Meter Breite bei einer Tiefe von 1 Meter 60. Derzeit dienen – die Zu- und Abfahrten vom Anschluss an die Südwesttangente bis zur Stadtgrenze eingerechnet – über 40 Hektar Land ausschließlich dem individuellen Automobilverkehr. Umgekehrt heißt das, dass die ausgedehnten Flächen, die nach dem Abriss der A73 frei werden, von der ganzen Stadtbevölkerung genutzt werden und vielfältige Möglichkeiten für eine echte Stadtentwicklung bieten.

Wir planen über 1000 Gartengrundstücke am Wasser, außerdem mehrere Zonen für Kleingewerbe und Start-ups, die dort Geschäfte im weitesten Zusammenhang mit dem Wasser betreiben können. Boote bauen, reparieren, vermieten. Logistik mit Booten und Lastenrädern, Angler- und Gartenbedarf, Gesundheit und Wellness. Auch eine Brauerei und eine Vergnügungsmeile mit Gartenlokalen und Restaurants unter Bäumen ist vorgesehen.

Ein Wasserweg bietet gleichermaßen Vorteile für das Stadtklima, nachhaltigen Verkehr und Nutzung der knappen Flächen im dichtbesiedelten städtischen Raum. Darüber hinaus eröffnen sich neue Perspektiven für Tourismus, Freizeit und nicht zuletzt die wirtschaftliche Entwicklung (Gaststätten, Handel, Handwerk und Dienstleistungen).

Die positive Wirkung einer Kanallandschaft auf das Stadtklima kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Für die dichtbesiedelten Viertel beiderseits dienen die Wasserfläche von über 8 Hektar und die über 20 Hektar begrünten Flächen als Parks und Erholungsgebiet. Sozialer Wohnungsbau gehört darüber hinaus zu den vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten.

In diesem Sinne ist der neue Stadtkanal ein ökologisches Projekt, indem er ein starkes Mittel gegen Auswirkungen der Klimaerwärmung wäre. Anstelle von Abgasen fließt entlang des Kanals frische Luft in die Mitte der Stadt – manchen nennen das Frischluftschneise. Die Wasserfläche trägt zur Kühlung bei und die grüne Bepflanzung der Ufer verbessert das Klima für die jetzt schon am dichtest besiedelten Viertel zusätzlich.

Flächen, die heute z.B. auf dem angrenzenden Bahngelände brachliegen, werden in das Landschaftskonzept eingebunden, ein Anschluss an vorhandene Grünflächen wie den Südwestpark stärkt Flora und Fauna in Zeiten eines sich verstärkenden Drucks auf die ökologischen Systeme. Bäume und Sträucher tragen signifikant zur Bindung von CO<sub>2</sub> bei. Der Stadtkanal setzt obendrein große finanzielle Mittel für Mobilitätskonzepte der Zukunft frei, während das Geld ansonsten für Bau und Unterhalt eines gigantischen Betonkastens verloren ginge.

Für uns ist der Stadtkanal eine Investition in die Zukunft aller Menschen. Die Möglichkeiten, die sich durch einen Rückbau der Autobahn für die zentralen Stadtteile Gostenhof, Muggenhof, und Ebershardshof sowie die südlich des FSW gelegenen Viertel Schweinau, Sündersbühl und Gibitzenhof ergeben, sind vielfältig und mit ihrer positiven Wirkung kaum abzusehen.

Die Uferbereiche sowie die an ehemaligen Ab- und Zufahrten freiwerdenden Flächen werden in Parzellen von je 100 Quadratmetern eingeteilt. Die Zuweisung der Parzellen erfolgt mit dem Los, allerdings darf während der Vergabephase auch getauscht werden. Die Mitglieder tragen zur Gemeinschaft ihre Arbeitskraft bei. Jede Parzelle gräbt einen (kleinen) Abschnitt des Kanals. Es gibt kein Eigentum an der Parzelle, nur das Nutzungsrecht auf Lebenszeit.

Durch den Verzicht auf eine (inzwischen außer Kontrolle geratene) grenzenlose Automobilität, entsteht Raum für zukunftsweisende Stadtplanung im Sinne aller Anwohner und Anwohnerinnen. Beispielsweise werden für die Nürnberger und Fürther Schulen 12 größere Parzellen bereitgestellt, wo Sport-, Handwerks-, Naturkunde-, Gartenbau- und Wirtschaftsunterricht stattfindet. Zudem wäre Platz für etwa vier Flussbäder, für die Anlagen von Wassersportvereinen und im zentralen Bereich an der Jansenbrücke für ein Freilicht-Auditorium, wo von Konzerten bis zu Theater- und Filmvorführungen ein vielfältiges Kulturleben für alle Generationen entstehen wird. Vom reinen Freizeitwert für die auf Grund neuer Wohnbebauung weiter zunehmende Bevölkerung ganz zu schweigen.

Zudem der Stadtkanal auch weiterhin als Verkehrsweg dienen wird. Für den Transport von Personen mit Schiffen betreiben die Nürnberger Verkehrsbetriebe computergesteuerte, fahrerlose Boote, die mit den üblichen VGN-Tickets genutzt werden. Zusätzlich sorgt ein kreuzungsfreier Radschnellweg zwischen den Nachbarstädten für Entlastung der Straßen.

Nicht zuletzt werden die Gewerbe, die sich am Ufer ansiedeln, der Stadt Nürnberg Einnahmen bescheren. So eröffnet der Nürnberg-Fürther Stadtkanal auch wirtschaftlich positive Perspektiven, indem er der Kommune konstant Einnahmen beschert, während eine aufwändige, mehrstöckige Autobahn nur immense Kosten bei Bau und Unterhalt verursacht, aber keinerlei finanzielle Rückflüsse („return of invest“) zeitigt.

Eine Kanallandschaft, die sich vom Süden Nürnbergs quer durch dicht besiedelte Viertel bis in die Nachbarstadt Fürth erstreckt, setzt von allem anderen abgesehen ein klares Zeichen an die nachfolgenden Generationen, dass mit den vorhandenen begrenzten Flächen und Ressourcen verantwortungsvoll, nachhaltig und mit Blick auf die langfristige Sicherung der Lebensqualität in der Metropolregion umgegangen wird.



Bayern 2  
29. Januar 2022  
**Zündfunk Stadtwerke**  
von Achim Bogdahn

<https://www.br.de/radio/bayern2/sendungen/zuend-funk/stadtwerke-nuernberg-achim-bogdahn-102.html>  
(zuletzt besucht am 26. März 2022)

### **Zündfunk Stadtwerke – eine Stunde mit allem, was Nürnberg in Sachen Kultur gerade bewegt.**

Eine Stunde Nürnberg in den Zündfunk Stadtwerken – normalerweise senden wir live vor Ort, aber Corona macht die Sache mal wieder kompliziert. Achim 60 Bogdahn ist deshalb nach Nürnberg gefahren und hat vorab viele spannende Menschen und Projekte aufgetan.

Auf Live-Publikum müssen wir wegen Corona leider nochmal verzichten – aber spannende Menschen trifft Achim Sechzig Bogdahn natürlich trotzdem. Mit Abstand, Maske und draußen unter freiem Himmel. Das sind die Nürnberger Heldinnen und Helden in dieser Ausgabe der „Stadtwerke“:

Theobald Fuchs, Autor und Aktivist, der anstatt des Frankenschnellwegs lieber den Wasserkanal zwischen Nürnberg und Fürth ausbauen würde, mit Flussbädern und venezianischen Vaporettos, als mit Wasserbussen. Er hat mit 32 Mitstreitern einen Verein gegründet.

Feli und Franzi, zwei junge Frauen, die im Z-Bau eine vielbeachtete Diskussionsreihe namens „Wie wir leben wollen“ initiiert haben, mit bisher zehn Diskussionen u.a. über die Jugend in Corona Zeiten, über den Umgang mit den NSU-Morden, über Rassismus auf Bühnen und über Verschwörungsmymen.

der wunderbare Plattenladen Monoton, der seinen 20ten Geburtstag feiert.

der Sozialarbeiter und spätberufene Comedian Tilman Brunke, der ausgerechnet im Lockdown seine neue Karriere gestartet hat.

drei von 43 Frauen aus dem alternativen Chor „Die Desirenen“, die erzählen, warum Starsänger Danger Dan sie als Begleitchor für sein nächstes Nürnberger Konzert engagiert hat.

Ernesto Buholzer, der für die Kleinstpartei Politbande in den Stadtrat gewählt wurde und von seinen Erfahrungen erzählt.

Dazu Musik aus Nürnberg – wie immer tut sich da so Einiges in der Szene der Stadt – Neuentdeckungen garantiert.



die tageszeitung  
1. Februar 2022  
wirtschaft + umwelt  
von Jo Seuß

<https://taz.de/Frischlucht-und-Freibad-statt-Schnellstrasse/!5829410/>  
(zuletzt besucht am 26. März 2022)

## Frischlucht und Freibad statt Schnellstraße

Ein Revival für den Nürnberg-Fürther-Stadtkanal? Bei der Verkehrswende muss man groß denken und viele Veränderungsmöglichkeiten schaffen, sagt der gleichnamige Verein

Wenn Theobald Fuchs und Klaus Wechselberger kurz vor der Nürnberg-Fürther Stadtgrenze am Rand der Fürther Straße stehen, packt sie das kalte Grausen. So gnadenlos grau, laut und hässlich ist das Grenzgebiet, das bis Ende der 1950er Jahre eine kleine Idylle rund um den alten Ludwigskanal war. Dann wurde aus dem schmalen Wasserbett schrittweise eine dicke Verkehrsader für Autos gemacht, die stark ins Stadtbild eingreift.

Dieser Frankenschnellweg passte zur Philosophie der autogerechten Stadt, die in vielen Metropolen zur Aufführung kam. Er hatte jedoch einen Haken: Er führte mitten nach Nürnberg rein, zog immer mehr Verkehr an und sorgte für reichlich Staus – vor allem vor zwei Kreuzungen, die die Stadtautobahn, die juristisch keine sein durfte, unterbrachen. Seit fast 25 Jahren wird der kreuzungsfreie Ausbau geplant, begleitet von Diskussionen, explodierenden Kosten (von 200 auf mittlerweile 660 Millionen Euro) und Klagen von Naturschützern, die den Startschuss unkalkulierbar verzögern.

Das Hickhack nervt emissionsgeplagte Anwohner:innen, besonders im Nürnberg Westen. Etwa den Physiker Theobald Fuchs und den Landschaftspfleger Klaus Wechselberger. Auch wenn der Freistaat Bayern vier Fünftel der Gesamtkosten übernehmen wird, bezweifeln Fuchs und Wechselberger den Sinn des Vorhabens. Deshalb suchten sie mit Gleichgesinnten nach einem Hebel für einen echten ökologischen Umbau. Sie fanden ihn mit dem Kanal, der mehr als ein Revival erleben soll.

Vor einem Jahr wurde zu siebt per Skype der Verein Nürnberg-Fürther Stadtkanal gegründet. Inzwischen sind es 29 Mitglieder, die an einem radikalen Konzept feilen. Nürnbergs Oberbürgermeister Marcus König (CSU) erfuhr Anfang April 2021 von der Idee, die für ihn „einigen Charme“ hat. Biete die Rückkehr eines zehn Kilometer langen Kanals auf der Trasse des heutigen Frankenschnellwegs zwischen Gartenstadt und Doos doch viele Ansätze für Veränderungen.

„Es hat nur Vorteile“, finden Fuchs und Wechselberger: Frischluchtschneisen, Platz für Freizeit und Freibäder, breite Radschnellwege und gut tausend Kleingärten. Und: Beim Nachrechnen kommt Fuchs auf rund 40 Hektar Fläche, die für neue Wohnviertel frei würden. Speziell an der Stadtgrenze könne eine große Siedlung entstehen, wo heute wertvolle Flächen vergeudet werden.

### Der Clou: 40 Hektar Fläche würden für neue Wohnviertel frei

1,50 Meter tief und zehn Meter breit soll der neue Kanal werden. Bauen will man ihn „ohne viel Aufwand“, am besten von den Menschen selbst in Eigenarbeit, was ein bisschen abenteuerlich klingt. Als Zweck des Vereins nennt die Satzung „die treuhänderische Verwaltung der Wasser- und Uferflächen des Gebietes des Nürnberg-Fürther Stadtkanals“. Der Verein soll diese Flächen „einer kleingärtnerischen, landwirtschaftlichen, unternehmerischen, touristischen oder sonstigen Nutzung durch Verpachtung zuführen“. Sogar ein Wasserkraftwerk nahe der Stadtgrenze ist eingeplant.

Der Ansatz des Vereins überzeugte Peter Mühlenbrock vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) schnell. Er schlug den Stadtkanal-Verein für den taz Panter-Preis 2021 vor. Der gewann den mit 5.000 Euro dotierten Publikumspreis. Mit dem Geld will man vor allem neue Unterstützer:innen gewinnen. Im ersten Halbjahr 2022 werden Fachleute eingeladen, mit Hilfe von VCD und Stadträt:innen will man erreichen, dass die Planungsgruppe des Servicebetriebs Öffentlicher Raum (Sör) ein Alternativkonzept zum Ausbau des Frankenschnellwegs erarbeiten kann – auf Basis der Vision eines Nürnberg-Fürther Stadtkanals.

„Wir brauchen den Diskurs“, weiß Fuchs. Vor allem die Frage, wie das Verkehrsaufkommen umverteilt werden kann, ist nicht so einfach zu beantworten. Verbesserte Nahverkehrsangebote und attraktive Radrouten sollen gut ein Drittel der heutigen Autofahrer:innen zum Umsteigen bewegen. Auf dem Kanal könnten nach dem Vorbild Venedigs auch öffentliche VAG-Boote unterwegs sein. Eine wichtige Rolle spielt der Kanal außerdem als Wasserspeicher bei Starkregen.

Obwohl zehn neue Fußgängerbrücken für 50 Millionen Euro entstehen sollen, sind sich Fuchs und Wechselberger sicher, dass ihr Vorhaben deutlich billiger wäre als das Straßenprojekt. Das befrworten aber 74 Prozent der Bevölkerung laut einer ADAC-Umfrage, die Ende November 2021 veröffentlicht wurde. Für OB König „steckt der Teufel im Detail“, da die Trennungswirkung des Frankenschnellwegs „auch deswegen so stark ist, weil direkt parallel eine der wichtigsten Bahnstrecken Europas verläuft“.

Da vermutlich „vier bis sechs Gleise“ zusätzlich kommen müssten, bliebe „kaum Raum für die vielen interessanten Bürgerprojekte übrig“, findet König, zudem sollte der Verkehr nicht in andere Stadtteile verlagert werden. Sein Fazit: „Die Idee passt nicht zur Wirklichkeit. Utopien haben die Aufgabe, Wirklichkeit passend zu machen. Ob das hier gelingt, also ob sich der Individualverkehr in solch großem Maß minimieren lässt, bezweifle ich.“

Fürths Stadtoberhaupt Thomas Jung (SPD) gibt einem neuen Stadtkanal „nicht den Hauch einer Umsetzungschance“. Er schätzt im Gegenteil, dass die Bevölkerung bei einer Entscheidung pro Kanalbau statt der Autostraße vom „dümmsten Bauwerk seit dem Turmbau von Babel“ reden würde.

„Einen solch grundlegenden Wandel“ hält auch die Grünen-Landtagsabgeordnete Verena Osgyan ohne neue politische Mehrheiten „für nicht realistisch“. Das Konzept wirke aber „auf alle Fälle durchdacht und spannend“. Die Grünen fordern seit Jahren eine Abkehr von den „verkehrspolitisch völlig unsinnigen“ Frankenschnellweg-Plänen. Schließlich seien diese längst „aus der Zeit gefallen“. Osgyan geht momentan davon aus, dass die Ausbaupläne „über kurz oder lang einen stillen Tod sterben werden“.

Dass ein neuer Stadtkanal in den nächsten 10 oder 20 oder 50 Jahren Wirklichkeit wird, glaubt Osgyan nicht, eher in den nächsten 100 Jahren. „Aber wer weiß?“ Fuchs und Wechselberger zeigen derweil auf Leipzig, Potsdam oder Kiel, wo Kanäle zum Alltag der Städte gehören, aber auch auf Seoul und Utrecht. Breite Autostraßen sind hier verschwunden, Kanäle und Flussarme wieder zum Vorschein gekommen. Sehr zur Freude von Einheimischen und Tourist:innen.



Bayern 2  
18. April 2022  
Zeit für Bayern  
Von Neuem – ein Feiertags-Feuilleton

von Petra Nacke

<https://www.br.de/radio/bayern2/kanal-statt-autobahn-zwischen-nuernberg-und-fuerth-100.html>  
(zuletzt besucht am 4. Mai 2022)

## Verkehrswende

### Kanal statt Autobahn zwischen Nürnberg und Fürth

Dort wo einst der Ludwig-Donau-Main-Kanal durch Nürnberg und Fürth floss, führt heute die Trasse der Stadtautobahn 73 entlang. Doch eine Initiative möchte dem alten Kanal zu einer neuen Blüte verhelfen.

Jeden Tag sind auf dem Frankenschnellweg, je nach Schätzung, zwischen 40.000 und 60.000 Fahrzeuge unterwegs. Sie verursachen Dreck, Lärm, Gestank. Wer ihn als Fußgänger oder Radfahrer queren muss, tut es schnell. Wer hier wohnt, leidet. Die Stadt möchte den Frankenschnellweg um- und ausbauen – ein Teil des Verkehrs soll unterirdisch durch einen Tunnel rollen, Lärmschutzwände sollen errichtet und Kreuzungen entfernt werden.

#### Der Plan: ein neuer Stadtkanal

Michaela Schneider und Jochen Stein haben andere Pläne.

Michaela Schneider: „Also an dieser Stelle, an der wir hier stehen, das ist eigentlich die Trasse, auf der der frühere Ludwig-Donau-Main-Kanal verlaufen ist, und auf der auch wieder der neue Nürnberg-Fürther Stadtkanal verlaufen würde.“

Jochen Stein deutet auf eine trostlose Brache neben der Stadtautobahn: „Das kann sehr gut ein Strand werden, wir sind ja auch in der Nähe eines geplanten Schwimmbads, hier sind ja auch Bürgergärten geplant und Freiräume für alle möglichen Aktivitäten. Auf jeden Fall kein Lärm, sondern Vogelgezwitscher, grüne Flächen – eine grüne Lunge der Stadt.“

Michaela und Jochen sind Mitglieder im Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein, der vor einem guten Jahr gegründet wurde. Der Vereinszweck wirkt geradezu tollkühn. Ich treffe die beiden noch einmal an einem ruhigeren Ort, um zu erfahren, was genau das heißt: ein Stadtkanal.

Michaela Schneider: „Das heißt, wir wollen die Betondecke aufreißen, und da soll wirklich wieder Wasser fließen. Und es soll auch nicht nur einfach ein Fluss sein, sondern, das ist wirklich auch als Wasserstraße auch gedacht, also als zusätzliche Verkehrsader für die Stadt Nürnberg – also, da können Boote verkehren, die Personen transportieren. Das Ganze soll natürlich ins öffentliche Nahverkehrsnetz eingebunden sein, dass man da einfach von der Südstadt Nürnberg bis nach Fürth mit dem Boot fahren kann.“

#### Wohin mit all den Autos?

Der Frankenschnellweg ist die Dauerbaustelle in Nürnberg. Die Idee für diese Stadtautobahn, als wichtiger Schritt für eine auto-

gerechte Stadt, stammt noch aus den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts. Sie überlebte Weltkrieg und Wiederaufbau und geistert seitdem durch die Geschichte der Stadtplanung wie ein asphaltgraues Gespenst. 1967: Fertigstellung des ersten Teilstücks zwischen Kurgarten- und Jansenbrücke. 1976 - 80: Weiterbau von der Jansen- bis zur Otto-Brenner-Brücke.

Danach sollte Schluss sein. Man wolle, hieß es damals im Stadtrat, nicht noch mehr Verkehr anlocken. Doch den Verkehr musste man nicht locken. Er kam von ganz allein. Wohin mit all den Autos, wenn hier in Zukunft ein Kanal fließen würde?

Jochen Stein: „Der Ausweichverkehr soll sich verlagern und er soll reduziert werden – das Reduzieren ist der wesentliche Faktor. Unser Projekt soll natürlich ein Stellhebel sein, um die Verkehrswende beschleunigt voranzubringen, also Umverlagerung in den öffentlichen Nahverkehr, in die neuen Angebote, die unter anderem auf dem Wasser ja passieren sollen, Umverlagerung in Fahrradverkehr, Fußgängerbeziehungen werden aufgewertet, und der nicht verhinderbare Verkehr, also der Quellverkehr und Zielverkehr aus dem Quartier raus, der soll natürlich nach wie vor möglich sein, dafür haben wir aber genug Infrastruktur in der Stadt. Die Verkehre, die von außen den Frankenschnellweg gerade nur zum Durchrumpeln nutzen, die sollen bitte vor der Stadt abgeleitet werden.“

#### Kanal statt Autobahn – das wäre gut fürs Stadtklima

Ein Rückbau der Autostraße in eine Wasserstraße würde aber nicht nur die direkten Anwohner entlasten, sondern auch dem Stadtklima und damit allen Bewohnern zugutekommen, meinen die Kanalbefürworter.

Michaela Schneider: „Das wäre erstens eine Frischluftschneise durch die ganze Stadt auf zehn Kilometern Strecke – das wäre natürlich im Sommer, wenn die Stadt sich aufheizt durch die Klimaerwärmung, ein wirklich wirksames Mittel. Und dann würden eben entlang des Kanals Gärten entstehen, Parks entstehen, Kleingewerbe kann sich ansiedeln: also da ist wahnsinnig viel denkbar in Richtung nachhaltiger Stadtentwicklung. Was auch natürlich die Stadtteile, die jetzt durch die Autobahn absolut voneinander abgeschnitten sind, wieder zusammenführen würde.“

Tatsächlich wird schon in dem von der Stadt beauftragte Gutachterbericht von 2014 auf ein Grünflächendefizit von 31 Hektar hingewiesen. 40 Hektar entsiegelte Fläche, die der Rückbau des Frankenschnellwegs brächte, würden dies leicht kompensieren.

### **Schnelle Bauzeit, geringere Kosten**

Punkten möchte der Verein außerdem mit Bauzeit und Kosten. Der Städtische Plan für den weiteren Ausbau der Straße sieht eine reine Bauzeit von rund 10 Jahren vor. Beim Stadtkanal ginge es mit zwei bis drei Jahren deutlich schneller, so der Architekt Jochen Stein.

Jochen Stein: *„Neben den zwei bis drei Jahren baulicher Umsetzung ist natürlich vorgelagert ein Planungsprozess, der als integrativer Prozess der Stadtbevölkerung gedacht ist, wo wir ja eine große, lineare Spielwiese schaffen für alle möglichen Ideen städtebaulicher Entwicklung.“*

Als Kosten für ihr Projekt veranschlagt die Stadt momentan 660 Millionen Euro, auch hier läge die Vereinslösung deutlich darunter.

Michaela Schneider: *„Wir haben das mal überschlagen und kämen ungefähr so auf 50 Millionen, also das wäre ein Bruchteil. Und zusätzlich ist auch ja so gedacht, dass durch die Gewerbe und Händler, die sich ansiedeln würden, da ja auch für die Stadt Einnahmen generiert werden könnten. Also, das wäre für die Stadt ein Gewinn in finanzieller Hinsicht.“*

### **Was sagen Stadt und Bürger zur Stadtkanal-Idee?**

Die Reaktionen der Stadt auf diesen sehr alternativen Gegenentwurf halten sich bisher in Grenzen, aber es gibt sie.

Michaela Schneider: *„Ja, da haben wir schon ein paar Reaktionen bekommen, es zeichnet sich auch innerhalb des Stadtrats eine Diskussionsbereitschaft ab, also da gibt es jetzt durchaus auch einige Personen, die den Ausbau des Frankenschnellwegs auch kritisch sehen, aber das ist natürlich noch ein hartes Brett zu bohren.“*

Jochen Stein: *„Hier hat man die Möglichkeit, aufzuzeigen, wie ein wirklich positiver Stadtumbau funktionieren kann. Wir glauben und*

*hoffen ja, dass das Dinosaurierprojekt Frankenschnellweg-Über-tunnelung in einer Sackgasse steckt, und auch für die Politik unser Projekt eine große Chance ist, einen guten Ausweg zu zeigen.“*

Von den Gegenentwürfen zu den städtischen Umbauplänen, ist der Stadtkanal mit Sicherheit der gewagteste. Entsprechend schwanken auch die Meinungen der Bevölkerung, zum Beispiel in Kommentaren auf der Internetseite der Lokalzeitung zwischen echter Begeisterung und offener Ablehnung.

Michaela Schneider: *„Denen kann man entgegen, dass wir ja nicht die ersten sind, die solche Projekte stemmen wollen, sondern, es gibt da schon Beispiele aus anderen Städten. Zum Beispiel in Utrecht wurde das gemacht, da wurde eine ehemalige Autobahn – da wurde der Kanal unten drunter wieder freigelegt, oder in Siegen. Und dann denke ich, wenn das andere geschafft haben, kann man die Leute auch überzeugen, dass sowas einfach möglich ist.“*

### **Ein preiswürdiges Projekt**

Überzeugt hat das Projekt auf jeden Fall die Leser der taz, was den Initiatoren 2021 den Panter Preis der Zeitung einbrachte. Dieser Preis wird für herausragende Zivilcourage verliehen, und die braucht, wer mit kreativen Visionen gegen asphaltgraue Gespenster kämpft, wer, anstelle einer autogerechten Stadt, eine menschengerechte möchte.