



**NÜRNBERG-FÜRTH
STADTKANAL**

LEBENSQUALITÄT KLIMASCHUTZ VERKEHRSWENDE

**EIN GANZHEITLICHER ANSATZ
FÜR NÜRNBERG UND FÜRTH**

INHALT

Über uns	03
Der Verein	04
Rückbau statt Ausbau	07
Geographische Verortung in Nürnberg und Fürth	08
Facts & Figures	11
Freiräume, Stadtentwicklung und Steigerung der Lebensqualität	12
Auswirkungen des neuen Stadtkanals aufs Klima	15
Wo sollen die Autos fahren?	16
Der Ausbau bewirkt sein Gegenteil	17
Das Scheitern einer Stadtautobahn	19
Beispiele aus anderen Städten: Siegen	20
Beispiele aus anderen Städten: Utrecht	22
Beispiele aus anderen Städten: Seoul	24
Einbindung in die Hydrologie	26
Die Sperrung	28
Werbepause: Radverkehr	31
Raum für Alle	32
Raum für Natur	35
Häufig gestellte Fragen	36
taz Panter Preis	40
SPIEGEL Social Design Award	41
Der 1. Internationale Stadtkanalkongress 2022	42
Der 2. Internationale Stadtkanalkongress 2023	46
Die IBA Stadtkanal	48
Der Stadtkanal – eine Chance für Nürnberg	50
Bildnachweise, Quellen und Impressum	51

Diese Broschüre
können Sie als PDF
herunterladen



nfsk.de/broschuere
PDF

Nach mehr als drei Jahren intensiver Beschäftigung mit dem Projekt Nürnberg-Fürther Stadtkanal soll diese Broschüre den aktuellen Stand der Erkenntnisse zusammenfassen und in allgemein verständlicher Form möglichst viele Einwohnerinnen und Einwohner der Städte Nürnberg und Fürth über das Projekt informieren.

Als Einstieg dient ein kurzer Abriss über die Anfänge des Nürnberg-Fürther Stadtkanals. Die geographische Verortung der Autobahn wird im Detail dargestellt, und die Chancen, die der Rückbau des sogenannten Frankenschneidwegs (FSW) quer durch das Nürnberger Stadtgebiet bietet, skizziert.

Anschließend werden vielfältige Aspekte eines Rückbaus beleuchtet. Dazu zählt beispielsweise die Nutzung des Nürnberg-Fürther Stadtkanals als Verkehrsweg, die Versorgung des neuen Kanals mit Wasser, die Frage, wohin der Autoverkehr ausweichen bzw. verschwinden wird, die Nutzung der Trasse von der ersten Minute an als Freiraum und Freizeitgelände.

Beispiele aus anderen Städten in aller Welt zeigen auf, dass der Rückbau einer Autobahn alles andere als ein unmögliches Unterfangen ist, sondern in jenen Kommunen, die sich dazu entschlossen haben, zum Vorteil aller Bevölkerungsteile sowie der Wirtschaft, der Umwelt und dem Klima gereicht hat.

Ergänzend werden die wichtigsten Meilensteine in der Entwicklung des Nürnberg-Fürther Stadtkanalvereins berichtet. Hierzu zählen die beiden Stadtkanalkongresse im Herbst 2022 und 2023 sowie der taz Panter Preis und der SPIEGEL Social Design Award, die dem Verein 2021 bzw. 2022 verliehen wurden.

Wir wünschen eine aufschlussreiche Lektüre und viel Freude beim Gedanken an die Zukunft mit einer grünen Kanallandschaft, die Nürnberg und Fürth verbinden wird!

DER VEREIN

Der Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein NFSK wurde im Frühjahr 2020 gegründet. Die Entwicklung der Idee begann allerdings bereits 2017 und mittlerweile hat der Verein über 130 Mitglieder (Stand März 2024). Der Verein ist überparteilich und arbeitet lokal für eine menschenfreundliche Stadtentwicklung in Nürnberg und Fürth.

Der NFSK setzt sich ehrenamtlich und unabhängig von anderen Gruppen für Klimawandelfolgenbekämpfung, Mobilitätswende, Stadtumbau und -reparatur, für eine Verbesserung der Lebensqualität und eine gerechtere Verteilung der Flächen in einer modernen Großstadt ein.

Der NFSK ist auch mit keiner politischen Partei verbunden, legt jedoch großen Wert auf die freiheitlich demokratische Grundordnung. Rassismus, Chauvinismus und Extremismus aller Art sind mit den Zielen des Vereins unvereinbar. Wir argumentieren ausschließlich mit nachvollziehbaren Tatsachen und vertrauen den öffentlich-rechtlichen Medienanstalten.

Zudem pflegt der NFSK enge Kontakte mit vielfältigen Organisationen, wie avanti aus Schwarzenbruck, dem VCD in Mittelfranken, dem BUND, dem ADFC, artists4future, den Bürgervereinen West und St. Leonhard/Schweinau, dem Ortsverband der Grünen Gostenhof, n-autofrei, Klima Camp und vielen anderen mehr, mit denen regelmäßig gemeinsame Aktionen geplant und durchgeführt werden.

Die Arbeit des Vereins findet vor einem gesellschaftlichen Hintergrund statt, der von der intensiven Beschäftigung mit dem Klimawandel und dessen Folgen, von der dringend notwendigen Verkehrswende sowie von einer gerechten und nachhaltigen Stadtentwicklung angesichts stetig schrumpfender finanzieller Spielräume geprägt ist.

Vereinsziel ist die Aufklärung der Öffentlichkeit über Nutzen und Vorteile, die ein Rückbau der Autobahn A73, des sogenannten „Frankenschnellwegs“, und die Umwandlung der Trasse quer durch Nürnberg in eine grüne Kanallandschaft bringen würde. Hierfür betreibt der Verein intensive Öffentlichkeitsarbeit, beschäftigt sich aber auch mit einer Prüfung der technischen Machbarkeit des Kanalprojekts und mit der Sammlung von Ideen und Konzepten zur Ausgestaltung.



1846

Einweihung des Ludwig-Donau-Main-Kanals



1926

Generalbebauungsplan für die Stadt Nürnberg



1959

Baustart A73 auf der Trasse des Ludwigskanals

Vereinsgründung
7 Mitglieder

2020

2021

2022

2023

2024

taz
Panter Preis

1. Internationaler
Stadtkanalkongress

SPIEGEL
Social Design Award

2. Internationaler
Stadtkanalkongress

131 Mitglieder



RÜCKBAU STATT AUSBAU

Seit etlichen Jahren und Jahrzehnten streiten die Nürnberger Parteien über die Frage, ob der Frankenschnellweg A73 ausgebaut werden soll und falls ja, wie. Fest steht: An der Tatsache einer verstopften Autobahn quer durch eine dicht bevölkerte Großstadt wird keine Baumaßnahme der Welt etwas ändern können. Der Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein geht daher einen Schritt weiter und schlägt den Rückbau vor. Da die heutige A73 auf der Trasse des ehemaligen Ludwig-Donau-Main-Kanals verläuft, liegt es nahe, anstelle der klimaschädlichen Betonpiste eine grüne Kanallandschaft wieder auferstehen zu lassen.

Ein prinzipieller Ansatz für den neuen Stadtkanal ist es, dass die Trasse als Verkehrsweg nutzbar bleibt, nämlich auf einem parallel zum Wasser verlaufenden Radschnellweg und auf dem Wasser selbst, indem dort VAG-Boote ähnlich einer Straßenbahnlinie in kurzer Taktung Menschen transportieren*. Obwohl weiterhin Verkehrsweg, eröffnet der neue Stadtkanal vielfältige Möglichkeiten zur Verbesserung der Lebensqualität in der wachsenden Stadt sowie zur Schaffung von neuem – staatlich gefördertem – Wohnraum, von Freiflächen für Schulen, Sport und Gewerbe und vieles mehr.

Inmitten der dichtbevölkerten Großstadt Nürnberg wird schlagartig eine Fläche von ungefähr 40 Hektar für die Gesamtgesellschaft nutzbar, während sich zugleich das Stadtklima stark verbessert (Stichwort: Frischluftschneise) und die Vernetzung von ökologisch wertvollen Grünflächen im gesamten Westen der Stadt gestärkt wird.

* wie es im Übrigen in der Nürnberger Partnerstadt Venedig seit Jahrhunderten ausschließlich usus ist.

GEOGRAPHISCHE VERORTUNG IN NÜRNBERG UND FÜRTH

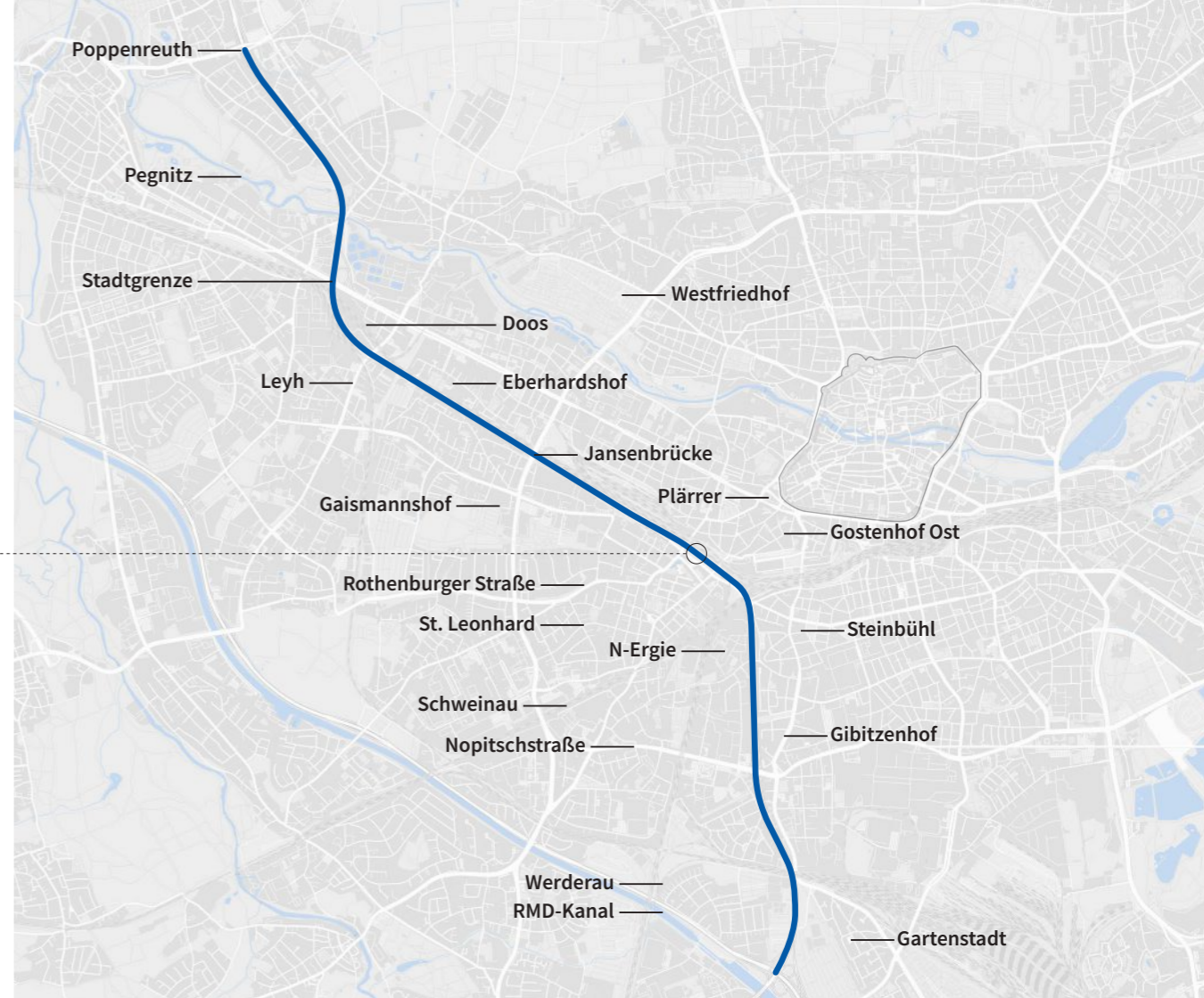
Die Trasse des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals verlief zur Bauzeit außerhalb der Stadt, von Südosten kommend Richtung Nordwesten bis kurz vor die Stadtmauern am Plärrer und von dort an den sogenannten Rampen Richtung Fürth nach Westen. An der Stadtgrenze, vor dem Übergang über die Pegnitz in Doos, machte der Kanal einen weiteren Knick nach Norden in Richtung Bamberg. Zwischen Rothenburger und Schwabacher Straße lag der Nürnberger Hafen, wo sich heute ein großer Busparkplatz befindet.

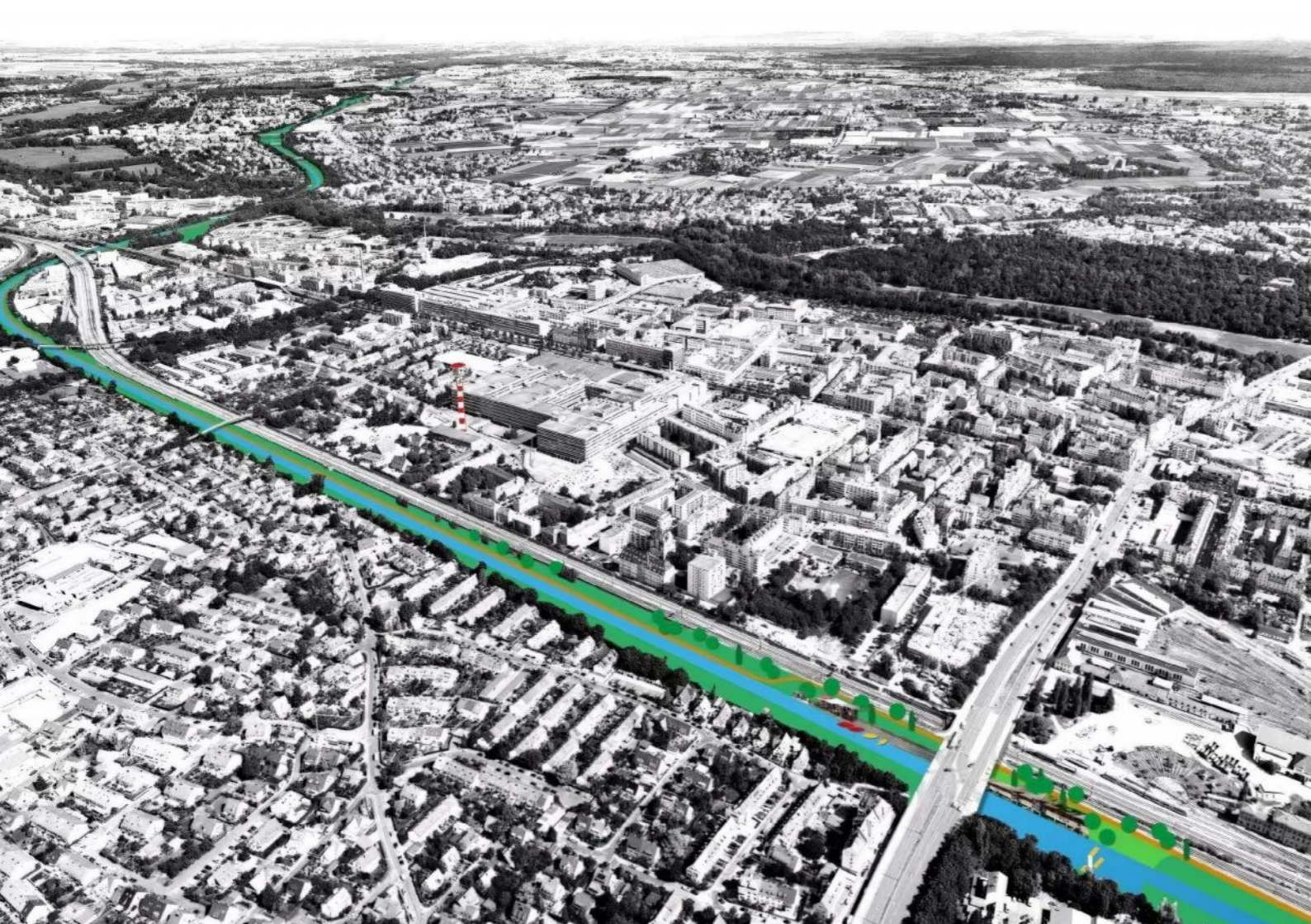
Im Zentrum, beiderseits der Rothenburger Straße, ist ein Ausbau des Frankenschnellwegs geplant. Dadurch würde zusätzlicher Verkehr in die Stadt gezogen, der zum Teil auf der neu ausgebauten Kohlenhofstraße Richtung Plärrer geführt wird. Wohin die Automassen von dort aus sollen, ist unklar, da der Ring um die Stadtmauer und Innenstadt chronisch verstopft ist und die Stadtmitte tendenziell sowieso vom individuellen motorisierten Verkehr befreit werden soll.

Im ersten Schritt will der NFSK den Abschnitt zwischen der Stadtgrenze zu Fürth und der Südwesttangente stilllegen. Hier lebt in den zahlreichen angrenzenden Stadtvierteln Poppenreuth und Espan in Fürth, und Doos, Muggenhof, Eberhardshof, Gostenhof, Gibitzenhof, Werderau, Gartenstadt sowie Schweinau und St. Leonhard in Nürnberg ein beträchtlicher Anteil der Stadtbevölkerung (über 100.000 Menschen).

Diese Menschen werden tagtäglich von Abrieb, Abgasen und Lärm beeinträchtigt und die Autobahn stellt eine nahezu unüberwindliche Hürde dar, welche die Nachbarschaften trennt – wie ein Todesstreifen.

In der Gartenstadt im Südosten ist der alte Kanal noch im Ursprungszustand vorhanden und verläuft von dort bis nach Kehlheim. Südlich der Süd-West-Tangente wird seit den 1980ern der neue Rhein-Main-Donau-Kanal betrieben, der als Industriekanal, für den Tourismus (Flusskreuzfahrt) und als Mittel zur Überleitung von großen Mengen Wasser ins naturgemäß trockenere Nordbayern dient.





FACTS & FIGURES

Im Gegensatz zum alten Kanal soll der NFSK zwischen dem südlichen Ufer der Pegnitz in Fürth und der Nürnberger Südstadt ohne Schleusen auskommen, so dass der Personennahverkehr problemlos möglich wird. Eine dafür geeignete Höhe des Kanalgrunds liegt bei 304 Metern über Normal-Null. Der Wasserstand im Kanal kann witterungsbedingt schwanken, soll aber bei mindestens 150 Zentimetern liegen.

Auf den im ersten Ansatz betrachteten knapp 10 Kilometern Länge würde eine Breite der Gesamttrasse von durchschnittlich 40 Metern zur Projektfläche gehören, so dass insgesamt 40 Hektar Fläche der Stadtgesellschaft zur vielfältigen und freien Nutzung ohne motorisierten Verkehr zurückgegeben würden.

Dies entspricht etwa 30mal der Wöhrder Wiese oder 56 Fußballfeldern.

Der Vorschlag des NFSK sieht vor, dass von dieser Fläche etwa 25% mit Wasser gefüllt werden, woraus ein Gesamtfassungsvermögen des Kanals von bis zu 160.000 m³ resultiert.* Dies stellt zwar nur eine erste grobe Abschätzung der Größenordnungen dar, zeigt aber schon, welche Möglichkeiten der neue Kanal hinsichtlich der Abfederung von großen Regenmengen in kürzester Zeit dank des zusätzlichen Retentionsvolumens bieten wird.

Auch die Zuleitung von Wasser aus dem regenreichen Südbayern ins klimatisch viel trockenere Franken lässt sich über den neuen Kanal zwanglos realisieren: dank der räumlichen Nähe zum noch existierenden alten Kanal und zum neuen Rhein-Main-Donau-Kanal im Bereich der Gartenstadt.

Auf etwa 10% der Fläche soll ein Fahrradschnellweg eingerichtet werden, der den Fürther Osten mit dem Nürnberger Süden kreuzungsfrei und dank vier Metern Breite komfortabel und mit großer Sicherheit für alle Radfahrenden verbindet.

Ein erster Vorschlag des NFSK zur gesellschaftlich gerechten Verteilung der neu erschlossenen Flächen sieht zudem die genossenschaftliche Verpachtung von knapp 1.000 Kleingärten sowie die Einrichtung von drei bis vier öffentlichen Schwimmbädern vor.



Wöhrder Wiese

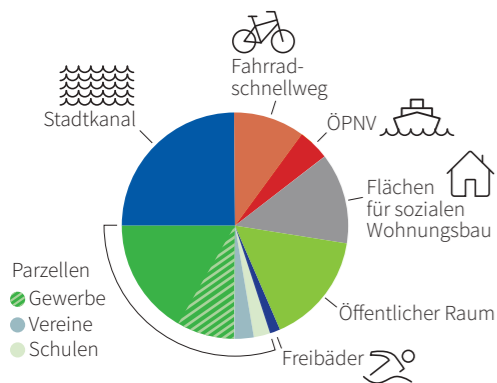
x 30 ≈ 40 ha

* 10 Meter Breite mal 10.000 Meter Länge mal 1,5 Meter Tiefe – alles geschätzte Durchschnittswerte bei der Annahme eines rechteckigen Querschnittsprofils des Kanalbettes.

FREIRÄUME, STADTENTWICKLUNG...

Freibäder

Entlang des neuen Stadtkanals ist Platz für mindestens vier Freibäder mit jeweils etwa zwanzig mal hundert Metern Beckengröße: an der Jansenbrücke, an den Rampen zwischen Schwabacher und Rothenburger Straße, am Dianaplatz südlich Meisenstraße und in Fürth im früheren Hafen Poppenreuth.



Flächen für Alle

Der größte Teil der Uferbereiche wird in Parzellen von je 100 Quadratmetern eingeteilt. Die Zuweisung der Parzellen erfolgt mittels Los. Die Pächter 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. Ausdrücklich ist überall der freie Zugang zum Wasser von mindestens einer Seite des neuen Kanals sichergestellt.

Freilicht-Auditorium

Im zentralen Bereich an der Jansenbrücke wird ein Freilicht-Auditorium für Konzerte, Theater und Kinovorführungen errichtet.

UND STEIGERUNG DER LEBENSQUALITÄT

Schulen

Für die Nürnberger und Fürther Schulen werden zwölf größere Parzellen bereitgestellt, wo Sport-, Handwerks-, Naturkunde-, Gartenbau- und Wirtschaftsunterricht stattfindet.

Vereine

Den Nürnberger und Fürther Ruder-, Angler- und Wassersportvereinen werden spezielle Flächen zur einschlägigen Nutzung angeboten. Ein jährliches Fischerstechen ist selbstverständlich.

Fahrradwege

Entlang seiner gesamten Länge wird der Nürnberg-Fürther Stadtkanal auf einer Seite von einem Fahrradschnellweg gesäumt. Dieser hat eine Breite von vier Metern und erlaubt die hindernisfreie Fahrt quer durch die gesamte Stadt.

ÖPNV auf dem Kanal

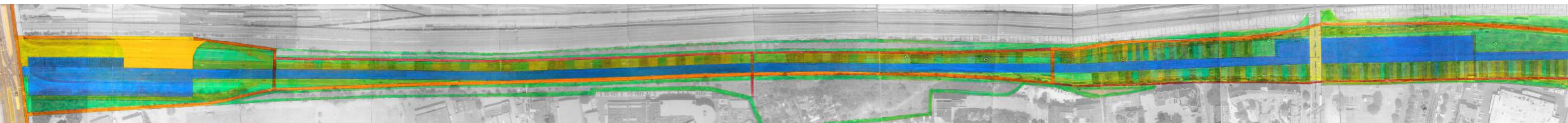
Für den Transport von Personen mit Schiffen betreiben die Nürnberger Verkehrsbetriebe mit Sonnenenergie angetriebene, computergesteuerte, fahrerlose Boote, die mit den üblichen VGN-Tickets genutzt werden.

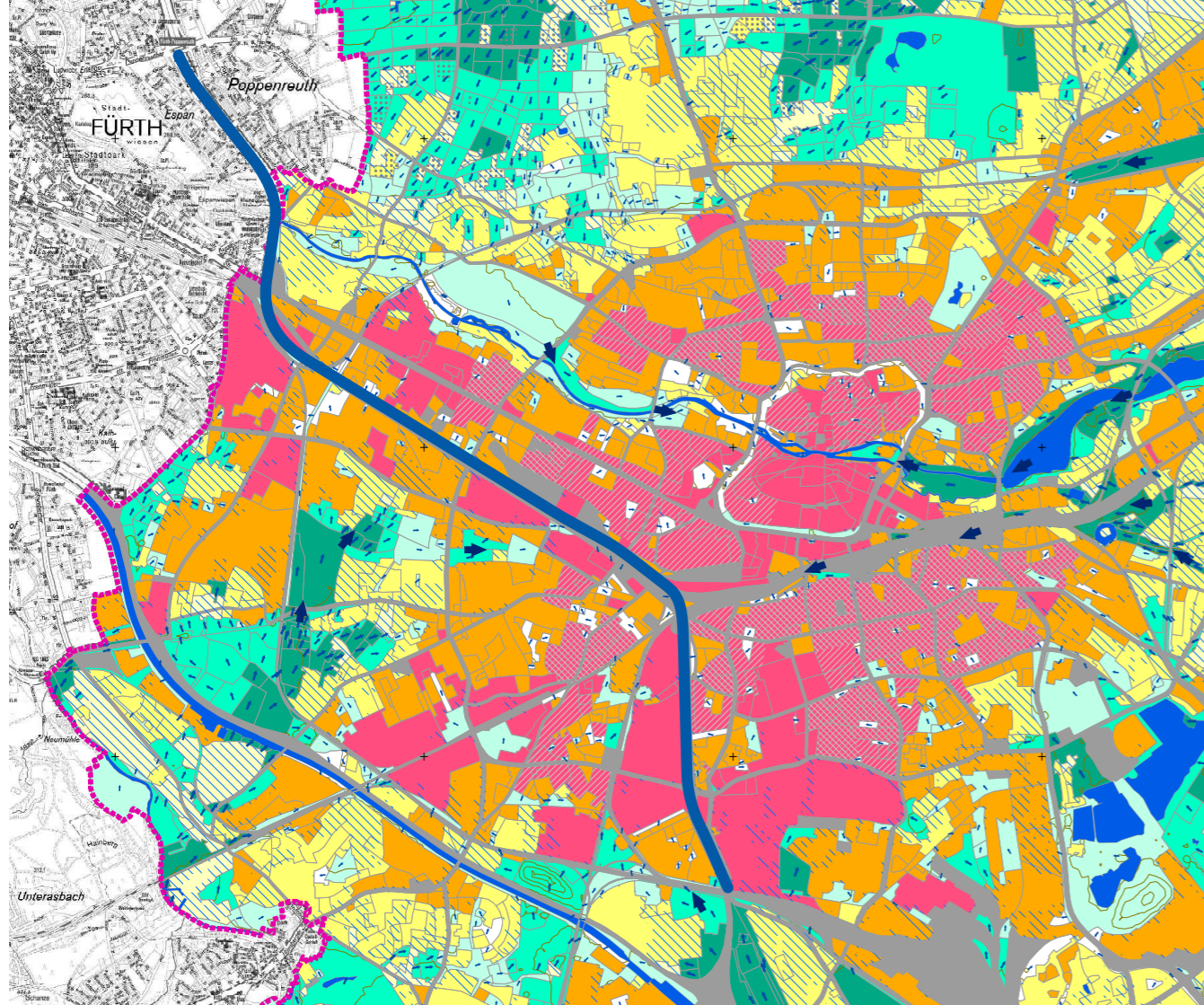
Wasserkraft

In Doos wird auf den verfügbar gewordenen Flächen unter Ausnutzung der natürlichen Höhenunterschiede im Gelände ein Wasserkraftwerk errichtet, das Nürnberg mit erneuerbarer Energie versorgt.

Gewerbe

An kleine Unternehmen, deren Produkte oder Dienstleistungen Bezug zum Wasser haben, werden zirka 30% der Parzellen vergeben.





AUSWIRKUNGEN DES NEUEN STADTKANALS AUF'S KLIMA

Traurigerweise ist der Klimawandel inzwischen eine unabwendbare Gewissheit. In den meisten Städten weltweit haben die Verantwortlichen bereits realisiert, dass es unumgänglich ist, die Kommunen auf die Erhitzung in bislang ungeahnte Temperaturbereiche vorzubereiten sowie sich mit der Gefahr von Starkregenereignissen auseinanderzusetzen.

Selbst wenn die internationalen Ziele zur CO₂-Reduktion in der Atmosphäre erreicht werden würden (was momentan nicht sehr wahrscheinlich ist), wird sich die Erdatmosphäre noch über Jahrzehnte im Vergleich zum Stand zu Beginn der Industrialisierung erhitzen und unsere Städte vor schwerwiegende Probleme stellen. Die Anzahl der Hitzetoten wird jährlich wachsen, Unwetter, also Sturm, Gewitter und Starkregen bedrohen die Infrastruktur und die Bausubstanz.

Durch seine Lage in vorwiegend westlicher Richtung dient der neue Stadtkanal als Frischluftschneise. Durch die Wasserfläche von etwa 10 Hektar und das Grün der neu entstandenen Gärten und Parks wird die

einströmende Luft vor allem in den heißen Sommermonaten gekühlt und gereinigt, ehe sie die Innenstadt erreicht. Dort, im meist komplett versiegelten und an Grünflächen stark verarmten Bereich innerhalb der Stadtmauern und südlich des Rings ist diese Abkühlung zukünftig dringend erforderlich.

Umgekehrt dient der neue Kanal zur Aufnahme von überschüssigen Wassermengen, die ansonsten die Kanalisation schnell überlasten und Straßen und Plätze fluten würden (vgl. Starkregenereignis am 17. 8. 2023).

Ausgleichsräume Kaltluftlieferung von Grün- und Freiflächen

Mittlerer Kaltluftvolumenstrom/Rasterzeile [m^3/s]

- Gering <math>< 600</math>
- Mäßig 600–1.200
- Hoch >1.200–1.800
- Sehr hoch >1.800
- Wirkungsbereich der lokal entstehenden Strömungssysteme innerhalb der Bebauung

Wirkungsräume Bioklimatische Situation in den Siedlungsräumen

- Ungünstig
- Weniger günstig
- Günstig
- Sehr günstig

Die Karte links zeigt die durchschnittlichen Temperaturen in den Nürnberger Stadtbezirken. Rot bedeutet starke Erhitzung im Sommer. Die Trasse des zukünftigen Nürnberg-Fürther Stadtkanals ist eingezeichnet – dessen positiver Einfluss kann leicht abgeleitet werden.

WO SOLLEN DIE AUTOS FAHREN?

Diese Frage wird dem NFSK regelmäßig gestellt. Obwohl wir nicht im Alleingang das Problem des wider alle Vernunft steigenden Autoverkehrs lösen können, will der Kanal dennoch dazu beitragen, dass die Menge der Fahrzeuge, die ins Nürnberger Stadtgebiet einfahren, stark abnimmt.

Der NFSK steht nicht für eine komplette Abschaffung von motorisiertem Kraftverkehr in der Stadt; es gibt triftige Gründe, dass Handwerker, Lieferanten, Menschen mit körperlichen Einschränkungen usw. ein Kfz nutzen. Das Problem ist die zu stark angewachsene Anzahl von Autos und gefahrenen Strecken, deren negative Auswirkungen die Allgemeinheit tragen muss.

Zum einen ist festzustellen, dass der Nürnberg-Fürther Stadtkanal auch nach Rückbau der Autobahn eine Verkehrsader bleiben wird.

Menschen werden sich sowohl auf dem Rad-schnellweg, der lückenlos über fast zehn Kilometer Fürth mit der Nürnberger Südstadt verbindet, von A nach B bewegen, als auch auf dem Wasser, wo die VGN Boote einsetzt, die vom Takt und der Kapazität her etwa einer gut ausgebauten Straßenbahnlinie entsprechen. Der Kanal ist in Doos/Stadtgrenze, in Eberhardshof, Jansenbrücke/ Maximilianstraße, Rothenburgerstraße und Dianaplatz direkt ans bestehende Nahverkehrsnetz angeschlossen.

Zum anderen muss auch der breiten Öffentlichkeit klar und deutlich kommuniziert werden, dass ein Ausbau des FSW dessen Sperrung über Jahre und Jahrzehnte notwendig machen würde! Selbst wenn die aktuellen Planungen der Stadt eingehalten werden würden – was beim überall zu beobachtenden, kaum noch kalkulierbaren Anstieg von Bauzeit und Baukosten extrem unwahrscheinlich ist – hätte dieses Großprojekt gravierende Folgen für Anwohnende und Gewerbe.

Insgesamt wird das Verkehrsaufkommen, das ja angeblich unbedingt notwendig ist und dem alle anderen Interessen untergeordnet werden müssen, nach einiger Zeit zurückgehen. Überflüssige Fahrten werden mangels Stadtautobahn vermieden, viele Menschen steigen auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad um. Dies zeigen diverse Beispiele aus der letzten Zeit, wie die jahrelangen Sperrungen der östlichen Brettergartenstraße, eines Teils der Fürther Straße auf Höhe des Quellegebäudes oder der Regensburger Straße vom Bahnhof zur Peterskirche.

Im Prinzip bedeutete also ein Tunnelbau an den Rampen für Anwohnende und die Allgemeinbevölkerung zunächst das gleiche wie ein Rückbau der Autobahn. Nur dass der von uns vorgeschlagene Rückbau die Lebensqualität in den angrenzenden Vierteln langfristig und nachhaltig bedeutend verbessern wird. Lärm, Abrieb und Abgase werden so im selben Augenblick verschwinden, in dem das letzte Auto die Betonpiste verlassen haben wird.

Anpassungsverhalten an Verkehrsberuhigungsmaßnahmen¹



Nähere Ziele werden gewählt



Fahrten werden vermieden



Wenige, wichtige Fahrten werden auf andere Wege verlagert



Fahrten werden auf andere Verkehrsmittel verlagert

In deutschen Großstädten sind 40 bis 50 Prozent der Autofahrten kürzer als fünf Kilometer. Sie liegen damit in einem Entfernungsbereich, in dem das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel ist. Solche Strecken können die meisten Menschen ohne Mühe mit dem Rad zurücklegen. Für hügelige oder längere Strecken können gut Pedelecs eingesetzt werden.²

DER AUSBAU BEWIRKT SEIN GEGENTEIL

Die Planungen der Stadt suggerieren, dass der Ausbau des FSW vor allem den Pendlern eine Zeitersparnis – von wenigen Minuten – bescheren soll. Abgesehen davon, dass diese Zeitersparnis auf Kosten aller Steuerzahlenden und auf dem Rücken der Anwohner*innen erwirtschaftet werden würde, liegt es bei einer unvoreingenommenen Betrachtung nahe, dass eine kreuzungsfrei ausgebaute Autobahn vor allem von digitalen Routenplanern als Abkürzung für den Transitverkehr von A3, A6 und A9 vorgeschlagen werden würde.

Die Pläne der Stadt sehen auch in der Tat schon vor, dass bis zu dreimal so viele Fahrzeuge wie bisher pro Tag diese Strecke befahren würden. Ohne dass dies öffentlich eingestanden wird, basieren die Ausbaupläne auf dem Gesetz, dass Straßen Verkehr anlocken.

Es sollte allen Beteiligten bewusst sein, dass unter dieser mutwillig zusätzlich generierten Verkehrslast vor allem die Anrainer außerhalb des Ausbau-Bereiches, in Fürth, zwischen Stadtgrenze und Jansenbrücke, und im südlichen Abschnitt um den Dianaplatz in Mitleidenschaft gezogen würden. Die langen und unfallträchtigen Rückstaus an den Ausfahrten Doos oder Schweinau werden in der logischen Folge eher zu- als abnehmen.

„[...] Der Ausbau des Verkehrssystems führt langfristig dazu, dass es mehr Verkehr gibt. Das lässt sich seit Jahrzehnten beobachten. ‚Was im Volksmund gilt, ist mittlerweile auch unter Verkehrsforschern unbestritten‘, sagt Tobias Kuhnimhof. ‚Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.‘ Die Fachwelt spricht in diesem Zusammenhang von induziertem Verkehr.“³

WirtschaftsWoche vom 02. 01.2020; Niklas Dummer
Stau-Mythen: Manchmal nehmen Verkehrsplaner Stillstand bewusst in Kauf



DAS SCHEITERN EINER STADTAUTOBAHN

Das Scheitern von Stadtautobahnen wie der A73 ist heute eine anerkannte Tatsache. Das Konzept des unbegrenzten Individualverkehrs und der autogerechten Innenstädte hat sich weltweit als Irrtum herausgestellt.

Mehr Straßen führen nur zu noch mehr Verkehr und in der Folge zu einer inzwischen nicht mehr tolerierbaren Lärm- und Umweltbelastung für die Anwohner*innen. Darüber hinaus entstehen für die Kommune immense laufende Kosten für die Instandhaltung. Da eine autobahnähnlich ausgebaute Straße durch die Innenstadt im Wesentlichen Durchgangsverkehr anzieht, ergeben sich keine wirtschaftlichen Vorteile für die Kommune.

Stattdessen vergeuden täglich Tausende Pendler*innen im Stau kostbare Lebenszeit, anstatt die wesentlich nachhaltigeren öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.

Durch die Einsparung der Kosten für die Autobahn und deren Unterhalt werden Mittel für den Ausbau und Betrieb von Schienen- und Wasserwegen frei. Letzteres zeigt ein Blick auf Venedig, eine Partnerstadt Nürnbergs, wo seit vielen Jahrzehnten der gesamte Personen- und Warenverkehr auf dem Wasser stattfindet.

Obendrein sind Wasserflächen attraktiv für Tourist*innen wie erholungssuchende Einheimische, sodass am Stadtkanal neue Einnahmen durch Gewerbesteuern aus Gewerben und Gastronomie generiert werden.

2022 standen Autofahrer*innen

40 Stunden

auf Nürnbergs verstopften Straßen⁴

Die Durchschnittsgeschwindigkeit in der Innenstadt lag bei 26 km/h.

SIEGEN

In der Universitätsstadt Siegen beschloss die verantwortliche Kommunalpolitik, die urbane Lebensqualität und Attraktivität für Einwohner*innen wie auch Tourist*innen zu steigern. Im Rahmen einer vielfältig und breit aufgestellten Stadterneuerung wurde ab 2013 die historische Flusslandschaft wiederhergestellt, die zuvor unter dem Beton eines gewaltigen Parkplatzes begraben lag.



Der Zustand von 1968 bis 2012



Nach dem Rückbau
der sogenannten Sieglplatte
2015



UTRECHT

In der niederländischen Stadt Utrecht wurde zu Beginn der 2000er Jahre die innerstädtische Autobahn, die im Bett eines spätmittelalterlichen Kanals erbaut wurde, als Fehlentwicklung erkannt.

Im Rahmen eines umfassenden Stadterneuerungsprojekts wurde dieser Fehler konsequent rückgängig gemacht, indem die Trasse in eine innerstädtische Kanallandschaft verwandelt wurde. Dabei wurde konsequent großes Gewicht auf öffentliche Nahverkehrsmittel und Radinfrastruktur gelegt, so dass die Lebensqualität in Utrechts Altstadt heute weltweit als vorbildlich gilt, ohne dass es zu dem von Auto-Lobbyist*innen regelmäßig beschworenen „Verkehrskollaps“ gekommen wäre.



ca. 1960



Nach dem Rückbau



Der Zustand von 1968 bis 2000



SEOUL

Auch in Seoul, der Hauptstadt Südkoreas, kam der unbegrenzte individuelle Kraftverkehr zu Anfang des neuen Jahrtausends an seine Grenzen. Trotz massiven Ausbaus der innerstädtischen Autobahnen auf zum Teil über 14 Spuren auf mehreren Stockwerken kam der Verkehrsfluss zu großen Teilen zum Erliegen.

Entgegen den Erwartungen brach nach dem Abriss der Autobahn und der Freilegung des Flusses der Verkehr in der Stadt keineswegs zusammen. Ebenso wenig litten die Bevölkerung noch die ansässige Wirtschaft (darunter Großkonzerne mit weltweiter Bedeutung) unter dem Umstieg vom Auto auf einen intelligenten und Ressourcen sparenden ÖPNV.

Stattdessen entwickelte sich das das grüne Tal beiderseits des Cheongyecheon-Flusses zu einem weltweit bekannten Besuchermagneten, der von den Bewohnern Seouls das ganze Jahr über für Freizeit, Festlichkeiten und Erholung genutzt wird.



Der frühere Zustand



Wiederbelebung des Flusses Cheongyecheon 2003–2005
Dargestellt von Dr. Gyeng Chul Kim aus Seoul/Südkorea



EINBINDUNG IN DIE HYDROLOGIE

Eine grundlegende Frage ist, woher das Wasser stammen soll, mit dem der neue Stadtkanal anfangs befüllt und laufend versorgt wird. Betrachtet man die Situation im Nürnberger Süden und Südosten wird schnell klar, dass hier zahlreiche Fließgewässer vorhanden sind, die innerhalb des Stadtgebiets verrohrt wurden – zum Beispiel der Landgraben, der unter der Landgrabenstraße verläuft – und deren Wasser ungenutzt in die Kanalisation oder die Pegnitz abgeführt wird.

Diese großen Wassermengen stehen dem neuen Stadtkanal problemlos zur Verfügung. Hinzu kommt Niederschlagswasser aus der Umgebung, das derzeit ebenfalls in die allgemeine Kanalisation eingespeist wird. Bei Regenfällen und Schneeschmelze kommt es daher immer wieder zu Kapazitätsengpässen.


Auf einer großräumigen Skala betrachtet, verbindet der Stadtkanal, das Wassersystem des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals im Südosten mit der Pegnitz an der Stadtgrenze im Westen Nürnbergs. Hier ergibt sich von alleine die Möglichkeit, bei Bedarf große Wassermengen aus Südbayern ins trockene Mittelfranken zu überführen. Gleiches gilt für eine optionale Anbindung an die Wasserhaltung des RMD-Kanal.

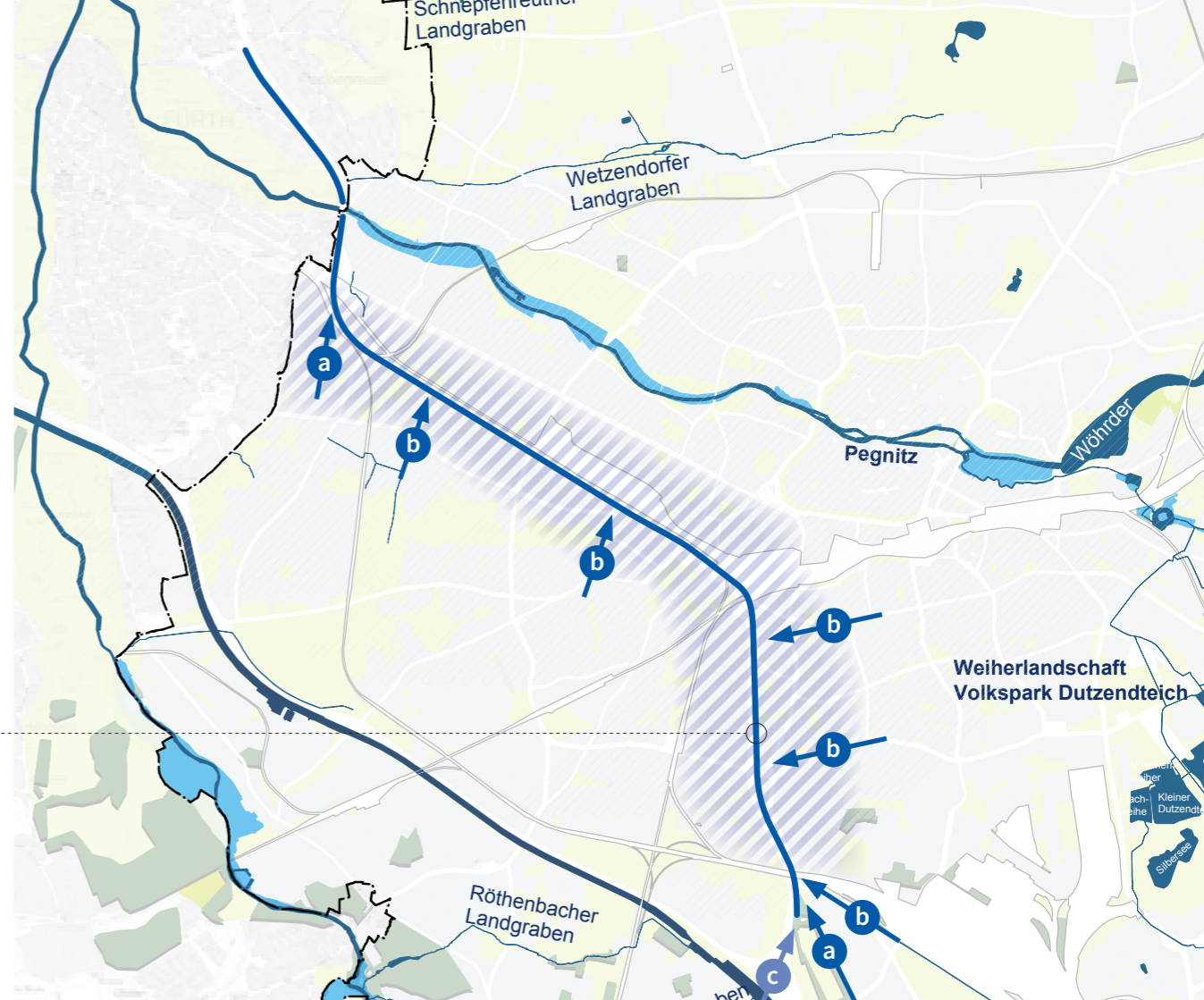


17.08.2023
Messstation FSW
85l/m²

Wie auch schon der frühere Ludwigskanal wird auch der neue Stadtkanal nicht in den Grundwasserhaushalt der Stadt eingreifen. Insbesondere die vielen Gräben und Bäche aus dem Lorenzer Reichswald sichern die Wasserversorgung. Dadurch ist die Voraussetzung gegeben, dass das Wasser im neuen Stadtkanal stetig fließt und erneuert wird.

Mögliche Wassereinleitungen

- a** Überleitung vom Wassersystem Ludwig-Donau-Main-Kanal zur Pegnitz
- b** Zufluß aus aktuell verrohrten Fließgewässern im Stadtgebiet
- c** Anbindung an Wasserhaltung RMD-Kanal (optional)
-  Einleitung Niederschlagswasser aus der hochversiegelten Umgebung

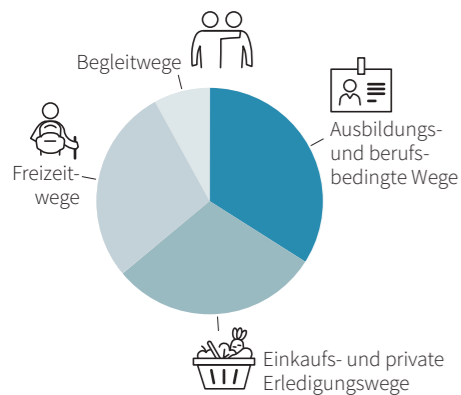


DIE SPERRUNG

Der erste Schritt zum Rückbau ist die Sperrung der A73 zwischen den Anschlussstellen Nürnberg Doos/Fürth Stadtgrenze und der Südwesttangente. Sofort stehen nahezu zehn Kilometer Radschnellweg zur Verfügung, ohne dass nur ein einziger Euro investiert werden müsste.

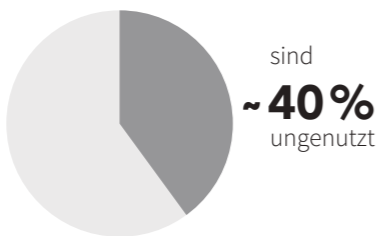
Vom ersten Moment nach der Sperrung des Frankenschnellwegs treten positive Effekte für Anwohner und die gesamte Stadt ein. Der Lärm endet ebenso im selben Augenblick wie der Ausstoß von Abgasen und die Produktion von gesundheitsgefährdendem Abrieb und Feinstaub.

Gründe das Haus zu verlassen⁵



Pkw-Nutzung⁵

An einem durchschnittlichen Tag...

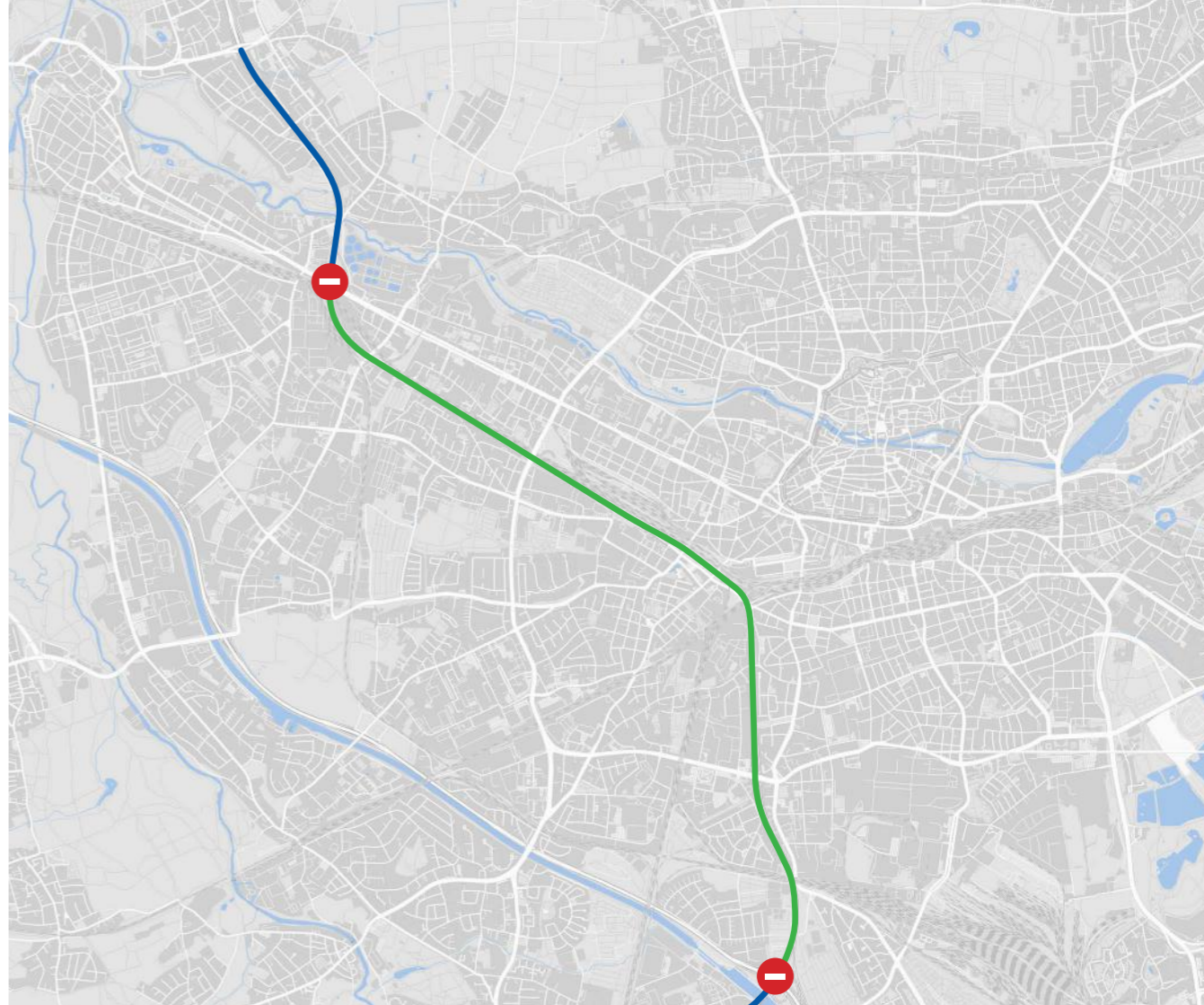


Standzeit⁵

Pro Pkw und Tag...



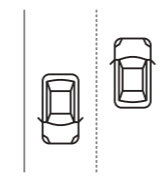
Und zwar überwiegend zuhause. Auch zu Spitzenzeiten des Pkw-Einsatzes sind mehr als die Hälfte der Fahrzeuge zu Hause geparkt. Am Wochenende stehen ständig 75% der Pkw oder mehr zuhause.





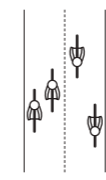
WERBEPAUSE: RADVERKEHR

Kapazitätsvergleich⁶



(7 m)

3.450
Personen/Stunde
Vorangstraße



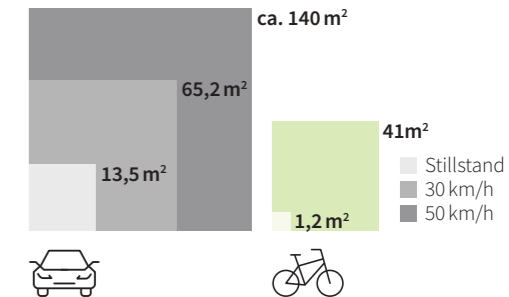
(4 m)

8.000
Personen/Stunde
Radschnellweg

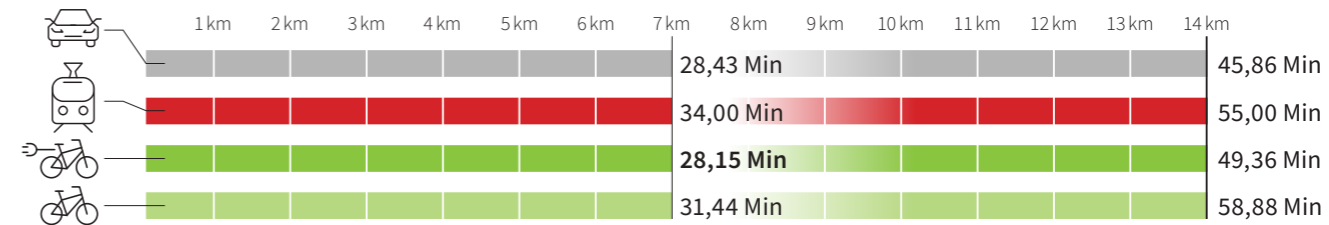
Im direkten Vergleich hat eine Vorangstraße den doppelten Flächenverbrauch bei halber Kapazität gegenüber einer Radschnellverbindung.

Besonders in Städten sparen Radwege im Verkehrssystem Platz bei gleicher Kapazität.

Landnahme⁷



Von Tür zu Tür im Stadtverkehr⁷



Auf kurzen Distanzen bis sieben Kilometer ist man mit dem Pedelec schneller als mit anderen Verkehrsmitteln. Und selbst bei längeren Strecken schneidet das E-Fahrrad im Zeitvergleich sehr gut ab.

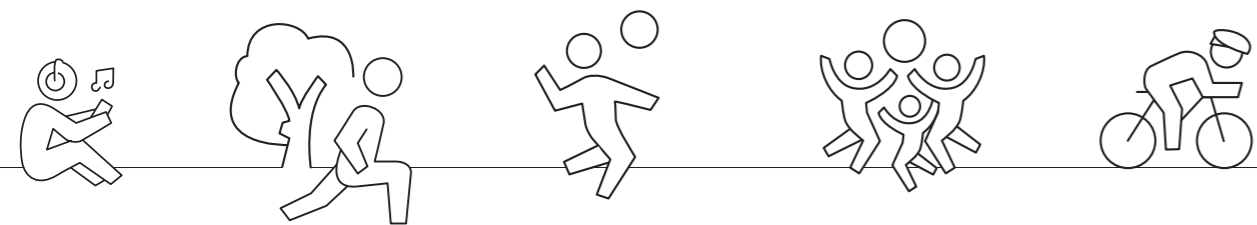
RAUM FÜR ALLE

Während ein kleiner Teil (weniger als 10 % der Fläche) der ehemaligen Betonpiste sofort als Fahrradschnellweg oder für eine Busverbindung genutzt werden soll, steht der große Rest des neu entstandenen Freiraums der gesamten Bevölkerung in den angrenzenden Stadtvierteln zur Verfügung.

Die Erfahrung aus anderen Städten zeigt, dass die Menschen die freien Flächen schnell für sich entdecken und für diverse Freizeitaktivitäten nutzen, ohne dass hier exzessive Planungsarbeit geleistet oder umfangreiche Gelder investiert werden müssen.

Ohne jegliche Baumaßnahmen kann die ehemalige Autobahn nicht nur sofort als Flaniermeile – die der Bevölkerung wie auswärtigen Gästen bisher unbekannt Perspektiven auf große Teile der Stadt eröffnet – sondern auch als Joggingstrecke, für Nordic Walking oder Street-soccer, zum Rollschuh- und Inlinerlaufen oder zum Skaten genutzt werden.

Nürnberg bekommt somit über Nacht einen außergewöhnlichen Freiraum für Sport und Freizeit, der die anderen, stark übernutzten, weil zu kleinen Freizeiträume, z.B. Pegnitzgrund, Marienbergpark, entscheidend entlastet.





RAUM FÜR NATUR

Die positive Wirkung einer Kanallandschaft auf das Stadtklima kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Für die dichtbesiedelten Viertel beiderseits dienen die Wasserfläche von über acht Hektar und die über 20 Hektar an begrünten Flächen als Frischluftschneise.

Flächen, die heute z. B. auf dem angrenzenden Bahngelände brachliegen, werden in das Landschaftskonzept eingebunden, ein Anschluss an vorhandene Grünflächen stärkt Flora und Fauna in Zeiten eines sich verstärkenden Drucks auf die ökologischen Systeme. Zug um Zug wird die Betonfläche entfernt, der Boden somit entsiegelt, öffentliche Grünflächen und Schrebergärten angelegt.

Zusätzlich erlaubt die Sperrung der Autobahn von Anfang an, die klimatischen Verhältnisse zu verbessern. Kübelbäume sorgen für Schatten, mit Wassersammlern wird dafür gesorgt, dass Regenwasser nicht mehr ungenutzt in die Kanalisation abfließt, sondern in Pop-up Gärten zum Gießen der Pflanzen dient.

Die kühlende Wirkung des Wassers mildert die Erwärmung des Stadtklimas, Bäume und Sträucher tragen signifikant zur Bindung von CO₂ bei. Der Stadtkanal setzt obendrein große finanzielle Mittel für Mobilitätskonzepte der Zukunft frei, während das Geld ansonsten für Bau und Unterhalt einer Betonpiste verloren ginge. Für uns ist der Stadtkanal eine Investition in die Zukunft aller Menschen.



HÄUFIG GESTELLTE FRAGEN

Wie breit ist der Stadtkanal?

Der Stadtkanal ist 10 Meter breit und 160 Zentimeter tief, ähnlich dem alten Ludwigskanal, der bis 1950 auf dieser Trasse verlief.

Wo kommt das Wasser her?

Durch die Flächenentsiegelung von insgesamt etwa 40 Hektar im Stadtgebiet wird das dadurch gewonnene Oberflächenwasser genutzt, um den Kanal zu speisen. Ebenso ist zusätzlich ein Anschluss in Form einer Rohrleitung an den Rhein-Main-Donau-Kanal möglich.

Des Weiteren erreicht der Kanal bei einer Wasserhöhe von 304 Metern über Normalnull nur im Bereich der Gartenstadt das Grundwasser. Auswirkungen auf das Grundwasser werden durch eine Abdichtung (Lehmpackung) minimiert.

Steht das Wasser im Kanal und fault in der Sommerhitze?

Nein, das Wasser fließt mit niedriger Geschwindigkeit von Südosten (Gartenstadt) Richtung Westen bis zur Stadtgrenze/Fürth, wo es einen Überlauf zur Pegnitz geben wird, an dem in Zukunft auch Strom erzeugt werden kann.

Das zufließende Oberflächenwasser wird gefiltert, ist nährstoffarm und wirkt daher einer Veralgung (Eutrophierung) entgegen.

Wird der Kanal den Grundwasserpegel in Nürnberg erhöhen? Wer zahlt Gebäude-Schäden, die durch Einbringung der nötigen Spundwanddielen zur Abdichtung der Wasseroberfläche eingerammt werden müssen?

Die Frage nach dem Grundwasserpegel wird beim Thema *Wo kommt das Wasser her?* behandelt.

Zu den Schäden ist folgendes festzustellen: Im Vergleich zum Ausbau der A73 ist das Risiko minimal, man denke nur an die geplanten acht Meter hohen Schallschutzwände und einen Tunnel bis in 60 Meter Tiefe unter dem heutigen Straßen-Niveau. Es geht beim neuen Stadtkanal lediglich um einen Trog von 160cm Tiefe. Der andauernde Ausbau der Bahnstrecken greift härter in die geologische Umgebung ein.

Was passiert mit dem Schmutzwassersammler, der derzeit unter der Fahrbahn liegt?

Wenn es um das (verschmutzte) Abwasser von der Fahrbahn geht, so wird dieser überflüssig.

Führt ein Kanal bei Starkregen nicht zu einer Hochwasser-Gefahr?

Ein Stadtkanal würde – wenn es wirklich kritisch werden sollte – eher zum Schutz vor Überschwemmungen beitragen, weil das Wasser Richtung Westen/Pegnitzgrund abfließen könnte.

Zumal auch eine gewisse Menge Wasser im Kanal selbst aufgenommen werden kann. Wir schätzen, dass 30.000 Kubikmeter Zwischenpuffer (Retention) realistisch sind. Die beinahe 40 Hektar versiegelte Fläche der Autobahn wirken sich dagegen jetzt schon nachteilig aus.

Werden durch den Rückbau der A73 andere Straßen stärker belastet?

Natürlich plädieren wir in mehrerer Hinsicht für ein zukünftig verkehrsberuhigtes Stadtgebiet, Stichwort „Verkehrswende“. Wir setzen uns deshalb parallel zum Kanalbau auch für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ein.

Zusätzlich bietet der Stadtkanal alternative Transportmöglichkeiten, wie den Radschnellweg, der entlang der ganzen Trasse kreuzungsfrei verlaufen wird, sowie VAG-Personenboote, die die Kapazität einer gut getaketen Buslinie haben sollen (vergleiche den Einsatz von Booten für ÖPNV in Prag oder Hamburg).

Zusammengefasst: Der Verkehr auf der heutigen A73 wird durch Vermeidung von Fahrten, durch großräumige Umfahrung des Stadtgebiets, durch den verbesserten ÖPNV und andere Verkehrsmittel ersetzt.

Wie soll der Übergang von A73 und Kanal ausgeführt werden?

Nach Vollendung des zweiten Bauabschnitts endet die A73 an der Ausfahrt Poppenreuth. Dort wird der Stadtkanal in den Poppenreuther Landgraben übergeleitet. Ähnlich sieht es schon seit den 1960ern im Stadtviertel Finkenbrunn in der Nürnberger Südstadt aus.

Wenn der Autoverkehr zukünftig weiter abnimmt, wird der Kanal weiter nach Norden die A73 ersetzen, möglicher Weise sogar bis zum Autobahnkreuz Fürth/Erlangen. Übrigens immer auf der alten Trasse des Ludwig-Donau-Main-Kanals.

Was geschieht mit den Versorgungsleitungen (Strom, Kanal, Fernwärme, Telekommunikation), die unter der A73 verlaufen?

Ver- und Entsorgungsleitungen werden gesichert und gegebenenfalls tiefer gelegt. Schon der alte Kanal wurde problemlos von diversen Versorgungsleitungen unter- und überquert.

Bei dem angestrebten Wasserniveau von 304 Meter ü.N.N. und 160 Zentimetern Tiefe wird das sogar noch einfacher – im Gegensatz zum Tunnel, den der SÖR plant. Ab den Rampen liegt der Stadtkanal in Richtung Fürth bereits über dem Straßenniveau.

Beeinträchtigt der Kanal die Bahnlinien, die teilweise parallel verlaufen?

Nein. Die Böschungen (derzeit eine Schotterwüste) eignen sich ideal für Solaranlagen. Langfristig sind auch Unterführungen unter dem Bahndamm denkbar, die die Kanallandschaft noch enger mit Muggenhof und Eberhardshof verbinden (siehe Stadtbahnbögen Berlin).

Wie wird der Betrieb des Kanals organisiert, so dass vor allem finanziell schlechter gestellte Familien bei den Gärten und den Wohnungen zum Zuge kommen?

Laut der Satzung des NFSK., die als Blaupause für die zukünftige Betriebsgesellschaft dient, soll vor allem sozial benachteiligten Familien die Möglichkeit eröffnet werden, Grundstücke am Kanal zu bewirtschaften. Durch die überflüssig werdenden Zu- und Abfahrten der ehemaligen A73 im Bereich Finkenbrunn, Stadtgrenze und Poppenreuth werden ca. 3 Hektar frei, welche der Stadt zudem für den sozialen Wohnungsbau zur Verfügung gestellt werden.

Wird durch den Wassergraben das Zusammenwachsen der Stadtteile nicht noch mehr behindert als durch das Tunnelprojekt für die A73?

Der Kanal verbindet, jetzt noch durch die A73 getrennte, Stadtteile durch völlig neue Bewegungs- und Begegnungsräume. Großzügige Radwege und zahlreiche Stege, die alle 500 bis 1.000 Meter den Kanal überspannen, werden zukünftig die Stadtteile verbinden.

Im Übrigen ist beim sogenannten kreuzungsfreien Ausbau der A73 nur eine Untertunnelung von 1,8 Kilometer geplant, und zwar zwischen der Otto-Bernreuther-Brücke und der Rothenburger Straße. Der restliche Ausbau würde ebenso überirdisch verlaufen, und selbst auf der untertunnelten Teilstrecke ist eine vierspurige Straße auf dem Deckel geplant.

Wie ist der Radschnellweg entlang des Stadtkanals in das Radwegenetz eingebunden?

Der Radschnellweg ist ein neuer, zusätzlicher Radweg, der an allen Kreuzungspunkten mit dem bestehenden Radnetz verbunden ist. Für den Radweg ist eine nahezu ampelfreie Durchführung mit einer Gesamtbreite von vier Metern geplant, damit sowohl flottere als auch gemütlichere Fahrer nebeneinander ausreichend Platz haben.

Was wird unternommen damit die Grünschneise des Stadtkanals nachts nicht zum Angstrraum wird?

Die Ufergrundstücke werden kleinteilig von Gewerbe, Gastronomie, Gärten usw. genutzt, so dass ein lebendiges Viertel am Ufer entsteht. Wie andere öffentliche Orte in der Stadt wird für großzügige (solar gespeiste) Beleuchtung gesorgt. Die Pferdestaffel und die Wasserpolizei (die am Hafen bereits stationiert ist) sorgen unter anderem in diesem Bereich für Ordnung

Sind die Eigentumsverhältnisse geklärt?

Die Flächen, auf denen die Stadtkanallandschaft (Wasser, Ufer, Wohnbau) entsteht, gehören der Stadt Nürnberg. Die Parzellen werden von der Betreibergenossenschaft auf Lebenszeit verpachtet, vergleichbar zum Beispiel mit der Eisenbahner-Landwirtschaft.

Wer finanziert den Bau des Stadtkanals?

Unsere Berechnungen zeigen, dass die Materialkosten inklusive Fahrradschnellweg, Wirtschaftswegen, Beleuchtung und etwa alle 1000 Meter einer Fußgängerbrücke deutlich weniger als 50 Millionen Euro betragen.

Das ist ein Bruchteil der Kosten für die sogenannte „Untertunnelung“, zudem es für Projekte des klimagerechten Stadtumbaus und zur Verkehrswende Förderung seitens der EU und des Bundes gibt. Mit dem Ansatz, dass zukünftige Parzellenpächter*innen ihren Abschnitt selbst graben, fallen vergleichsweise minimale Arbeitskosten an.

Wer trägt die Unterhaltskosten?

Der Betrieb des Stadtkanals soll sich langfristig selbst finanzieren aus den Einnahmen für Verpachtung von 1.000 Parzellen sowie Gewerbesteuern und Mieten von Gewerbetreibenden. Im Gegensatz zur Autobahn (genau null Euro) soll der Stadtkanal der Kommune Einnahmen bringen.

Wie können die Mieten in der aufgewerteten Nachbarschaft entlang des Stadtkanals gedeckelt werden?

Hier ist die Politik frühzeitig gefordert, ihren Verpflichtungen zum Schutz finanziell schlechter gestellter Bürger*innen nachzukommen. Ein Deckel für Mieten in den angrenzenden Wohngebieten muss gleichzeitig mit dem Beschluss für die Umwandlung der Autobahn in eine Kanallandschaft in Kraft treten.

Wie viele Schubkarren (pro Tag und insgesamt) muss man bewegen, um einen Abschnitt von 10 Metern Länge zu graben?

Eine Abschätzung erfolgt unter der Annahme, dass der Aushub mit 1,6 bis 1,8 Tonnen pro Kubikmeter angesetzt („gewachsener Boden“) werden kann und eine Schubkarre mit 75 bis 100kg gut gefüllt ist. Daraus resultieren ungefähr 20 Schubkarren pro Kubikmeter. Mit insgesamt 10 mal 10 mal 1,60 Metern Volumen im einzelnen Kanalabschnitt sind es 160 Kubikmeter, also insgesamt 3.200 Schubkarren-Ladungen. Klingt erst mal nach viel, ist aber mit 100 Tagen Bauzeit für ein Team von drei bis vier Leuten gut machbar.

Wird die Schmalspurbahn zum Transport des Aushubs nach Ende der Bauarbeiten weiter betrieben, z.B. für Touristen oder die Versorgung von Gewerbetreibenden?

Ja.

Wie überqueren zukünftig die Rothenburger und die Schwabacher Straße den Stadtkanal?

Da beide genannte Straßen zukünftig deutlich weniger Verkehr aufnehmen müssen, liegt es nahe, eine der beiden Verbindungen in den Nürnberger Süden komplett zu sperren und dafür die andere in beiden Fahrtrichtungen mittels einer Brücke über den Kanal zu führen. Es gibt unverzichtbaren Kraftfahrzeugverkehr, der seinen Platz in der Stadt behaupten wird. Vorzugsweise würde die Schwabacher Straße ebenfalls für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt und zu einem reinen Zufahrtsweg für die Anwohner*innen zurückgebaut. In südlicher Richtung bietet sich natürlicher Weise eine weitestgehend begrünte Verbindung zum Bowl- und Flatpark in Sankt Leonhard an.

taz PANTER PREIS | November 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!

Elke Schmitter zur Preisverleihung, 14.11.2021

SPIEGEL SOCIAL DESIGN AWARD | November 2022

In diesem Jahr gehen die Social Design Awards von SPIEGEL WISSEN und Bauhaus an aufforstende Menschen aus Osnabrück, zwei Architektinnen aus Düsseldorf – und eine Gruppe Franken, die von einer gefluteten Autobahn träumen.

Kanal statt Stadtautobahn. Eintopf statt Bratwurst. Wälder statt Brachen. Mut kann die Welt verändern. Gestern hat der SPIEGEL Naturschützer mit dem „Social Design Award“ geehrt, die mit Hacke und Spaten gegen die Klimaerwärmung ackern. [...] Bewerben konnten sich Gruppen, die das große Klimaziel der 1,5 Grad Erderwärmung ganz konkret in ihrer Nachbarschaft angehen, mit klugen Ideen und Begeisterung, mit Schweiß und Zeit, mit Hacke und Spaten. [...]

Während die Osnabrücker bereits ihr Klima-Mitmach-Projekt leben, träumen die Initiatoren des Nürnberg-Fürther Stadtkanalvereins noch davon, möglichst bald in die Gummistiefel zu steigen und Hacke und Spaten zu schwingen – allerdings ganz anders als im Norden.

Friedrich von Borries, deutscher Architekt und Designtheoretiker überreichte den Vereins-Vorsitzenden Theobald Fuchs und Katharina Winter den Jury-Preis:

„Weil man die Welt nur verändern kann, wenn man auch Ideen unterstützt, die auf den ersten Blick völlig schräg und verrückt erscheinen.“

Denn fast 500 Kilometer von Osnabrück entfernt, wollen die Nürnberger einen Kanal ausheben und damit Politiker-Pläne aushebeln, die die Autobahn A73 ausbauen wollen, auf der täglich über 40.000 Autos von Nürnberg nach Fürth rollen. Das Argument der 73 Vereinsmitglieder, ganz simpel: „Wer Straßen sät, wird Stau ernten. Eine innerstädtische Autobahn ist nicht mehr zeitgemäß für das 21. Jahrhundert.“

Stattdessen, so ihre Idee, soll ein zehn Kilometer langer und 1,50 Meter tiefer Kanal die beiden Städte verbinden: mit Brücken, Freibädern und Gärten an den Ufern. Dort können sich die Anwohner erholen, wenn sie nach Feierabend mit der elektrischen Fähre nach Hause kommen – stau- und stressfrei. [...]

Bericht zum SPIEGEL Social Design Award 2022, 8.11.2022
(in Auszügen)



DER 1. INTERNATIONALE STADTKANALKONGRESS 2022

Um den gewünschten Rückbau des Frankenschnellwegs in einen überregionalen Kontext zu setzen, veranstaltete der NFSK am 22. Oktober 2022 einen ganztägigen Kongress im Nürnberger Kulturladen Villa Leon. Ab 10 Uhr vormittags trat eine Reihe international renommierter Fachleute ans Rednerpult.

Nach einer Grußbotschaft des Nürnberger Stadtrats **Ernesto Buholzer-Sepúlveda** (politbande) ging es los mit **Tom Konopka** vom Bund Naturschutz in Bayern. Er berichtete davon, wie in den 1960er-Jahren der alte Ludwig-Donau-Main-Kanal in eine Schnellstraße verwandelt wurde. Dieser Verkehrsweg bewegt bis heute die Gemüter, da immer mehr Autos auf diesem sogenannten „Frankenschnellweg“ mitten durch die Stadt fahren und Nürnberg, wie Tom Konopka im Detail berichtete, darüber hinaus plant, die Autobahn mit noch einem Dutzend mehr Fahrspuren, einem monströsen Tunnel und einer vierspurigen Rennstrecke in die Innenstadt auszubauen.

Danach berichtete der **Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein** von seiner Idee, aus der A73 wieder einen Kanal zwischen Nürnberg und Fürth zu errichten, wodurch sich die Lebensqualität für zehntausende Menschen in den anliegenden Vierteln Eberhardshof, Gostenhof, Schweinau, St. Leonhard, Gibitzenhof, Werderau, Gartenstadt usw. nachhaltig verbessern würde. Eine grüne Frischluftschneise mit hunderten Kleingärten, Fahrradschnellweg, Bäumen, Freibädern, Freilichtbühne und Sozialwohnungen wäre mit weit weniger Geld, als der Autobahnausbau kosten würde, möglich, von der Verbesserung des Stadtklimas ganz zu schweigen.

Zum Thema Verkehrswende sprach nach der Pause **Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke** von der Technischen Hochschule Georg-Simon-Ohm in Nürnberg. Er zeigte gemäß allgemein gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen sehr deutlich auf, dass eine Verkehrswende in Nürnberg nicht nur notwendig ist, sondern auch relativ einfach möglich wäre. Es wäre nichts weiter nötig als dem Glauben abzuschwören, dass mehr Straßen zu einem besseren Verkehrsfluss führen. Denn das Gegenteil ist der Fall. Die Folgen von immer mehr Autos, die von immer besseren Straßen angelockt werden, verursachen schon heute extreme Kosten für die Anwohner und belasten Umwelt und Klima.

Ein hochinteressantes Projekt stellten **Dennis Klose** und **Elvira Hendricks** aus Hannover vor. Die Genossenschaft ecoVillage baut dort ein eigenes Öko-Dorf mit Wohnungen für 1.000 Menschen. Und zwar eigenhändig, ohne Baukonzerne, Immobilien-Haie oder Großinvestoren. Ziele sind hundertprozentige Klimaneutralität, Wohnraum für alle Geldbeutel und Schaffung einer gleichberechtigten, diversen und offenen Gemeinschaft. Inzwischen ist das Projekt auch schon bis zum Bau des ersten Hauses fortgeschritten. Für den Nürnberg-Fürther Stadtkanal ein Beweis, dass es sehr wohl möglich ist, dass Menschen ihre städtische Umgebung ohne große Konzerne oder Investmentfonds gemeinsam selbst gestalten.

Zugeschaltet aus der schönen niederländischen Stadt Utrecht meldete sich nach der Mittagspause **Eelco Eerenberg**, seines Zeichens Beigeordneter und Projektmanager, per Live-Stream. Er befindet sich in der beneidenswerten Lage, über die Transformation einer innerstädtischen Autobahn zurück in einen Kanal berichten zu können. Er präsentierte zahlreiche schöne und eindrückliche Bilder, die das neue Utrecht – mit neuem alten Kanal, ohne Autos – zeigten.

Danach betrat **Anne Klein-Hitpaß** die Bühne. Sie leitet seit Juli 2021 den Forschungsbereich „Mobilität“ am Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin. Sie erzählte von zahlreichen Beispielen aus aller Welt, wo Straßen autofrei gemacht oder sogar zurückgebaut wurden. Aus ihrer Sicht ist es immer so, dass es bei Projekten, die das Automobil aus den Städten zurückdrängen sollen, zwei Mal großer Lärm gemacht wird: das erste Mal, wenn eine neue Aufteilung des öffentlichen Raums beschlossen wird. Da wird gejammert und geklagt, dass angeblich die Welt unterginge und ohne Autos die Zivilisation zusammenbräche. Das zweite Mal jubeln alle danach, wenn die Maßnahme umgesetzt wurde, und loben die tolle Verbesserung der Lebensqualität, die sie nie wieder vermissen wollen. Um diesen Schritt zu tun, braucht es nur etwas Mut und guten Willen der politischen Entscheidungsträger*innen.

Der Top Act war aus Großräschen angereist: **Prof. Dr. Rolf Kuhn**, ehemaliger Direktor des Bauhauses Dessau und Geschäftsführer der Internationalen Bauausstellung Fürst-Pückler-Land. Ihm ist etwas richtig Großes und Schönes gelungen.

Unter seiner Leitung wurde das ehemalige Braunkohle-Tagebau-Revier in der Lausitz nach Stilllegung in eine Seenlandschaft voller verzauberter Orte, Industriedenkmäler und Naturoasen transformiert. Mit viel Grün am Wasser, so wie auch die Kanallandschaft zwischen Nürnberg und Fürth einmal aussehen wird.

Da sich drei amtierende Stadträt*innen aus Nürnberg – **Mike Bock**, **Christine Kayser**, **Ernesto Buholzer** und einer aus Fürth, **Christoph Wallnöfer**, im Saal befanden, durfte natürlich eine ordentliche Talk-Runde zum Abschluss nicht fehlen. Es ging heiß her, doch **Kathi Mock** aus Erlangen, als Poetry-Slam-Weltmeisterin bekannt im ganzen Land, moderierte die Runde souverän. Man sagte sich auf der Bühne Dinge, die endlich auch einmal gesagt werden mussten, und stellte fest, dass es ja niemandem weh tun würde, wenn man jetzt einfach mal auch seitens der Stadt darüber nachdenken würde, ob es nicht etwas Sinnvolleres gäbe als diese Autobahn quer durch Nürnberg.

Insbesondere angesichts des de facto Baustopps bis 2026, der im Dezember 2022 aus finanziellen Gründen beschlossen wurde, hoffen wir schwer darauf, dass sich die Stadtratsparteien jetzt dazu durchringen können, Alternativen zum FSW ernsthaft in Betracht zu ziehen.

Mit ein wenig Mut und Verantwortungsgefühl ließe sich dank einer grünen Kanallandschaft anstelle der Asphaltpiste ein sichereres, gesünderes und lebenswerteres Nürnberg für die kommenden Generationen schaffen.



DER 2. INTERNATIONALE STADTKANALKONGRESS 2023

Am 22. und 23. September 2023 lud der Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein zum zweiten Internationalen Kongress in die Nürnberger Kulturwerkstatt Auf A.E.G. in Muggenhof.

Am Freitagabend nahmen an einem Workshop gut 40 Besucher und Besucherinnen teil, die sich in vier Themengebieten – Freizeit, Verkehr, Garten&Grün, Klima – spielerisch auf den Kongress einstimmen. Am Samstag ließen sich von 9 bis 18 Uhr mehr als 120 Besucher*innen von sieben erstklassigen Vorträgen inspirieren.

Allen voran berichtete, live aus Seoul/Südkorea zugeschaltet, der ehemalige CEO der Seouler Stadtplanungsgesellschaft **Prof. Dr. Gyeng Chul Kim** vom nicht ganz einfachen Rückbau der mehrstöckigen Stadtautobahn und der Freilegung des Flusses Cheonggyecheon zwischen 2003 und 2005. Dr. Kim hob besonders die positiven Effekte des neu gewonnenen Erholungsgebietes auf die städtische Wirtschaft, die allgemeine Lebensqualität und den Tourismus hervor.

Lokalmatadorin **Brigitte Sesselmann** vom BauLust e.V. verwies in ihrem Beitrag auf die Notwendigkeit von nachhaltigem Umbau, der nicht einfach nur ein „grün gestrichener Neubau“ sein dürfe. Sesselmann legte dar, dass Boden, Wasser und Luft unsere wichtigsten Lebensgrundlagen seien. Dies müsse eine zeitgemäße Stadtentwicklung zur Grundlage nehmen. So dürften wertvolle Flächen nicht mehr phantasielos zugespflastert, sondern ihr Potenzial ausgeschöpft werden.

Für den Nürnberg-Fürther Stadtkanal e.V. erklärte Architekt **Jochen Stein** anschaulich den vom Verein entwickelten Plan für den Rückbau des Frankenschnellwegs. Schon mit wenigen Mitteln lasse sich eine kreative Umnutzung des Frankenschnellwegs realisieren („Stunde Null“). Dessen Umwandlung in eine Kanallandschaft bietet eine Exit-Strategie aus dem immer obsoleter werdenden kreuzungsfreien Ausbau und könnte im Rahmen einer Internationalen Bauausstellung (IBA) durchgeführt werden.

Einen eigenen Ansatz verfolgt **Michael Niqué** mit dem Urban Lab. Dieses bietet einen Ermöglichungsraum für partizipative Stadtentwicklung und erkundet mit dem Projekt „Was wäre wenn...?“ gemeinsam mit der Stadtgesellschaft, wie Nürnberg einer fiktiven Hitzekatastrophe im Jahr 2035 begegnen könnte.

Johannes Rupp vom Institut für Ökologische Wirtschaftsforschung in Berlin stellte Zukunftsbilder als Instrument zur nachhaltigen Gestaltung von grünen, klimaresilienten Quartieren vor. Exemplarische Zukunftsvisionen für verschiedene Quartierstypen wurden in enger Zusammenarbeit mit den Bürgern und Bürgerinnen entwickelt.

Eindrucksvoll erläuterte **Prof. Janez Koželj** die entscheidende Rolle der Stadtplanung als integrierende Disziplin beim Umbau der Innenstadt von Ljubljana in eine autofreie Zone. Die Neugestaltung der öffentlichen Räume diene als Katalysator für die Erneuerung und Regeneration des historischen Stadtzentrums.

Vorreiterin in Deutschland für eine geglückte städtebauliche Transformation ist die Stadt Leipzig mit der Renaturierung und Erweiterung des Karl-Heine-Kanals. Die für diesen Prozess verantwortliche Stadtplanerin **Angela Zábojník** führte mitreißend durch die Abläufe und Herausforderungen, die erfolgreich gemeistert wurden und der Metropole nicht nur Wohn- und Erholungsraum, sondern auch neue Wirtschaftsräume erschlossen.

In einer abschließenden von **Hannah Diemer** moderierten Diskussionsrunde tauschten sich **Verena Osgyan** (Grüne), **Michael Ziegler** (SPD), **Stephan Mitesser** (ÖDP) und **Ernesto Buholzer-Sepúlveda** (politbande) bezüglich der Machbarkeit und Notwendigkeit eines Stadtkanals für das Nürnberger Stadtklima aus. Alle Vertreter*innen der Politik zeigten sich persönlich einem neuen Stadtkanal zwischen Nürnberg und Fürth zugetan, Ziegler und Osgyan verwiesen allerdings auf die Linien ihrer Parteien, die sich neuen Konzepten noch nicht so weit geöffnet hätten, dass direkt mit dem Bau begonnen werden könne.

Zusammengefasst zeigte auch der 2. Internationale Kongress, den der Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein veranstaltete, dass echter Wandel in der Stadtentwicklung möglich ist. Allfällige Denkblockaden sind zu überwinden, damit sich neue Chancen in der nachhaltigen Gestaltung des städtischen Raumes ergeben. Dies trifft insbesondere für den Rückbau des Frankenschnellwegs und die Umwandlung der Trasse in eine grüne Kanallandschaft zu. Hiervon können zuletzt alle profitieren, sowohl die Umwelt und die Stadtgesellschaft als auch die Wirtschaft.

DIE IBA STADTKANAL

Aktuell gilt es die Stadtgesellschaft und die Politik für das enorme Potential, welches von einer alternativen Transformation der innerstädtischen Autobahnflächen und der tangierten Quartiere ausgehen kann, zu aktivieren. Der Nürnberg-Fürther Stadtkanal steht für diese mehrdimensionale Stadtentwicklungschance.

Um die Rahmenbedingungen und Ziele für solch einen Prozess zu schaffen hat sich das Format der Internationalen Bauausstellung (IBA) bewährt. Die IBA ist seit mehr als 100 Jahren ein etabliertes Instrument für innovative Lösungen für drängende Herausforderungen der städtischen oder regionalen Entwicklung. Die IBA strahlt über ihre Grenzen hinaus, hat internationale Relevanz und Tragweite. Durch Beteiligung nationaler und internationaler Expert*innen wird Know-how gewonnen. Im Reallabor IBA entstehen, im demokratischen Prozess mit maximaler Partizipation der Stadtgesellschaft Lösungen, die Beispiele geben für andere Regionen. Es bilden sich neue Netzwerke und Allianzen. Das Projekthaus IBA steht für innovative Kommunikation und bietet eine Organisation für schnelle, niederschwellige Entscheidungen.

Nach Gründung der IBA Projektgesellschaft startet eine 2-3jährige Projektidentifizierungs- und -generierungsphase, deren Umsetzung dann in einem zeitlichen Horizont von ca. 10 Jahren angestrebt wird.

Die eigenständige und zweckgebundene Projektentwicklungsgesellschaft wird durch kommunale und Landesmittel finanziell angesprochen und generiert nationale und EU-Budgets zur Umsetzung der Projekte – außerhalb, aber in enger Zusammenarbeit mit der städtischen Verwaltung.

Die IBA Stadtkanal kann so zum nordbayerischen Pendant zur Münchner IBA 2030 „Räume für Mobilität“ mit den Themenschwerpunkten Verkehrswende, Klima-Resilienz und gerechter Stadtumbau – insbesondere der Konversion von innerstädtischen Flächenpotentialen, die aktuell von Automobilverkehr und flächenintensivem, abgewirtschaftetem Gewerbe blockiert sind – werden.

2019 – und bis heute unangepasst
Kreuzungsfreier Ausbau des FSW⁸

Bauzeit: 10 Jahre
> 660 Mio Euro
135 Mio Eigenanteil Stadt Nürnberg
~530 Mio Euro Förderung durch Bayern

Sanierung des FSW⁸

Bauzeit: 5 Jahre
~100 Mio Euro

Oktober 2022
Aktuelle Zahlen zum FSW
Werkausschuss SÖR nach Anfrage
Die Grünen (Stadtratsfraktion)⁹

Bauzeit: ohne Angabe
~714 Mio Euro
111 Mio Eigenanteil Stadt Nürnberg
~603 Mio Euro Förderung durch Bayern

Sanierung des FSW

Keine aktuelle Angaben

2024
IBA Stadtkanal

Projektzeitraum: 10 Jahre
>100 Mio Euro

DER STADTKANAL – EINE CHANCE FÜR NÜRNBERG

Nürnberg hat jetzt und heute das Potenzial und die historische Chance einer Neuorientierung. Es muss über die langfristige Zukunft der Metropolregion nachgedacht und nachhaltig gehandelt werden.

Nürnberg steht die Möglichkeit offen, vorbildhaft neue Wege zu beschreiten, indem es Abschied nimmt von der Idee einer Autobahn quer durch die Stadt. „*only Nixon could go to China*“, heißt es. Vielleicht wird es ausgerechnet die bisher autofreundlich eingestellte Stadtführung sein, die die Zeichen der Zeit erkennt und das Ruder herumreißt.

Nürnberg könnte hier nicht nur seiner Bevölkerung höhere Lebensqualität bieten und die zunehmend begrenzten Steuermittel weitaus effektiver einsetzen, sondern darüber hinaus Vorreiter in Sachen Verkehrswende und Klimaschutz werden und damit überregional, sogar weit über Bayern hinaus Sichtbarkeit und Bedeutung gewinnen. Setzen wir ein Zeichen für eine nachhaltige und kluge Strategie der Stadtentwicklung und seien wir ein Vorbild für viele andere Kommunen in aller Welt.

BILDNACHWEISE

Sofern nicht anders aufgeführt: Nürnberg-Fürther Stadtkanal e.V.

Seite 4: Der Kanal bei Erlangen gegen das Kanalmonument u. dem Ludwig-Süd-Nord-Eisenbahntunnel. Stahlstich von Alexander Marx aus dem Buch Pittoreske Ansichten des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Hermann Jansen. Eine der ersten Auto-Schnellstraßen. Erlangen-Fürth-Nürnberg usw. im Bett des alten Donau-Main-Kanals. Deutsche Bauzeitung; 60. Jahrgang, Nr. 1/2, Berlin, den 6. Januar 1926
Gertrud Gerardi. Nürnberger Nachrichten; www.nn.de/nuernberg/wie-aus-dem-ludwigskanal-der-frankenschnellweg-wurde-1.12055406

Seite 6: Oliver Stumpf; oliver-stumpf.de

Seite 8: Stadtplan von Nürnberg, Deutschland, 1895; Brockhaus

Seite 10: Luftbild mit freundlicher Genehmigung von Hajo Dietz

Seite 14: Stadtklimagutachten, Anhang 1 Kartenmaterial
www.nuernberg.de/internet/klimaschutz/projekt_urbane_strategien.html

Seite 20/21: Mit freundlicher Genehmigung der Stadt Siegen

Seite 22/23: Mit freundlicher Genehmigung der Stadt Utrecht

Seite 24/25: Mit freundlicher Genehmigung der Stadt Seoul

Seite 26: Mit freundlicher Genehmigung von Andreas Fink

Seite 27: Gesamtstädtisches Freiraumkonzept Nürnberg. Vertiefender Baustein Wasser
www.nuernberg.de/imperia/md/umweltamt/dokumente/projekte/gfk_bausteinwasser_2014-06_gutachten_teil_1.pdf

Seite 40: Piero Chiussi (für die taz)

Seite 41: Katrin Würtemberger (für Der SPIEGEL)

Seite 44: Mit freundlicher Genehmigung von Willy Nemski

Seite 45: Mit freundlicher Genehmigung von Tina Geißinger

QUELLEN

- 1 Policy Papers 2, Juli 2023. Uta Bauer, Sonja Bettge, Thomas Stein
Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps!
Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten
www.difu.de/sites/default/files/media_files/Verkehrsberuhigung_blo.pdf
- 2 Fahrrad fahren ist gesund und gut für die Umwelt
www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/fahrrad-radeln
- 3 WirtschaftsWoche, vom 02.01.2020, Niklas Dummer
Stau-Mythen Manchmal nehmen Verkehrsplaner Stillstand bewusst in Kauf
www.wiwo.de/politik/deutschland/stau-mythen-mehr-strassen-produzieren-auch-mehr-verkehr/25381156-1.html
- 4 INRIX 2022 Global Traffic Scorecard
www.inrix.com/scorecard-city-2022/?city=Nuremberg&index=172
- 5 Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht
www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf
- 6 Faktencheck Radverkehr: Mythen über das Radfahren
www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/faktencheck-radverkehr.html
- 7 So kommen wir besser voran. 15 Fakten zu nachhaltiger Mobilität
www.boell.de/sites/default/files/2020-08/Boell-Fakten-Nachhaltige-Mobilitaet.pdf
- 8 SÖR > Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs > Die Kosten
www.nuernberg.de/internet/soer_nbg/fsw_kosten.html
- 9 Pressemitteilung, 25.10.2022
www.gruene-stadtratsfraktion.nuernberg.de/frankenschnellweg-statements-zu-den-aktuellen-zahlen/

Nürnberg-Fürther Stadtkanal e.V.
Fürther Straße 91, 90429 Nürnberg
1. Auflage | 500 Stück | April 2024

FAZIT

	NFSK	FSW
Grünflächen	✓	✗
Gärten	✓	✗
Frischluft	✓	✗
Wasser	✓	✗
Radwege	✓	✗
Wohnen	✓	✗
Tourismus	✓	✗
Gewerbe	✓	✗
Instandhaltungskosten	✓	✗
Baukosten	✓	✗
Autoverkehr	✗	✓



nfsk.de
www



stadtkanal.verein
instagram



neptun.kanalisto
facebook