

Alt-Mögeldorf

HEFT 11

NOVEMBER 1974

22. JAHRGANG



Umbau Mögelderfer Hauptstraße 1960

Foto: H. Sachsenweger



Monatschrift für Geschichte und Belange Mögeldorfs

Umbau der Mögelderfer Hauptstraße 1960

Der seit 1972 in Gang befindliche Umbau der Flußstraße und der damit verbundene Neubau einer Brücke mit Überlaufwehr geht dem Ende zu. Es wird damit gerechnet, daß der neue Talübergang noch Ende d. Jahres freigegeben werden kann. Wie bedeutsam dieser Talübergang ist, konnte man insbesondere in den letzten Monaten feststellen, nachdem mit Rücksicht auf den Baufortschritt der Übergang vollends gesperrt werden mußte. Verständlicherweise suchte man die Umleitung in nächster Nähe, was dazu führte, daß viele Kraftfahrer in Ebensee in einer Sackgasse landeten und es nicht glauben wollten, daß sie nur über die Adenauer-Brücke oder über die Autobahn auf die nördliche Pegnitzseite gelangen konnten.

Nachdem die neue Flußstraßenbrücke mit Rücksicht auf ihre Funktion als östlicher Abschluß des Wöhrder Sees wesentlich höher als die bisherige Straße verläuft, ändern sich auch die Zufahrten entsprechend. Das hat dazu geführt, daß auch das Straßenniveau an der Einmündung der Flußstraße in die Mögelderfer Hauptstraße / Laufamholzstraße wesentlich angehoben werden mußte und die Mögelderfer Senke damit zum Teil verschwunden ist. Anstelle des bisherigen Kopfsteinpflasters erhalten die Straßen nunmehr einen Asphaltbelag, wodurch der Verkehrslärm erheblich reduziert wird. Das werden insbesondere die Anlieger dankbar begrüßen.

Zuletzt wurde die Senke 1960 umgebaut. Bis dahin hatte sie einen recht dörflichen Charakter. Damals stand – wie unser heutiges Bild zeigt – in der Straßengabel noch die alte Friedenslinde. Aus Verkehrsgründen wurde sie damals weggenommen, zumal sie auch nicht mehr ganz gesund erschien. Nachdem im Zuge des damaligen Umbaus auch ein Straßenteiler entstanden war, wurde in der Bürgerversammlung gebeten, auf diesem wieder eine neue Linde anzupflanzen, was auch vom Oberbürgermeister zugesagt wurde. Die feierliche Pflanzung sollte am Samstag, dem 12. 11. 1960 erfolgen. Sie fiel jedoch ins Wasser, weil die städtischen Verkehrsplaner in letzter Minute Bedenken erhoben hatten. Der OBM wollte jedoch sein Versprechen einlösen und so wurde am 22. 11. 1960 doch noch in aller Stille eine junge Linde eingesetzt. In den vergangenen 14 Jahren ist diese jedoch kaum gewachsen. Sie mußte nun dem derzeitigen Straßenumbau weichen.

He

Ostzubringer Ja oder Nein?

Über diese Frage wurde am 1. Oktober 1974 vom Stadtrat entschieden. Nach langwieriger Diskussion fand der Ostzubringer im Stadtrat keine Mehrheit mehr. Mit den beiden nachstehenden Beiträgen, für die wir unseren Mitgliedern Kaufmann Geo Müller und Stadtrat Dr. Peter Schönlein herzlich danken, möchten wir noch einmal das Für und Wider zu Wort kommen lassen. Im übrigen hoffen wir, daß der vor zwei Jahren zurückgestellte Ausbau der Laufamholzstraße zwischen Prutz- und Moritzbergstraße nunmehr – wie seinerzeit zugesichert – beschleunigt durchgeführt wird.

He

Unser verehrten Kundschaft möchten wir mitteilen, daß wir ab sofort durchgehend von 8–18.30 Uhr, Mittwoch von 8–18 Uhr, geöffnet haben.

Strauß-Apotheke, Kinkelstraße 2, Telefon 57 12 85

Pro und contra Ostzubringer

Selten hat ein Planungsvorhaben soviel von sich reden gemacht wie der Ostzubringer. Bürgerinitiativen wurden entwickelt und mit großem Einsatz an Worten und Veröffentlichungen vertreten. Naturschutz- und Vorstadtvereine, ja sogar kirchliche Organisationen wurden bemüht und dafür gewonnen, in die gleiche Kerbe zu hauen. Alle Anstrengungen sollen nur dem einen Ziele dienen, den Bau des Ostzubringers zu verhindern. Fast scheint es so, als sei sich die gesamte Bevölkerung der Vorstädte Mögeldorf und Laufamholz in der Ostzubringer-Frage einig in einem "Contra". Genauer besehen sind es doch nur einige Akteure, denen es gelang, scheinbar einen Sturm der Entrüstung zu entfachen. Nicht ohne Erfolg, denn selbst der Stadtrat glaubt sich solchen Einwänden nicht verschließen zu können.

Ich frage mich, sind diese Contra-Stimmen denn auch wirklich aus völlig uneigennütigen, nur „auf das Wohl der Allgemeinheit“ gerichteten Gedanken zustande kommen? Sind da nicht auch persönliche Interessen von Anliegern des künftigen Ostzubringers im Spiel, die da rufen: „erhaltet den Wald“ – in Wirklichkeit geht es ihnen um die Fernhaltung eines wichtigen Verkehrsweges von ihren Gartengrundstücken und Wohnungen.

Ich sehe mich deshalb veranlaßt, als völlig unparteiisch eingestellter Mögeldorfer einige Gedanken pro Ostzubringer zu äußern.

Naturschutz, ja, auch ich kann mich als Naturfreund bezeichnen. Ich weiß um den Wert der Naherholungsgebiete, den Schmausenbuck (einschließlich Tiergarten), die lauschige Buchenklinge, die Romantik der verlassenen Steinbrüche bis hin zum Hirschenkopf und Brunner Berg. Diese herrlichen Waldpartien müssen erhalten bleiben, auch wenn sie von wanderfreudigen Nürnbergern erstaunlich selten genutzt werden. Doch was ginge hiervon verloren durch den Bau des Ostzubringers? Doch nur eine schmale Randzone des Waldgebietes, die streckenweise die Bezeichnung Wald gar nicht verdient. Es ist größtenteils ein sehr schütterer Wald, mit Strauchwerk und Schnakentümpeln durchsetzt. Verantwortungslose Großstädter laden immer wieder heimlich ihren Unrat dort ab – wahrlich kein Anreiz zum Spaziergehen.

Ich könnte mir vorstellen, daß eine Schnellstraße dort sogar eine Verbesserung des Landschaftsbildes mit sich bringen würde. Die Randstreifen werden in der Regel mit Laubhölzern bepflanzt und geben der Landschaft ein parkähnliches Aussehen. Die Zufahrtswege zum Wald sind auf einige Brücken beschränkt und erschweren das unerlaubte Abladen von Abraum.

Was den Umweltschutz anbelangt, so weiß man aus Erfahrung, daß vom unbehinderten Verkehr auf einer Schnellstraße bedeutend weniger Abgase erzeugt werden als beim rotlichtbehinderten Verkehr auf einer Vorstadtstraße bei gleicher Dichte. Durch Einsenken der Fahrbahnen unter das Flurniveau und eine geschickte Bepflanzung der Böschungen läßt sich die Lärmbelästigung auf ein Mindestmaß beschränken.

Vermutlich können nur wenige Anwohner behaupten, sie hätten beim Bau ihres Hauses von der Planung des Ostzubringers nichts gewußt.

Wie ganz anders ist die Situation der Tausende, die in der überlasteten Ostend- bzw. Laufamholzstraße wohnen. Der täglich durch diese Ausfallstraße sich quälende Verkehr nimmt unerträgliche Ausmaße an. Wer spricht in den Bürgerinitiativen von diesem Bevölkerungsteil?

Wäre es nicht auch ein Gebot der Menschlichkeit, den Anwohnern und Benutzern dieses überlasteten Verkehrsweges Erleichterung zu schaffen durch Ableitung des Fernverkehrs über den Ostzubringer?

Der öffentliche Nahverkehr, die S-Bahn, wird Abhilfe bringen, prophezeihen einige Optimisten. Hat man denn aus den Erfahrungen anderer Städte nichts gelernt? Der wagengewohnte Bundesbürger steigt auf öffentliche Verkehrsmittel nur dann um, wenn er dazu gezwungen wird. Dagegen kann eine Verdichtung des Zugverkehrs wohl dazu führen, daß Nicht-Autofahrer häufiger in die Stadt fahren als sonst. Trotzdem wird der Bahnbetrieb unrentabel bleiben. Hat bei all diesen Plänen aber schon jemand an die vielen Anwohner der Bahnstrecken gedacht? Gewiß, die Gleisanlagen sind mal vorhanden. Vielleicht müßten sie noch verbessert, die Strecken elektrifiziert werden (z. B. Ostbahn!). Aber jeder tut so, als sei die Abwicklung des Bahnverkehrs mit keinerlei Belästigung für die Anwohner verbunden. Als diese vor Jahren ihre Wohnungen an einer relativ schwach frequentierten Bahnstrecke errichteten, ahnt sie nicht, daß sie eines Tages einem höchst wirksamen Dauerstreß ausgesetzt sein würden. Sollen sie für den Verzicht auf den Ostzubringer noch besonders bestraft werden?

So hat eben alles seine zwei Seiten.

Sicherlich wird in den kommenden Jahrzehnten, selbst unter erschwerten Umständen, der Trend zum eigenen Auto anhalten. Deshalb sollte keinesfalls, so meine ich, eine an sich vernünftige, zukunftsfrüchtige Planung, wie die des Ostzubringers, an einer kurzsichtigen und engstirnigen Denkweise scheitern. Nürnberg würde sich der einmaligen Chance begeben, dem von Nord-West nach Süd-Ost und umgekehrt flutenden Reiseverkehr einen Aufenthalt in der Stadt zu erleichtern. Fällt der Plan des Ostzubringers, mit Anschluß an die Stadtautobahn, dann wird der große Verkehrsstrom an Nürnberg vorbeifluten. Hotellerie und Gastronomie dürften daran nicht uninteressiert sein.

Noch wichtiger wäre der Ostzubringer als Schnellverbindung zu den ostwärts weiterführenden Autobahnen für den Wirtschafts- und Berufsverkehr. Auch wenn der Ausbau zunächst noch nicht möglich erscheint, die künftige Trasse sollte gesichert sein.

Geo Müller, Blütenstraße 31

Dr. Peter Schönlein

Die Würfel sind gefallen

In der Sondersitzung des Stadtrats am 1. Oktober dieses Jahres wurde über den Generalverkehrsplan der Stadt Nürnberg (Teil Individualverkehr) abschließend entschieden. Der Ostzubringer ist in diesem richtungsweisenden Konzept für die künftige Entwicklung des Individualverkehrs in Nürnberg nicht mehr enthalten. Mit der Stimmenmehrheit von SPD, FDP, NPD und DKP wurde sein Bau abgelehnt, auch die Sicherung einer Trasse für den Ostzubringer im Flächennutzungsplan, wie sie das Baureferat vorschlug, wurde auf Antrag der SPD-Fraktion aus dem Generalverkehrsplan gestrichen.

Damit ist eine klare und eindeutige Entscheidung getroffen worden, welche den Schlußstrich zieht unter eine monatelange leidenschaftliche, zum Teil erbitterte Diskussion vor allem in den betroffenen Stadtteilen Zabo, Mögeldorf und Laufamholz, eine Entscheidung aber auch, die sich keine der Stadtratsfraktionen leicht gemacht

hat, um die im Gegenteil lange und intensiv gerungen wurde.

Was bedeutet nun dieser Stadtratsbeschluß für die östlichen Stadtteile Nürnbergs und insbesondere für Mögeldorf?

Zunächst ist darin ein entschiedenes Votum gegen einen immer mehr ausufernden Individualverkehr zu sehen und ein Bekenntnis zum verstärkten Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Für unseren Bereich heißt das: Vorrang für die S-Bahn. Daß die Strecke Nürnberg Hbf. — Lauf (l. d. Pegn.) auch wirklich gebaut wird (und zwar als erste Strecke des künftigen Nürnberger S-Bahn-Netzes), kann heute als gesichert gelten. Stadtverwaltung und Stadtrat müssen sich jedoch unermüdlich dafür einsetzen, daß die Planungsarbeiten so rasch wie möglich abgeschlossen und für den Ausbau der Strecke trotz einer für den öffentlichen Nahverkehr der Kommunen sicherlich nicht mehr so günstigen Finanzlage der öffentlichen Hand ohne große Verzögerung die benötigten Mittel bereitgestellt werden. Dieses Angebot einer S-Bahn wird einen guten Teil der motorisierten Berufspendler aus den östlichen Vororten Nürnbergs zum Umsteigen veranlassen und so nicht nur für Mögeldorf, sondern auch für die gesamte Innenstadt eine Entlastung bringen.

Da die übergreifende Entscheidung gefallen ist, sollten nun die noch anstehenden Probleme schnell einer Lösung zugeführt werden. Der Durchgangsverkehr durch reine Wohngebiete sollte nach meiner Auffassung wo immer möglich, und d. h. nicht nur in Mögeldorf, sondern in allen Bereichen des Stadtgebiets, durch geeignete verkehrslenkende Maßnahmen unterbunden werden. Die Laufamholzstraße ist angemessen, keinesfalls jedoch durchgehend 4spurig auszubauen. Fragen der Verkehrssicherheit und der Schutz der Anwohner vor Lärmbelästigung müssen so weit wie irgend möglich Berücksichtigung finden.

Die Sportvereine zwischen Mögeldorf und Zabo, besonders die Sportvereinigung Nürnberg-Ost und Zabo-Eintracht, sind von der ständigen Bedrohung befreit, früher oder später ihre Sportflächen für den Straßenbau abgeben zu müssen. Beide Vereine können nunmehr ihren Sporthetrieb ungehindert entfalten und für eine weitere Zukunft planen.

Die Entscheidung gegen den Ostzubringer war aber nicht zuletzt auch eine Entscheidung für die ungeschmälernte Erhaltung des Nürnberger Naherholungsgebiets rund um den Tiergarten. Damit bleibt nicht nur den Anwohnern in Laufamholz, Mögeldorf und Zabo, sondern allen Nürnbergern ein stadtnahes Waldgebiet ungetastet erhalten, das sich von Jahr zu Jahr steigender Beliebtheit erfreut. Für diejenigen, die dort Erholung suchen, kann auch künftig noch einiges getan werden. Vor allem ältere Mitbürger vermissen in manchen Bereichen des Schmausenbucks Bänke zum Ausruhen. Was ebenfalls noch fehlt, ist der eine oder andere markierte Rundweg für kürzere Wanderungen mit Ausgangs- und Endpunkt Tiergarten. Wie man weiß, findet seit einiger Zeit auch das Fahrrad wieder größeren Anklang für Ausflüge in der Freizeit. Es würde sicherlich begrüßt werden, wenn neben den Wanderwegen auch verstärkt Radwege durch den Wald angeboten werden könnten. Schließlich sollte man einmal prüfen, ob nicht der Wald in seiner Vielfalt der Pflanzenarten in Form eines Lehrpfades dem naturkundlich Interessierten erschlossen werden könnte. Der Beschluß des Stadtrats, auf einen Ostzubringer zu verzichten, wird nicht bei allen ungeteilten Beifall finden. Alle sollten jedoch dazu beitragen, daß aus den Möglichkeiten, die dieser Beschluß eröffnet, nun das Beste gemacht wird.