



Zu dem vermeintlichen Skiort St. Leonhard führen (siehe Übersichtskarte) nur wenige Pässe: der Pass an der Rothenburger Straße, der Pass an der Schwabacher Straße, auf der südlichen Seite die Unterführung nach Schweinau zur Schweinauer Hauptstraße. Mit dem Gelände Vertraute können auch durch den schmalen Pass in der Alten Allee nach St. Leonhard aufsteigen und dann gibt es noch den komplizierten Zugang „An den Rampen“ - von dort kann man gewiss nicht in den Himmel der städtebaulichen Ästhetik starten. Am Ende der Geisseestraße versteckt sich noch ein Schlupfloch. Das ist es wohl im Wesentlichen!

Diese wenigen Zugänge gewähren dem Stadtteil freilich eine hervorragende Verteidigungslage, aber Reisende aus Nürnberg tun sich schwer, den Stadtteil zu finden, weil er schon im 19. Jahrhundert ausgegrenzt wurde. Leonhard liegt seit dieser Zeit in einem Gleisdreieck: Da haben wir seit 1842 die Strecke nach Bamberg gehörend zur Ludwigs-Süd-Nordbahn, die die Rothenburger Straße und die Schwabacher Straße überspannt, die Strecke nach Schwabach und Nördlingen 1849 und die Eisenbahn nach Ansbach 1875.

Im 20. Jahrhundert kamen dann noch mächtige Ringstraßen hinzu, die unseren Stadtteil vom übrigen Nürnberg abschneiden: Gustav-Adolf-Straße, Von-der-Tann-Straße, Nopitschstraße und zu guter letzt noch der Frankenschnellweg, der die Abgrenzung, die schon die Eisenbahntrasse nach Bamberg bildet, noch verstärkt. Ja, und da hat man nun Leute Städtebau und Stadtplanung studieren lassen! St. Leonhard hilf! Siehe auch den Artikel von Claus Bößenecker „Zur menschengerechten Stadt - Frankenschnellweg Urban?!“.

Die Zugänge sind zudem so gestaltet, dass keiner gerne die Pässe durchschreiten möchte. Man könnte der Stadtverwaltung empfehlen, gerade die Unterführung an der Rothenburger Straße für den Frankentatort als einen geeigneten Ort für ein Verbrechen zu vermieten. Er besitzt ja alles, was man für einen Tatort braucht: Schummriges Licht, engste Fußwege mit Betonplatten von der Straße abgetrennt - da gibt es kein Entfliehen - , tropfendes Wasser vom Gleiskörper. Stadtplanung - Fehlanzeige!

St. Leonhard hilf!

Wenn man einen Nürnberger fragt: „Kennst Du St. Leonhard?“, dann kann man die Antwort erhalten: „Klar, da fahren wir jedes Jahr zum Skifahren hin.“ Wenn man ihn dann auf einen anderen interessanten Ort aufmerksam machen möchte: „Warum fährst Du denn nicht nach St. Jobst?“, wird er wohl erwidern: „Das ist doch kein Skiort, das ist doch ein Stadtteil von Nürnberg“.



Die Eisenbahntrassen sind wahre Bollwerke, riesige Aufschüttungen, sie verwehren auch den Blick auf die Nachbarschaft. Die fleißigen Eisenbahnfachleute haben wohl gar nicht daran gedacht, dass in den Kuhlen, in den Niederungen zwischen den Wällen Menschen leben. Ich habe jedenfalls in allen einschlägigen Büchern über den Eisenbahnbau in Nürnberg keinen Hinweis dafür gefunden, dass man darauf einen Gedanken verschwendet hätte. Einwand: Sie haben schon an den Menschen, eben nur in seiner Funktion als Arbeiter, gedacht, denn zu jedem popligen Industrieunternehmen führen Schienen. Es entstanden, so ein Befürworter des Eisenbahnbaus, „bis zu zwölf Kilometer breite Industriegassen, mit punktuellen Industrie-Agglomerationen (Anhäufungen) an den Bahnnetzknotten.“ (Frühe Eisenbahnen S. 2 Neustadt/Aisch 1993)

Analog gilt das für die Straßenbauingenieure. Der Frankenschnellweg ist ja ein Musterbeispiel (siehe Claus Bößenecker): Zu dem Eisenbahnwall kommt noch als Grenze eine vierspurige Autobahn hinzu. Und an den Autostraßen kleben schließlich riesige Areale mit nahezu identischen Supermarkt- und Discounter-Hütten.

Wie kann man diese Ketten, diese Fesseln sprengen? Eine Möglichkeit ist, eine Wallfahrt zum Kloster Noblac im Departement Haute-Vienne zu unternehmen und unseren Ortsheiligen zu bitten, uns zu helfen. Er ist ja der Schutzpatron der Gefangenen, dargestellt mit der zerbrochenen Kette. In unserem Falle müsste man ihn mit einem zerbrochenen Frankenschnellweg oder mit zerbrochenen Eisenbahnschienen darstellen.

Vielleicht lässt sich noch der Frankenschnellweg zum Frankenboulevard umbauen, vielleicht können wir ihn noch zähmen und eine Verbindung nach Gostenhof herstellen, vielleicht die grusligen Tatorte (siehe oben) beseitigen.

Der Frankenschnellweg und die Eisenbahntrasse nach Bamberg sind aber nur ein trennendes Band von vielen. Wie oben erläutert, sitzen wir in einem Verkehrstriangel



und es wäre wünschenswert, wenn auch andere Bollwerke geschliffen würden! St. Leonhard hilf!

Klaus Thaler

Die beigefügte Karte hat zwei Funktionen, einmal stellt sie unser Bürgervereinsgebiet dar und zum anderen kann der Leser daraus sehr schön die Lage St. Leonhards im Gleis- und Straßendreieck ablesen.

