

Damit wir auch in Zukunft viel bewegen können, brauchen wir Ihre Unterstützung.  
 VCD Großraum Nürnberg, Hessestraße 4, 90443 Nürnberg  
 Telefon: (0911) 47 17 43, Fax: 47 64 73  
 nuernberg@vcd.org, www.vcd.org/nuernberg  
 Unser Spendenkonto: Nr. 100 603 872 bei der Sparda-Bank Nürnberg, BLZ 760 905 00

## Ich werde VCD-Mitglied.

C 6204

- Ich werde Mitglied beim VCD ab 01.  20  als Jahresbeitrag
- 25 Jahre VCD Jubiläumsmitglied** 25,00 Euro\*  
 Im ersten Jahr zahle ich den Jubiläumsbeitrag von 25 EUR.
- Einzelmitglied** mind. 50,00 Euro\*
- Einzelmitglied mit reduziertem Beitrag** mind. 25,00 Euro\*  
 Wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen.
- Haushalts-/ Familienmitgliedschaft** - alle Personen im selben Haushalt mind. 62,50 Euro\*
- Juristische Person** (Firmen, Vereine usw.) mind. 150,00 Euro\*
- Jugendmitglied** 0,00 Euro  
 Ich bin unter 26 Jahre alt und werde das erste Beitragsjahr kostenlos Mitglied.

Mein Jahresbeitrag:     Euro\*

Wenn Sie die Arbeit des VCD stärker unterstützen und mehr als den Mindestbeitrag zahlen wollen, tragen Sie bitte hier den von Ihnen selbst gewählten Beitrag ein.

\* Alle Beiträge sind Mindestbeiträge. Ihren Mitgliedsbeitrag können Sie vollständig von der Einkommensteuer absetzen.

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird.

<input type="text"/>	<input type="text"/>
Nachname (Firma, Verein usw.):	Vorname:
<input type="text"/>	
Straße, Hausnummer:	
<input type="text"/>	
PLZ, Ort:	
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Geburtsdatum:	Telefon/E-Mail (Angabe freiwillig):
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Datum:	Unterschrift:

### Ist die Altstadtquerung nicht viel zu teuer?

Im aktuellen Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Nürnberg wurde errechnet, dass jeder in die Strecke investierte Euro mehr als den vierfachen volkswirtschaftlichen Nutzen nach sich zieht. Und sogar das Betriebsergebnis der VAG ließe sich durch geringere Kosten und zusätzliche Einnahmen um 1 Mio. € jährlich verbessern. Die Strecke ist damit hoch rentabel.

### Reichen U-Bahn und Bus denn nicht völlig aus?

Die U-Bahn erschließt nur die Lorenzer Stadtseite und ist damit bereits an der Grenze ihrer Kapazität angelangt. Die Sebalder Altstadt ist dagegen aus vielen Richtungen nur umständlich und mit Umsteigen zu erreichen. Wenn Buslinien auf Schienenverkehr umgestellt werden, führt das regelmäßig zu erheblichen Fahrgastgewinnen.

### Die Altstadtstrecke wurde doch 1961 stillgelegt – warum sollen wir sie jetzt wieder aufbauen?

Nach dem Krieg wurde das Konzept einer autogerechten Stadt propagiert - auch in Nürnberg. Die Straßenbahn sollte als störendes, veraltetes Verkehrsmittel abgeschafft werden. Moderne Straßenbahnen sind dagegen leise und bequem - und mit den historischen Fahrzeugen nicht zu vergleichen. Während der PKW-Verkehr in seiner heutigen Form nicht zukunftsfähig ist, bietet die Straßenbahn erprobte Elektromobilität für alle.

### Ist es nicht wichtiger, den Öffentlichen Nahverkehr in den Außenbezirken auszubauen?

Die Altstadtquerung macht gleichzeitig die Außenäste der Straßenbahn attraktiver: Es werden direkte Verbindungen aus Erlenstegen, St. Johannis und Thon, vom Bahnhof und aus der Südstadt zum Hauptmarkt möglich. Sogenannte Durchmesserlinien machen häufiges Umsteigen zwischen den Stadtteilen überflüssig. Die Stadtbahn nach Erlangen könnte direkt ins Zentrum und zu den Hochschulen geführt werden. Ein weiterer Ausbau des Netzes wird durch den zentralen Lückenschluss beflügelt.

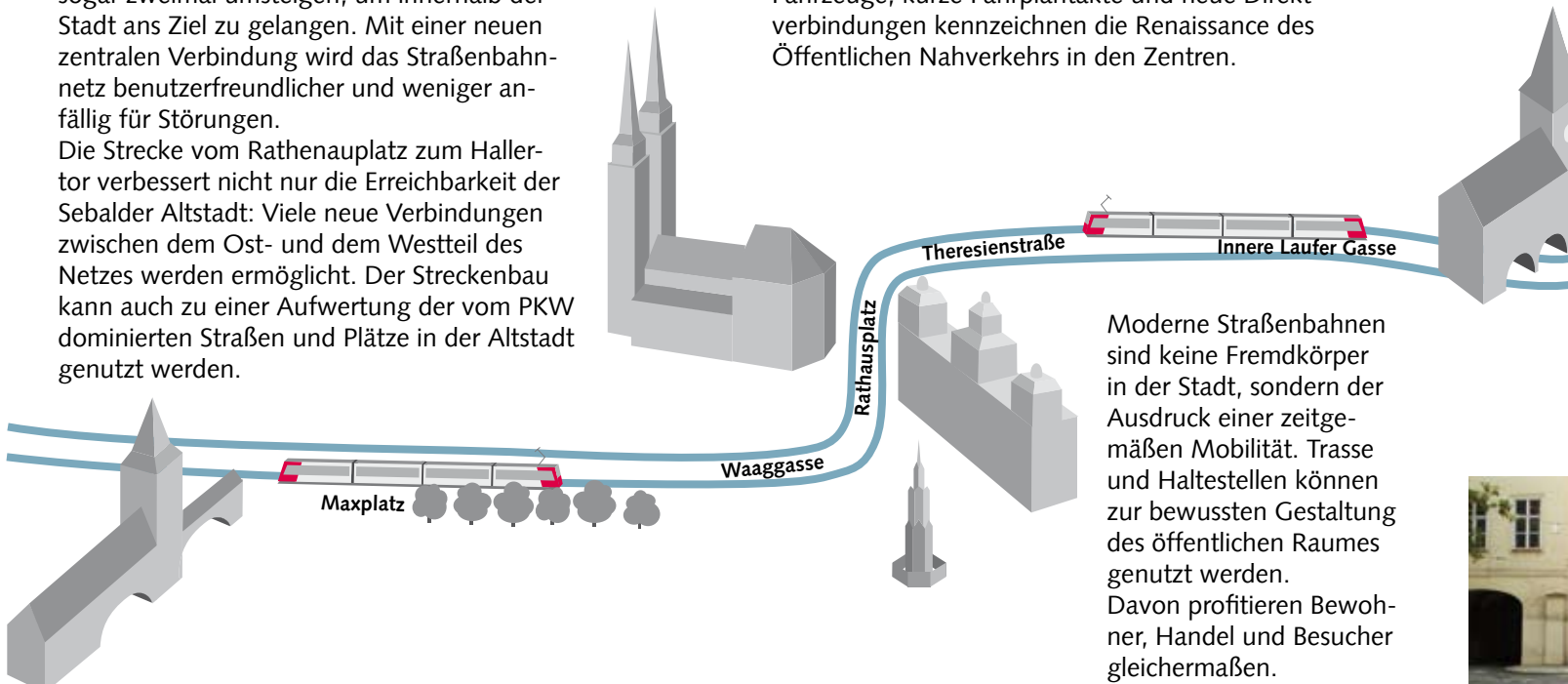
## Die Straßenbahn für die Nürnberger Altstadt



**Die Strecke durch die Sebaldler Altstadt**

Das Netz der Straßenbahn wurde mit dem Bau der Nürnberger U-Bahn immer weiter reduziert. Deswegen muss man heute oft sogar zweimal umsteigen, um innerhalb der Stadt ans Ziel zu gelangen. Mit einer neuen zentralen Verbindung wird das Straßenbahnnetz benutzerfreundlicher und weniger anfällig für Störungen.

Die Strecke vom Rathenauplatz zum Hallertor verbessert nicht nur die Erreichbarkeit der Sebaldler Altstadt: Viele neue Verbindungen zwischen dem Ost- und dem Westteil des Netzes werden ermöglicht. Der Streckenbau kann auch zu einer Aufwertung der vom PKW dominierten Straßen und Plätze in der Altstadt genutzt werden.



**Ein Verkehrsmittel mit Zukunft**

In ganz Europa werden neue Straßenbahnen gebaut, die von den Fahrgästen begeistert angenommen werden. Bequeme und attraktive Fahrzeuge, kurze Fahrplanktakte und neue Direktverbindungen kennzeichnen die Renaissance des Öffentlichen Nahverkehrs in den Zentren.

Moderne Straßenbahnen sind keine Fremdkörper in der Stadt, sondern der Ausdruck einer zeitgemäßen Mobilität. Trasse und Haltestellen können zur bewussten Gestaltung des öffentlichen Raumes genutzt werden. Davon profitieren Bewohner, Handel und Besucher gleichermaßen.

**Seine Ziele direkt erreichen**

Die Strecke erschließt viele innerstädtische Ziele für den Alltags- und Freizeitverkehr:

- Rathaus und Behörden
- Universität und Mensa
- Kirchen und Museen
- Hauptmarkt und Burg
- Geschäfte und Kneipen
- Kultureinrichtungen und Veranstaltungsorte



Bestehende Grünanlagen, z.B. am Maxplatz, können geschont werden. Durch neue Bäume entlang der Strecke werden Stadtbild und Stadtklima verbessert. (Foto: Allee in Straßburg)



Die Bahn fährt in den Fußgängerbereichen mit Schrittgeschwindigkeit. Die Gleise können jederzeit überquert und begangen werden. (Foto: Fußgängerzone Erfurt)



Die Strecke kann im vorhandenen Straßenraum gebaut werden. Eingriffe in den Gebäudebestand sind nicht erforderlich. Die Bahn passt sich der Stadt an. (Foto: Altstadt Prag)



Notwendige Anlagen können unauffällig eingefügt werden. Auf dem Bild kaum zu erkennen - vor dem Gebäude verläuft die Oberleitung für die Straßenbahn. (Foto: Staatskanzlei Erfurt)