



## Der Frankenschnellweg vor Gericht

Eigentlich hatte ich schon lange den Verdacht, dass Gerichtsverhandlungen eine Menge mit Theateraufführungen gemeinsam haben. Das hat sich bei dem zweitägigen Gerichtstermin vor dem Verwaltungsgericht in Ansbach in Sachen Frankenschnellweg bestätigt. Der Eintritt ist zwar frei, aber als Zuschauer hat man so gut wie keine Möglichkeit, das Geschehen auf der „Bühne“ zu beeinflussen. Es bleibt einem nur: zuschauen – zuhören – staunen – applaudieren – den Mund halten und möglichst wenig auffallen.

Aber fangen wir vor dem Anfang an. Der VCD hatte im August 2020 durch seinen Rechtsanwalt Dr. Stefan Wagner, Augsburg, beim Verwaltungsgericht Ansbach Klage gegen den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken für den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs im Stadtgebiet Nürnberg erhoben. Als das Gericht das erste Mal mitteilte, dass es sich um eine Terminfestsetzung für die Verhandlung bemühe, war es Mai 2022. Festgelegt wurde der Verhandlungstermin schließlich auf den 11. und 12. Oktober 2022, über zwei Jahre nach Klageerhebung.

Das Verfahren nahm schlussendlich beide Tage voll in Anspruch, was im Vorhinein nicht abzusehen war. Ein Journalist

schrieb in seinem Bericht, dass „vertiefte juristische und ingenieurwissenschaftliche Kenntnisse“ sinnvoll wären, um die Verhandlung inhaltlich nachvollziehen zu können. Dem kann man sich nur anschließen.

### Die Verhandlung

Bei der Verhandlung waren neben Rechtsanwalt Dr. Wagner und unserem Sachverständigen Prof. Dr. Harald Kipke von der TH Nürnberg auch mehrere VCD-Mitglieder anwesend. Die Gegenseite bot neben der Beklagten auch Vertreter der Stadt Nürnberg als Beigeladene und etliche Sachverständige auf. Den Vorsitz führte Richter Thilo Reindl.

Am ersten Tag ging es darum, ob die Stadt Nürnberg das Programm zur Berechnung der Verkehrsprognose für den Frankenschnellweg richtig verwendet hat und ob die errechneten Daten nicht inzwischen veraltet sind. Außerdem hatten wir kritisiert, dass die Stadt Nürnberg bei ihrer Planung nicht den möglichen Wechsel von Fahrgästen des öffentlichen Personennahverkehrs auf das Auto berücksichtige.

Weiter wurde die Finanzierung erörtert. Zum aktuellen Zeitpunkt muss der Finanzbedarf für den kreuzungsfreien Ausbau auf ca. 700 Millionen Euro angesetzt werden. Nach den Schwierig- ➔

### Mitgliederversammlung des VCD Regionalverbands Großraum Nürnberg

**Ort: Café-Restaurant Literaturhaus**  
Luitpoldstraße 6, 1. Obergeschoss,  
90402 Nürnberg, Nähe Hauptbahnhof

**Dienstag 4. April 2023, 19 Uhr**

**Alle Mitglieder und Interessierten sind herzlich eingeladen!**

#### Tagesordnung

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Wahl der Versammlungsleitung und der Schriftführung
3. Genehmigung des letzten Protokolls
4. Bericht des Vorstands, des Schatzmeisters und der Kassenprüfer\*innen
5. Aussprache und Entlastung des Vorstands
6. Vorstandswahlen
7. Wahl der Kassenprüfer\*innen
8. Verabschiedung des Haushaltsplans
9. Verschiedenes

Weitere Anträge für die Mitgliederversammlung können bis spätestens eine Woche vor der Versammlung schriftlich (auch per E-Mail) über das VCD-Büro beim Vorsitzenden eingereicht werden.

► keiten bei der Haushaltsfinanzierung der Stadt Nürnberg für das Jahr 2023 ist es schlichtweg unvorstellbar, wie man hier noch das Geld für den FSW-Ausbau aufbringen will.

Am zweiten Verhandlungstag ging es vor allem um Umweltbelange. So konnte nicht nachvollziehbar geklärt werden, weshalb als Referenz-Messstelle für Schadstoffe nicht die Von-der-Tann-Straße in Nürnberg, sondern Messstellen in Erlangen und in Schwabach verwendet wurden. Erwartungsgemäß kam es nicht zur Annäherung der Standpunkte.

### Das Urteil

Auch wenn der vorsitzende Richter alle Punkte akribisch abhandelte, überrascht uns nicht, dass unsere Klage abgewiesen wurde. Gegen das Urteil kann Antrag auf Zulassung der Berufung zum Bayerischen Verwaltungsgerichtshof gestellt werden. Ob der VCD dies tut, steht noch nicht fest. Zuallererst braucht es hierfür die schriftliche Urteilsbegründung, die bei Redaktionsschluss noch nicht vorlag. Wenn wir die Urteilsbegründung in Händen haben, werden wir uns als erstes ausführlich mit unserem Anwalt beraten, wie aussichtsreich ein solches Vorgehen ist. Denn natürlich ist dieser Rechtsstreit für uns auch finanziell eine sehr aufwendige Angelegenheit.

Wir halten Sie über die Entwicklung des leidigen Themas Frankenschnellweg-Ausbau auf dem Laufenden.

Rotraut Brückner

**Helfen uns Sie mit Ihrer Spende, den Bau des Frankenschnellwegs zu verhindern!**

**Bitte überweisen Sie Ihre Unterstützung mit dem Verwendungszweck „Spende FSW“ auf das Konto des VCD: IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72**

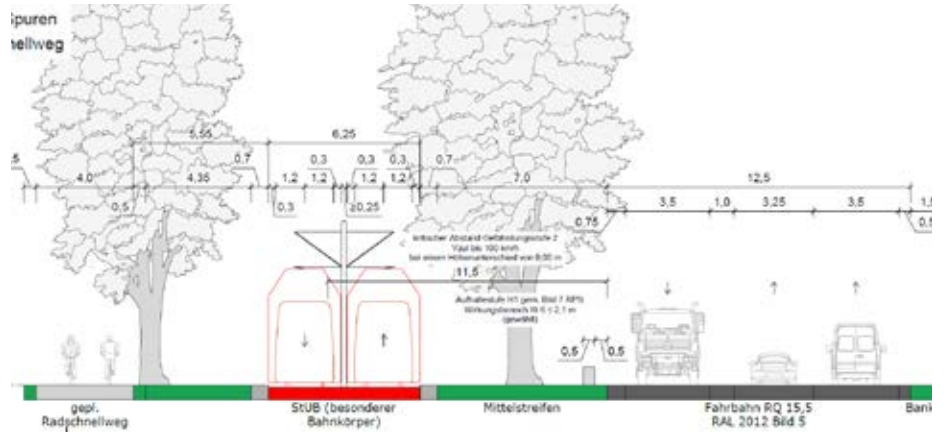
### Impressum:

VCD Regionalverband Großraum Nürnberg  
Hessestr. 4, 90443 Nürnberg  
Telefon: 09 11 / 47 17 43  
Bürozeiten: Mo. bis Do. 13 bis 16 Uhr

E-Mail: nuernberg@vcd.org  
[www.vcd.org/nuernberg](http://www.vcd.org/nuernberg)

Druck: CityDruck Nürnberg  
Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg

*Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Autorin oder des Autors wieder. Diskutieren Sie mit!*



Ein möglicher Querschnitt der B4 (Ausschnitt) / Grafik: Zweckverband StUB

## Die StUB kann auf die B4

Ein Gutachten der Stadt Erlangen hat im November 2022 nachgewiesen, dass die Führung der Stadt-Umland-Bahn auf der Bundesstraße 4 möglich ist. Im Abschnitt zwischen Preußensteg und der Anschlussstelle Weinstraße kann die StUB die westliche Fahrbahn benutzen. Auch der hier geplante Radschnellweg könnte bei der Neuaufteilung der Verkehrsfläche berücksichtigt werden. Dadurch würde der notwendige Eingriff in den Bannwald minimiert.

Allerdings kommt das Gutachten zu der Einschätzung, dass zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Verkehrs

auf der Ostseite der B4 eine Fahrspur neu angebaut werden müsste. Damit wird die Erwartung des BUND Naturschutz und anderer Verbände, dass die verbleibenden zwei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr ausreichen würden, leider nicht erfüllt. Dennoch ist es positiv zu bewerten, dass der Bannwald geschützt wird und die alten Alleebäume erhalten bleiben.

Voraussetzung für die weitere Planung der StUB auf der B4 ist, dass die Straße zur Kreisstraße abgestuft wird. Die Stadt Erlangen führt dazu Gespräche mit dem Staatlichen Bauamt.

Esther Schuck

## Von der Kliniklinie zur City-Linie

Das Aktionsbündnis „Verkehrskonzept Erlangen“ (BI Schwabachtal, Bürger für die Goethestraße, VCD, ADFC) machte im Oktober 2014 den Vorschlag zu einer „City-Linie“ erstmals öffentlich. Ein Teil der Idee wurde nun mit der „Kliniklinie“ (Linie 299) fast 1:1 umgesetzt.

Wer von außerhalb mit Bus, Bahn oder PKW am Großparkplatz oder Bahnhof ankommt, kann im Zehn-Minuten-Takt kostenlos die Kliniken und Teile der Innenstadt erreichen. Selbst Erlanger\*innen wissen oft nicht, dass in diese Linie alle einsteigen können, deren Ziel in der Umgebung der Kliniken liegt. Nach dem geplanten Parkraumkonzept der Stadt Erlangen soll künftig der Großteil der Stadtbesucher\*innen auf dem Großparkplatz parken.

Im Mai 2022 unterzogen die Aktiven des Aktionsbündnisses die Linie 299 einem Praxistest. Der offenbarte, dass es durchaus noch Verbesserungsbedarf gibt: Schon auf dem Großparkplatz muss unübersehbar für die Kliniklinie geworben. Die Haltestelle dort muss deutlicher

ausgeschildert und gekennzeichnet sein. Auch die Beschilderung zu und an den folgenden Haltestellen ist noch verbesserungswürdig. Es muss ersichtlich sein, welche Klinik von der jeweiligen Haltestelle aus erreicht werden kann. Informationsanzeigen im Bus wären dazu hilfreich.

Die Linie hat Potential, das Parkplatzmanagement der Unikliniken zu verbessern. Eine Mobilitätspauschale für alle Klinikmitarbeiter\*innen kann ein weiterer Anreiz zur Nutzung des ÖPNV sein. Damit könnten einige Parkplätze für Mitarbeiter\*innen in Kliniknähe frei und so für Patient\*innen verfügbar werden. Zudem bieten sich für Nutzer\*innen von Bussen aus dem Westen Umsteigemöglichkeiten in die Kliniklinie am Martin-Luther-Platz und für jene aus dem Osten am Zollhaus. Dies muss auch auf den Anzeigetafeln in der Kliniklinie angezeigt werden. Mittelfristig sollen auf dieser Linie moderne Elektrobusse fahren.

Hildegard Bauernfeind



# Nürnberg-Fürther Stadtkanalkongress

**Am 22. Oktober 2022 richtete der Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein in der Villa Leon den ersten Stadtkanalkongress aus.**

Nach einer Grußbotschaft des Nürnberger Stadtrats Ernesto Buholzer Sepúlveda (politbande) berichtete Tom Konopka vom BUND Naturschutz 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 die Stadt Nürnberg bekanntlich plant, die Autobahn mit noch einem Dutzend mehr Fahrspuren, einem monströsen Tunnel und einer vierspurigen Rennstrecke in die Innenstadt auszubauen.

## Gärten und Kultur fürs Klima

Danach berichtete der 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 nachhaltig verbessern würde. Eine grüne Frischluftschneise mit hunderten Kleingärten, Fahrradschnellwegen, Bäumen, Freibädern, Freilichtbühne und Sozialwohnungen würde viel weniger kosten als der Autobahnausbau. Von der Verbesserung des Stadtklimas ganz zu schweigen.

Zum Thema Verkehrswende sprach nach der Pause Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke von der Technischen Hochschule Nürnberg. Er machte deutlich, dass eine Verkehrswende in Nürnberg nicht nur notwendig ist, sondern auch relativ einfach möglich wäre. Man müsste nur dem Glauben abschwören, dass mehr Straßen zu einem besseren Verkehrsfluss führten. Das Gegenteil ist der Fall. Die Folgen von immer mehr Autos, die von immer besseren Straßen angezogen werden, verursachen schon heute extreme Kosten für die Anwohner und belasteten Umwelt und Klima.

Ein hochinteressantes Projekt stellten Dennis Klose und Elvira Hendricks aus Hannover vor. Die Genossenschaft eco-Village baut dort ein eigenes Ökodorf mit Wohnungen für 1.000 Menschen. Und zwar eigenhändig, ohne Baukonzerne, Immobilienhaie oder Großinvestoren. Ziele sind hundertprozentige Klimaneutralität, Wohnraum für jeden Geldbeutel und Schaffung einer gleichberechtigten, diversen und offenen Gemeinschaft. Für den Nürnberg-Fürther Stadtkanalverein ein Beweis, dass Menschen ihre städtische Umgebung sehr wohl gemeinsam und ohne große Konzerne oder Investmentfonds selbst gestalten können.



Das Team des Nürnberg-Fürther Stadtkanalvereins

Foto: Willi Nemski

## Internationale Gäste

Zugeschaltet aus dem niederländischen Utrecht meldete sich Eelco Eerenberg, seines Zeichens Beigeordneter und Projektmanager, per Livestream. Er befindet sich in der beneidenswerten Lage, über die Transformation einer innerstädtischen Autobahn zurück in einen Kanal berichten zu können. Er präsentierte zahlreiche eindruckliche Bilder, die das neue Utrecht, ohne Autos, aber dafür wieder mit Kanal 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. Sie berichtete, dass immer, wenn man das Automobil aus den Städten zurückdrängen wolle, zweimal großer Lärm gemacht wird: Beim ersten Mal wird gejammert und geklagt, dass ohne Autos die Zivilisation zusammenbräche. Beim zweiten Mal jubeln alle, wenn die Maßnahme umgesetzt wurde und loben die tolle Lebensqualität, die sie nicht mehr missen wollen.

Prof. Dr. Rolf Kuhn, ehemaliger Direktor des Bauhauses Dessau und Geschäftsführer der Internationalen Bauausstellung Fürst-Pückler-Land war aus Großräschen angereist. Unter seiner Leitung wurde das Gebiet des ehemaligen

Braunkohletagebaus in der Lausitz in eine Seenlandschaft voller verzauberter Orte, Industriedenkmäler und Natur-oasen verwandelt. Mit viel Grün am Wasser, so wie auch die Kanallandschaft zwischen Nürnberg und Fürth einmal aussehen kann.

Da sich vier amtierende Stadträt\*innen im Saal befanden, nämlich Mike Bock, Christine Kayser und Ernesto Buholzer aus Nürnberg und Christoph Wallnöfer aus Fürth, durfte die Talkrunde zum Abschluss nicht fehlen. Poetryslamerin Kathi Mock aus Erlangen moderierte souverän.

Es bleibt festzuhalten, dass es niemandem weh täte, wenn man jetzt einfach mal auch seitens der Stadt darüber nachdächte, ob es nicht etwas Sinnvolles 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 sehr, dass sich die Stadtratsparteien dazu durchringen können, Alternativen zum FSW ernsthaft in Betracht zu ziehen. Mit ein wenig Mut und Verantwortungsgefühl ließe sich mit einer grünen Kanallandschaft anstelle der Asphaltpiste ein sichereres, gesünderes und lebenswerteres Nürnberg für kommende Generationen schaffen.

Theobald Fuchs

## Verdi Lohnforderung +10,5% - wohin führt das?

Die Nahverkehrsbetriebe in Bayern beschäftigen über 6.500 Menschen, meist Fachkräfte. In den letzten Wochen haben wir auch in Nürnberg Fahrplanausdünnungen erlebt: Fahrer\*innen sind krank, Werkstattpersonal fehlt, weshalb Fahrten entfielen oder vorsorglich gestrichen wurden.

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag eine Verkehrswende beschlossen. Dafür bekräftigt sie erneut das Ziel, bis zum Jahr 2030 mindestens 15 Millionen Elektroautos auf die Straße zu bringen. Warum und um welchen Preis? Mehr Klimaschutz in globaler, sozialer Gerechtigkeit ist die Voraussetzung für ein gutes Leben, weniger Klimaflüchtlinge und weltweiten Frieden. Klimaschutz und

„[Die Verkehrswende] kann aber nur gelingen, wenn die Infrastruktur ausgebaut und ausreichend Personal vorhanden ist.“

Sinan Öztürk, Verdi

Schonung der natürlichen Ressourcen geht nur durch Verkehrsreduzierung, mit anteilig mehr ÖPNV und deutlich weniger motorisiertem Individualverkehr, also „weniger Autos“. ÖPNV braucht Fahrer\*innen, Werkstattpersonal und kompetente, leistungsstarke Nahver-

kehrsbetriebe. Fachkräfte können sich heute ihren Arbeitgeber aussuchen. In diesem Wettbewerb kann der Nahverkehr nur mit attraktiven Löhnen bestehen. Darum ist die Lohnforderung nicht vermessen, sondern gesamtgesellschaftlich

zielführend und angemessen, ob uns und der Kommunalpolitik das schmeckt oder nicht. Anders schaffen wir die Wende hin zu nachhaltigerer Mobilität nicht.

Fridays for Future unterstützen die Gewerkschaft Verdi beim Protest und tragen die Lohnforderung mit. Auch der VCD zeigt sich solidarisch. Am 27. Januar 2023 begannen die Tarifverhandlungen in Nürnberg. Verdi fordert für die Beschäftigten eine Erhöhung der Vergütung um 10,5 Prozent, jedoch mindestens 500 €, bei einer Laufzeit von zwölf Monaten. „Der Fachkräftemangel ist nur durch eine deutliche Steigerung der Attraktivität der Berufe im ÖPNV zu beheben“, so Sinan Öztürk, stellvertretender Landesbezirksleiter von ver.di Bayern und Verhandlungsführer für den Tarifvertrag Nahverkehr.

Norbert Dischinger

## Wo bleibt die Bundes-Verkehrswende?

Es fällt leicht, in den Klagegesang das Ausbleiben der Verkehrswende in der Bundespolitik einzustimmen. Die Bundesverkehrsminister der vergangenen 20 Jahre zeichnen sich durch Unterlassen, Verdammnis und Schönreden aus. Dabei fügten sie sich immer nahtlos ein in die Rolle und Position ihrer Vorgänger, gleich welcher Partei. Ja, wir sind leider immer noch ein Auto-Produktionsland. Mit Blick auf das Klima müssten wir das ändern, aber die Vorstellung macht uns Angst. Jedenfalls zeigen uns unsere Verkehrsminister keinen Ausweg aus dieser Sackgasse, sondern locken uns immer noch tiefer hinein, mit Abwrackprämien, E-Auto-Prämien, Spottpreisen für Anwohnerstellplätze, hoch subventionierten Parkflächen in teuersten Altstadtlagen und Straßenbenutzung ohne oder gegen eine viel zu geringe Gebühr. Die heilige Straßenverkehrsordnung dient dann schließlich als Rechtfertigung für das nicht Gewollte, aber Unvermeidliche. Dies sind nur einige Beispiele, vielleicht sogar die harmloseren. Schlimmer ist es, Pkw-Hersteller ungeschoren davonkommen zu lassen, die Abgasgrenzwerte systematisch manipulieren – der Lackmestest für jede Verkehrspolitik, gleich welcher Partei.

Jetzt auch noch beschleunigter Autobahnneubau? Hurrah! Alaaf? Die Erweiterung der Autobahnen rund um Nürnberg von zwei auf drei Spuren hat keinen Aufschrei in der lokalen Bevölkerung ausgelöst. Lieber kämpfen wir um ein-

zelne symbolische Bäume in der Stadt oder gegen das ICE-Werk, statt hunderte Hektar Wald und Freiland zu bewahren.

### Die Wende ist überfällig

Lasst uns diese unheilige Kuh endlich schlachten! Das vom VCD initiierte Format 12qmKULTUR ist darum gerade richtig: lebendiger Freiraum anstatt immer größere Parkplätze am Straßenrand.

Eine echte Verkehrswende ist längst überfällig. Es ist Zeit für Siedlungsmodelle, Wohnformen, Arbeits- und Ausbildungskonzepte, die weniger motorisierten Verkehr versurachen.

Verkehrs- und Mobilitätspolitik greift tief in unser Leben ein. Nur den Antrieb unter der Haube zu wechseln, greift zu kurz und produziert gigantische Fehlinvestitionen in nicht nachhaltige, global nicht durchhaltbare Verkehrssysteme und Lebensformen. Die Transformation der Niederlande, vom stolzen Autohersteller – DAF Variomat 55L ruhe sanft – zum Dienstleistungs- und Agrarindustriespezialist brachte und brachte keine Verkehrswende, denn Fahrradfahren war bereits die soziale Klammer quer durch alle Altersgruppen. Klönen auf dem Radweg zur Schule zu dritt nebeneinander, dabei zwar ohne Anstieg, aber durchaus 15 km gegen den Wind, schweißst zusammen und bereitet den späteren (Lebens-) Weg ins Büro vor.

Bildung heißt, früh damit anfangen. Friedliche Verkehrswende gelingt nur über eine Generation hinweg: nichtmotorisiert

in die Kita, die Schule, die Ausbildungseinrichtung, zum Einkaufen und mit den Öffis in den Urlaub. Wer so aufwächst, kennt es nicht anders und wird eine Autofahrt als Zwangslage, Blechsarg und Naturkontaktentzug erleben.

Dabei braucht es auch nur selten ein E-Bike. Wird damit der Industrie die Nachfrage und damit dem Verkehrsminister das Parkett entzogen? Solange Verkehrspolitik in erster Linie Industriepolitik ist – ja. Wenn Verkehrspolitik sich endlich wirklich an den Mobilitätsbedürfnissen der Mehrheit der Bevölkerung, also ihren vielen kurzen Wegen orientiert, würde die Verkehrswende gelingen. Die Huldigung des Autofahrens als Ausdrucksform einer begrenzten Bevölkerungsgruppe darf nicht länger der Mehrheit das Recht auf gesunde Lebensbedingungen nehmen und den Planeten in den Ruin treiben. Wenn wir die Zunahme des Pkw-Gewichts der letzten 40 Jahre in die Zukunft fortschreiben, fahren wir in zwanzig Jahren mit einem Panzer in die Kita...

Vielleicht ist die Lösung auch ganz einfach, und wir suchen und ernennen endlich eine Bundesverkehrsministerin, die es nie für nötig und sinnvoll erachtet hat, einen Pkw-Führerschein zu erlangen?

*PS: Der Autor war Panzer-Fahrer und damit Gas zu geben in Stadt und Land war richtig geil – aber eine Katastrophe für die Umwelt*

Norbert Dischinger



# Bekommt Nürnberg seinen ersten Superblock?

Grafik: Florian Hienle



Darüber diskutierte die Initiative Nürnberg autofrei gemeinsam mit Stadträt\*innen und dem Bürgerverein Gostenhof im Nachbarschaftshaus. Wollen die Gostenhofer die ersten sein?

„Die Verkehrswende in Nürnberg darf sich nicht auf die Altstadt begrenzen“, sagte die Pressesprecherin von Nürnberg autofrei Dora Stanic. „Mit dem Superblockkonzept aus Barcelona können wir in Gostenhof die Lebensqualität erhöhen und bei der Verkehrswende in Nürnberg einen großen Schritt weiterkommen.“ Wiesbaden experimentiere auch schon damit und in Wöhrd wolle es die Stadtverwaltung ebenfalls versuchen.

Mit den beiden Stadtteilbeauftragten für Gostenhof, Yasemin Yilmaz (SPD) und Mike Bock (Grüne), dem in Gostenhof lebenden Vorsitzenden der ÖDP, Stephan Mitesser, sowie dem Vorsitzenden des Bürgervereins Gostenhof, Heinz-Claude Aemmer, hatte die Initiative die perfek-

ten Gesprächspartner eingeladen. Besondere Beachtung fand, dass sich die CSU dem Thema doch noch gestellt und mit Andreas Krieglstein, ihrem Fraktionsvorsitzenden und Mitglied des Verkehrsausschusses, einen sehr kompetenten Vertreter entsandt hatte.

Dora Stanics einleitende Worte – „Wir müssen als Stadt gemeinsam die Autos reduzieren, auch die regierende CSU, daran führt in Zeiten der Klimaerwärmung kein Weg vorbei.“ – eröffneten eine engagierte Diskussion. Auch VCD-Mitglieder traten bei der Veranstaltung sichtbar und hörbar in Erscheinung. Am Ende entstand der Eindruck, dass die Kommunalpolitik zwar will, der Freistaat aber bremst und verhindert.

Der VCD kann viele vielerorts erprobte Bausteine der Mobilitätswende zu einem Superblock-Projekt beitragen: sichere Schulwege, blickfreie sichere Kreuzungen für benachteiligte Verkehrsteil-

nehmer, sichere Übergänge, Grüninseln, Mobilitätsstationen und Rückeroberung des öffentlichen Raumes für die kleinteiligen Wege im Stadtteil bei hoher Aufenthaltsqualität sind nur einige Punkte, die in einem Superblock aufgehen und zu seinem Erfolg beitragen könnten. Davor steht aber die Mühe der kleinen Schritte: Wie sag ich's meinem Nachbarn?

Mittels Durchgangssperren und einer Fußgängerzone wird ein Superblock die Autos reduzieren, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer\*innen erhöhen, Platz für spielende Kinder schaffen, und mit dem ein oder anderen Baum die sommerliche Hitze in Gostenhof erträglicher machen. Davon sind die Podiumsteilnehmer und das zahlreiche Publikum und die VCDler überzeugt. „Die Hitzesommer werden immer häufiger, dafür braucht die Stadt Konzepte. Der Superblock ist eines davon,“ sagt Dora Stanic.

Darum: „Superblock macht mega Bock“, ob in Gostenhof oder Wöhrd. Hauptsache, es geht in die richtige Richtung, bringt die Verkehrswende voran und verbessert die Lebensbedingungen in der Stadt. Wer an diesen Projekten mitwirken möchte, wende sich ans VCD-Büro, die Bürgervereine, an das Umweltreferat der Stadt Nürnberg oder schreibe an [mitmachen@autofreinbg.de](mailto:mitmachen@autofreinbg.de)

Norbert Dischinger

## Standortsuche für ICE-Werk beendet

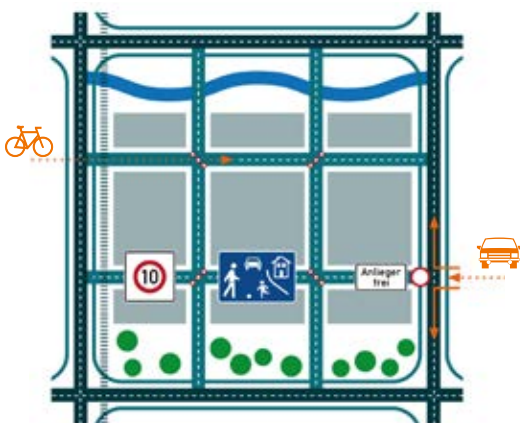
Die Regierung von Mittelfranken hat als Ergebnis des Raumordnungsverfahren festgestellt, dass sich nur das Gebiet MUNA Feucht für das geplante ICE-Werk der Deutschen Bahn – unter Auflagen – eignet. Vor allem in Fürth ist die Erleichterung groß, dass das Trinkwassereinzugsgebiet in Harrlach nicht gefährdet ist. Ob die Anlage nun bei Feucht realisiert wird, ist aber noch offen.

Wir vom VCD sind nach wie vor für die Errichtung eines ICE-Werks im Nürnberger Raum, das für den Deutschlandtakt dringend benötigt wird. Allerdings bevorzugen wir (wie berichtet) einen Standort am Nürnberger Hafen, welchen der BUND Naturschutz ins Spiel gebracht hat. Damit die Leerfahrten der ICEs zum Werk nicht unnötig lang und somit unwirtschaftlich werden, muss das ICE-Werk möglichst nah am Nürnberger Hauptbahnhof gelegen sein. Dies ist nur am Nürnberger Hafen gegeben.

Christoph Wallnöfer

### → Superblock

Die Idee des Superblocks stammt aus Barcelona und basiert auf dem dort typischen schachbrettartigen Straßenmuster.



Ein ausgeklügeltes System von Diagonalsperren und Einbahnstraßen führt dazu, dass der Kfz-Verkehr das Wohnviertel nicht mehr durchqueren kann.

Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen haben Vorrang, die verbleibenden Autos dürfen nur mit 10 bis 20 km/h ein- oder ausfahren. Der öffentliche Verkehr wird an den Außenkanten der Superblocks optimiert.

Grafik: Changing Cities

## Wir trauern um Markus Kirchhoff

Am 12. Januar 2023 verstarb im Alter von 58 Jahren Markus Kirchhoff, seit vielen Jahren Schatzmeister des VCD-Regionalverbands Nürnberg. Markus wuchs an der Wendeschleife Trafoswerk der Nürnberger Straßenbahn auf. Vermutlich weckte diese Tatsache schon früh sein Interesse an Themen der Verkehrspolitik.

Neben seinem Engagement beim VCD war Markus auch Mitglied bei einer Reihe anderer Organisationen, wie beispielsweise bei den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn, beim Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr und beim BUND Naturschutz.

Markus Kirchhoff war Gründungsmitglied des damaligen VCD-Kreisverbands Nürnberg und bekleidete in den ersten Jahren den Posten des stellvertretenden Vorsitzenden. Von 1994 bis 2009 war er Kassenprüfer des Vereins. 2010 riss ihn ein Schlaganfall aus seinen bisherigen Aktivitäten. Mit viel Ausdauer und bewundernswertem Optimismus kämpfte er sich zurück ins Leben. Seit 2015 war er als Schatzmeister unseres Vereins wieder im Vorstand aktiv. Seine Aufgeschlossenheit und seine Fröhlichkeit werden uns in Erinnerung bleiben. Wir werden Markus nicht vergessen.

## Radentscheid geht in die heiße Phase

Mit dem Volksbegehren für ein bayerisches Radgesetz schaltet das Bündnis Radentscheid bei der Mobilitätswende einen Gang hoch:

- 25 % Radverkehrsanteil bis 2030
- bedarfsgerechte, sichere Radwege
- Vision Zero – keine Verkehrstoten
- Ausbau und Kombinierbarkeit des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Personenverkehr)
- Radschnellverbindungen
- Flächenversiegelung sorgfältig abwägen

Der Antrag auf die Zulassung des Volksbegehrens wurde von 100.000 Menschen – viermal mehr als nötig – unterschrieben. Für das eigentliche Volksbegehren müssen sich innerhalb der nur 14-tägigen Eintragungsfrist eine Million Menschen aus Bayern auf ihrem Rathaus in die Unterstützungsliste eintragen. Um diese enorme Hürde zu schaffen, braucht der Radentscheid eure Unterstützung!

Johanna Barber

## Grüne Oasen durch wandernde Bäume



Foto: Florian Friedrich

In Fürth gibt es eine Wanderbaumallee! Angelehnt ist die Idee an Projekte, wie es sie in Stuttgart, Köln und München schon gibt: Bäume mit Sitzgelegenheiten drum herum wandern alle paar Wochen in eine andere Straße der Stadt und schaffen dort eine kleine grüne Oase. Sie sind Begegnungsort, Nachbarschaftstreff, ein Ort

zum Austausch und ein Ort, um über Visionen für eine menschen- und umweltfreundlichere Stadt zu reden oder sie schon im Kleinen zu leben.

Bäume sollen dazu beitragen, das Stadtklima zu verbessern, indem sie Schadstoffe aus der Luft filtern und einen kühlenden Effekt auf das Klima haben. Unsere Wanderbäume sind dafür nur ein kleiner Beitrag – eigentlich erst einmal nur ein Symbol.

Start war im Mai 2022, und nun soll das Projekt nach und nach wachsen. Wohin die Allee 2023 wandert und wo sie verweilen wird, das wissen wir noch nicht genau. Wir haben uns ca. 20 mögliche Stationen in der Oststadt, in der Südstadt und der Innenstadt überlegt. Aber wir wollen das nur in Abstimmung mit den Bürger\*innen entscheiden. Vielleicht kommt sie auch in deine Straße? Wenn du darauf Lust hast oder denkst, deine Straße eignet sich gut für die Wanderbaumallee, dann schreib gerne an

**[kontakt@wanderbaumallee-fuerth.de](mailto:kontakt@wanderbaumallee-fuerth.de)**

Florian Friedrich

## Termine




### Aktiventreffen im Großraum Nürnberg:

- **Nürnberg**  
jeden dritten Dienstag im Monat
- **Fürth**  
jeden letzten Dienstag im Monat
- **Erlangen**  
jeden vierten Montag im Monat
- **Forchheim**  
jeden letzten Mittwoch im Monat
- **Schwabach-Roth**  
jeden ersten Donnerstag im Monat
- **Nürnberger Außenstadt Süd**  
auf Anfrage

Bitte informieren Sie sich aktuell (telefonisch im VCD-Büro: 0911 47 17 43 oder unter [nuernberg@vcd.org](mailto:nuernberg@vcd.org))

### Jahreshauptversammlung

Die JHV des VCD-Regionalverbands findet am Dienstag, den 4. April, ab 19 Uhr im Literaturhauscafe, Luitpoldstraße 6, 90402 Nürnberg, Nähe Hauptbahnhof statt.

- |   |           |                       |
|---|-----------|-----------------------|
|  | Facebook  | VCD Großraum Nürnberg |
|  | Instagram | @vcduernberg          |
|  | Twitter   | @VCDNuernberg         |

## VCD beim Kirchentag

Vom 7. bis 11. Juni 2023 findet in Nürnberg der Deutsche Evangelische Kirchentag statt. Wie schon bei den vergangenen Kirchentagen wird der VCD wieder mit einem eigenen Infostand auf dem Markt der Möglichkeiten vertreten sein.

Der Markt der Möglichkeiten befindet sich auf dem Messegelände Nürnberg und ist von 8. bis 10. Juni zwischen 10 und 18 Uhr geöffnet. Auf dem Stand können sich Interessierte über die Arbeit des VCD sowie konkrete Beteiligungsmöglichkeiten bei den Projekten „Straßen für Menschen“ und „DIY: Verkehrswende selber machen“ informieren. Neben einer kleinen Ausstellung zum Thema „Nachhaltige Mobilität an Hochschulen“ gibt es ein Quizrad, an dem Besucher\*innen ihr Wissen testen können.

Wer noch private Unterkünfte für anreisende VCD-Mitglieder anbieten möchte, kann sich im VCD-Büro melden. Das Programm des Kirchentages wird im März 2023 veröffentlicht. Informationen zum Kirchentag unter **[www.kirchentag.de](http://www.kirchentag.de)**

Rainer Hauck