



Foto: Bernd Baudler

## Straßenbahnausbau – das VAG-Szenario 2030

„Masterplan nachhaltige Mobilität“ nennt die Nürnberger Stadtspitze gerne den im Januar verabschiedeten Mobilitätsbeschluss. Nach der erfolgreichen Unterschriftensammlung für ein Bürgerbegehren hätte eigentlich ein Radentscheid angestanden. Die Stadt hat stattdessen mit den Initiatoren verhandelt und so wurden Ziele formuliert, mit denen nicht nur der Radverkehr, sondern auch der Fuß- und der öffentliche Nahverkehr deutlich gestärkt werden sollen. Herausgekommen ist ein Papier, das für Nürnberg den Einstieg in die dringend benötigte Verkehrswende bedeuten soll.

Gelingen soll dies im ÖPNV u. a. durch den Ausbau des Straßenbahnnetzes, welches in zwei Stufen zu einem von der VAG erstellten „Szenario 2030“ erweitert werden soll. Bis zum Jahr 2030 sollen die Fahrgastzahlen um 1/3 steigen. Ziel ist neben der Bewältigung der prognostizierten Nachfrage (u. a. durch das 365-Euro-Ticket) die Schaffung attraktiver Direktverbindungen und eines 5-Minuten-Takts durch Überlagerung von Linien auf wesentlichen Netzteilen. Hintergrund ist ironischerweise keine verkehrspolitische Grundsatzentscheidung des Stadtrats, sondern die Tatsache, dass der Verkehrsbetrieb 2019 zwölf neue Straßenbahnen geordert und weitere 75 optioniert hat. Für all diese Fahrzeuge,

die bis 2034 (!) abgerufen werden können, mussten nun auch Einsatzstrecken gefunden werden. Das Netzszenario, versteckt in den Verfahrensunterlagen zur Erweiterung des Betriebshofs, wurde damit erstmals publik.

Wieso ist es richtig, gerade jetzt auf eine Erweiterung und Aufwertung des Straßenbahnnetzes zu setzen? Zunächst einmal gibt es ganz offensichtliche Argumente: Eine Straßenbahnlinie hat eine größere Kapazität als eine Buslinie und ist anhand der Schienen und Haltestellen leichter erkennbar. Die Laufruhe moderner Fahrzeuge macht die Mitfahrt deutlich komfortabler. Außerdem fahren Straßenbahnen bekanntlich schon längst zu 100 Prozent elektrisch. Verglichen mit dem Bau neuer U-Bahnen ist zudem mit viel geringeren Kosten und einer deutlich kürzeren Bauzeit zu rechnen.

### Erste Strecken sind beschlossen

Der erste Schritt soll bis 2026 mit den geplanten und bereits beschlossenen Maßnahmen erfolgen. Dies sind die Strecken zwischen Gibitzenhof und Finkenbrunn, in den neuen Stadtteil zwischen Bayernstraße und Bauernfeindstraße, die Stadt-Umland-Bahn nach Erlangen sowie die Reaktivierung der Stadtparkschleife. Zuletzt hat sich die Mehrheit des Verkehrsausschusses offen gegen-

über einer möglichen Reaktivierung der alten „Linie 9“ durch die Pirckheimerstraße gezeigt.

Zum zweiten Schritt gehört neben einer Verbindung zwischen Stresemannplatz und Platz der Opfer des Faschismus die vom VCD bereits seit Jahren geforderte Altstadtquerung zwischen Hallertor und Rathenauplatz. Gerade diese Strecke stellt das eigentliche Herzstück des „Szenario 2030“ dar. Durch den Netzeffekt würde sie viele neue Direktverbindungen schaffen, umständliche Umstiege überflüssig machen und die Reisezeiten verkürzen.

Im Mobilitätsbeschluss wird explizit auf das „Szenario 2030“ und damit eben auch auf die Altstadtquerung Bezug genommen. Trotzdem scheut die Politik ihre Umsetzung und verschiebt das Thema immer weiter nach hinten. Der VCD wird sich immer wieder dafür stark machen.

David Pérez-Cerezo Flohr / Bernd Baudler

### → Mehr erfahren im Netz

Der Wortlaut des Mobilitätsbeschlusses auf <https://bit.ly/3hzDWf6> (PDF) und ein Netzplan des Szenario 2030 auf <https://bit.ly/3hCIOQL> (Seite 5 im PDF)

## NVP Nürnberg

Der Nahverkehrsplan der Stadt Nürnberg (NVP) wurde 2017 das letzte Mal aufgelegt und geht aktuell in eine neue Runde. Der VCD ist im begleitenden Arbeitskreis dabei.

Die Stadt Nürnberg ist als Auftraggeber für den ÖPNV gesetzlich dazu verpflichtet, einen NVP aufzustellen und regelmäßig zu aktualisieren. Dieser bündelt die politischen Vorgaben für den ÖPNV und bildet die Grundlage für die Vergabe von Konzessionen und Zuschüssen. Außerdem definiert er Angebots- (z. B. Takt-dichten) und Qualitätsstandards.

Umgesetzte Maßnahmen aus dem letzten NVP sind zum Beispiel:

- Direktvergabe des ÖPNV im Jahr 2019 an die VAG
- Busnetze West 1 / Fürth Ost
- Buslinie 84 zur Erler-Klinik
- erste Stufe Busnetz Süd

Wichtige Neuerungen, die in den aktuellen NVP einfließen, sind die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit und Regelungen zu Verkehr „on demand“ (z. B. Bürgerbusse, Mietwagen, Ridepooling). Bis 2025 sollen alle Straßenbahn- und bis 2030 alle Bushaltestellen barrierefrei sein. Bis 2030 soll auf allen Straßenbahn- und wichtigen Busstrecken ein dichterer Takt angeboten werden. Im Bussektor laufen bereits Planungen zu den Teilnetzen Nord (Anschluss an die StUB), West 2 (Anschluss U-Bahn Gebersdorf) und Süd (Verbindung nach Schwabach).

### Mehr Straßenbahn

Der VCD wird den Arbeitskreis dazu nutzen, kritische Fragen zu stellen und versuchen, weitere Inhalte zu platzieren und zu diskutieren, die Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses von Januar 2021 sind oder auch darüber hinausgehen. Beispielfhaft seien hier folgende Themen genannt:

- Planung der nördlichen Altstadtquerung mit der Straßenbahn
- Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs in der Pirckheimerstraße
- Planung der Straßenbahn durch Wöhrd
- Ausbau von Busbahnhöfen im Rahmen der Taktverdichtungen (z. B. Nordostbahnhof, Frankenstraße, Röthenbach)

Wer sich an der Diskussion zu dem einen oder anderen Thema beteiligen möchte oder noch weitere Anregungen hat, sei hiermit zu unserem Arbeitskreis ÖPNV eingeladen.

**Info zu Terminen bzw. Einwahldaten gibt es über [nuernberg@vcd.org](mailto:nuernberg@vcd.org)**

Volkmar Gmelin

## Was bringt eine City-Maut?

Autofahren ohne Stau!? Für manche Menschen in und um Nürnberg wäre das ein Traum. Gegen die Verstopfung der Straßen könnte die Einführung einer City-Maut helfen, also einer Gebühr für die Straßenbenutzung. Die Idee der Maut ist, dass die Kosten für die Nutzung der städtischen Straßen direkt von den Nutzer\*innen bezahlt werden und nicht von der gesamten Stadtbevölkerung getragen werden müssen.

### Die „eine“ Maut gibt es nicht

Eine City-Maut kann sehr verschieden ausgestaltet werden, je nachdem, ob sich das konkrete Ziel tatsächlich auf eine Reduzierung von Staus beschränkt, ob auf eine gerechtere Kostenverteilung oder auf eine bessere Lebensqualität für die Stadtbewohner\*innen hingewirkt werden soll. Vorab sind deshalb die folgenden Fragen zu stellen:

- Für welchen städtischen Bereich gilt die City-Maut? Gibt es mehrere Zonen? Liegt der Fokus eher auf stauanfälligen Bereichen oder auf Strecken, an denen Anwohner\*innen unter der Verkehrsbelastung leiden?
- Gibt es eine zeitliche Begrenzung? Gilt die City-Maut zum Beispiel nur an Werktagen von 7 bis 18 Uhr?
- Ist der Preis abhängig von der Streckenlänge, von der Dauer des Aufenthalts, oder gibt es eine Tagespauschale?
- Bezahlen alle Autofahrer\*innen denselben Preis oder gibt es eine Staffelung nach Fahrzeugklassen?
- Wofür werden die zusätzlichen Einnahmen verwendet?

In einigen europäischen Städten wird bereits eine City-Maut erhoben. Die zusätzlichen Einnahmen fließen entweder in den Unterhalt der Straßeninfrastruktur oder werden in den Ausbau des ÖPNV investiert. Mit Einführung einer Maut ist klar festzulegen, zu welchem Zweck die Gelder verwendet werden sollen.

Das Ziel, den Autoverkehr innerhalb der Stadt zu reduzieren, um mehr Aufenthaltsqualität für die Bewohner\*innen, für Fußgänger\*innen und Tourist\*innen zu gewinnen, ist zwar regelmäßig Element einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Aber ist die Einführung einer City-Maut dafür das passende Instrument? Die Installation eines zuverlässigen, datenschutzkonformen Systems der Erfassung der Fahrzeiten ist aufwändig und

kostspielig. Auch wenn die City-Maut immer wieder diskutiert wird, gibt es bei uns dafür bislang keine rechtliche Grundlage. Der Deutsche Städtetag hat bereits 2018 gefordert, dass zumindest eine Erprobung in einzelnen deutschen Städten ermöglicht werden sollte. Doch davon, ein System tatsächlich zu realisieren, sind wir noch weit entfernt.

Die City-Maut soll nicht dazu führen, dass weniger Menschen die Stadt besuchen oder die Arbeitsplätze vor die Tore der Innenstadt verbannt werden. Ziel ist vor allem, den Umstieg von privaten Pkw auf nachhaltigere und effizientere Verkehrsmittel zu fördern. Um Menschen zum ÖPNV zu bewegen, muss dieser aber auch die Kapazitäten für viele zusätzliche Fahrgäste besitzen. Die Idee, zunächst die Maut einzuführen, um die Mauteinnahmen in den ÖPNV zu investieren, ist daher zum Scheitern verurteilt.

**„Die negativen Auswirkungen des Autofahrens, unter denen die Stadtbewohner[\*innen] besonders zu leiden haben und deren Kosten bislang die Gesellschaft zu tragen hat, würden [mit einer City-Maut] (...) verringert.“**

Manuel Frondel,

Ifo Schnelldienst vom 27.06.2019

Ebenfalls im Vorfeld auszuweiten ist die Parkraumbewirtschaftung. Höhere Parkgebühren haben zwar keinen Effekt auf den Durchgangsverkehr, sie können aber die Verkehrsmittelwahl im Pendel-, Einkaufs- und Freizeitverkehr beeinflussen. Ein weiterer Ansatz, der der Einführung einer City-Maut vorgelagert sein kann, ist die Stärkung der P+R-Angebote.

All diese Maßnahmen sind für sich genommen nicht neu. Konsequenterweise können mit ihnen möglicherweise auch ohne Einführung eines aufwändigen Mautsystems mehr Pendler\*innen und Besucher\*innen aus dem Umland für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel gewinnen.

Die Diskussion um die Einführung einer City-Maut für Nürnberg kann durchaus geführt werden. Währenddessen und während rechtliche Möglichkeiten dafür geprüft werden, können aber andere Instrumente bereits schneller und unkomplizierter umgesetzt werden, um die negativen Effekte des Autoverkehrs möglichst rasch zu reduzieren und Nürnberg von vollen, lauten Straßen zu befreien.

Salome Maier



# Nürnberg's Geisterradler

Als mir Corona im Frühjahr 2020 die Freude an den öffentlichen Verkehrsmitteln genommen hat, bin ich aufs Rad als Alltagsverkehrsmittel umgestiegen. Seitdem bewege ich mich täglich mindestens 12 km radelnd durch die Stadt und bin von der Feierabend-ins-Grüne- zur Alltagsradlerin im Berufsverkehr geworden. Das hat meinen Blick auf Nürnberg's Verkehr und die anderen Verkehrsteilnehmer\*innen in mehrerlei Hinsicht verändert.

## No risk, no way

Als Stadtradlerin habe ich begonnen, ein höheres Risiko einzukalkulieren. Mein Gefahrenradar läuft bei einer Tour durch die Stadt auf Hochtouren. Wer täglich fährt, erlebt auch täglich brenzlige Situationen. Viele davon entstehen im Zusammenhang mit Autos – den fraglos größeren und stärkeren Verkehrsteilnehmern. Ich habe mir angewöhnt, in großem Abstand an längsparkenden Autos vorbeizufahren – Stichwort Dooring. Ich habe mir angewöhnt, „präsent“ zu fahren und mich nicht selbst zurückhaltend an den Randstein zu drängen – nach meiner Erfahrung fördert Letzteres eher gefährliche Überholmanöver seitens der Autofahrer\*innen. Ich habe mir angewöhnt, Schulterblicke ernst zu nehmen – auch wenn man auf dem Radweg geradeaus eine grüne Ampel überquert –, Rechtsabbieger sind schneller da, als man denkt.

## Der Radler ist dem Radler ein Wolf

Doch trotz des hohen Gefahrenpotentials, das für mich als Radfahlerin von Autos ausgeht, habe ich die mit Abstand brenzlichsten Situationen (inkl. Adrenalinschub und Vollbremsung) bisher immer mit anderen Radfahrer\*innen erlebt. Und zwar mit Radfahrer\*innen, die auf dem Radweg in der falschen Richtung unterwegs waren. Hätte mir das jemand vor noch einem Jahr erzählt – ich hätte es ihm nicht geglaubt.

## Entgegenkommende Radler\*innen

In meinen ersten Radeltagen im Stadtverkehr hielt ich die Geisterfahrer, die mir auf „meinem“ Radweg entgegenkommen waren, noch für Ausreißer. Ich war etwas irritiert. Schließlich gab ich mir selber alle

Mühe, in der noch neuen Welt des Radverkehrs alles richtig zu machen. Nach den ersten Wochen war ich nicht mehr irritiert, sondern wütend. War ich denn die Einzige, die versuchte, sich an die Regeln zu halten? Inzwischen bin ich abgeklärt – und gelegentlich selbst für ein paar Meter in falscher Fahrtrichtung unterwegs. Die Entgegenkommenden gehören dazu – wie die Trödler und Drängler. Die Frage ist eher, wie viele es sein werden – und wer im Zweifelsfalle ausweicht.

## Die wichtigere Frage: Warum?

Während meiner wütenden Phase begann ich damit, die falsch Entgegenkommenen zu zählen. Das Ergebnis war nicht verwunderlich: An warmen Sommertagen waren es mehr als im Winter, zu Stoßzeiten mehr als außerhalb der Rushhour. Mein Rekord waren 20 in 15 Minuten (auf der Fürther Straße). Nach wochenlangem Zählen habe ich mir dann endlich die relevante Frage gestellt: warum? Warum nutzen wir Radwege in falscher Richtung und setzen uns und andere einem Risiko aus, obwohl es jenseits der Autofahrbahn ebenfalls einen Radweg gibt?

## Der Seitenwechsel muss im Verhältnis zur Strecke stehen

Eine kleine Umfrage im Bekannten- und Freundeskreis brachte mir immer wieder eine Antwort: Gegen die eigentlich ausgeschilderte Fahrtrichtung zu fahren, spart oft viel Zeit und Umweg. Zwei der Befragten bringen es wie folgt auf den Punkt: „Ja, ich fahre manchmal auf der falschen Seite [...], weil ich dort ein Ziel ansteuere und es sonst keine Möglichkeit gibt, von der richtigen Seite schnell/sicher/bequem zu que-

ren.“ Und: „Meistens, wenn man ein kurzes Stück links fährt, spart man sich damit sogar zwei Überquerungen der Fahrbahn. Das kann ja zu ziemlichen Umwegen und/oder Wartezeiten führen. Der Seitenwechsel muss halt irgendwie im Verhältnis zur Strecke stehen.“

Ein weiterer Grund, der neben der Zeiterparnis und fehlenden Querungsmöglichkeiten gerade von „neuen“ radfahrenden Nürnberger\*innen explizit genannt wurde: die schlechten Markierungen und Ausschilderungen der Radwege. Ist man noch nicht ortskundig und versucht, sich auf die Schilder und Bodenmarkierungen zu verlassen, landet man gelegentlich an Stellen, an denen man nie sein wollte. Oft bleibt nur die Kehrtwende. Dazu ist oft nicht ersichtlich, ob ein Radweg nur in eine oder in beide Richtungen befahren werden darf.

## Bedürfnisse der Radler\*im Fokus

Das Problem mit den entgegenkommenen Radler\*innen scheint mir nicht in einer grundlegenden Bequemlichkeit und Rücksichtslosigkeit untereinander zu liegen, sondern im System. Ob mit dem Auto, zu Fuß oder mit dem Fahrrad – gerade im Berufsverkehr haben wir alle das gleiche Bedürfnis: zügig und praktisch ans Ziel zu kommen. Für Radler\*innen ist das oft noch nicht möglich. Ich traue mich wetten: Mit einer durchdachten Radstreckenführung, die zahlreiche Möglichkeiten, breite Straßen (wie z. B. die Fürther Straße) zu queren, einbezieht und gut markiert ist, sinkt die Zahl der Geisterradler – auch bei gutem Wetter.

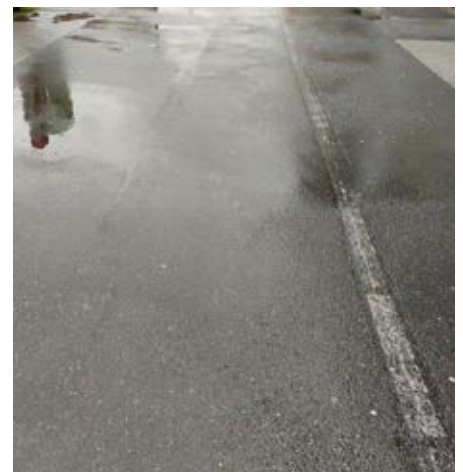
Sabine Landes



Geisterradler - Geistermarkierungen ... ?!



Nicht jeder Weg führt ans Ziel.



Eine Spur von Radweg?

## Südumgehung Niederndorf – ein Stolperstein für die Verkehrswende

Hartnäckig versucht die Stadt Herzogenaurach die Planungen für eine Südumgehung der Ortsteile Niederndorf und Neuses, die vom Schaeffler-Osttor im weiten Bogen bis zur nördlichen Umgehungsstraße zwischen Neuses und Frauenaurach führen soll, umzusetzen. Jetzt waren die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren wieder ausgelegt und Bürger hatten die Gelegenheit, Einwendungen zu machen. In Herzogenaurach hat sich ein breites Bündnis gebildet, das diese Umgehungsstraße ablehnt. Der VCD hat auch Einwendungen gegen das Projekt vorgebracht.

Die Verkehrsbelastung der Durchgangsstraßen in Niederndorf und Neuses ist hoch und führt auch regelmäßig zu Staus auf den Straßen. Das ist eigentlich verwunderlich, weil es ja doch schon eine nördliche Umgehungsstraße um Herzogenaurach gibt. Für den Durchgangsverkehr ist es in der Regel nicht sinnvoll, durch Herzogenaurach durch zu fahren, so dass der Verkehr durch Niederndorf in erster Linie Quell- und Zielverkehr Herzogenaurach ist oder der Verkehr von Erlangen nach Obermichelbach und weiter in den Landkreis Fürth.

Gedacht ist die Umgehungsstraße hauptsächlich für den Verkehr zum Schaeffler-Werk. Wer die eindrucksvolle Größe der Parkhäuser dort sieht, kann nachvollziehen, dass dort jede Menge Autos hinfah-

ren müssen. Auch der Logistik-Bereich im Osten des Werksgeländes lässt einen Rückschluss auf die Menge der dort hinfahrenden LKW zu, zumal es keine schienegebundene Alternative gibt.

Wird mit der Umgehung überhaupt eine Entlastung der Niederndorfer Ortsdurchfahrt erreicht? Das kann bezweifelt werden. Die Südumgehung ist fast doppelt so lang wie der direkte Weg durch die Ortschaft. Zusammen mit dem Kreisell und den drei ampelgeregelten Kreuzungen ist es unwahrscheinlich, dass über die Umgehung eine nennenswerte Fahrzeitverkürzung erreicht werden kann und somit wird mehr Verkehr auf der Ortsdurchfahrt bleiben als prognostiziert.

### Die Folgen: weiterer Ausbau?

Natürlich werden auf der Umgehungsstraße trotzdem viele Autos fahren. Für Relationen von Fürth nach Herzogenaurach und von Erlangen in den westlichen Landkreis Fürth bietet sich die Straße durchaus an. Damit werden dann die nächsten Ausbauten in Fürth-Vach und Obermichelbach nötig. Nur führt die Beschleunigung auf Teilabschnitten immer dazu, dass das Zeitbudget der Pendler eine weitere Strecke zulässt und so die Suche nach einem geeigneten Baugrundstück auf weiter entfernt gelegene Gebiete ausgeweitet werden kann. Ökologisch ist das in meinen Augen kein Gewinn.

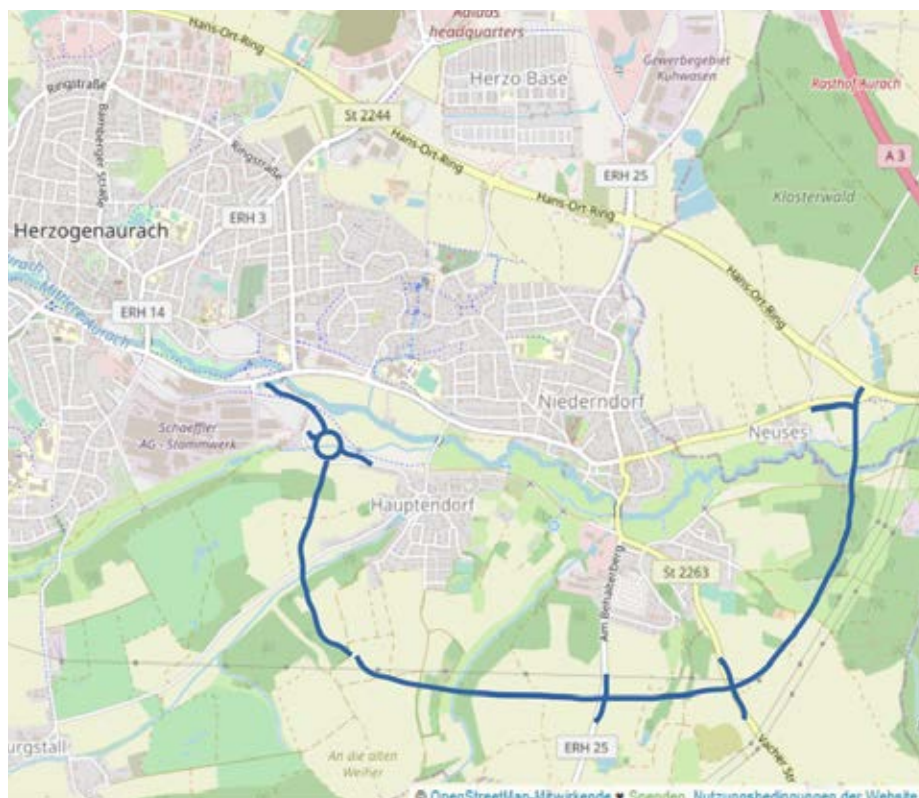
Die Anwohner der Ortsdurchfahrt müssen natürlich entlastet werden. Da dies mit der Umgehung auch nur unvollständig gelingt, müssen andere Maßnahmen getroffen werden, damit die Belastung sinkt. Als erstes bietet sich da Tempo 30 an, das gut begründet auch auf Staatsstraßen eingeführt werden kann. Der Bus muss nicht mit im Stau stehen, denn dieser könnte mit Pfortner-Ampeln aus dem Ortsbereich rausgehalten werden, und vor dem Ort ist dann auch Platz für eine Busspur, auf der der Bus am Stau vorbeifahren kann. Mit einem so attraktiver gestalteten Busverkehr gibt es auch Alternativen für die Pendler.

### Entlastung und Verlagerung nötig

Für die Entlastung vom Schwerlastverkehr ist es etwas schwieriger. Allerdings führen die ausgeschilderten Zufahrtswege zum Schaeffler-Werk schon lange nicht mehr durch Niederndorf. Da müsste der Auftraggeber Schaeffler nur dafür sorgen, dass die Ausschilderung auch beachtet wird. Langfristig muss auch Schaeffler sich überlegen, ob die Logistik nicht doch auch auf die Schiene zurückgreifen kann. Noch liegt sie bis zum Werkstor.

Hier wird wieder eine Umgehung geplant, die in erster Linie für mehr Autoverkehr sorgt. Die Stadt Herzogenaurach macht es sich damit nur unnötig schwer, wirksame Maßnahmen gegen den Klimawandel durchzuführen. Ohne eine grundlegende Reduzierung des Verkehrsaufkommens, eine wirksame Verlagerung aufs Fahrrad und eine attraktivere Gestaltung des ÖVs werden wir keine erfolgreichen Maßnahmen gegen den Klimawandel auf den Weg bringen können. Der VCD wird auf jeden Fall die Herzogenauracher Bürger unterstützen, die einen Bürgerentscheid gegen die Umgehungsstraße erreichen wollen, weil diese Straße ein echter Stolperstein für die Verkehrswende ist.

Andreas Brock



Im weiten Bogen mitten ins Zentrum – die geplante „Südumgehung“

### Impressum:

VCD Kreisverband Großraum Nürnberg  
Hessestr. 4, 90443 Nürnberg  
Telefon: 09 11 / 47 17 43  
E-Mail: nuernberg@vcd.org  
Bürozeiten: Mo. bis Do. 13 bis 16 Uhr  
[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!*



## Realisierungswettbewerb „Brücke über den Regnitzgrund in Erlangen“



Bild: Ingenieurbüro Grassl GmbH, München / ZV StUB

Im Rahmen des „Virtuellen Lokalforums Regnitzgrund“ hat der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn die Sieger des Brückenwettbewerbes vorgestellt. Ziel war der Entwurf einer Brücke, über welche die StUB, Linienbusse und Einsatzfahrzeuge den Regnitzgrund westlich des Erlanger Hauptbahnhofs überqueren können.

Der erstplatzierte Entwurf zeigt die Brücke als filigran geschwungenes Band auf insgesamt 39 schlanken Säulen-Paaren. Der Platz unter Brücke wird dazu genutzt, den vorhandenen Fuß- und Radweg in einen vor Niederschlägen und Sonne geschützten Bereich zu verlegen. Die Säulen bieten auch unter der Brücke einen freien Blick in den Wiesengrund. Nachts wird der Weg mit warmweißen LED-Bän-

dern auf der Innenseite der Längsträger beleuchtet. Dadurch ist eine nur geringe Abstrahlung in die Umgebung gewährleistet. Eine verkehrssichere und angstfreie Nutzung des Weges bei Dunkelheit wird damit unterstützt. Es sollte noch überprüft werden, ob es nicht sinnvoll ist, die LED-Bänder über Bewegungsmelder gesteuert zu dimmen.

Bei der Materialwahl wurde auf Langlebigkeit und Recyclingfähigkeit geachtet. Die Brücke soll eine Haltbarkeit von 100 Jahren haben. (Viele Straßenbrücken werden derzeit nach gerade mal 50 Jahren Nutzung ersetzt!) Wetterfester Stahl und Konstruktionsdetails führen zu einer hohen Wartungsfreundlichkeit. Der bei Temperaturschwankungen nötige Länge-

ausgleich funktioniert dadurch, dass sich die S-förmige Brücke in den Kurven minimal nach innen bzw. außen bewegt. So sind wartungsintensive Lager, Fugen und Übergangskonstruktionen nicht nötig. Die Schienen selbst werden zur Lärmreduzierung elastisch gelagert.

Der hohe Vorfertigungsgrad von Stahl- und Betonteilen verringert die Bauzeit und den Flächenbedarf während des Baus. Die Bauweise wird später zu dem wettergeschützten Weg.

Weitere Informationen zum Wettbewerb unter

<https://stadtumlandbahn.de/info/realisierungswettbewerb/>

Hans-Thomas Benz

## Neue VCD Kreisgruppe Schwabach-Roth

Im April trafen sich 14 VCD-Mitglieder aus Schwabach, aus Roth und aus dem Landkreis zu einer Online-Sitzung. Ziel war es, eine Kreisgruppe zu gründen und künftig vor Ort an der Verkehrswende mitzuwirken. Franz Gabler, der stellvertretende Vorsitzende des VCD Bayern, zeigte sich hocherfreut über die hohe Zahl Aktiver und sicherte die Unterstützung des Landesverbandes zu. Hans Luntz, stellvertretender Vorsitzender des Kreisverbandes Nürnberg, erklärte die Formalien. Die Kreisgruppe versteht sich als Untergliederung des VCD im Großraum Nürnberg.

Erstes Ziel der Kreisgruppe Schwabach-Roth ist es, am Mobilitätsplan der Stadt Schwabach sowie am Radverkehrskonzept der Stadt Roth mitzuwirken. Auch im Landkreis Roth sind ein Mobilitätskonzept und ein Nahverkehrskonzept in Arbeit. Als Sprecherinnen freuen sich Birgit Raab und Heidi Deffner über weitere Interessierte. Wir freuen uns auch über Teilnehmer\*innen aus dem Raum Nürnberg Süd. Wer Interesse hat, melde sich bei h-deffner@web.de. Die Einwahldaten werden dann zugeschickt.

Heidi Deffner

## Aus der Orts-/Kreisgruppe Forchheim

Die Ortsgruppe Forchheim ist seit einiger Zeit wieder aktiv und hat schon den einen oder anderen Erfolg zu verzeichnen. Sie begreift sich nicht nur als Interessenvertreterin für umweltgerechten Verkehr in der Stadt Forchheim, sondern im ganzen Landkreis Forchheim.

Leider sind bei uns nicht alle VCD-Mitglieder aus dem Landkreis Forchheim registriert. Wir erfahren dadurch nicht genügend von Verkehrsproblemen in der Fläche, Sie erhalten von uns keine Informationen über unsere Tätigkeit.

Zumindest zum monatlichen InfoTreff, jeweils am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, würden wir alle Mitglieder und alle Interessenten gerne per E-Mail einladen. Der InfoTreff findet derzeit nur virtuell statt (<https://meet.jit.si>, VCD-FO-InfoTreff). Wer bislang keine Einladung erhält, schicke bitte eine kurze Mail an [vcd@hoernlein-r.de](mailto:vcd@hoernlein-r.de).

Unsere Arbeit ist gegliedert in Arbeitskreise/Mailinglisten zu den Themen ÖPNV/Bahn, ÖPNV/Bus, Fußgänger, Radfahrer, Auto/Tempo 30. Wer hier mit weiteren Informationen aus der Arbeit der Ortsgruppe versorgt werden möchte, oder aktiv mitarbeiten möchte, melde sich bitte ebenfalls per Mail ([vcd@hoernlein-r.de](mailto:vcd@hoernlein-r.de)).

Zu den bisherigen Erfolgen der Ortsgruppe zählt, dass sie von der Stadt Forchheim als Vertreter öffentlicher Interessen anerkannt ist und in allen Arbeitskreisen bezüglich Verkehr, die bei der Stadt gebildet sind, Sitz und Stimme hat. Für den Landkreis Forchheim haben wir das beantragt.

Wir denken, wenn wir genügend Unterstützung durch Mitglieder im Landkreis Forchheim (und alle Interessenten) für einen umweltschonenden Verkehr haben, können wir viel bewegen!

Rolf Hörnlein

### → Namenssystematik

VCD-Gliederungen, die eigenständig als Vereine eingetragen sind, heißen „-verband“, alle anderen „-guppe“. Weil es inzwischen in mehreren Landkreisen VCD-Gruppen gibt, heißt der bisherige Kreisverband Nürnberg künftig Regionalverband.

## Fahrradstraßen: Top oder Flop?

MITMACHEN



Foto: Bernd Baudler

Straßenumbau light oder echter Gewinn für den Radverkehr?

Im letzten Jahr wurden erstmals Nürnberger Straßen als Fahrradstraßen markiert und ausgewiesen. Nach und nach waren der Rennweg, die Wilhelm-Spaeth-Straße, der Hummelsteiner Weg, die Muggenhofer Straße und die Sandratstraße an der Reihe. Dabei wurde die Fahrbahn jeweils an den Kreuzungsbereichen, wo die Fahrradstraße Vorfahrt besitzt, rot angemalt und Piktogramme angebracht. Zwar sind in den Straßen Autos zugelassen,

Radler\*innen haben jedoch Vorrang und dürfen nicht überholt werden. Die Stellplätze und Gehwegbreiten am Straßenrand bleiben zudem unverändert. Nun fragen wir Sie: Was halten Sie von den neuen Fahrradstraßen? Wie waren Ihre Erfahrungen vor Ort? **Schreiben Sie uns gerne Ihre Ansichten an [nuernberg@vcd.org](mailto:nuernberg@vcd.org) oder über unsere Social-Media-Kanäle.**

David Pérez-Cerezo Flohr

## Stadt-Planung oder städtische Planung?



Foto: Bernd Baudler

Coronabedingt im Freien informierten Frau Prof. Burgstaller und Herr Prof. Kipke über die Alternativenwürfe zum Frankenschnellweg. Auf das Podium eingeladen war auch Nürnbergs Baureferent Ulrich, der leider seine Teilnahme kurzfristig zurückgezogen hat.

## Neuer AK ÖPNV

Der VCD hat den neuen Arbeitskreis „Öffentlicher Nahverkehr“ gegründet. Aktive Mitglieder (und solche, die es werden wollen) tauschen sich ca. 1 x im Monat zu Themen rund um Bus und Bahn aus. Derzeit finden die Treffen natürlich als Online-Konferenzen statt.

**Bei Interesse gerne eine E-Mail an [nuernberg@vcd.org](mailto:nuernberg@vcd.org) schreiben.**

## JHV 2021 – wo bist du?

Da unter den aktuellen Bedingungen die Planung einer Mitgliederversammlung kaum möglich ist, hat der Vorstand beschlossen, die Jahreshauptversammlung des VCD im Großraum Nürnberg e.V. in den Herbst zu verschieben. Wir hoffen, dann wieder eine Präsenzveranstaltung durchführen zu können. Eine gesonderte Einladung erfolgt rechtzeitig.

## Termine:

**KlimaCamp Nürnberg** 24/7, also jederzeit, am Sebalder Platz  
Bei trockenem Wetter immer montags  
17-19 Uhr **VCD Fahrradwerkstatt**

Aktuell finden die Termine der VCD-Aktiven als **Online-Konferenzen** statt. Gäste sind willkommen, bei Interesse bitte die jeweiligen **Links bzw. Einwahldaten anfragen**.

### Regelmäßige Treffen:

**VCD Nürnberg:**  
**2. Dienstag im Monat, 19 Uhr**  
Info: [nuernberg@vcd.org](mailto:nuernberg@vcd.org)

**VCD Erlangen:**  
**4. Montag im Monat, 19 Uhr**  
Info: [erlangen@vcd-bayern.de](mailto:erlangen@vcd-bayern.de)

**VCD Fürth:**  
**Letzter Dienstag im Monat, 19 Uhr,**  
Info: [fuerth@vcd.org](mailto:fuerth@vcd.org)

**VCD Forchheim:**  
**Letzter Mittwoch im Monat, 19 Uhr,**  
Info: [vcd@hoernlein-r.de](mailto:vcd@hoernlein-r.de)

**VCD Schwabach/Roth:**  
Info: [h-deffner@web.de](mailto:h-deffner@web.de)

**AK ÖPNV und AK Rad**  
mehr Info: [nuernberg@vcd.org](mailto:nuernberg@vcd.org)

**Newsletter:**  
Einfach auf [www.vcd.org/nuernberg](http://www.vcd.org/nuernberg) im Menüpunkt „Newsletter“ registrieren.

Facebook VCD Großraum Nürnberg  
Instagram @vcdnuernberg  
Twitter @VCDNuernberg

MITMACHEN

@vcdnuernberg:

**Komm in unser Team!**

Mit dem Newsletter und auf Social Media können wir interessierte Menschen schnell informieren, Ereignisse kommentieren und Aktionen organisieren. Du kennst dich in Umwelt- und Verkehrsfragen aus? Und hast unsere Accounts schon abonniert? Du bist regelmäßig in der Online-Welt unterwegs? Hast Ideen, wie wir unsere Aktivität und Reichweite noch steigern können? Dann bist du bei uns richtig! Wir suchen immer Menschen, die mithelfen, „unsere“ Themen zu kommunizieren. **Schick uns eine Nachricht und komm in unser Team!**