wende schleife

VCD Verkehrsclub Deutschland

Aktuelle Informationen für Mitglieder und Freunde des VCD im Großraum Nürnberg

Mai 2017

Foto: B. Baudler

Achtung Zonengrenzen – aufgepasst bei Ausflügen mit dem VGN

Die ungleichen Tagestickets

Eines schönen Wochenendes machte sich eine Wandergruppe – gemäß einem VGN-Wandervorschlag – auf den Weg. Mit einem in Nürnberg gelösten Tagesticket Plus fuhr man mit der Gräfenbergbahn nach Eschenau, stieg dort aus und wanderte nach Schwaig. Später stieg man wieder in die S-Bahn, um zurückzufahren. Beide Orte haben ab Nürnberg die Preisstufe 3-4. Das Tagesticket Plus erlaubt beliebig viele Fahren mit 2 Erwachsenen (+ Kinder, Hunde, Räder) innerhalb des Geltungsbereiches.

Was ist dieser Geltungsbereich?

Einige Mitfahrer hatten ihre Karte online gelöst und mussten so den Zielort angeben. Auch bestimmte Automaten verlangen mittlerweile diese Angabe. So kam der Verdacht auf, dass das Tagesticket tatsächlich nur innerhalb von vier fest definierten Zonen, also quasi streckenbezogen, gültig sei. Um die Sache zu klären, wurde das Kundencenter der VAG aufgesucht. Dort bemühte man sich, herauszufinden, was denn nun stimmt: War die Gruppe legal oder nicht legal unterwegs? Schließlich wurde telefonischer Rat eingeholt. Ein Mitarbeiter erklärte unmissverständlich, dass Schwaig in einer anderen Zone als Eschenau läge und deswegen das Tagesticket dann nicht mehr gilt.
Auf den Hinweis, dass es ja Automaten gebe, an denen man den Zielort nicht eingeben könnte, erwiderte man: Das Umrüsten aller Automaten sei zu teuer. Wenn mal also seine Fahrkarte gelöst hat, ohne ein Ziel eingeben zu müssen, wäre das nicht kontrollierbar und man wäre als Fahrgast legal unterwegs. Aber sobald auf der gleich teuren Karte (!) ein anderer Zielort darauf stünde, wäre man eben Schwarzfahrer.

Von Ort zu Ort

Dabei wird das Tagesticket ja ausdrücklich als Freizeitangebot für Wanderer und Radfahrer beworben: Ein wesentlicher Vorteil des ÖPNV gegenüber dem Auto ist ja gerade, dass man nicht im Kreis, sondern von einem Ort zum anderen wandern oder radeln kann. Auch aus der Preisstaffelung wäre es nur logisch, dass die „kleinen“ Karten für 2, 4 oder 7 Zonen nicht nur streckenbezogen, sondern eben genauso wie die Karte für den Gesamtraum (10+T) im entsprechenden Umkreis um den Kaufort genutzt werden können.
Die jetzige Situation ist aus Kundensicht ungerecht, intransparent und noch dazu widersprüchlich. Der VCD regt daher an, dass die „kleinen Tageskarten“ entsprechend der Systematik für die Stadtverkehre und den Gesamtraum auch in ihrem jeweiligen Rahmen „flächenhaft“ verwendet werden dürfen. Ein möglichst einfacher und logischer Tarif dürfte in aller Interesse liegen.
Kommentar aus der Ausflugsgruppe: „Mir wird langsam klar, warum vielen Leuten der ÖPNV einfach zu kompliziert ist. Beim VGN läuft man zusätzlich Gefahr, ohne böse Absicht als Schwarzfahrer erwischt zu werden.“
Eine Antwort des VGN steht noch aus.

Peter Mühlenbrock / Bernd Baudler

MITMACHEN für saubere Luft

Der VCD hat eine Online-Aktion „Schadstoffe aus Dieselmotoren machen krank – Blaue Plakette jetzt!“ gestartet. Ziel ist es, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt aufzufordern, seinen Widerstand gegen die Einführung der blauen Plakette aufzugeben.

6 Jetzt Aufruf an Dobrindt unterschreiben!

Auch Nürnberg hat massive Probleme mit der Stickoxidbelastung. Spätestens nach dem Beschluss, in Stuttgart ab kommendem Jahr Dieselfahrverbote auszusprechen, ist die öffentliche Diskussion wieder aufgelebt. Dabei kommen aber meist die zwei wesentlichen Aspekte zu kurz: Es geht um die Gesundheit der Menschen, die tagtäglich die giftigen Schadstoffe einatmen müssen. Und es geht um eine Autoindustrie, die nahezu ungestraft über Jahre bei den Abgaswerten getrickst und betrogen hat.

Die **Online-Protestaktion** des VCD läuft unter:
http://weact.campact.de/petitions/schadstoffe-aus-dieselmotoren-machen-krank-blaue-plakette-jetzt

Unser Wendeschleifen-Ticker

Foto: B. Baudler

++ Tiefgründig: Oberirdische Unterführung ++

Haben auch Sie spannende Neuigkeiten, die in einem Bild berichtet werden können? Dann an: **nuernberg@vcd.org**

MITMACHEN

Neu in Nürnberg: Mobilpunkte

Car-Sharing bedeutet, bei Bedarf Autofahren zu können, ohne ein eigenes Fahrzeug besitzen zu müssen. Das ist bequem und entlastet Geldbeutel, Umwelt und städtische Straßenräume. Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass ein Carsharing-Fahrzeug zahlreiche private Fahrzeuge ersetzt, in Bremen sogar bis zu 15. Carsharing wird in dicht bebauten Gebieten, in denen nur begrenzt private und öffentliche Stellplätze zur Verfügung stehen, besonders gut angenommen.

Umweltschonend und platzsparend

Jedes Carsharing-Fahrzeug spart viel öffentlichen Raum, weil die Nutzer auf ein eigenes Fahrzeug verzichten können. In Bremen hat das Carsharing-Angebot statistisch bisher rund 4.000 Autos ersetzt. Die nutzungsabhängige Abrechnung, bei der jeder Kilometer zählt, unterstützt eine bewusste Nutzung und Fahrzeugwahl. Die besseren Emissionsklassen und eine verminderte Pkw-Fahrleistung reduzieren die Schadstoff- und Lärmemissionen.

Carsharing in Nürnberg

Zwar ist das Autoteilen auch in Nürnberg nicht neu, aber immer noch recht wenig verbreitet. Durch die Installation von Mobilitätsstationen im Straßenraum soll nun verstärkt auf die Möglichkeit, Carsharing-Fahrzeuge zu nutzen, aufmerksam gemacht werden. An acht Mobilpunkten stehen im Stadtgebiet nun Carsharing-Autos bereit. Die Standorte stehen im Internet unter:
https://www.nuernberg.de/internet/mobilpunkt

O-Ton Stadt Nürnberg: „An den Mobilitätsstationen soll nach Bremer Vorbild eine Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote und Verkehrsarten erfolgen, die jeweils das Kriterium der stadtverträglichen und umweltgerechten Mobilität erfüllen. Eine Mobilitätsstation besteht damit aus Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge, Radständern und einer NorisBike-Station. Um die Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erreichen, befinden sich die Stationen an einer Straßenbahn- oder U-Bahnhaltestelle.“

Bernd Baudler

Das unbekannte Wesen?!

In einem unlängst von Greenpeace veröffentlichten Städteranking schneidet Nürnberg beim Carsharing sehr schlecht ab. Dabei müssen die Alternativen zum eigenen Auto oft nur gesehen werden. Ein Netz von Mobilitätsstationen kann dafür die Anlaufstellen bieten.
Allerdings ist die Idee noch lange nicht in der Öffentlichkeit angekommen. Die peinliche Diskussion um die Zukunft des Fahrradverleihsystems beleuchtet das generelle Klima in dieser Stadt. In Bremen laufen die Mobilpunkte dagegen seit Jahren sehr erfolgreich und ersetzen zahlreiche private Pkw. Nürnberg setzt sich zwar ähnliche Ziele, was zu begrüßen ist. Aber man ist bislang nicht bereit, auch einen dem angemessenen Aufwand zu betreiben.
Ein einfacher Vergleich der Internetauftritte (**www.mobilpunkt-bremen.de**) zeigt, wie hier und dort Menschen angesprochen und für Carsharing begeistert werden sollen. Natürlich kostet professionelle PR – aber sicher weniger als manche Baumaßnahme. Weitere Ausbaustufen soll es in Nürnberg erst geben, wenn die Mobilpunkte gut laufen. Aber anhand welcher Kriterien wird darüber befunden?
Es wäre schade, wenn innovative Mobilitätskonzepte auf Sparflamme gehalten werden, nur um am Ende feststellen zu können, dass sie ja bei uns „leider nicht angenommen werden“.

Bernd Baudler

Neues von der Ortsgruppe Fürth

Der VCD Fürth hat konkrete Vorschläge zum Nahverkehrsplan der Stadt Fürth im Beraterkreis eingebracht. Schwerpunkte sind:

- Buslinien Südstadt: Neuordnung der Haltestellen in der Schwabacher Straße, zusätzliche in Höhe Fichtenstraße beim Neubaugebiet „Brauerei“
- Haltestelle an der „Neuen Mitte“ in der Friedrichstraße in beiden Fahrtrichtungen
- Führung der Buslinien wieder direkt über die bestehende Bustrasse über die Fürther Freiheit vom / zum Hbf
- Führung einer Buslinie durch die Oststadt (mehrere Varianten) und den westlichen Rand der Innenstadt
- Neuordnung der Buslinien in den westlichen und nordöstlichen Stadtgebieten sowie in der Südstadt - Konkrete Vorschläge soll das Gutachterbüro erstellen.

Einer der Vorschläge ist die Nutzung der Bahnverbindung Fürth – Nürnberg Nordost, die im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans der Stadt Nürnberg schon vor über fünf Jahren vorgeschlagen wurde. Obwohl der Nürnberger Stadtrat diese Idee weiter verfolgen will, ist seitdem nichts mehr geschehen. Gleiches gilt für den sogenannten Sektor West, einer S-Bahn Richtung Neustadt und Markt Erlbach.

Der VCD Fürth hat deswegen die Konzepte überarbeitet und die Vorteile für die Fahrgäste herausgearbeitet:

- neue schnelle Direktverbindungen von Cadolzburg, Zirndorf und Fürth in die Wachstumsgebiete im Nürnberger Norden
- erstmals Verbindungen von Gräfenberg, Eckental und Heroldsberg nach Thon und Fürth
- in Thon Verknüpfung mit der Straßenbahn ans Wegfeld und künftig nach Erlangen
- attraktive, elektrische S-Bahn aus dem Zenngrund und Neustadt / Aisch nach Nürnberg und Fürth
- Entlastung der Straßen im gesamten oben genannten Bereich

Werner Schmidt

Wir hatten nach Erfahrungen mit dem neuen Buskonzept der VAG gefragt. Dazu erreichte uns dieser Leserbrief:

Es kann sein, dass das verwirklichte Buskonzept zwischen "Am Wegfeld" und dem Flughafen wirklich das beste war, was unter den gegebenen Randbedingungen zu erreichen war. Aber wenn ich mir die Schleichfahrt durch Almoshof anschaue, dann frage ich mich ernsthaft, ob nicht bessere Lösungen möglich gewesen wären?
Es fängt wahrscheinlich mit dem Endpunkt der Straßenbahn an. Wäre der Kosten-Nutzen-Faktor einer Endhaltestelle Buch Nord wirklich soviel schlechter gewesen? Von dort könnte man die Busse von Erlangen zum Flughafen ohne Belästigung der Almoshofer über die Irrhainstraße zügig zum Ziel bringen.
Auch die Öffentlichkeitsarbeit scheint verbesserungsfähig zu sein. Zum Fahrplanwechsel habe ich im Nordostpark in Nürnberg gearbeitet. Ich habe keine auffällige Werbung dafür gesehen, dass es ab Mitte Dezember eine direkte Verbindung nach Erlangen gibt. So waren im Januar Fahrgäste, die am Wegfeld durchfuhren, die absolute Ausnahme.

Andreas Brock

Frankenschnellweg: 18 Alternativen
am 16. Mai 2017, um 19Uhr
Villa Leon, Philipp-Koerber-Weg 1

Pläne für den Frankenschnellweg: Welches Spiel wird da gespielt?

Aktueller Stand vor den Gerichten

Als vor mehr als drei Jahren ein Planfeststellungsbeschluss gefasst wurde, glaubte kaum jemand, dass dieses Unsinnsprojekt noch verhindert werden könnte. Trotzdem sammelten die im Bündnis gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs zusammengeschlossenen Vereine, Initiativen und Privatpersonen viel Geld, um dem Bund Naturschutz (BN) eine Klage zu ermöglichen: Eine Autobahn unter dem Deckmantel einer Kreisstraße und damit ohne jegliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) – Das konnte nicht rechtens sein.

Die Klage wurde in der 1. Instanz abgeschmettert, aber bei der Berufungsverhandlung gab es eine positive Überraschung: Der Richter teilte unsere Zweifel, ob dieses Projekt mit Europäischen Umweltrecht vereinbar ist und fragte den Europäischen Gerichtshof (EuGH). Dieser hat nicht endschieden, sondern nur in seiner Antwort Kriterien formuliert, was eine Schnellstraße nach europäischen Recht ausmacht. Entscheiden muss immer noch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (VGH). Aber wer die Antwort aufmerksam durchliest, für den bestehen kaum Zweifel: Es mag sein, dass der geplante Frankenschnellweg keine Autobahn nach deutschem Recht wäre. Aber um eine Schnellstraße nach europäischem Recht handelt es sich damit. Um eine solche zu bauen, ist zwingend eine UVP nötig.

Entgegen den Beteuerungen der Stadt Nürnberg gibt es dafür noch nicht einmal eine gültige Verkehrsprognose. Und dann wäre ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren nötig, damit die Öffentlichkeit das Ganze überprüfen kann. Im Moment ruht das Gerichtsverfahren. Offizielle Begründung: Die Stadt Nürnberg versucht, sich mit dem BN auf einen Vergleich zu einigen.

Höchst eigenartige „Vergleichsverhandlungen“

Alle Gegner des Ausbaus waren höchst verwundert, als das erste Mal die Idee bekannt wurde, über einen Vergleich zu sprechen. Wir fragten uns, was die Stadt anbieten könnte und niemandem fiel dazu etwas Sinnvolles ein. Wenn es einen triftigen Grund gibt, eine UVP einzuklagen, was sollte es dann geben, was diese entbehrlich machen könnte?

Und so war es dann auch: Der erste Vorschlag seitens der Stadt Nürnberg enthielt nichts, was man als echte Verbesserung hätte bezeichnen können. Nürnberg hat massive Probleme mit der Luftreinhaltung und muss geeignete Maßnahmen ergreifen, um nicht Strafen nach EU-Recht zu riskieren. Was ohnehin zwingend erforderlich ist, versuchte man dem BN als Zugeständnis zu verkaufen.

Der VCD protestierte und forderte, diese Verhandlungen einzustellen, da die Stadt offensichtlich keine echten Verbesserungen anbieten will. Wir brauchen dringend eine Verkehrswende zugunsten von ÖPNV, Fahrrad und Fußgängerverkehr. Diese gibt es mangels Geld und politischem Willen in Nürnberg für die nächsten Jahrzehnte nicht, wenn alle Mittel in den Ausbau von Straßen gesteckt werden. Trotzdem stellte der klagende Landesverband des BN zum Jahreswechsel Forderungen auf, die bei Weitem zu kurz griffen waren und wollte die Verhandlungen fortführen. Die nächste Überraschung: Trotz zugesagter Vertraulichkeit brachte Bürgermeister Vogel Teile davon mit sehr unsachlichen Wertungen an die Öffentlichkeit.

Ein Beispiel: Der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung geht davon aus, dass Nürnberg mindestens 6,8 Millionen Euro jährlich für den Ausbau der Infrastruktur für Radfahrer ausgeben müsste. Nürnberg sieht bisher nur lächerliche 1,2 Millionen Euro vor. Und selbst dieser Betrag wird zu einem großen Teil zweckentfremdet oder nicht ausgegeben, weil die Verwaltung mit den Planungen nicht hinterher kommt. Der BN forderte, dass wenigstens 4 Millionen Euro jährlich bereitgestellt werden und musste sich übel dafür beschimpfen lassen.

Der Tunnel ist nicht baubar

Die Bombe platze vor Kurzem: Der Tunnel kann unmöglich so gebaut werden wie geplant. Im Pfeiler der großen Bahnbrücke steckt Bahntechnik, die für ganz Nordbayern Voraussetzung eines störungsfreien Betriebs ist. Den kann man nicht durch eine solche Baumaßnahme gefährden.

Die Folge: Es kann nicht wie geplant ein Tunnel in offener Bauweise gebaut werden, sondern man muss wie für einen Alpentunnel tief unten eine Bohrmaschine einsetzen. Das ist nicht nur ein etwas anderes Bauverfahren, wie Herr Vogel behauptet! Da entsteht ein völlig anderes Bauwerk. Das Planfeststellungsverfahren muss für diesen zentralen Abschnitt noch einmal ganz von vorne beginnen.

Wer spielt hier welches Spiel?

Jetzt stellte sich heraus, dass das Problem bereits im Juli 2016 im zuständigen Werksausschuss des Stadtrats Thema war. Was genau besprochen wurde, ist aber unbekannt, da es sich um einen nicht öffentlichen Tagesordnungspunkt handelte. Damit wusste zwar der Vorsitzende des BN Nürnberg, Herr Dr. Otto Heimbucher, der zugleich auch Stadtrat der CSU ist, davon.

>>

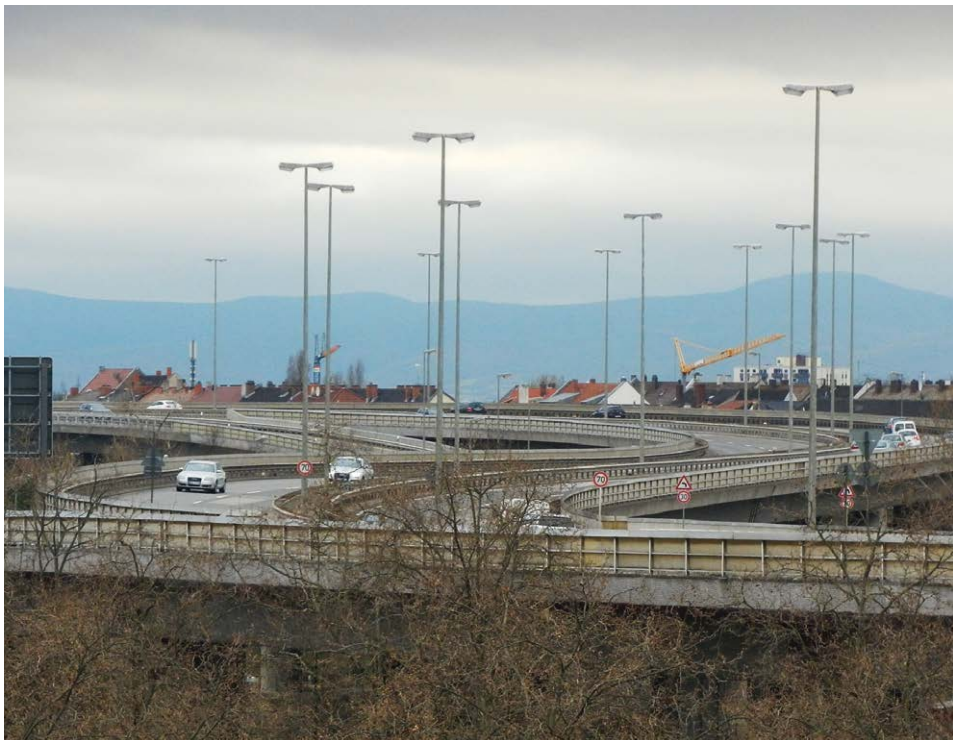


Foto: B. Baudler

Während in Ludwigshafen der Abriss schon beschlossene Sache ist, wird in Nürnberg immer noch an einer Autobahn quer durch die Stadt geplant.

>> Aber er durfte wegen seiner Verschwiegenheitspflicht nichts an die Öffentlichkeit und auch an seinen Landesverband weitergeben.
Trotzdem: Der Vorsitzende der BN Kreisgruppe Nürnberg kannte das Problem, trieb aber unbeirrt die Verhandlungen voran. Was versprach er sich davon? Nun, er ist eben auch CSU-Stadtrat und umweltpolitischer Sprecher dieser Partei. Wer sich Illusionen macht, welche verkehrspolitischen Ziele die CSU und damit auch Herr Heimbucher vertreten, konnte erst im März in den Nürnberger Nachrichten nachlesen: Erste Priorität hat der Ausbau von Straßen, denn anders könne eine Lösung für Verkehrsprobleme ja gar nicht aussehen. Dass Menschen auch auf umweltverträgliche Verkehrsmittel umsteigen könnten, übersteigt offenbar das Vorstellungsvermögen dieser Partei. Da drängt sich schon der Verdacht auf, dass am Ende gerade Herr Heimbucher mit allen Mitteln, das Projekt „Frankenschnellweg" zu retten versucht.
Aber was will die Stadt Nürnberg? Vor allem „Gesicht wahren", denn leider hat sich auch die SPD-Fraktion in dieser Frage weit aus dem Fenster gelehnt. Da kann man nicht mehr zugeben, dass man sich völlig verrannt hat. Geht es jetzt nur noch darum, einen Sündenbock dafür zu finden, dass man jetzt aufgeben muss? So unsachlich, wie der BN angegriffen wurde, spricht einiges dafür.
Aber es könnte auch sein, dass man versucht, jetzt Baurecht zu bekommen, obwohl klar ist, dass der zentrale Tunnel auf absehbare Zeit nicht gebaut werden kann. Doch man könnte schon mal so viel Geld für die anderen Teilprojekte ausgeben, dass es kein Zurück mehr geben kann. Mit derartiger „Salamitaktik" wurde die umstrittene ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt nach jahrzehntelangem „Wursteln" doch noch durchgesetzt.

Vorläufiges Fazit

Wie auch immer: Es ist unwahrscheinlich geworden, dass die unverbesserlichen Autofahrer in den nächsten zehn Jahren ihren heiß ersehnten Tunnel bekommen werden. Leider ist aber genausowenig absehbar, dass Nürnberg in dieser Zeit Geld in sinnvolle Projekte stecken wird, die eine Verkehrswende unterstützen.
Dabei gibt es attraktive Ideen, wie Nürnberg nicht nur Geld sparen, sondern sogar einnehmen könnte. Man muss die wertvollen Flächen nur sinnvoll nutzen, anstatt eine Autobahn mitten durch die Stadt zu bauen. Der Bund Naturschutz hat sich übrigens für die Entwürfe der Technischen Hochschule Nürnberg zu diesem Thema bislang nicht interessiert. *Hans Luntz*

Umbau Bahnhofsplatz – Wo bleiben Fahrgäste, Fußgänger und Radler?

In diesem Jahr wird der Nürnberger Bahnhofsplatz umgebaut (wir berichteten), in den nächsten Jahren wird nebenan die Hauptpost abgebrochen und das Gelände neu bebaut. Es ist auf längere Zeit mit baubedingten Behinderungen – nicht nur für den Autoverkehr – zu rechnen. Gerade für Fußgänger, Radfahrer und Benutzer des Öffentlichen Nahverkehrs ist der Bahnhofsplatz eine zentrale Drehscheibe. Die Ankündigungen des Servicebetriebs Öffentlicher Raum (SÖR) konzentrieren sich auf die Autofahrer, für die es ja noch verhältnismäßig leicht ist, den Bereich zu umfahren. Menschen, die im Umweltverbund unterwegs sind, können dagegen den Bahnhof nicht so einfach meiden.
Ein Konzept für den Radverkehr, das neben einer sicheren Verkehrsführung auch ausreichende Abstellmöglichkeiten in allen Bauphasen umfasst, wurde bisher nicht vorgestellt. Immerhin weiß man inzwischen, dass der Radverkehr am Altstadtring für die Bauzeit hinter die Stadtmauer umgeleitet wird – auf Kopfsteinpflaster!
Auch die VAG hält sich bislang mit Äußerungen zum Betrieb während der Bauzeit bedeckt. Aus anderen Maßnahmen erinnert man sich daran, dass das Unternehmen ja gerne mal monatelang Straßenbahnlinien einstellt.

Ab in den Süden

Für viele Fahrradfahrer wäre auch die Bahnhofssüdseite interessant: Die Straße „Hinterm Bahnhof" wäre eine ideale Umleitung – wenn sie für Radfahrer auch in Ost-West-Richtung befahren werden dürfte. Von dort aus können der Südausgang und der Celtistunnel erreicht, und die Ecke Allersberger Straße / Hauptpost vermieden werden. Immerhin ist bei der geplanten Umgestaltung des Nelson-Mandela-Platzes (die ja zugunsten des Bahnhofsplatzes verschoben wurde) ein Zwei-Richtungs-Verkehr vorgesehen. Schon jetzt steht ausreichend Raum zur Verfügung, um eine provisorische Radspur gegen die Einbahnstraße einzurichten. Es spricht also Einiges dafür, das schon im Vorgriff anzugehen! *Bernd Baudler*

Baustellenfrust? 231-"SOER"!
Wer sich in Nürnberg über schlechte Verkehrsführung an Baustellen ärgert, kann das direkt beim Service Öffentlicher Raum melden: **0911/231-7637!**

Anzeige:

Rechtsberatung für VCD-Mitglieder
in allen Rechtsangelegenheiten nur 25,00 €!
(Erstberatung bis 10 Minuten, telefonisch, per E-Mail oder persönlich)

Voraussetzungen: Angabe VCD-Mitgliedsnummer,
Bankverbindung, Zustimmung zur Abbuchung durch SEPA-Lastschrift

Hörnlein Rechtsanwälte
Rolf Hörnlein, Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Familienrecht

Daimlerstraße 28 * 91301 Forchheim
(direkt an der A 73, Ausfahrt Forchheim-Süd)

Tel. 09191/736-111 Fax –113 Mail : info@hoernlein-rae.de

Anwälte für die Metropolregion HR

Kann Transitverkehr stadtverträglich sein?

Bürger entscheiden sich für den Boulevard – aktuelles Beispiel aus Ludwigshafen

www.ludwigshafen.de

Straßenrückbau als Stadtreparatur, neue Bauflächen inklusive

In Nürnberg wurde mit dem Bau des Frankenschnellwegs auf dem Bett des alten Kanals ab den 60er Jahren der Transitverkehr ganz dicht an die Innenstadt herangeführt, zum Nachteil zentrumsnaher Stadtteile wie St. Leonhard. Der Vorrang – überregionaler – Verkehrsplanung vor stadtplanerischen Argumenten war damals nicht nur in Nürnberg anzutreffen, in zahlreichen anderen Städten Deutschlands wurde ähnlich verfahren. So auch in Ludwigshafen, wo durch die sogenannte Hochstraße Nord der Stadtteil Hemshof von der Innenstadt abgeschnitten wurde und zunehmend verödete.
Jetzt, da das teure Straßenbauwerk trotz seiner gewaltigen Betonmassen baufällig geworden ist und abgerissen werden muss, diskutierten die Bürger Ludwigshafens über einen möglichen Ersatz. Und sie entschieden sich gegen ein neues Mehrebenen-Bauwerk, weder über- noch unterirdisch. Ein Boulevard mit Ampeln und Kreuzungen soll es sein, damit Hemshof wieder besser an die Stadt angebunden ist. Doch von Anfang an:

Alles für die autogerechte Stadt

Wie sich die Argumente doch gleichen! Mit Beginn der Massenmotorisierung in den 60er Jahren war das bisherige Straßennetz rasch überfordert. Die Lösung sollte ein Netz von Schnellstraßen bringen, gerne auch quer durch die Städte. Für die B44, so die amtliche Bezeichnung für die Hochstraße Nord, mussten zahlreiche Wohngebäude in Ludwigshafen weichen, Vorrang hatte der Kraftverkehr, der keine Umwege in Kauf nehmen sollte.
Vorbild waren die neuen Straßensysteme, wie sie in den USA geplant und gebaut wurden. Städte waren ohnehin nicht mehr zum Wohnen vorgesehen, vielleicht noch für eine Übergangsphase, danach aber sollte das Umland diese Funktion übernehmen. In der Stadt, so das planerische Wunschdenken, wird nur noch eingekauft, in den Großunternehmen gearbeitet und höhere Bildung genossen, und dorthin fahren die Bürger im eigenen Auto über breite, kreuzungsfreie Wege bis dicht ins Zentrum zu ihrem Ziel.
In Ludwigshafen wurde diese Utopie, nach Bau der Rheinbrücke von Mannheim aus Ende der 50er Jahre, radikaler umgesetzt als bislang beim Frankenschnellweg in Nürnberg. Die Hochstraße Nord verläuft kreuzungsfrei auf Stelzen im Obergeschoss, das Erdgeschoss erledigt den Verteilerverkehr in die zerteilte Stadt hinein.

Beton hält dem Verkehr nicht stand

Der Lohn waren über 40.000 Fahrzeuge täglich. Besonders der Schwerlastverkehr zermürbte die Baukonstruktion in mehreren Ebenen. Seit 2010, nach nur wenigen Jahrzehnten, dürfen LKW diesen Abschnitt der B44 nicht mehr benutzen, ab 2019 soll der vollständige Abriss erfolgen.
Als die Hochstraße für die LKW gesperrt werden musste und ein Neubau absehbar wurde, beschloss die Stadtverwaltung, Planungsalternativen zu erarbeiten, unterschiedlich in den Kosten, manche kraftverkehrsorientiert, manche nahverkehrsorientiert, und anschließend die Bürger zu beteiligen, wie in dieser Situation weiter verfahren werden soll. Und 31.000 Bürger wollen mitgestalten, sie nutzen das Angebot, das ihnen ab dem Winter 2012 – in Foren, informativen Spaziergängen und online – gemacht wird.

Bürgervotum für die Stadtstraße

In einer ersten Phase, bis zum Frühjahr 2014, stand die grundsätzliche Frage zur Abstimmung, ob an der Stelle des abzureißenden Bauwerks eine neue Hochstraße entstehen soll oder eine ebenerdige Stadtstraße oder gar ein Tunnel. Von den vorab beauftragten Ingenieurbüros wurden 330 Mio. Euro Aufwand für eine neue Hochstraße geschätzt, 270 Mio. Euro für die ebenerdige Lösung und mehr als 400 Mio. Euro für einen Tunnel. Über zwei Drittel der teilnehmenden Bürger plädierten für die ebenerdige Stadtstraße.Diesem Votum folgte auch der Stadtrat parteiübergreifend im März 2014. Nicht unwichtig war auch die Frage der künftigen Unterhaltskosten: eine neue Hochstraße verschlingt 80 Prozent mehr jährlich gegenüber einem Boulevard, ein Tunnel noch mehr.
In einer zweiten Phase wurde dann die Detailplanung diskutiert. Der Brückenkopf nach Mannheim war zu gestalten, die Lage der Querungsmöglichkeiten und Ampeln zu bestimmen und ein Grünkonzept auszuwählen. Als Nebeneffekt werden nach dem Abriss auch einige Flächen frei für Büro- und auch Wohnbebauung.
Bleibt die Frage der Finanzierung. Für die beiden verkehrszentrierten zweistöckigen Varianten, unter und über der Erde, hatten das Land und das Bundesverkehrsministerium bereits kräftige Zuschüsse in Aussicht gestellt. Zur Finanzierung des von Bürgern gewählten Stadtboulevards sind die Zuwendungsgeber nicht so konkret. Der Vorrang der Stadtplanung muss auch der großen Politik erst noch klarer werden. *Frank Jüngling*

Detaillierte Informationen zur Neugestaltung der Hochstraße Nord / City West unter den Internetadressen
www.ludwigshafen.de/nachhaltig/city-west/
www.ludwigshafen-diskutiert.de

Frankenschnellweg

Unterstützen Sie unsere Aktivitäten gegen den kreuzungsfreien Ausbaus des Frankenschnellwegs – auch mit einer Spende.
Spendenkonto: IBAN DE77 7609 0500 0100 6038 72

Exkursion nach Mannheim mit der BI Schwabachtal

An der von der Bürgerinitiative Umweltverträgliche Mobilität im Schwabachtal organisierten Exkursion nach Mannheim konnten auch einige VCD Aktive teilnehmen. Der Samstag stand ganz im Zeichen der Stadtbahn. Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) nimmt unter den deutschen Nahverkehrsbetrieben eine Sonderstellung ein. Sie ist die erste große Verkehrsallianz, die von mehreren Städten gemeinsam gegründet wurde. Die rnv betreibt die Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien in Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen. Die Fahrgastzahlen steigen seit Jahren kontinuierlich an – von 152 Mio. im Jahr 2002 auf 182 Mio. im Jahr 2015, das Schienennetz wird weiter ausgebaut.
Nach einem Einführungsvortrag wurden der Betriebshof und die 2016 eröffnete Neubaustrecke der Stadtbahn Nord besichtigt. Auf dem dort eingesetzten Rasengleis fährt die Straßenbahn noch ruhiger als im herkömmlichen Gleisbett. Bemerkenswert ist, dass in manchen Straßen eingleisige Abschnitte gebaut wurden, weil nicht mehr Verkehrsfläche vorhanden ist und dank moderner Signaltechnik der Betrieb reibungslos funktioniert. Auf der 6,5 km langen Strecke wurden bereits einige Monate nach Eröffnung 8.800 Fahrgäste täglich gezählt, eine 25%-ige Steigerung, die deutlich über den vorherigen Prognosen liegt.
Am Sonntag, ging es dann auf Radtour durch Mannheim, um sich besonders interessante Punkte in der Radinfrastruktur anzusehen. Wolfgang Schuy vom BUND informierte die Teilnehmer über Ampelschaltungen, gelungene und misslungene Querungen oder innovative Radwege. Besonders interessant waren breite gemeinsame Fahrspuren für Busse und Rad. Die Linienbusse dürfen die Radfahrer überholen. In der Praxis funktioniert anscheinend die gemeinsame Nutzung der Verkehrsfläche ohne Probleme – eine für die Besucher aus Franken neue Möglichkeit für Radwege.

Esther Schuck / Bernd Baudler

Mehr Bilder und Informationen unter:
www.bi-schwabachtal.de

Fotos: B. Baudler, W. Döppers

Vom Straßenverkehr unabhängiger eigener Bahnkörper – Eingleisig auf Rasengleis

Gemeinsame Bus- und Fahrradspur an einer Hauptverkehrsstraße

VCD Praktisch

Keine Pack-Tasche? – Kein Problem!
Im VCD-Büro kann man sich die praktische Fahrrad-Pack-Tasche ganz einfach ausleihen: Für alle Mitglieder kostenfrei, gegen ein Pfand von 50 Euro in der Hessestraße 4 zu den regulären Bürozeiten.

Die Mobile Fahrradwerkstatt in den DATEV-Gärten 2017

Fahrradpflege und Reparatur mit professioneller Hilfe oder Hilfe zur Selbsthilfe. In Kooperation mit der Kinderarche Fürth. Wir freuen uns auf Sie!
Die aktuellen Termine, je 14 bis 18 Uhr:

- **Fr., 5. Mai,**
- **Fr., 2. Juni,**
- **Fr., 7. Juli,**
- **Fr., 22. September**

Bei Regen muss der Termin leider entfallen.
Ort: DATEV-Gärten, Ecke Mendel- und Adam-Klein-Straße

Wundersamer Unfall eines erklärten Radlergegners

Es liegt uns fern, uns über ein mögliches Unfallopfer lustig zu machen. Wir halten es aber für geboten, auf einige Merkwürdigkeiten dieses „Falls" hinzuweisen.
Wer jemals auf einer öffentlichen Veranstaltung war, wo über Radler-Themen diskutiert wurde, wird einen gewissen Herrn E. kennen: Immer lautstark dagegen, wenn es um mögliche Verbesserungen für den Radverkehr geht. Vor allem bei der Öffnung des Hauptmarktes hat er sich kräftig ins Zeug gelegt und reihenweise schwere Unfälle vorhergesagt.
Seit einem Jahr dürfen wir nun probehalber mit dem Rad den Hauptmarkt queren; problemlos, wie die Polizei bestätigt. Ein Besoffener hat eine Fußgängerin angefahren – was überall in der Stadt passieren kann – das war alles.
Aber jetzt ist es passiert: Ausgerechnet dieser Herr E. wurde nach eigener Aussage Opfer eines schweren Unfalls mit Fahrerflucht. Und das ausgerechnet am Ende der „Probezeit". Er beschreibt Verletzungen an den Beinen, gebrochene Rippen und deutlich sichtbare Ergüsse im Gesicht. Wie nur könnte dieser Unfall passiert sein? Obwohl es sich beim Unfallgegner um einen älteren Herrn gehandelt haben soll, muss dieser über artistische Fähigkeiten verfügen: Er schafft es, einen ausgewachsenen Fußgänger aufs Pflaster zu werfen, ohne dabei selbst vom Rad zu fallen. Stattdessen fährt er nach vollbrachter Tat einfach schimpfend weiter.
Wer Herrn E. kennen gelernt hat, würde vermuten, dass dieser sich nach einem solchen Vorfall schreiend auf dem Boden wälzt, bis der Bayerische Rundfunk mit einem Übertragungshubschrauber kommt oder zumindest der Notarzt. Aber er war wohl derart verblüfft von seinen wahrsagerischen Fähigkeiten, dass er noch nicht einmal bei der Polizei anruft, sondern still schweigend nach Hause trottet. Es reichte dann nur noch für ein unscharfes Bild seiner schweren Gesichtsverletzungen. Der Schock saß so tief, dass es nicht einmal für die Benennung von Zeugen reichte oder für eine Beschreibung des Übeltäters.
Nach zwei Wochen schaffte er dann die Benachrichtigung der Zeitung mit den großen Buchstaben. Und als diese die Räuberpistole unverändert veröffentlichte, konnte auch die örtliche „Qualitätspresse" sich ihrem Informationsauftrag nicht mehr länger verweigern: „Rambo-Radler sorgen für Ärger".
Es wird spannend, ob sich von den verantwortlichen Stadträten jemand traut, mit derart eigenartigen und nicht belegten Behauptungen zu argumentieren. Oder ob doch die Fakten zählen: Kein Problem zu erkennen! Die Radler dürfen deshalb weiterhin im Schritttempo über den Hauptmarkt fahren.

Hans Luntz

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Erlangen

Hauptverkehrsstraßen

Bei der letzten Sitzung des Forum VEP wurde vorgestellt, wie das Hauptverkehrsstraßennetz im Jahr 2030 aussehen soll. Für eine Überraschung haben die Planungen für die Innenstadt gesorgt. Im letzten VEP von 2005 war für die Neue Str. sogar noch eine Sperrung vorgesehen, die allerdings nie auch nur in die Nähe der Verwirklichung kam. Jetzt ist die Neue Straße wieder als Hauptverkehrsstraße, wenn auch „nur" 2. Ordnung, vorgesehen. Auch die Henkestraße soll dieser Kategorie zugeordnet werden. Die Begründung scheint auf den ersten Blick plausibel zu sein. Sie sind so eingeordnet, weil sie defacto schon heute Hauptverkehrsstraßen sind und weil es keine Alternative zu ihnen zu geben scheint.

So ganz schienen die Gutachter ihren eigenen Begründungen aber nicht zu trauen, denn sie gaben zu, dass die große Verkehrsnutzung dieser Straßen deutliche Konflikte mit anderen Nutzungen verursacht. Um das abzumildern, wollen sie erreichen, dass die Verkehrsbelastung der neuen Straße auf ca. 10.000 Fz / 24h sinkt.

In der Gruppenarbeit prallten natürlich die Interessen aufeinander: Auf der einen Seite stand die Uniklinik, die an einer ungehinderten Nutzung der Neuen Straße interessiert ist. Ihr gegenüber die Mahner, die die Unwirtlichkeit der Bedingungen in den Straßen der Altstadt in Bezug auf Luftschadstoffe, Lärm und Flächenbedarf des Verkehrs betonten. Ein Ausgleich zwischen diesen Interessen scheint unter den gegebenen Randbedingungen unmöglich zu sein.

Im Eltersdorf und Bruck dagegen scheint das Prinzip Gestaltung zu gelten. Die Fürther Straße ist zwischen der Eltersdorfer Südtangente und der Felix-Klein-Straße nicht mehr als Hauptverkehrsstraße kategorisiert. Für diese Straße gilt in den Ortskernen von Eltersdorf und Bruck auch, dass hier andere Nutzungen mit der Verkehrsnutzung um die vorhandene Fläche konkurrieren. Nur hier haben die Planer die Hoffnung, dass durch die neu geplante Eltersdorfer Ortsumgehung der Verkehr so weit aus den Ortskernen verlagert werden kann, dass die Fürther Straße und die westliche Tennenloher Straße nicht mehr als Hauptverkehrsstraße kategorisiert werden müssen.

Andreas Brock

Fußgänger und Fahrradverkehr – Wo hakt es?

Im Juli wird sich das Forum VEP mit Fußgängern und dem Fahrradverkehr beschäftigen, weil die Bearbeitung dieses Bereichs ansteht. Für den Klimaschutz im Verkehr und für eine lebenswerte Stadt haben diese nicht motorisierten Verkehrsarten eine ganz große Bedeutung. Trotz des Vorbildcharakters der „Fahrradstadt Erlangen" gibt es viele Stellen, wo die Einrichtungen für den Fahrradverkehr oder für die Fußgänger alles andere als gut sind.

Weitere Problemfälle gesucht

Für die Diskussion im Forum VEP würde ich das gerne dokumentieren und möchte Sie daher bitten, mir (möglichst mit Bildern) Beispiele für gefährliche Rad- oder Fußwegführungen, unnötige Umwege, schlechte Belagqualität, fehlende Verbindungen oder weitere Problempunkte zu schicken.

Ganz oben auf meiner Liste stehen (ver-) endende Radrouten, wie der Radweg unter der Werner-von-Siemens-Str., der an der Nägelsbachstr. an einer ziemlich unübersichtlichen Stelle unten in der Unterführung endet und keine Weiterführung in Richtung Osten bietet, außer im Gegenverkehr auf der Nordseite der Werner-von-Siemens-Str.. Genauso führt die Radroute über die Hofmannstr. ab der Schuhstr. nicht weiter zu den Zielen in der Innenstadt.

Wenn Sie noch weitere Beispiele haben, schicken Sie mir eine E-Mail an **VCD-Erlangen@vcd-bayern.de.**

Andreas Brock

Eine Wendeschleife für Alle

MITMACHEN

Die Wendeschleife ist nicht nur unsere Mitgliederzeitschrift, sondern bietet Informationen und Termine für alle Menschen in der Region, die sich für umweltfreundliche Mobilität interessieren. Wir möchten künftig noch mehr davon erreichen!

- Sie haben einen Betrieb, der diese Zielgruppe anspricht und würden gerne bei uns inserieren?
- Sie möchten uns unterstützen und würden sich 2 - 3 mal im Jahr um die Betreuung von Anzeigenkunden kümmern?
- Sie haben Ideen, wo wir die Wendeschleife noch auslegen können oder könnten sich selbst darum kümmen?

Nehmen Sie gleich Kontakt mit uns auf!
E-Mail: nuernberg@vcd-mail.org
Fon: (0911) 47 17 43

VEP ERLANGEN

Verkehr ohne Gestaltungswille funktioniert nicht

Die im wahrsten Sinne des Wortes verfahrene Situation in der Erlanger Altstadt zeigt wieder deutlich, dass Verkehrsprobleme nicht gelöst werden können, wenn man annimmt, dass man die Menge von Autos nicht steuern kann. Kaum war in der Zeitung von den ratlosen Teilnehmern des Forums VEP berichtet worden, erschienen wieder die Leserbriefe der Befürworter eines für den Individualverkehrs offenen Kosbacher Dammes. Sie priesen ihn als Allheilmittel für die Verkehrsprobleme in der Altstadt an.

Bisher haben jedoch neue Straßen noch nie zur Lösung von Verkehrsproblemen beitragen können, höchstens zu deren Verlagerung. Dabei hat die Stadt viele Mittel zur Steuerung des Verkehrs in der Hand. Sie plant den Öffentlichen Verkehr, gestaltet den Straßenraum, genehmigt Anzahl und Lage von Parkplätzen und legt die Nutzungen der Flächen fest. Damit lässt sich sehr gut steuern, welches Verkehrsmittel die Bürger nutzen, um ihre Bedürfnisse zu befriedigen. Das zeigen Vergleiche mit anderen Städten in denen jeweils andere Schwerpunkte gesetzt wurden.

Unsere Mitbürger sollen alle ihre räumlichen Ziele erreichen können. Aber es ist in meinen Augen nicht verantwortbar, dass sie es immer und unter allen Umständen mit dem eigenen Auto tun. Die Fläche in unserer Stadt ist begrenzt und städtisches Flair entwickelt sich einfach nicht, wenn Freiflächen nur dem tosenden Verkehr dienen.

Wenn aber der Gestaltungswille sich darauf beschränkt, keinem (Autofahrer) weh tun zu wollen, dann führt das unweigerlich dazu, dass man halt anderen weh tut, wie z. B. den Anwohnern der Hauptverkehrsstraßen. Es darf nicht dazu führen, dass erschwinglicher Wohnraum in Erlangen auch gleichzeitig unzumutbarer Wohnraum ist. Die Forderung der Lokalen Agenda 21 in ihrem Zielkatalog Verkehr nach 20% weniger Autoverkehr bis zum Jahr 2030 hat nichts von ihrer Aktualität verloren.

Andreas Brock

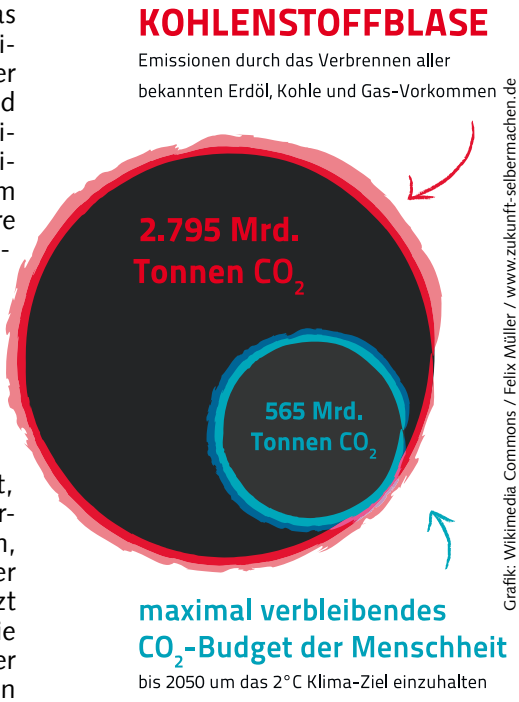
Das Klima: Wir heizen uns ein

Alle reden über das Wetter – und das Klima. Manch unterschiedliche Meinung schlägt einem da entgegen. Aber unter seriösen Wissenschaftlern sind zumindest zwei Erkenntnisse inzwischen unbestritten: Es gibt erstens einen Zusammenhang zwischen dem Kohlendioxidgehalt in der Atmosphäre und der globalen Durchschnittstemperatur und zweitens steigt der Kohlendioxidgehalt in der Luft seit dem Beginn der Industrialisierung stark an. Die zweite Tatsache wird meist mit dem Eingreifen des Menschen in die Umwelt durch die Verbrennung von fossilen Brennstoffen in Verbindung gebracht – wohl nicht ganz zu Unrecht, denn irgendwo müssen die ganzen Verbrennungsrückstände aus Heizungen, Autos und der Industrie ja bleiben. Der damit verbundene Klimawandel heizt uns ein – im Durchschnitt. Aber die Auswirkungen sind regional auf der Welt sehr unterschiedlich, an manchen Orten vermeintlich sogar positiv (z. B. wenn man in Sibirien bald Getreide anbauen kann). Die „Klimaskeptiker" verweisen auch darauf, dass in den letzten Jahrmillionen der Erdgeschichte der Kohlendioxidgehalt oft sehr viel größer war als jetzt und er für die kommenden Jahrzehnte prognostiziert wird. Das ergeben u. a. Analysen von Eisproben aus der Antarktis. Verschwiegen wird dann oft, das auch ein entsprechendes Klima herrschte – auf fast allen Kontinenten tropische Regenwälder. Aber es gab sogar Phasen in der Erdgeschichte, als ein dicker Eispanzer fast den gesamten Planeten umhüllte.

Doch welche Konsequenzen soll man daraus für unsere technologische Zivilisation schließen?

Unbestritten ist, dass die Sonne der Hauptverursacher für die Klimaentwicklung auf der Erde ist. Und astronomische Effekte verschiedenster Art spielen dabei eine große Rolle. So steigt seit Jahrmilliarden die Sonnenabstrahlung an – die Sonne liefert also immer mehr Energie bei uns ab. Auch die Schräge der Erdachse (die schwankt), deren Präzession sowie die Exzentrizität der Erdbahn (die Abweichung von einer idealen Kreisbahn) spielen eine wichtige Rolle. Alle diese Effekte ändern sich periodisch mit Zyklen von einigen Zehntausend bis Hunderttausend Jahren *(Stichwort zum Weiterlesen: Milankovic-Zyklen)*.

Dazu kommt nun noch der menschengemachte Effekt. Um das 1,5-Grad-Ziel von Paris einzuhalten, muss die Abgabe von Kohlendioxid in die Atmosphäre eingeschränkt werden. Aber wir sind auf einem schlechten Weg: Die zulässige Höchstmenge für 2017 haben wir in Deutschland schon im ersten Quartal aufgebraucht. Insgesamt darf weniger fossiler Brennstoff verbrannt werden, als bislang bekannt und in den Büchern der Energiekonzerne als förderfähig vermerkt ist. Statt Alkohol und Nahrungs-Fasten wäre daher eher ein Kohlendioxid-Fasten angesagt: Im Interesse der zukünftigen Generationen. *K.-N. H.*



Grafik: Wikimedia Commons / Felix Müller / www.zukunft-selbermachen.de

Impressum:
VCD Kreisverband Großraum Nürnberg
Hessestr. 4, 90443 Nürnberg
Fon: (0911) 47 17 43
E-Mail nuernberg@vcd.org
www.vcd.org/nuernberg
Bürozeiten:
Mo bis Do 13:00 - 16:00 Uhr

Spendenkonto:
IBAN DE77 7609 0500 0100 6038 72

Druck: CityDruck Nürnberg,
Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg

stadtgarten

Spendenaufruf:
Böses Erwachen für die Stadtgärtner auf dem Quelle-Parkplatz: Der Baucontainer und mit ihm u. a. alle Werkzeuge wurden ein Raub der Flammen. Wer helfen will, kann spenden an:
IBAN DE76 0905 0001 0369 9935
Auf **www.facebook.com/stadtgarten.nuernberg** wird außerdem eine Liste eingestellt, welche Sachspenden benötigt werden.

Termine

16. Mai um 19 Uhr
Franken~~schnell~~weg – 18 Alternativen
Villa Leon, Philipp-Koerber-Weg 1

17. Mai bis 1. Juni
„Franken~~schnell~~weg – 18 Alternativen"
Ausstellung im Foyer der TH Nürnberg im BB-Gebäude, Bahnhofstraße 90
Mo bis Fr: 7 - 20 Uhr, Sa 7 - 18 Uhr, Sonn- und Feiertags geschlossen

19. bis 21. Mai
5. Nürnberger Fahrrad-Film-Festvial
Casablanca-Kino, Nürnberg

20. und 21. Mai
VCD Bayerntreffen, in Viechtach
Info und Anmeldung im VCD-Büro

25. Mai (Vatertag)
Donaufest in Niederalteich

11. Juni von 11 bis 17 Uhr
Zukunfts-Mobilitäts-Tag 2017
Am Marktplatz Langenzenn

15. und 16. Juli
Reichswaldfest BN, mit Beteiligung des VCD, am Tiergarten/ Schmausenbuck

15. September, ab 15 Uhr
Der PARK(ing) Day
Ort wird noch bekanntgegeben unter: www.vcd.org/nuernberg

23. und 24. September, je 14 Uhr
Stadt(ver)führungen zum Frankenboulevard, Treffpunkt: vor Villa Leon

Regelmäßige Treffen:

VCD Nürnberg
2. Dienstag im Monat um 19 Uhr
im VCD-Büro, Hessestr. 4

VCD Fürth
2. Mittwoch im Monat um 19 Uhr
(und ausnahmsweise am 17. Mai)
Gaststätte „Penelope", Moststr. 33

VCD Erlangen
4. Montag im Monat um 19 Uhr
Gaststätte Römming, Apfelstr. 2

Dauertermin „Critical Mass"
An jedem letzten Freitag im Monat treffen sich um 18 Uhr am Nürnberger Opernhaus zahlreiche RadfahrerInnen, um im Rahmen eines „Flashmobs" eine spontane Rundfahrt zu unternehmen. Nächste Termine: **26.5., 30.6. und 28.7.** – mehr Infos: **facebook.com/CriticalMassNurnberg**