



Neuer Anlauf für den StUB-Ostast

Die Gemeinden im Osten Erlangens haben eine landkreisübergreifende Initiative zur erneuten Bewertung der Stadt-Umland-Bahn gestartet.

Die Planungen für die Verlängerung der Straßenbahn von Nürnberg Wegfeld bis Erlangen und Herzogenaurach (das sog. StUB L-Netz) kommen voran. Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn arbeitet derzeit daran, verschiedene Trassen-Alternativen auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen.

Bürgerentscheid 2015

Ein Bürgerentscheid im Landkreis Erlangen-Höchstadt verhinderte im April 2015 den Beitritt zum Zweckverband, der das sogenannte StUB T-Netz zwischen Nürnberg, Herzogenaurach und Uttenreuth planen sollte. Nach dem positiven Bürgerentscheid in der Stadt Erlangen gründeten die Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, um dann das sogenannte L-Netz in Eigenregie zu verwirklichen.

Aktuelle Prognosen zeigen inzwischen, dass sich seit 2015 in allen Abschnitten des L-Netzes die errechneten Fahrgastzahlen erhöht haben. Es gibt mehr Arbeitsplätze, mehr Einwohner etc. Dieser positive Trend ist auch für den Erlanger Osten anzunehmen, der ebenfalls eine zukunftsorientierte Nahverkehrslösung

benötigt. Durch die veränderten Strukturdaten ergibt sich die politische Berechtigung, die Grundlagen für den damaligen Entscheid nochmal unter die Lupe zu nehmen.

14 Bürgermeister/innen aus den Landkreisen Erlangen-Höchstadt und Forchheim sowie der Stadt Erlangen schlossen sich deshalb auf Initiative von Bürgermeister Georg Förster (Buckenhof) parteiübergreifend im April 2018 zusammen, um den Ost-Ast der Stadt-Umland-Bahn erneut überprüfen zu lassen. Die potentielle Trasse soll von Erlangen über Neunkirchen bis Eschenau führen und eine Verknüpfung mit der Gräfenberg-Bahn herstellen.

Förderantrag Ende 2019

Voraussichtlich Ende 2019 wird der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn die Planungen für das L-Netz soweit fertig haben, dass sie beim Bund eingereicht werden können. Zu diesem Zeitpunkt muss klar sein, ob es einen förderfähigen Ost-Ast gibt oder nicht. Den Ost-Ast als eigenständiges Projekt irgendwann später neu zu planen und zu bauen, halten Fachleute für unwahrscheinlich. Wenn er nicht in das Gesamtnetz eingebettet ist, ist nach den derzeitigen Bedingungen keine Förderfähigkeit durch den Bund zu erwarten.

Hildegard Bauernfeind

Mitgliederversammlung des VCD Kreisverbands Großraum Nürnberg

Ort: Nachbarschaftshaus Gostenhof, Kleiner Saal, Adam-Klein-Straße 6, 90429 Nürnberg
U 1 und Bus 34: Gostenhof (West)
S 1: Rothenburger Straße.

Donnerstag 28. März um 19 Uhr
Alle Mitglieder und Interessierten sind herzlich eingeladen!

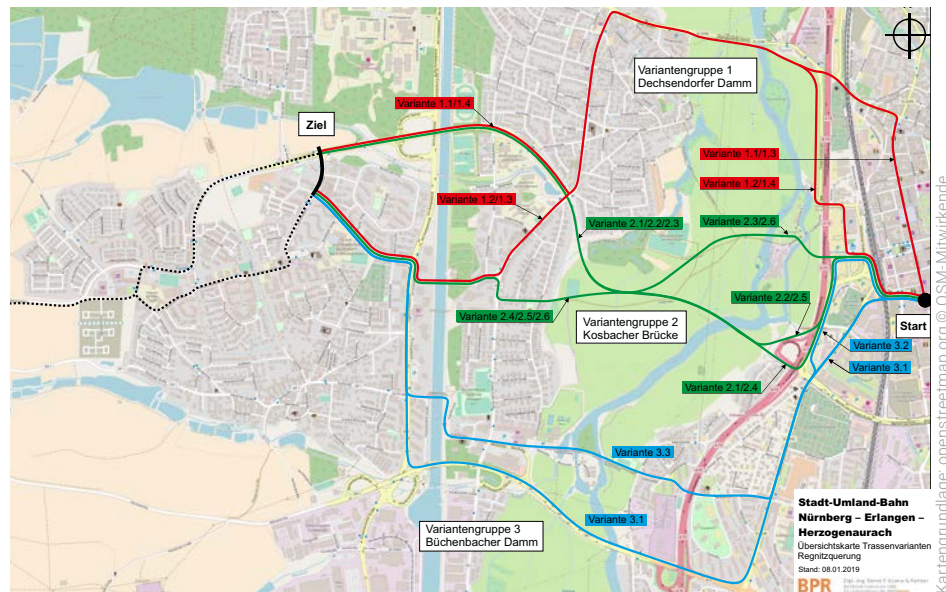
Tagesordnung

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Wahl der Versammlungsleitung und der Schriftführung
3. Genehmigung des letzten Protokolls
4. Aktueller Stand Fränkenschnellweg
5. Bericht des Vorstands, des Schatzmeisters und der Kassenprüfer
6. Aussprache und Entlastung des Vorstands
7. Vorstandswahlen
8. Wahl der Kassenprüfer
9. Verabschiedung des Haushaltsplans
10. Anträge (siehe Seite 5):
 - Satzungsänderung
 - Positionspapier zur Verkehrswende
11. Verschiedenes

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.

→ FAR

Der Zweckverband StUB steht vor der Aufgabe, aus einer Vielzahl von Varianten eine Vorzugstrasse für das anstehende Raumordnungsverfahren zu definieren. In der frühen Planungsphase wird dafür das Formalisierte Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR) angewandt. Darin werden einzelne Aspekte einer Variante mit denen der bisher durchgerechneten Trasse verglichen. Diese werden gleichrangig miteinander verglichen und aus den Besser/Gleich/Schlechter-Wertungen eine Summe gebildet, die über das Weiterkommen der Variante entscheidet. Näheres unter www.stadtumlandbahn.de/dialog



Kommentar: Rechnung mit (zu?) vielen Unbekannten

Von den vielen Trassenvorschlägen müssen vor Beginn des Raumordnungsverfahrens die aussichtsreichsten ausgewählt werden, damit ein klares Ergebnis erzielt werden kann. Das ist unumstritten. Die Trassenfindung in Erlangen ist allerdings komplexer als in anderen Fällen, da nicht einfach eine bestehende ÖV-Hauptachse auf ein leistungsfähigeres System umgestellt wird. Die Trasse über die Kosbacher Brücke und die Herzobase stellt viele neue Verkehrsbeziehungen her. Hier fehlen einfach Erfahrungswerte, die helfen, die Prognosen zu bewerten.

Die Antragstrasse ist als Referenztrasse qualifiziert, weil für sie schon ein ausreichender Nutzen-Kosten-Quotient (> 1) berechnet wurde. Rein fachlich weist sie allerdings Schwachstellen auf, die in meinen Augen dazu führen können, dass die Prognosen nicht erreicht werden. So werden die Uni und der Siemens-Campus bloß am Rande erreicht und die Erschließung der Wohngebiete in Erlangen und Herzogenaurach ist nicht optimal. Daher sehe ich in dem vereinfachten qualitativen Vergleich, wie er im FAR-Verfahren durchgeführt wird, gewisse Risiken, dass Varianten, die ganzheitlich betrachtet für alle Beteiligten besser sind, durchs Raster fallen.

Es kann natürlich nicht für jede (Detail-) Variante eine komplette standardisierte Bewertung durchgeführt werden. Aber da Fahrgastzahlen ein wesentlicher Punkt sind, wäre eine Ermittlung dieser Fahrgastzahlen für relevante Korridore, nicht für konkrete Trassenführungen, hilfreich beim Vergleich der Varianten. Damit hätten die Planer eine bessere Grundlage für ihre Entscheidung. Derzeit habe ich den Eindruck, dass die Planer bei der Pfarrstraße gar nicht wissen, was sie da verworfen haben und deshalb bleibt die Suche nach Lösungen für die Verkehrsführung in dieser engen Straße etwas kraftlos.

Wirksamer Klimaschutz benötigt eine echte Verkehrswende hin zu mehr Umweltverbund. Das heißt für Erlangen, dass eine Investition in den Öffentlichen Verkehr sich deutlicher im Modal Split widerspiegeln muss, als es die bisher vorgelegten Zahlen erwarten lassen. Die StUB muss auch für die heutigen Verkehrsteilnehmer einen Anreiz zum Umsteigen bieten. Eine nur mäßig erfolgreiche StUB, die viel öffentliche Gelder gekostet hat, wäre ein Bärendienst für eine ökologisch orientierte Verkehrspolitik. Kritiker könnten dann mit mehr Rückenwind behaupten, dass Straßenbahnen auch keine Lösung seien.

Andreas Brock

Heikle Regnitzquerung Trassenforum am 23. Januar 2019

Den Planern des Zweckverband StUB lagen 13 Vorschläge zur Regnitzquerung zwischen Stadtzentrum und dem Stadtteil Büchenbach vor, die anhand fixer Kriterien überprüft wurden. Drei mögliche Überquerungsstellen kamen in die engere Auswahl:

- Dechsendorfer Damm
- Büchenbacher Damm und
- eine neue Kosbacher Brücke.

Letztere könnte den Regnitzgrund an der Wöhrmühle oder auf Höhe der Werner-von-Siemens-Str. queren. In jedem Fall müssen neue Brücken gebaut werden. Aus Naturschutzgründen wären Dechsendorfer oder Büchenbacher Damm, gefolgt von der Brücke in Nähe der Wöhrmühle zu bevorzugen.

Es wurde deutlich, dass vom Zweckverband die mittleren Varianten bevorzugt werden. Vorteil: Diese Strecken bieten die kürzeste Fahrzeit zwischen Erlangen und Herzogenaurach. Nachteil: Sie erschließen weniger Fahrgastpotenzial. Einen weiteren Nutzen betonte der Erlanger Oberbürgermeister: Busse aus dem Westen der Stadt könnten über diese Trasse staufrei und schnell ins Stadtzentrum gelangen. Sie dürfte jedoch auf keinen Fall für den motorisierten Individualverkehr freigegeben werden.

Das Ausscheiden einer Variante wurde besonders heftig diskutiert: Die Strecke über den Martin-Luther-Platz, den Dechsendorfer Damm und durch die Möhrendorfer Straße. Sie erschließt vor allem in der Altstadt viel Fahrgastpotenzial. Die Pfarrstraße ist aber so schmal, dass dort ein regelkonformer Bau der Trasse nicht möglich ist. Deshalb wird die Zulassungsbehörde in Ansbach diese Streckenführung nicht genehmigen. Auch die Führung unter der Bahn und der Autobahn ist wegen zu geringer Durchfahrthöhe und der Steigung nach der Autobahnunterquerung äußerst problematisch.

Zugesagt wurde die erneute Prüfung einer Kombi-Variante über den Büchenbacher Damm. Der Vorschlag, eine direkte Trasse Richtung Herzogenaurach und eine weitere Trasse nach Büchenbach zu planen, hat mehrere Vorteile: eine schnelle Verbindung für Pendler aus Herzogenaurach und eine Straßenbahn für Büchenbacher Bürger, die viele zusätzliche Busse unnötig macht. Eine Stunde Zeit hatten die anwesenden Bürger, um an aufgestellten Plakatwänden mit Experten über die Streckenführung und über Naturschutzbelange zu diskutieren.

Hans-Thomas Benz / Esther Schuck

Planung Wölckernstraße - mehr Platz für Fußgänger

Sie ist die Hauptachse in der Nürnberger Südstadt – täglicher Weg für viele tausend Menschen. Im Auto, in der Straßenbahn – oder zu Fuß. Nicht wenige Wohnungen gehen direkt zur Straße hinaus. Doch wer es sich leisten kann, zieht hier nicht ein – oder bald wieder aus. Denn zwischen Blech und Asphalt ist kilometerweit kein Grün zu sehen. Breite Fahrbahnen, parkende Autos, Leerstände und Spielhallen prägen das Bild.

Nun hat die Stadt Nürnberg tatsächlich vor, an dieser unwirtschaftlichen Straße etwas zu tun: Der Fußverkehr soll mehr Platz bekommen und das Umfeld der Geschäfte aufgewertet werden. Die Parkplätze sollen von den Gehsteigen verschwinden, 20 „mobile Bäume“ aufgestellt werden, Flächen für Außengastronomie entstehen. Die zwei Fahrspuren je Richtung sollen auf eineinhalb reduziert werden. Nach Aussagen der Verwaltung wäre auch eine Reduzierung auf eine Spur möglich gewesen, das hat man sich dann aber doch nicht getraut.

Wird nun alles gut?

So elegant dieser Kompromiss klingt – damit ist zu befürchten, dass es regelmäßig zu gefährlichen Situationen kommt! Sowohl die Straßenbahn als auch Radfahrer kommen dann in Konflikt mit den „gewöhnheitsmäßig“ nebeneinander fahrenden und „mal eben“ in zweiter Reihe parkenden PKW. Dagegen würde sich niemand trauen, die einzige Fahrspur zuzustellen.

Radstreifen soll es schließlich auch keine geben – obwohl diese im Radwegenetzplan 2007 vorgesehen sind. Nach den Worten von Baureferent Ulrich sollen Radler ja die Hauptstraßen ohnehin meiden. Dabei liegt genau an diesen Straßen nun mal eine Vielzahl an Zielen. In einer lebendigen Stadt gibt es auch keinen Anlass, die Radler auszusperren. Attraktive Radrouten über Nebenstraßen (z.B. die Humboldtstraße) können zwar den Durchgangsverkehr bündeln, aber Radfahren muss auf allen Straßen gefahrlos möglich sein!



Foto: Bernd Baudler

Straße und Schienen verschwanden zum „Boulevard Babel“ 2018 unter Rollrasen.

Wer die Nürnberger Topfgewächse schon einmal gesehen hat, wird über diese halberzigen Begrünungsversuche nur müde lächeln. Natürlich ist es nicht leicht, bei den vorhandenen Leitungstrassen ausreichend Wurzelraum zu finden. Vielleicht fällt dann mal ein Stellplatz weg? Dass ausgerechnet die Oberleitung der Straßenbahn richtige Anpflanzungen verhindern soll, ist jedenfalls fachlich nicht nachvollziehbar.

Bernd Baudler

Steigt Nürnberg endlich auf?

Wie berichtet, scheint es ein Umdenken in Sachen Radverkehr in Nürnberg zu geben. Der Etat wurde erhöht, es gibt neues Personal für Planung und Bau. Zumindest der Radschnellweg nach Erlangen wird konkret geplant und im Landkreis Fürth könnte die Trasse im Bibertal realisiert werden. Der Stadtrat hat die Einrichtung von einem Dutzend Fahrradstraßen beschlossen. Haben wir damit erreicht, dass Nürnberg eine Fahrradstadt werden könnte?

Dauerärgernis Baustellen

Noch immer werden Radrouten untauglich geführt, wenn eine Baustelle eingerichtet wird. Für die Bauarbeiter wird viel Platz häufig viel zu lange reserviert. Im Zweifelsfall hat der Autoverkehr Vorrang. Die Absperrungen könnten sachgerechter erfolgen. So ist es seit Jahren, eine Besserung ist nicht in Sicht.

Untaugliche Radstreifen

Neue Radverkehrsanlagen werden meist als schmale Radstreifen ohne Sicherheitsraum schutzlos zwischen Parkplätzen und 1½-spurigen Autostreifen geführt. In der Vergangenheit hat dies halbwegs geklappt, aber das Benutzen der neuen Radstreifen an der Ansbacher und Bayreuther Straße ist eine Mutprobe. So geht es nicht! Erforderlich sind taugliche Abgrenzungen („protected lanes“), aber vor allem eine

Reduzierung auf eine Fahrspur. Nur so werden die immer gefährlicher werdenden Überholvorgänge reduziert.

Immer noch kein Gesamtnetz

Auch die ausgeschilderten Radrouten sind nicht durchgängig gut befahrbar. Es ist nicht erkennbar, dass die ärgerlichsten Lücken demnächst beseitigt werden. Die angedachten Fahrradstraßen wären ein guter Ansatz, aber nach jetziger Planung wird darauf verzichtet, dort Autoverkehr wirksam zu unterbinden.

Mit dem „Runden Tisch Radverkehr“ sollten genau diese Probleme auf Augenhöhe diskutiert werden. Das hat leider bisher nicht funktioniert. Es gab jetzt eine lange Evaluation, deren Ergebnis schon lange bekannt war: Es gibt noch eine Menge zu tun! Wir können nur hoffen, dass dies jetzt zügig geschehen wird.

Hans Luntz



Foto: Bernd Baudler

Wo ist der Radweg? Nelson-Mandela-Platz 2018.

FSW aktuell

Der Bund Naturschutz hat inzwischen einen Entwurf der Umweltverträglichkeitsstudie von der Stadt Nürnberg erhalten. Die Öffentlichkeit und der VCD bekamen die Umweltverträglichkeitsstudie bis zum Redaktionsschluss nicht zu Gesicht.

Im Masterplan nachhaltige Mobilität wird die Reduzierung des innerstädtischen Autoverkehrs gefordert, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Der ausgebaute Frankenschnellweg wird aber zu Mehrverkehr führen! Die letzte Verkehrszählung zeigt, was zu tun ist: Am Frankenschnellweg wurden fast 10.000 Kraftfahrzeuge und somit ein Fünftel weniger Verkehr beobachtet. Der Grund ist der Umbau des Autobahnkreuzes bei Erlangen. Die Autos haben sich nicht einfach auf andere Strecken verlagert: Nur an der Äußeren Bayreuther Straße wurden 2.500 Fahrzeuge mehr gezählt. Der Wert in der Erlanger Straße blieb konstant. Weniger Straßen führen zu weniger Verkehr, das ist hiermit erneut nachgewiesen.

Es wird spannend, ob es tatsächlich einen Gutachter gibt, der die Umweltverträglichkeit des Projekts bescheinigt. Und ob der Bund Naturschutz bereit ist, bei diesem Schmierentheater weiter mitzuspielen.

Hans Luntz

Zu wertvoll für abgestelltes Blech

Der Nürnberger Baureferent Daniel Ulrich stellte Mitte Dezember ein Konzept vor, nach dem in den nächsten fünf bis zehn Jahren die kostenlosen Parkplätze innerhalb der Stadtmauer entfallen sollen. Der größere Teil soll in Kurzzeitparkplätze und / oder Anwohnerparkplätze umgewandelt werden, einzelne Parkplätze sollten für mehr Grün weichen. Das Konzept wurde im Verkehrsausschuss von allen Parteien begrüßt und beschlossen. Wie so oft ist das zwar ein langsamer Schritt in die richtige Richtung, aber noch kein großer Wurf. Es ist fraglich, ob damit der Autoverkehr in der Innenstadt tatsächlich verringert wird.

Bisher gibt es in und nahe der Nürnberger Innenstadt (z.B. Opernhaus) 19 Parkhäuser mit 5.500 Parkplätzen. Hinzu kommen noch 3.800 Plätze innerhalb der Stadtmauern auf der Straße. Von diesen sind 3.000 für Anwohner bzw. mit Parkscheinautomat. Die restlichen 800 sind die kostenlosen Plätze, über die jetzt diskutiert wurde.

Es sind vor allem drei große Gruppen, die mit dem Auto in die Innenstadt drängen:

1. Beschäftigte

Sie kommen morgens in die Innenstadt, wenn die Bewohner sich ihrerseits auf den Weg zur Arbeit gemacht haben. Es ist anzunehmen, dass diese Gruppe einen beträchtlichen Teil der dann verfügbaren kostenlosen Parkplätze füllt; der Rest stellt als Dauerparker sein Fahrzeug in eines der Parkhäuser. Da die Innenstadt zu dieser Zeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen ist, dürften vor allem die Kosten für eine Monatskarte (im Vergleich zum kostenlosen Parkplatz) ein Grund sein, nicht auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.

2. Kunden und Besucher

Diese Gruppe hat schon erheblich weniger Chancen auf einen kostenlosen Parkplatz und sorgt trotzdem - in der Hoffnung, einen davon zu ergattern - für erheblichen Parksuchverkehr, zumal die kostenlosen Parkplätze über die ganze Innenstadt verteilt sind. Neben dem Argument der „schweren Einkäufe“ werden auch hier die hohen Fahrpreise ein Umsteigen verhindern. Das Parken in einem Parkhaus kostet für drei Stunden sechs Euro und damit die Hälfte einer Tageskarte für zwei Erwachsene.

3. Anwohner

Aus wirtschaftlicher Sicht der Parkhausbetreiber eigentlich die ideale Ergänzung zu den beiden oben genann-



Foto: Bernd Baudler

Schanigarten in Wien: Statt zwei Autos finden hier 30 Gäste Platz

ten Gruppen: Sie räumen ihren Parkplatz, wenn die meisten einen suchen – außer am Samstag: Am Tag mit den meisten Besuchern in der Innenstadt bleiben Anwohner häufig zu Hause. Diese Tatsache schlägt sich auch in den Parkgebühren nieder: Der Dauerparkplatz in etlichen Parkhäusern ist günstiger, wenn der Samstag ausgenommen ist. Ansonsten gilt für die Innenstadtbewohner: Sehr gut an den ÖPNV angeschlossen, alle Geschäfte in Laufweite vor Ort.

Welche Ziele sollte die Verkehrspolitik verfolgen?

Auch außerhalb der Einkaufs-Fußgängerzone sollte urbanes Leben entstehen, gerade auch in den Wohnvierteln in der östlichen Altstadt. Nicht das städtische Partyvolk soll dort einziehen, aber die Bewohner vor Ort können ihr Umfeld vor der Haustür besser nutzen als für das Abstellen ihres fahrbaren Untersatzes. Geparkt werden - vor allem dauerhaft - sollte nur noch in den bestehenden Parkhäusern. Im Straßenraum gäbe es nur noch eine erheblich reduzierte Anzahl an bewirtschafteten Kurzzeitparkplätzen.

Parken im Straßenraum muss teurer sein als Parken im Parkhaus – auch für die Anwohner. Nur so wird es sich in die Parkhäuser verlagern lassen. Die Abschaffung der kostenlosen Parkplätze ist ein kleiner Schritt in diese Richtung. Damit sich das Parken nicht in die angrenzenden Wohnviertel verlagert, muss auch hier das kostenlose Parken beendet werden.

Um in den Parkhäusern Platz für Anwohnerautos zu schaffen, sollte die Attrakti-

vität des ÖPNV für die Fahrt in die Innenstadt erhöht werden. Da die Takte und die Linienführung der Verkehrsmittel auf die Innenstadt ausgerichtet sind (natürlich gibt es auch da was zu verbessern, siehe Altstadtstraßenbahn), ist vor allem an der Preisgestaltung zu arbeiten. Letztlich ist die U-Bahn in Nürnberg gebaut worden, um an der Oberfläche mehr Platz für Autos zu haben. Die Mehrkosten haben aber die Allgemeinheit und die Nutzer von Bahn und Bus zu tragen. Daher sollte es selbstverständlich sein, mit Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung den öffentlichen Verkehr zu verbilligen. Idealerweise sollte das Tagesticket für zwei Personen in Nürnberg und Umgebung günstiger sein als drei oder vier Stunden Parken in der Innenstadt.

Auch der Ausbau des Radverkehrsnetzes kann zu einer Verringerung des Parkdrucks in der Innenstadt beitragen. Die Anbindung in Ost- / Westrichtung ist mit dem Pegnitztalradweg gut gegeben. In Richtung Norden ist immer eine Berg- etappe über den Burgberg einzulegen. Die topographisch günstigere Anbindung über die Bayreuther Straße mit einem Zweirichtungsradweg auf der Westseite (unter Wegfall einer Autofahrspur) könnte da einen ganz anderen Schub geben. Im Süden müssen vor allem die Querungen unter der Bahn hindurch deutlich verbessert werden. Warum z.B. nicht die Fahrspur im Allersberger Tunnel nur für den Radverkehr freigeben?

Solche Entscheidungen brauchen Mut, aber nur so kann sich die Stadt aus dem Würgegriff des Autoverkehrs befreien.

Karsten Liebster

Wußten Sie ...?

... dass von 2007 bis 2019 der Preis für ein Einzelticket in Nürnberg / Fürth um 77 % und in Erlangen um 60 % angestiegen ist?

Um wieviel Prozent stieg in dieser Zeit die Energiesteuer ("Mineralölsteuer") für Benzin und Diesel?



Illustration: www.pixabay.de

Lösung: In dieser Zeit stieg die Steuer um 0 %.

Nikolaus-Aktion in Uttenreuth

„Ja ist denn schon wieder Nikolaus?“ Erstaunte und amüsierte Blicke gab es einige, als Gemeinderätin und BI-Vorsitzende Esther Schuck, gut getarnt im Nikolauskostüm, morgens um 7 Uhr am Radweg am Uttenreuther Rathaus stand. Mit Unterstützung von Hildegard Bauernfeind vom VCD erhielten alle Radfahrer, die gut beleuchtet unterwegs waren, kleine Geschenke. Schokolade-Nikoläuse, Mandarinen oder Äpfel kamen gut an, so wie die ganze Aktion.

Es war schön zu erleben, wie Radler, die erst misstrauisch stehenblieben, mit guter Laune und einem Lächeln weiterfahren. Und die Kinder in den vorbeifahrenden Bussen hatten auch ihren Spaß! Dabei hat positiv überrascht, wie wenige Radfahrer ohne Beleuchtung fuhren – sie erhielten einen Gutschein für eine ermäßigte Reparatur in einem Uttenreuther Radladen.

Esther Schuck



Foto: privat

Für Freude sorgte die Spontan-Aktion am Radweg

Der Vorstand stellt folgende Anträge für die Mitgliederversammlung des VCD Kreisverbands Nürnberg am 28. März 2019:

A) Satzungsänderung

Der Vorstand beantragt, den § 1 der Satzung vom 11.06.2007 zu folgender neuen Fassung zu ändern:

„§1 Name und Sitz

- (1) Der Verein führt den Namen »Verkehrsclub Deutschland Kreisverband im Großraum Nürnberg e. V.« (abgekürzt »VCD Kreisverband Nürnberg e. V.«)
- (2) Er hat seinen Sitz in Nürnberg und ist in das Vereinsregister unter VR 2201 beim Amtsgericht Nürnberg eingetragen.
- (3) Das Vereinsgebiet umfasst folgende Gebietskörperschaften: die Landkreise bzw. kreisfreien Städte Nürnberg, Nürnberger Land, Fürth, Fürth-Land, Erlangen, Erlangen-Höchstadt, Schwabach, Roth und Forchheim.
- (4) Der Verein ist eine Gliederung des »Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)« und erkennt dessen Satzung und Ordnungen an. Er vertritt die Mitglieder, Ziele und Aufgaben des VCD Bundesverbands auf Gliederungsebene.
- (5) Der Verein ist parteipolitisch unabhängig.
- (6) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.“

Die bisherige Fassung lautet:
„§ 1 Name und Sitz

- (1) Der Verein führt den Namen „Verkehrsclub Deutschland Kreisverband im Großraum Nürnberg e. V., abgekürzt „VCD Kreisverband Nürnberg“ oder „VCD Nürnberg“. Er ist im Vereinsregister eingetragen.
- (2) Er hat seinen Sitz in Nürnberg und ist in das Vereinsregister unter VR 2201 beim Amtsgericht Nürnberg – Registergericht – eingetragen.
Die Grenzen der Gliederung entsprechen den Grenzen der Landkreise bzw. kreisfreien Städte Nürnberg, Nürnberger Land, Fürth, Fürth-Land, Erlangen, Erlangen-Höchstadt, Schwabach, Roth und Forchheim
Das Logo besteht aus der Wortmarke „VCD“ und der Bildmarke „Pfeile/Blume“ sowie dem Schriftzug „Verkehrsclub Deutschland“ (siehe Anlage 1, letzte Seite). Die Verbandsfarbe ist petrol/blau.
- (3) Die Gliederung ist eine Organisationsform des VCD Bundesverbandes e. V.. Die Gliederung erkennt die Bundesverbandssatzung und die Verbandsatzungen der weiter nach unten gegliederten Teilorganisationen und ihre Nebenordnungen, die über ihrer Gliederungsebene stehen, an. Sie vertritt die Mitglieder, Ziele und Aufgaben des Verbandes auf der Gliederungsebene.
- (4) Der VCD regelt in seiner Organisationsform seinen Geschäftsbereich

durch Ordnungen und Entscheidungen seiner Organe selbstständig. Der Bundesverband erlässt zu diesem Zweck insbesondere

1. eine Beitragsordnung
 2. eine Finanzordnung
 3. eine Organisationsordnung
 4. eine Schiedsgerichtsordnung
- (5) Der Verein ist parteipolitisch unabhängig.
- (6) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.“

Die Anlage 1 „VCD-Logo“ wird ersatzlos gestrichen.

Begründung: Die Änderungen sind durch Änderungen seitens des VCD Bundesverbands erforderlich. Durch die Einführung des neuen Logos auf Bundesebene 2017 ist die Festlegung in der Satzung hinfällig. Eine Bezugnahme auf das neue Logo ist entbehrlich.

B) Positionspapier „Verkehrswende jetzt!“ des VCD Kreisverbands

Die Aktiven des VCD haben grundsätzliche Positionen zur erforderlichen Verkehrswende auf regionaler Ebene erarbeitet. Die Mitgliederversammlung möge dieses Positionspapier beschließen. Ein Entwurf kann im Internet unter: bayern.vcd.org/index.php?id=2293 eingesehen werden. Er kann auch beim VCD Büro angefordert werden.

Bahnfachgespräch in Fürth

Einen neuen Weg ging der VCD, um etwas mehr Klarheit und vielleicht sogar Bewegung in die Situation des Bahnverkehrs in und um Fürth zu bringen: Die Ortsgruppe lud - einmal ohne Öffentlichkeit - Vertreter der Kommunen, der DB und der Verbände ProBahn sowie BUND zu einem „Runden Tisch“ ein. Sowohl die Baureferenten der Städte Nürnberg und Fürth, Herr Ulrich und Frau Lippert, als auch der Vertreter von DB-Netz, Herr Flügel (Verantwortlicher für die Neu- bzw. Ausbaustrecke Erfurt - Nürnberg), nahmen die Gelegenheit wahr, ins Gespräch zu kommen. Die Diskussionsrunde am 06.11.2018 fand unter Moderation des VCD in sehr sachlicher und konstruktiver Atmosphäre statt. Dabei wurden die Themen S-Bahn Verschwenk, Güterzugtunnel, Ringbahn und Hbf Fürth behandelt.

Einig waren sich alle Teilnehmer, dass der 4-gleisige Weiterbau der Erlanger Strecke bis hinter den Haltepunkt Fürth-Unterfarnbach (sog. Fürther Bogen) und der Anschluss der S-Bahn mit Weichen an die Fernstrecke über Vach bis Eltersdorf so schnell wie möglich kommen muss. Für den weiteren Verlauf über Bahnhof Vach - ohne den von Fürth abgelehnten und vom Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Frage gestellten „Verschwenk“ - hatte der DB-Vertreter Neuigkeiten: Durch Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung für den Fernverkehr, wie sie die Einführung des Deutschland-Taktes nötig machen werden, würde sich auch für die S-Bahn in diesem Bereich die Situation ändern. Allerdings konnte er immer noch nicht begründen, warum die DB die Planung zum „Verschwenk“ über das nicht existente Gewerbegebiet Schmalau nach dem Leipziger Urteil nicht sofort ganz aufgegeben hat.

Güterzugtunnel Eltersdorf - Nbg

Erfreut zeigten sich alle Gesprächsteilnehmer, dass nun der Güterzugtunnel Eltersdorf - Nürnberg im BVWP 2030 in die oberste Priorität eingestuft wurde. Der erste Antrag für die Finanzierungsverein-

barung wurde bereits gestellt. Das Planfeststellungsverfahren soll bereits 2019 anlaufen, Baubeginn könnte schon 2021 sein. Der zweigleisige Tunnel ist für Güterzüge bis 2.200 Tonnen geeignet; nur die ganz wenigen Züge mit Überlast müssten wegen der Rampensteigung wie bisher durch Fürth fahren. Das bringt eine Entlastung sowohl für die Bahn (Kapazitätserhöhung) als auch für die Anwohner im Fürther Stadtgebiet (Lärmreduzierung)! Für Nürnberg wäre es nach Aussage des Baureferenten wünschenswert, den Bau von Süden her zu beginnen, weil die Stadt in diesem Bereich das Wohngebiet „Tiefes Feld“ plant. Die DB will allerdings von Nord nach Süd bauen.

Für den Hbf Fürth, der jahrzehntelang von der DB vernachlässigt wurde, ist nach dem Verkauf an einen Investor endlich Besserung in Sicht. Sowohl der Stadtspitze als auch dem VCD ist der Investor als bahnfreundlich und dem Denkmalschutz verpflichtet bekannt. Wir werden uns in die Planungen für den Umbau mit eigenen Vorschlägen rechtzeitig einbringen. Ein Thema für den VCD bleibt weiterhin die Forderung nach ICE - Halten in Fürth in Tagesrandlagen. Sogar der einzige IC, der in aller Frühe (5.35 Uhr!) in Fürth hält, wird erstaunlich gut angenommen.

Das Projekt Ringbahn

Schließlich wurde über das alte VCD - Projekt einer Durchbindung der Cadolzheimer Strecke über die nördliche Ringbahn bis Gräfenberg gesprochen. In dieser Frage sind sich Stadt Fürth, Stadt Nürnberg und der VCD einig, das Projekt weiter zu verfolgen, auch wenn die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) das zur Zeit anders sieht. Die BEG hat bekanntlich die Strecke „schlechtgerechnet“. Der Nürnberger Baureferent könnte sich sogar eine Lösung als Stadtbahn / Straßenbahn vorstellen. Die VCD-Vertreter wiesen auf die Möglichkeit des Einsatzes von innovativen Hybrid-Triebwagen hin.

Schließlich wurde noch der 3-gleisige Ausbau der Würzburger Strecke bis Siegelsdorf angesprochen: Der DB Vertreter schätzt die Planungszeit und die Bauzeit auf je 5 Jahre. Für den Deutschland-Takt wäre diese Maßnahme unumgänglich, aber die Initiative muss vom Verkehrsministerium ausgehen. Schneller zu realisieren wäre die Elektrifizierung der Nebestrecke Siegelsdorf - Markt Erlbach, die genauso wie die nach Cadolzburg auch schon den Verkehr beschleunigen und umweltfreundlicher machen könnte.

Dieter Schäfer

Termine:

Mi. 20.3., 19 Uhr: Prof. Knoflacher
„Mobilität in der Stadt neu denken... – Reicht das?“, Bildungszentrum Nürnberg, Fabersaal, Eintritt frei

Do. 28.3., 19 Uhr: Mitglieder-
versammlung des VCD KV Nürnberg, Nachbarschaftshaus Gostenhof

Mi. 1.5., ab 9 Uhr: Rädli Erlangen
 Infos: www.raedli.de

So. 26.5., 13 Uhr: Nürnberg spielt!
 und der VCD im Pellerhaus mit: „Die Jagd nach Mister X“ live in Nürnberg

Regelmäßige Treffen:

VCD Nürnberg

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

VCD Fürth, je 19 Uhr:

Mi. 6.3. Gaststätte Milano, Theresienstr.
 Mi, 10.4. Jahresversammlung u.a. mit
 Sprecherneuwahl, Gaststätte
 Tannenbaum, Helmplatz

Offener Treff

3. Freitag im Monat, 19 Uhr
 vom VCD-Büro in Kneipe/Biergarten

VCD Erlangen

4. Montag im Monat, 19 Uhr
 Gaststätte Römbling, Apfelstr. 2

Dauertermin „Critical Mass“

Jeden letzten Freitag im Monat treffen sich um 18 Uhr am Nürnberger Opernhaus Radler zu einer spontanen Fahrt. facebook.com/CriticalMassNurnberg
 Fürth: Dritter Freitag im Monat um 18 Uhr am Paradiesbrunnen / Fürther Freiheit.



MITMACHEN

Flächen fair teilen - Petition:

Appell für eine zukunftsfähige Parkraumpolitik auf: www.openpetition.de/petition/online/flaeche-fair-teilen

Impressum:

VCD Kreisverband Großraum Nürnberg
 Hessestr. 4, 90443 Nürnberg
 Telefon: 09 11/ 47 17 43
 E-Mail: nuernberg@vcd.org
www.vcd.org/nuernberg
 Bürozeiten: Mo bis Do 13 bis 16 Uhr
Spendenkonto:
 IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72
 Bitte mit Verwendungszweck „Spende“
Druck: CityDruck Nürnberg,
 Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg

→ Deutschland-Takt

Der Deutschland-Takt ist ein abgestimmter, vertakteter Zugfahrplan für den Fern- und Regionalverkehr. An ihm soll sich der Ausbau der Schieneninfrastruktur orientieren. Z.B. soll die ICE-Fahrzeit Nürnberg - Würzburg im Konzept auf 40 Min. (heute gut 50 Min.) reduziert werden. Weitere Info: <https://www.vcd.org/themen/bahn/deutschland-takt/>