

Bewertung des Vergleichsentwurfs BN / Stadt Nürnberg zum Ausbau des FSW

(Entwurf vom 23.8.2019)

Peter Mühlenbrock

E-Mail: info@pm-ib.de

Stand 24.9.2019

1 Abkürzungen

MIV	Motorisierter Individualverkehr	
FSW	Frankenschnellweg	
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie	
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr	

2 Bewertung

Im folgenden bewerten wir die im Vergleichsentwurf beschriebenen Vereinbarungen.

§1 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Hier wird die Einführung eines Tempolimits von 60km/h zwischen den Anschlussstellen Nürnberg/Fürth und Kreuz Nürnberg-Hafen versprochen. Tempolimits werden üblicherweise aus Gründen der Verkehrssicherheit und/oder Lärmschutz angeordnet.

Im Bereich des Tunnels sind laut bereits Planfeststellungsverfahren 70km/h vorgesehen. Ausserhalb des Tunnelbereiches wird der FSW mit Lärmschutzwänden sowie 4 spurig ausgebaut.

Bei einer Klage vor Gericht dürften 60km/h kaum Bestand haben, da dieses Limit dann weder mit Verkehrssicherheit noch mit Lärmschutz begründbar ist.

Wichtig: Gilt erst ab Ausbau also 2030+x

§2 und §3 Durchfahrtsverbot für LKW mit mehr als 7.5 Tonnen und verkehrslenkende Maßnahmen

Hier wird ein LKW Verbot vereinbart, dass aber nur für den Durchgangsverkehr gelten soll. LKWs mit Ziel/Quelle im Stadt/Hafengebiet bleiben erlaubt. Wie dies kontrolliert und durchgesetzt werden soll, wird nicht beschrieben. In Praxi wird das dazu führen, dass LKWs die zeitlich kürzere Strecke über den dann gut ausgebauten FSW nehmen werden statt die Stadt über die A3/A6 zu umfahren.

Wichtig: Gilt erst ab Ausbau also 2030+x

§4 Änderung der Klassifikation

Hier deutet sich an, dass der FSW, der aus taktischen Gründen bisher als Kreisstraße eingestuft ist, nach dem Ausbau den Status einer Autobahn bzw. Schnellstraße erhalten könnte. Die Stadt sichert sich insofern ab, dass sie die Einhaltung der Zusagen von der dann anders definierten rechtlichen Zulässigkeit abhängig macht. Die Frage der Klassifikation -Kreisstraße oder Autobahn- war der Grund, warum der EuGH der Stadt die Durchführung einer UVS „empfohlen“ hat. Die Stadt Nürnberg hat durchaus ein großes Interesse daran, dass nach dem Ausbau der FSW den Status einer Autobahn erhält, da dann die Instandhaltung an den Bund übergeht.

§5 Tempolimit auf der A73 an der Gartenstadt

Richtung Süden wird auf einer kurzen, 800m langen Strecke ein Tempolimit von 100km/h, stadteinwärts wird auf 2.4km ein gestaffeltes Limit zwischen 120 und 80 km/h versprochen.

Nach dem gerade im gang befindlichen sechspurigen Ausbau incl. Lärmschutz ist es auch hier sehr fraglich, ob das Limit vor Gericht Bestand haben wird.

Wichtig: Gilt erst ab Ausbau also 2030+x

§6 Tunnelportale

Hier geht es um die die an den Tunnelportalen austretenden Schadstoffe wie NOx. Durch eine entsprechende Gestaltung der Portale sollen die Abgase so verdünnt werden, dass sie keine oder nur eine geringe Mehrbelastung verursachen. Diese Idee von Umweltschutz stammt aus den 60-er Jahren des letzten Jahrtausends, als man versuchte, der Schadstoffproblematik durch hohe Schornsteine und damit eine Verdünnung durch großflächige Verteilung Herr zu werden. Das moderne Konzept ist das der Vermeidung von Schadstoffeintrag, das hier aber vollständig ignoriert wird.

Tatsache ist, dass genau diese Problematik Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, der BN aber durch den Abschluss des Vergleichs auf das Recht auf Einwände und Kritik verzichtet.

§7 Umweltzone

Hier gibt es einen Prüfauftrag für die Stadt, die Einrichtung einer Umweltzone zu prüfen. Die Stadt würde danach die Aufnahme in den Luftreinhalteplan beantragen. Eine Zusage des Freistaates dieses dann auch zu genehmigen, wurde nicht gegeben.

An dieser Stelle wäre ratsam gewesen, den Ausgang der Klage der DUH gegen die Stadt Nürnberg wegen permanenter Überschreitung des NOx Grenzwertes abzuwarten. Die durch ein Urteil zu erwartenden Auflagen dürften deutlich strenger ausfallen als dieses „Zugeständnis“.

§8 Stadtbahn nach Kornburg

Auch hier gibt es nur wohlfeile Absichtserklärungen zur Einwirkung durch die Stadt auf den Gesetzgeber, die Verfahren zur Kosten/Nutzenbewertung so zu verändern, dass ein ausreichender Wert für die Förderfähigkeit der Stadtbahn erzielt werden kann. Diese politische Wille ist seitens der Stadt schon länger vorhanden. Ein Zugeständnis an den BN stellt dies nicht dar.

Zudem verschlechtert der Ausbau des FSW den Nutzen einer Stadtbahn, da mehr Leute den MIV nutzen würden. Damit wird es noch schwerer, eine ausreichende Kosten/Nutzenbewertung für die Stadtbahn zu erreichen.

§9 Stadt-Umland-Bahn (STUB)

Hier verpflichtet sich die Stadt, sich zu bemühen, eine möglichst hohe Förderquote vom Freistaat für den Bau der Stadt-Umland-Bahn zu erhalten. Dies sollte im Sinne einer Stadtkasse-schonenden Haushaltspolitik eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein und stellt ebenfalls kein Zugeständnis an den BN dar.

§10 Investitionen zur Stärkung des ÖPNV

Zuerst wird seitens der Stadt betont, wie hoch die geplanten Investitionen in den ÖPNV seien. Sie belaufen sich auf 205 Mio € für 2019-2023. Das Zugeständnis der Stadt besteht nun darin, für den Ausbau des ÖPNV 5 weitere Millionen zur Verfügung zu stellen. Das Verhältnis dieser Summen sagt schon alles darüber aus, wie „groß“ das Entgegenkommen der Stadt ist. Es handelt sich um eine „Erhöhung“ um 0.5%/Jahr.

Auch der Radverkehr soll 1.5 Mio mehr pro Jahr erhalten. Diese Zusage bleibt weit hinter dem zurück, was alle 3 OB Kandidaten bereits öffentlich zur Förderung des Radverkehrs zugesagt haben.

§11 Sekundäres Straßennetz

Absatz 1: Seitens der Stadt wird immer betont, dass der FSW für eine Bündelung des Verkehrs und eine Entlastung im restlichen Straßennetz sorgen solle. Wäre dem so, müsste es eine detaillierte Planung zum Rückbau von Straßen wie z.B. der Fürther Straße geben. Genau dies wird hier zwar adressiert, aber auch handelt es sich nur um unverbindliche Prüfaufträge. Der Zeitplan hierfür orientiert sich an der Fertigstellung des FSW, also ab heute in frühestens 10 Jahren. Eine moderne Verkehrspolitik oder gar eine Verkehrswende ist das wohl kaum und genügt auch den Anforderungen an die Pariser Klimaziele nicht im geringsten.

Absatz 2: Die Idee einer Pfortnerampel um bei Überschreitung der NOx Werte bei Bedarf zu verhindern, klingt auf den ersten Blick verlockend. Denkt man sich dies genauer durch, zeigen sich mehrere Probleme. Bei NOx ist sowohl in Nürnberg als auch in den meisten anderen deutschen Städten die Überschreitung des Jahresmittelwertes das Hauptproblem. Laut Vergleichstext geht die Übereinkunft eher in die Richtung stunden-aktuell zu messen und bei Bedarf (das heisst bei der 18. Überschreitung des Stundengrenzwertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) die Einfahrt vom FSW zum Altstadtring zu sperren. Auf Basis von geltenden Stundengrenzwerten wird es nie dazu kommen, es ist also ein Placebo. Sollte es so gemeint sein, dass auf Basis eines gleitenden Jahresmittelwertes (Aktueller Zeitpunkt – 1 Jahr) gemessen wird, wird es richtig schräg. Dann würde es bei Überschreitung zu Stunden- bzw. tageweisen Sperrungen kommen müssen, die erst dann aufgehoben werden dürften, wenn der Jahresmittelwert wieder unter $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ abgesunken ist.

Egal, wie der Vergleichstext nun zu interpretieren ist, würde eine Sperrung zu einem massiven Rückstau in den Tunnel führen und die versprochene Entlastung durch den Tunnel wäre Makulatur. Interessanterweise ist aber nicht festgelegt worden, ab welcher NOx Belastung die Sperrung bzw. Drosselung erfolgen würde. Auch sehr interessant ist, dass Feinstaub bei der Bewertung keine Rolle spielt. Es stellt sich zudem die Frage, warum die aktuelle Luftbelastungssituation am Frauentorgraben bei der Entscheidung Ampel rot/grün keine Rolle spielt, obwohl gerade da die höchsten Werte zu erwarten sind.

Fazit: Die Pfortnerampel ist eine völlig absurdes Konzept mit keinerlei Aussichten auf Realisierung. Die Stadt weiß das und sie hat sich daher mit dem Vorbehalt der technischen Realisierbarkeit ein passendes Schlupfloch geschaffen.

§12 Carsharing

Von den von der Stadt versprochenen 30 Mobilitätsstationen waren im Juni 2019 bereits 29 realisiert. <https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/mobilitaetsstationen.html>

Das „Zugeständnis“ der Stadt besteht also in einer weiteren Mobilitätsstation.

§13 Vorrangsschaltung Straßenbahn

Diese Vorrangsschaltung liegt im ureigensten Interesse der Stadt. Eine beschleunigte Umlaufzeit führt zu niedrigeren Kosten für die VAG (s.a die Erfahrungen am Spittlertorgraben) oder alternativ zu einem verbesserten ÖPNV Angebot. Auch hier handelt es sich also nicht um ein Zugeständnis an den BN.

Wichtig: Gilt erst ab Ausbau also 2030+x

§16 Berufungsrücknahmen

Der BN erklärt hier den Widerruf seiner Klage sowie den Verzicht auf die im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwände im Umfang von 51 Seiten zu Brandschutz, Sicherheitskonzept, Luftschadstoff- und Lärmbelastung und Auswirkungen auf Fauna, Flora und das Klima. Dieser Paragraph zusammen mit §17 sind die die einzige substantiellen Punkte des sogenannten Vergleichs.

§17 Kostenübernahme

Dem BN werden im Falle der Zustimmung sowohl die Kosten der Klage als auch 5000 € für den Mitgliederentscheid von der Stadt erstattet.

Damit hintergeht der BN Landes-und Kreisvorstand all die Menschen und Organisationen, die im festen Glauben, das Vorgehen gegen einen unsinnigen Autobahnausbau beim BN in guten Händen zu wissen, erheblich Geld gespendet haben und nun zusehen müssen, wie der BN sich diesen Widerstand abkaufen läßt.

Das ist kein guter Deal, sondern ein schmieriger und es ist ein Vertrauensbruch.

3 Politische Folgen

Die Folge eines vom BN unterzeichneten Vergleichs wird -ganz abgesehen von den praktischen Folgen der zurückgezogenen Klage- sein, dass die Befürworter des FSW Ausbaus auf die Zustimmung des BN verweisen können.

Das Datum 31.1. 2020, zu dem das Mitgliedervotum des BN abgeschlossen sein soll, läßt den Schluss zu, das das Thema vor dem Kommunalwahlkampf abgeräumt werden soll. Das heisst, Grünen, Linken, ÖDP und allen, denen die Verkehrswende am Herzen liegt, wird es sehr schwerfallen, das Thema noch zu spielen. Hierin ist auch die Strategie auf Seiten der Stadt (bzw. der CSU und SPD) begründet. Sie hat immer wieder betont, dass der BN vor Gericht eh kaum eine Chance hätte. Warum sie dann die Klage nicht wieder hat aufleben lassen, ist darin begründet, dass ihr das vom BN mit dem Vergleich (so er denn unterschrieben wird) erteilte Gütesiegel wichtig ist, um den Widerstand gegen dieses Projekt massiv zu schwächen.

4 Fazit

Bei dem Vergleich handelt es sich seitens der Stadt um eine Ansammlung von Zugeständnissen die nur auf dem Papier stehen (Transitverbot für LKW, Tempolimit), ohnehin bereits realisierte Vorhaben (Mobilitätsstationen), Etaterhöhungen die schon politisch beschlossen sind (Radverkehrsetat) , unverbindliche Prüfaufträge (Rückbau bzw. Umbau von Fahrbahnen, Umweltzone). Dazu kommen Zuckerl, wie die Erhöhung der ÖPNV Investitionen von 205 auf 210 Mio €, die man nur als schlechten Witz bzw. Veräppelung bezeichnen kann.

Das absurde Konzept der „Pfortnerampel“ zeigt zudem die schlechte fachliche Vorbereitung des Vergleichs durch den BN.

Selbst diese schwachen, irrelevanten oder absurden „Zugeständnisse“ haben keine Verbindlichkeit, da der neue Stadtrat ab 2020 jederzeit neu entscheiden kann und es keinerlei Vereinbarungen für den Fall gibt, dass die Stadt Zusagen einhält.

Der BN dagegen zieht unwideruflich seine Klage zurück sowie zahlreich gut begründete Einwendungen im Planfeststellungsverfahren. Er hat danach keinerlei Eingriffsmöglichkeiten mehr und muss alle Rechte und Pflichten als Umweltverband, Umwelt- und Klimaschutz zu betreiben, bei diesem Projekt aufgeben.

Der BN zeigt mit der unnötigen Annahme des Vergleichs, dass die Interessen der Jungen (und mittlerweile auch der älteren) Generation, die heftig für mehr Klimaschutz demonstrieren, herzlich egal sind, weil Verbandspolitik, taktische Spielchen sowie finanzielle Aspekte die Vorgehensweise bestimmen.

Es handelt sich daher nicht um einen Vergleich, sondern um eine Kapitulation vor den Interessen der Auto- und Betonlobby zu Lasten von Klimaschutz und Gesundheit der Menschen.