

Autogerechte Stadt 2.0 – Neues vom Frankenschnellweg

Nachdem es lange Zeit sehr ruhig um den kreuzungsfreien Ausbau geworden war, überschlugen sich jetzt die Ereignisse: Die geforderte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde vorgelegt und zusammen mit den geänderten Tunnelplänen in ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren eingebracht. Die Einwendungsfrist endete am 08. Mai 2019, der VCD hat eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben.

Gerichtsverfahren

Gleichzeitig will die Stadt Nürnberg ihre Vergleichsgespräche mit dem Bund Naturschutz (BN) weiterführen. Dazu wird Anfang Juni ein weiteres Treffen stattfinden. Der Landesverband des BN wird jedenfalls Einwendungen zum ergänzenden Verfahren formulieren. Ob tatsächlich noch versucht wird, zu einem Vergleich zu kommen, ist somit offen. Falls ja, so steht noch eine Abstimmung der Mitglieder des BN Nürnberg bevor, ob dieser angenommen wird. Wenn diese den Vorschlag ablehnen, muss das Gerichtsverfahren weitergeführt werden. Damit wird aber erst einmal nur über die ursprüngliche Planung entschieden. Die nachgereichte UVP würde dabei sicher kritisch hinterfragt. Sie liefert eine Menge Stoff für weitere Auseinandersetzungen, eine endgültige Entscheidung wäre

somit nicht so schnell zu erwarten. Der eigentliche Tunnel kann jedoch erst begonnen werden, wenn die ergänzte Planfeststellung mit Umplanung von der Regierung von Mittelfranken beschlossen und dieser Beschluss nicht erneut beklagt wird.

Politische Entscheidungen 2020

Auch wenn die rechtlichen Möglichkeiten nicht ausreichen sollten, dieses Projekt noch zu verhindern, kommt es damit nicht automatisch zum Bau. 2020 werden ein neuer Stadtrat und ein neuer Oberbürgermeister gewählt. Es gibt jetzt schon die Oppositionsparteien, die gegen den Ausbau sind und die an Stimmen gewinnen könnten. Die allgemeine Stimmung beginnt zu kippen: Nutzen, Aufwand und Auswirkungen dieser Stadtautobahn werden – zurecht – zunehmend hinterfragt. Darüberhinaus ist das Ganze noch nicht finanziert. Das wird für die Stadt spätestens dann zum Problem, wenn die Steuereinnahmen weniger sprudeln. Außerdem gibt es drei weitere verkehrsbehindernde Großbaustellen im Süden Nürnbergs. Diese werden den Bau eines Tunnels mit Sicherheit ebenfalls verzögern. Noch kann der Ausbau verhindert werden – es wäre ein wichtiger Schritt in Richtung Verkehrswende! Hans Luntz

Inhaltsübersicht

Der öffentliche Raum gehört uns allen!	2
Mehr Straßen, mehr Verkehr	2
Wer Straßen baut... – bekommt keine Bahnen!	3
Fehler im System	3
Klimaschutz – ohne uns?	3
Wunsch und Wirklichkeit	4
Ein Traum von einem Tunnel	4
Tun, was nutzt - lassen, was schadet	5
Kostenexplosion beim FSW	6
Endloses Wachstum ist sinnlos	6
Artensterben durch Mammutprojekt .	7
Acht Jahre Bauzeit ist Stauzeit	7
12 Fragen und Antworten	8

→ Die Mär vom Verkehr

Die Befürworter versuchen regelmäßig, den kreuzungsfreien Ausbau als große Verkehrsentslastung darzustellen. Ihre eigenen Zahlen zeigen das Gegenteil: 2015 wurden westlich der Schwabacher Straße 68.400 Kfz/24h gezählt. Diese Größenordnung ist seit Jahren stabil (siehe Seite 2). Mit dem Ausbau sollen es 2030 40.400 an der Oberfläche und 48.800 im Tunnel sein. Das sind 31% mehr als heute. Diese Fahrzeuge bleiben ja nicht im Tunnel sondern verteilen sich weiter in der Stadt. Auf Straßen und Plätzen, wo schon heute kein Platz für sie ist ...

Der öffentliche Raum gehört uns allen!



Christine Seer,
Nürnberger
Stadträtin
(1996 bis 2014)
für „Bündnis 90 /
Die Grünen“

Laut Verkehrszählung 2018 fuhren täglich durchschnittlich 567.537 Kfz/16h über die Stadtgrenze (alle Strecken von und nach Nürnberg) – nach dem Höchstwert 2017 (583.413 Kfz/16h) ein geringer Rückgang, aber anhaltend viel zu hoch.

Zwei Details, die ich im Zusammenhang mit dem Frankenschnellweg (FSW) für überaus interessant erachte:

- Die Ausbaumaßnahmen auf der A73 in Höhe des Autobahnkreuzes Fürth/Erlangen haben zu einer deutlichen Reduzierung auf dem FSW geführt (rd. 45.300 Kfz/16h an der Zählstelle Leiblsteg, d.h. rd. 10.000 weniger als 2017). Auf der Erlanger Straße gab es dagegen keine signifikante Zunahme. Manche Autofahrer/in dürfte also aus der Not eine Tugend gemacht haben und auf den ÖPNV umgestiegen sein. Man kann auch sagen: Weniger Straßen = weniger Autoverkehr.

- Die Verkehrsbelastung auf dem FSW war 2018 nicht sehr viel höher als in der Äußeren Bayreuther Straße (39.167 Kfz/16h nördlich Bierweg), auf dem Frauentorgraben beim Opernhaus (38.959) oder in der Regensburger Straße an der Peterskirche (38.063). Umgekehrt muss man aber sagen, dass die Belastungen auf diesen – und vielen anderen – Straßen dringend einer Lösung bedürfen.

Viele NürnbergerInnen kritisieren die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs, schlechte Luft, Lärm und ein Stadtbild, das von geparktem Blech dominiert wird. Immer mehr fordern wie der VCD eine Verkehrswende.

Verschiedene Entscheidungen im Nürnberger Stadtrat geben Anlass zur Hoffnung, dass die Zeichen der Zeit erkannt wurden:

- Maßnahmen zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität (mit u. a. Zurückdrängen des Autoverkehrs, Stadtrat 19. 09. 2019),
- Aufwertung von Straßen und Plätzen in der Altstadt und keine kostenlosen Parkplätze mehr (Verkehrsausschuss 13. 12. 2018),
- in der Wölkernstraße in der Südstadt Autos runter von den Gehwegen auf die Straße (Verkehrsausschuss 28. 03. 2019).

Doch wann wird die Politik die unbequemen, aber unumgänglichen Maßnahmen umsetzen?

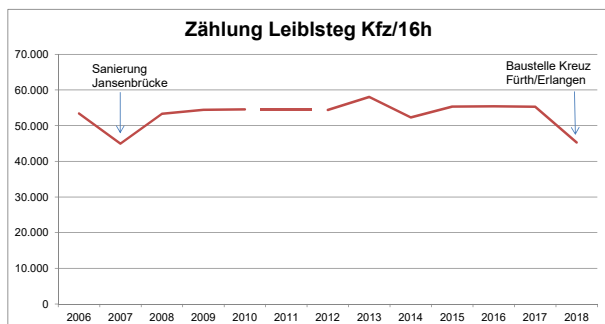
- Wann bekommt der Radverkehr entlang des Altstadtrings den berechtigten Platz? Laut Verkehrszählung 2018 waren ein Drittel aller Fahrzeuge Fahrräder! Wann werden auf dem sog. Mittleren Ring die Radwegelücken geschlossen und die zu schmalen Radstreifen verbreitert? Wann stellt der Stadtrat die nach dem Nationalen Radverkehrsplan erforderlichen Mittel von jährlich 7-8 Mio. Euro in den Haushalt ein?
- Wann werden auf dem Mittleren Ring eigene Busspuren eingerichtet?
- Wann wird die kostenlose Inanspruchnahme des öffentlichen Raums beendet? (Alleine innerhalb des Mittleren Rings gibt es ca. 60.000 Parkplätze im öffentlichen Raum – Erhebung von Prof. Harald Kipke, TH Nürnberg)
- Wann kommt nach dem Beispiel von Wien das Jahresticket für 365 Euro?
- Wann wird der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs, d.h. der Ausbau zur Stadtautobahn als Fehlplanung erkannt und korrigiert?

Vom renommierten österreichischen Verkehrsforscher Prof. Hermann Knoflacher stammt die These, das Auto habe sich tief ins Stammhirn der Menschen eingegraben. Lassen wir dort Neues wurzeln!

Christine Seer

MITMACHEN

→ Mehr Straßen, mehr Verkehr



Die beste Entlastung für die Anwohner – und die gesamte Stadt – wäre eine spürbare Reduzierung des Autoverkehrs. Das ist durchaus zu erreichen.

Diese Erfahrung machte Nürnberg in den letzten Jahren stets, wenn größere Baustellen den Autoverkehr behinderten. Ein Teil der Fahrzeuge verschwand „spurlos“. Erneut zeigte sich, dass die verfügbare Straßenfläche direkten Einfluss hat auf den Verkehr. Gut und schnell befahrbare Straßen führen zu mehr Autoverkehr. Umgekehrt steigen Viele um, wenn Staus das Autofahren weniger attraktiv machen.

Ihre Unterstützung hilft

Wir prüfen im Moment die rechtlichen Möglichkeiten, die der VCD hat, wenn seine Einsprüche abgelehnt werden sollten – was wir leider erwarten müssen. Für den weiteren Rechtsweg ist mit einem fünfstelligen Betrag zu rechnen. Dafür sind wir auf breite Unterstützung angewiesen.

Auch für die weitere Öffentlichkeits- und Überzeugungsarbeit wird viel Geld benötigt. Der VCD verfügt bei Weitem nicht über die Ressourcen der Stadt Nürnberg. Umso wichtiger ist es, deren schöpfungsfähiger Darstellung etwas entgegenzusetzen.

Solange die Bagger noch nicht rollen, haben wir eine echte Chance, die wir so gut wie möglich nutzen wollen.

Unterstützen Sie uns mit Ihrer Spende an den:
VCD Nürnberg, IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72,
Verwendungszweck „Spende FSW“

Gerne können Sie auch aktiv mitwirken:
Treffen siehe www.vcd.org/nuernberg,
email: nuernberg@vcd.org



Wer Straßen baut... – bekommt keine Bahnen!

Es ist eine Binsenweisheit, und trotzdem vielen Nürnberger Politikern offenbar nicht bewusst: Wo Straßen gebaut werden, steigt die Attraktivität für den Autoverkehr. Das hat wiederum zur Folge, dass Menschen umsteigen und weniger mit Bus und Bahn fahren. Das Verkehrsgutachten zum Frankenschnellweg versucht, diese Auswirkungen harmlos aussehen zu lassen: Die Verlagerungseffekte vom Öffentlichen Verkehr (ÖV) auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) würden aufgewogen durch die Verlagerung, die sich umgekehrt aus dem Ausbau des ÖPNV ergeben. Ist ja dann nicht weiter schlimm, oder?

Angesetzt wurden dafür der Ausbau des Regionalexpressverkehrs Nürnberg – Bamberg – Coburg, die Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach sowie der Bau der U3 bis Gebersdorf. Bei letzterer fragt man sich natürlich schon, wieso eine quer zum Frankenschnellweg gerichtete U-Bahn überhaupt benannt wird. Vermutlich deshalb, um eine möglichst hohe Zahl an ÖV-

Nutzern in die Bilanz einfließen lassen zu können. Zumal die Stadt Nürnberg ja sonst keine nennenswerten ÖPNV-Projekte angeht.

Erhalt des Status Quo?!

Diese Ausbaumaßnahmen bedeuten natürlich ihrerseits einen erheblichen – auch finanziellen – Aufwand. Und dann wird im Ergebnis gerade einmal ein Gleichstand erreicht, sprich der heutige Modal Split gehalten. Wenn man die U3 korrekterweise heraus rechnet, würden sich im eigentlichen Korridor der A73 sogar Verschlechterungen ergeben! In früheren Gutachten war die Rede von 3 – 4 % Fahrgastrückgängen in der U- und S-Bahn. Wie passt das zum immer wieder beschworenen Ziel, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern? In welcher Höhe entgehen dem ÖPNV dadurch Einnahmen und wer trägt diese Einnahmeverluste? Müssen die Verluste durch Fahrpreiserhöhungen kompensiert werden und wird durch steigende Fahrpreise eine weitere Abwärtsspirale in Gang gesetzt? Müssen ei-

gentlich auch Fürth und Erlangen die Einnahmeverluste mittragen?

Klar ist jedenfalls so viel: Man kann Geld nur einmal ausgeben – und was in einem Autobahntunnel verbuddelt wird, fehlt natürlich für Investitionen z. B. ins Straßennetz. Sämtliche Projekte des Nahverkehrsentwicklungsplans ruhen in der Schublade. Da hört man dann das übliche Lamento der Stadtpolitiker: „Wir würden ja gerne, aber das Geld fehlt uns.“

Nicht zuletzt ist der Frankenschnellweg schon in der Planungsphase ein Hindernis für den Ausbau des ÖPNV. In der Untersuchung zur Stadtbahn nach Kornburg wurde dies 2018 deutlich. Für das Projekt wurde ein zu geringer Nutzen-Kosten-Faktor errechnet. Zu wenige Fahrgäste würden die Bahn nutzen, weil mit dem FSW künftig die Autofahrt im Zentrum so attraktiv ist. Dieses Damoklesschwert des zu guten MIV-Netzes schwebt letztlich über allen geplanten ÖV-Projekten. Man kann eben nicht in alle Richtungen gleichzeitig rennen.

Bernd Baudler

Fehler im System

Die großen Einfallstraßen führen aus allen Himmelsrichtungen in die Stadt. Damit nicht alle Autos quer durchs Zentrum fahren müssen, haben viele Städte Ringstraßen angelegt. Auch in Nürnberg ist der Ring daher als Bundesstraße (B4R) ausgewiesen. Verkehre werden abgefangen und gebündelt.

Völlig unlogisch und beispiellos ist es dagegen, wenn eine autobahnähnliche Trasse diesen Ring durchschießt. Damit wird der Durchgangsverkehr in dichtbesiedelte Quartiere geholt und das Stadtgefüge an sensibler Stelle zerschnitten. St. Leonhard und Schweinau sind schon heute von der nahen Innenstadt abgeschnitten und leiden darunter. Mit dem Ausbau des Frankenschnellwegs würde diese Trennung nicht überwunden, sondern zementiert.

Auch eine Umweltzone, die bei schlechter Luft eingerichtet wird, dürfte sich am Ring orientieren, um Wirkung zu zeigen. Kleinräumige Verlagerungen zwischen einzelnen Straßen bringen keine Entlastung. Und schon heute sind die NO₂ Werte im Bereich des Frankenschnellwegs mit am höchsten. Am Ende könnte es also auf der frisch gebauten Straße sogar zu Fahrverboten kommen.

Bernd Baudler



Klimaschutz – ohne uns?

Die Bundesregierung hat sich mit dem Abkommen von Paris völkerrechtlich verbindlich zum Klimaschutz verpflichtet.

Als Ziel für den Verkehrssektor hat sie ein Minderungsziel von 40 – 42% bis 2030 vorgegeben. Leider hat die Bundesregierung bisher nichts unternommen, um diesem Ziel näher zu kommen, im Gegenteil: Seit 1990 – dem Bezugsjahr - haben sich die CO₂ Emissionen des MIV sogar erhöht. Ganz offensichtlich will die Stadt Nürnberg der Bundesregierung in dieser Missachtung der Klimaziele nicht nachstehen und setzt sogar noch einen drauf: In der UVS kommt das Thema nicht einmal vor. Es gibt keinerlei Zahlen oder Aussagen dazu. Klar ist aber, dass jeder Ausbau von Straßen unweigerlich mehr Verkehr auf die Straße bringt und damit auch mehr CO₂ Emissionen verursacht.

Aber nicht nur der zusätzliche Verkehr, den der Ausbau mit sich bringen wird, erzeugt mehr Treibhausgase, auch der Betrieb des Tunnels trägt erheblich dazu bei. Alleine für Belüftung und Beleuchtung schätzt das Energiewende-Bündnis durch den verbrauchten Strom eine Zusatzbelastung des Klimas von 1.400t CO₂ / Jahr, das entspricht der jährlichen Fahrleistung von etwa 1.000 PKWs.

Peter Mühlenbrock



Foto: Anja Mayer



Foto: Bettina Baudler



Foto: Wolfgang Janecek

Die Oberfläche im Modell von SÖR / Stadt Nürnberg



Wunsch und Wirklichkeit

Ein grüner Deckel, unter dem der lästige Autoverkehr verschwindet, kein Lärm und kein Gestank mehr! Stattdessen grüne Wiesen, blühende Bäume und spielende Kinder! Dieses Bild bemühen die Planer und Befürworter des kreuzungsfreien Ausbaus allzu gern.

Was davon wird Realität?

Während der tatsächliche „grüne Deckel“ nur rund 700 m Länge hat, sind auf über 1 km über dem Tunnel zusätzliche oberirdische Fahrbahnen vorgesehen – zum Teil mehr als heute!

Um die Landgraben-, Neue Kohlenhof-/ Schwabacher und Rothenburger Straße an die Schnellstraße anzuschließen, ist ein komplexes System aus Rampen und Abbiegespuren geplant. Sozusagen ein langgestrecktes Autobahnkreuz mitten in der Stadt! Zusätzlich zu den 50.000 Fahrzeugen im Tunnel sollen an der Oberfläche weitere 40.000 Kfz unterwegs sein. Die Idee, dass den dicht bebauten Quartieren St. Leonhard und Gostenhof neue

Freiflächen geschenkt und neue Verbindungen geschaffen werden, bleibt also bloßes Wunschdenken. Es wird weiter kein Vergnügen sein, an den Ampeln zu warten und in Etappen die Verkehrswüste zu durchqueren. Da helfen auch keine beschönigenden „Perspektiven“ von SÖR, in denen dann Kiefernwälder auf dem Betondeckel wachsen sollen.

Bernd Baudler



Stadt Nürnberg

Ein Traum von einem Tunnel

Ach, wie schön soll alles werden: Statt vor der roten Ampel im Stau zu stehen und langsam vorzurücken, ungebremst und bequem quer unter dem Stadtverkehr durchzufahren.

Nur, der Tunnel wird im zentralen Bereich nur zwei schmale Fahrspuren pro Richtung haben. Ganze 3,50 m sollen diese breit werden. Das wird eng bei 2,50 m breiten LKW! Doch genau die werden dort vermehrt fahren, weil sie es durch die Stadt nun mal kürzer haben als außen herum. Einen Standstreifen gibt es nicht, sondern lediglich einige Haltebuchten und schmale Notgehsteige zur nächsten Rettungstüre.

Die schmalen Röhren sind insgesamt 2 km lang und führen mit bis zu 2,7 % Gefälle für eine Autobahn recht steil in stolze 20 m Tiefe. Mag sich jemand vorstellen, wie es sein wird, wenn es dort einen Stau gibt? Wenn die schweren LKW auf der Steigung mit viel Kraft wieder hoch fahren müssen? Die Beschleunigung wird nicht allzu groß sein, die Motoren laut und die ausgestoßenen Abgase erheblich. Keine angenehme Vorstellung, dahinter oder daneben in der Schlange zu stehen.

Und dass es Staus geben wird, ist nicht unwahrscheinlich, denn mitten im Tunnel kommen noch komplizierte Ein- und Ausfahrten hinzu. Zum Beispiel von den Rampen in Richtung Otto-Brenner-Brücke: Dort soll der Verkehr unter anderem von der

4-spurigen Neuen Kohlenhofstraße und aus Richtung Steinbühl einfädeln. Im Tunnel kommen dann die einfahrenden Fahrzeuge denen in die Quere, die am Südring ausfahren wollen. Jeder weiß, wie chaotisch solches Ein- und Ausfädeln bei hohem Verkehrsaufkommen sein kann.

Wenig Luft und mehr Verkehr?

Viel Verkehr wäre nach dem Durchbau an dieser Stelle sicher: Weshalb soll der Verkehr in Nürnberg auf einer zweispurigen Autobahn fließen, während man Erlangen wegen ständiger Staus inzwischen den Bau einer dritten Fahrspur fordert? Häufige Staus im Tunnel sind somit garantiert. Damit dann die Entlüftung mithalten kann und niemand im Tunnel erstickt, wird man nicht umhinkommen, die Einfahrt nötigenfalls durch rote Ampeln zu unterbinden. Dann steht man eben nicht mehr vor der Kreuzung, muss aber dafür warten, bis man in den Tunnel darf.

So richtig zügig fährt ohnehin niemand an dieser Stelle: Schon jetzt ist in den Plänen

eine offizielle Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h vorgesehen. Aber es wird eher so kommen wie in München: Aus Sicherheitsgründen darf dort im Ringtunnel teils nur mit 40 oder gar 30 km/h gefahren werden. Auch nicht wesentlich schneller, als man heute schon vorankommt.

Wenn man denn überhaupt immer durchfahren kann: Die Entwässerung ist nur auf einen Starkregen ausgelegt, der alle 20 Jahre zu erwarten ist. Wahrscheinlich werden wir angesichts des Klimawandels künftig häufiger mit stärkeren Regenereignissen rechnen müssen. Dann läuft der Tunnel voll und man muss warten, bis 2 km Strecke wieder ausgepumpt worden sind. Sperren wird man den Tunnel hoffentlich rechtzeitig können? Hans Luntz



Labant / wikipedia.org

Willkommen in der Unterwelt. Petuertunnel München

Tun, was nutzt – und lassen, was schadet!

Als Nürnbergs Bürgermeister Vogel kürzlich die Pläne für das ergänzende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankenschnellwegs vorstellte, bewarb er dies mit den Worten „Jetzt tun, was den Menschen nutzt“. Daran kann man anknüpfen.

Mit dem Ausbau des Frankenschnellwegs würden Anwohner entlastet, wenn sie durch eine Lärmschutzwand oder durch eine „Deckelung“ der Fahrbahn besser geschützt werden würden. Weniger Autoverkehr wäre natürlich die beste Entlastung. Diese Erkenntnis setzt sich langsam durch, aber es wird noch dauern, bis die Verkehrswende tatsächlich auch für belastete Anwohner zu deutlichen Erleichterungen führt.

„Jetzt tun, was den Menschen nutzt.“

Christian Vogel,
2. Bürgermeister und Autobahnfan

Zwischen Stadtgrenze und Jansenbrücke soll nach den vorliegenden Plänen eine Lärmschutzwand gebaut werden. Im Süden soll auf einem kurzen Stück die Fahrbahn „eingehaust“ werden. Zusammen mit passiven Lärmschutzmaßnahmen und weiteren Lärmschutzwänden ergäbe sich damit ein besserer Lärmschutz für die unmittelbar Betroffenen. Und ein „Deckel“ auf einer Fahrbahn kann als kleiner Park gestaltet werden. Beides würde den Anwohnern nutzen und ist somit zu begrüßen.

Luftqualität verschlechtert

Das Problem erhöhter Schadstoffwerte würde sich allerdings nur verlagern, da es nicht möglich ist, die Luft zu filtern. Der Dreck würde lediglich anders verteilt. Schadstoffe, insbesondere die aktuell problematischen Stickoxide, lassen sich nur durch Einschränkungen für den Autoverkehr reduzieren, wie ein Gutachten ergab, dass die Stadt zu ihrem „Masterplan Luftreinhaltung“ bestellt hatte.

Um für ganz Nürnberg die gesetzlich festgelegten Grenzwerte einhalten zu können, muss der Autoverkehr in allen zentrumsnahen Stadtbezirken massiv reduziert werden. Dies betrifft vor allem den Umlandverkehr. Das erreicht man nur durch Reduzierung von Fahrspuren. Ein besseres ÖPNV-Angebot reicht nicht aus, so die Gutachter.

In dieser Situation will Nürnberg tatsächlich eine Autobahn quer durch die Stadt

bauen, um ein noch besseres Angebot für die Autofahrer zu schaffen?

Die Nachteile für die ganze Stadt wären gravierend: Noch mehr Autoverkehr, noch mehr Lärm und noch mehr Schadstoffe. Der ÖPNV würde geschwächt. Und die städtebauliche Sünde, dass zentrumsnahe Stadtviertel durch breite Autostraßen getrennt sind, würde zementiert. Die Ausführung der Pläne würde der ganzen Stadt massiv schaden.

Man könnte jedoch die Teile der Planung umzusetzen, die tatsächliche Verbesserungen bringen – den Vollausbau mit seinen negativen Folgen aber nochmals überdenken.

Sicher stellt sich die Frage, ob es wünschenswert ist, hinter einer 8 Meter hohen

Lärmschutzwand zu leben. Aber wenn der Lärm derart unerträglich ist, kann man sich vorstellen, dass Anwohner genau dies wünschen. Wenn sich alle einig sind, so kann diese

Mauer genauso gebaut werden, wie die bereits gebaute neue Eisenbahnbrücke östlich der Schwabacher Straße, deren Bau allseits unstrittig war.

Auch die im Süden geplante Einhausung der Fahrbahnen hätte nach den alten Plänen vorgezogen werden können. Nach der nötig gewordenen Umplanung der Tunnel unter dem Bahnviadukt beginnt die Gefällstrecke aber bereits am südlichen Ende der Einhausung. Damit würde deren Bau heute einen Verzicht auf diesen Tunnel bedeuten.

Aber es ist ohnehin fraglich, ob das recht kurze Stück tatsächlich für sich gesehen sinnvoll wäre. Sehr viel mehr betroffene Menschen wohnen weiter südlich und kämen nicht in den Genuss eines Parks. Im bisher geplanten Bereich lassen sich dagegen aus den Wohnvierteln keine angrenzenden Stadtteile erreichen, da auf der anderen Seite nur Industrieflächen liegen.

Verbinden statt trennen

Vor allem im besonders kritischen Bereich westlich des Bahnviadukts gäbe es nach aktueller Planung so gut wie alle Fahrbahnen an der Oberfläche weiterhin wie bisher, zusätzlich zum Tunnel! Von St. Leonhard nach Gostenhof kämen Fußgänger und Radfahrer ebenso schlecht wie heute, ein zentrumsnaher Stadtteil bliebe damit weiterhin abgeschnitten von der Altstadt.

Ebenso gibt es bisher keine zumutbare Verbindung von der Südstadt aus der Landgrabenstraße. Auch hier würde die

Umsetzung der Pläne eine Verbesserung bringen. Die Zufahrt von Westen zur Südstadt soll von zwei auf eine Fahrspur reduziert werden. Der frei werdende Platz ist für einen Fuß- und Radweg vorgesehen. Die Planung sieht vor, dass auf diese Weise eine Verbindung bis zur Rothenburger Straße entsteht. Da dieser Weg am Rande des Bahndamms verläuft und die neue Eisenbahnbrücke bereits einen Durchlass dafür hat, wäre es problemlos möglich, diese Maßnahme vorzuziehen.

Auch der Fuß- und Radverkehr Richtung Innenstadt wird im Moment durch die viel zu schmale Bahnunterführung der Rothenburger Straße massiv behindert. Auch hier sehen die Pläne den Neubau vor. Auch hier wäre die Ausführung vorab problemlos möglich.

Kurzfristig sind folgende Planungen umzusetzen:

1. Errichtung der Lärmschutzwände
2. Passive Lärmschutzmaßnahmen
3. Fuß- und Radweg entlang des Bahndamms Richtung Fürth
4. Neubau der Bahnunterführung Rothenburger Straße

Mittelfristig muss über die angedachte Einhausung in erweiterter Form nachgedacht werden, wobei Alternativen zu betrachten sind. Die Planung des Tunnels muss jedoch dafür aufgegeben werden.

Langfristig nötig ist jedoch ein städtebaulicher Wettbewerb zur künftigen Nutzung des gesamten bisher für eine Autobahn genutzten oder verplanten Geländes von der Stadtgrenze Fürth bis zur Ringbahnbrücke im Süden. Hier muss gelten: „Stadtplanung vor Verkehrsplanung“.

Es ist unstrittig, dass auch Nürnberg dringend eine Verkehrswende braucht. Deshalb ist es widersinnig, heute noch eine Autobahn mitten durch die Stadt zu planen! **Weshalb also nicht kurzfristig das tun, was jetzt den Menschen nutzt? – Und das lassen, was den Menschen schadet!**

Hans Luntz

Neugierig? Alle Infos auf:
www.stattautobahn.de

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
Druck: CityDruck Nürnberg, April 2019
Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg



Kostenexplosion beim FSW – unser Nürnberg21?!

Die von der Stadt Nürnberg geschätzten Baukosten betragen im Jahr 2011 ca. 300 Mio. Euro. Sukzessive stiegen sie bis Ende 2017 auf 517 Mio. Euro. Stand heute sind es mit 650 Mio. Euro schon über das Doppelte. Diese Kostensteigerung kann nicht mit einer „normalen“ Preisentwicklung erklärt werden. Sie lässt eher vermuten, dass in der Planung Risiken enthalten sind, die bisher aus politischen Gründen nicht beziffert wurden bzw. nur in „verträglichen“ Häppchen der Öffentlichkeit vermittelt werden sollen.

Der Freistaat Bayern hat bisher nur 385 Mio. Euro Zuschuss zugesagt, so dass 265 Mio. Euro von der Stadt Nürnberg zu tragen wären. Selbst wenn die Stadt den - ohne sichere Grundlage - kalkulierten Zuschuss von 85% auf Alles vom Freistaat erhalten sollte, sind immer noch 98 Mio. Euro von der Stadt zu bezahlen. Und das alles, ohne dass überhaupt mit dem Bau begonnen wurde.

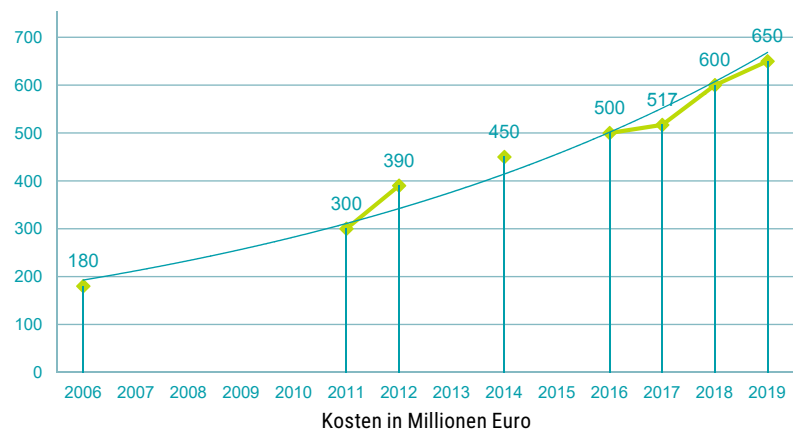
Bei weiteren zu erwartenden Kostensteigerungen während der Bauzeit trägt das Risiko in voller Höhe die Stadt Nürnberg. Bei einer konservativ geschätzten Ver-

dopplung der Baukosten, wie sie bei vielen Großprojekten mehr als üblich ist, ist das Risiko nicht von der Hand zu weisen, dass der Ausbau abgebrochen werden muss und die Stadt dann vor einem haushalts- und umweltpolitischen Scherbenhaufen steht. Die jährlichen Tunnelbetriebskosten von 3-5 Mio. Euro stellen eine weitere nicht zu unterschätzende Belastung des städtischen Haushaltes für die nächsten Jahrzehnte dar.

Peter Mühlenbrock

→ Die Kostenlegende

In der öffentlichen Darstellung wird regelmäßig den Ausbauegnern die Schuld an den steigenden Kosten gegeben. Klassische Fake-News! Im ersten Durchgang hat man schlicht einen Brückenpfeiler übersehen. Nach den bisherigen Plänen hätte man also ohne Umplanung gar nicht bauen können.



Endloses Wachstum ist sinnlos

„Wir gehen von einem Wachstum des Güterverkehrs von **50% innerhalb der nächsten 15 Jahre** aus. Dieses gewaltige Wachstum werden wir nur schaffen durch **Ertüchtigung der Verkehrswege**.“, so Innenminister Herrmann, vor kurzem auch noch Verkehrsminister Bayerns, anlässlich der Eröffnung des Logistikzentrums im Hafen:

Dazu gibt es bereits rund um den Hafen enormen Straßen- & Brückenbau: 6-streifiger Ausbau A 73 was bei prognostizierten 121.000 Fahrzeugen pro Tag (Fzg/d) bis 2030 nicht reicht; kreuzungsfreier Frankenschnellweg für über 90.000 Fzg/d; B 14 neu zum Hafen deklariert als Ortsumgehung Stein mit 30.000 Fzg/d womöglich wieder eine B 2a im Rednitztal, nicht als Autobahn, sondern zweistreifig für 30.000 Fzg/d! Wobei heute schon klar ist: der Straßenausbau wird nicht reichen! Seit Jahrzehnten ist es beim Straßenbau so wie beim Wettlauf zwischen Hase und Igel: Der Verkehrszuwachs ist immer schon da!

Der Verkehr am Nürnberger Hafen sollte einst in großem Umfang über das Wasser abgewickelt werden. Daraus ist nichts geworden. Inzwischen ist schon die Bezeichnung Hafen ein Etikettenschwindel: Nur 2 % der Güter werden auf dem Was-

ser transportiert – Tendenz fallend; 75% auf der Straße – Tendenz steigend.

Es reicht eigentlich mit dem Wachstum. Welcher Gewinn an Lebensqualität ist mit dem *Immer Mehr* denn noch zu erzielen? In der Natur ist es selbstverständlich: Wachstum ist letztlich tödlich. In der Regel: je schneller und größer das Wachstum, desto größer und tiefer der Fall.

Es ist eine Sucht, wie Drogen- oder Zigaretten sucht. Die Sucht nach größerem Wachstum und Wohlstand, nach höherem Gewinn, nach noch mehr Konsum und Mobilität. Ihr unterwerfen sich die einen im Namen der freien Wirtschaft und ihrer Renditeerwartungen, die anderen im Namen der Arbeitsplätze. Sie vergessen dabei eines: Wenn 7 Milliarden Menschen auf unserer Erde die Art von Mobilität und den Konsum erhalten sollen, die wir auf unserer Wohlstandsinsel wie selbstverständlich beanspruchen, bräuchten wir 3 oder gar 5 Planeten. Wenn wir unseren unverschämten hohen

Wohlstand samt Mobilität erhalten wollen, müssen wir Milliarden Menschen in den Entwicklungs- und Schwellenländern klein halten.

Wünschenswert und dringend erforderlich sind stattdessen: Die Begrenzung von Konsum und Mobilität, besser ihre Reduzierung – aber wie ist das in einem demokratischen System mit unmündigen Wählern möglich? Wir müssen endlich die Augen öffnen und unserer Verantwortung gerecht werden.

Bernd Baudler auf Grundlage eines Textes von Enno Brouer (†)



Mit dem ausgebauten Frankenschnellweg kommen auch noch mehr Autos auf den Frauentorgraben. Sieht der dann künftig so aus?

(Montage: Friedemann Enke)

Artensterben durch Mammutprojekt

Durch eine geplante Erweiterung des Frankenschnellwegs würde ein Gebiet zwischen Rothenburger Straße und Dianaplatz zur Baustelle. Das Problem: Der bedrohte Nachtkerzenschwärmer, eine gesetzlich geschützte Falterart, und die ebenfalls streng geschützte Zauneidechse verlieren hierdurch ihren Lebensraum – und sterben lokal wahrscheinlich aus. Die Zerstörung wichtiger Lebensräume ist beim Ausbau von Verkehrsinfrastruktur leider häufig gängige Praxis. Auch wenn Bestände von Vögeln, Fledermäusen und Lurchen nicht selten medienwirksam zu Blockaden für Megaprojekte wie Autobahnen oder ICE-Trassen werden, steht oft die Kostenersparnis dem Tierschutz entgegen.

Die Rücksichtnahme auf bedrohte Tierarten hat am Frankenschnellweg das Nachsehen: Der Aufwand soll auf Kosten der Umwelt auf ein vermeintlich volkswirtschaftlich angemessenes Niveau reduziert werden. Ein fairer Kompromiss? In Anbetracht der schwierigen Zeiten, die unser Ökosystem aktuell durch Klimawandel und Umweltverschmutzung durchmacht, wohl kaum. Wissenschaftler der University of Queensland in Bris-

bane (Australien) haben im Rahmen einer Studie etwa 8.700 Spezies unter die Lupe genommen, die auf der Roten Liste bedrohter Arten der IUCN vorzufinden sind. Die Ergebnisse wurden 2016 erstmals veröffentlicht.

Die langfristigen Folgen

Laut dieser Studie sind 72 % aller bedrohten Arten durch die Ausbeutung von Ressourcen durch den Menschen bedroht. Entweder fällt die betroffene Art selbst der Gier von Menschen zum Opfer, indem die Tierart trotz Gefährdung weiterhin gejagt wird, oder die Ausrottung geschieht subtiler durch die Zerstörung ihres Lebensraums, so wie es auch am Frankenschnellweg passieren soll. Die langfristigen Folgen dieses rücksichtslosen Umgangs mit der Natur zeigen sich schon jetzt durch das Insektensterben, von dem auch zahlreiche Bienenvölker bedroht sind.

Die Folge: Der Mensch verliert mit der Biene ein notwendiges Glied in seiner Produktionskette, da sich Pflanzen nicht selbst bestäuben können. Das Fehlen der Insekten bringt das Ökosystem ins Ungleichgewicht, da diese Tiere größeren Lebewesen wie Vögeln und Fledermäu-



Lucarelli, commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=6797899 ; böhminger friedrich, commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2655257

sen als Nahrung dienen. Es ist die Aufgabe der Politik, diesem Problem entgegenzuwirken, denn ansonsten wird auch die Spezies Mensch auf lange Sicht die Auswirkungen ihres Handelns zu spüren bekommen.

Es bleibt zu hoffen, dass die Stadt Nürnberg ein Zeichen für den Artenschutz setzt und sich ihrer Verantwortung gegenüber der bedrohten Tierart bewusst wird, indem sie das umstrittene Bauvorhaben durch eine nützliche und ökologische Alternative ersetzt. Dennis Münch



Acht Jahre Bauzeit ist Stauzeit

Wer davon träumt, auf einem kreuzungsfreien Frankenschnellweg staufrei durch die Stadt zu fahren, übersieht meist, dass dies noch mindestens 10 Jahre dauern wird. Vorher hätte man eine Großbaustelle. Mindestens zwei Jahre lang müsste der Frankenschnellweg Richtung Süden gesperrt werden, damit die Baustelle für die Tunnelportale eingerichtet werden kann. Der Umleitungsverkehr führt durch die umliegenden Wohnviertel und der Ausweichverkehr wird die ganze Stadt belasten. Aber auch der Baustellenverkehr selbst ist nicht zu unterschätzen: In der Offenheimer Straße in Schweinau soll ein Lager für den Aushub errichtet werden. Der wird dort aufbereitet und zum Beispiel für Lärmschutzwälle wiederverwendet. Während der 8 bis 10 Jahre dauernden Bauzeit werden täglich allein dafür schwere 60 LKW zwischen der Baustelle An den Rampen und dem Zwischenlager hin- und herfahren.

Über 2 Jahre, in der sogenannten „kritischen Phase“, fahren jeden Tag 250 schwere LKW, zu Spitzenzeiten sogar bis zu 1.100 LKW/24h, das heißt umgerechnet 45 LKW/h, fast jede Minute einer! In der Tat kritisch.

Dazu kommen die Transporte für Baumaterial und –maschinen. All diese Fahrten führen zu einer erheblichen Mehrbelastung mit Schadstoffen, Lärm und Staub. Zudem birgt der zusätzliche LKW-Verkehr im Stadtgebiet weiteres Staurisiko und natürlich auch Unfallgefahren, gerade für Fußgänger und Radfahrer.

Aber das ist nicht die einzige Großbaustelle, die es in den nächsten 10 Jahren geben wird:

1. Erst Anfang April musste eine Rampe am Kreuz Hafen ohne Vorwarnung gesperrt werden. Seit Langem weiß man, dass alle Hafnbrücken marode sind und dringend erneuert werden müssen. Jeden Tag droht der Verkehrszusammenbruch, wenn tatsächlich mal eine der Brücken über den Kanal gesperrt werden muss. Und dann dauert der Abriss und Neubau dieser Brücken immer noch bis mindestens 2025. Drei Doppelbrücken müssen abgerissen werden, das Autobahnkreuz Hafen und der Kanal kann dann nur noch sehr eingeschränkt über Hilfsbrücken gequert werden. Damit ist insbesondere der LKW-Verkehr zum Logistikzentrum im Hafen massiv behindert und wird sich Ausweichrouten suchen.

2. Die Autobahn A9 wird in den nächsten Jahren im Osten bei Fischbach auf 8 Spuren verbreitert. Die A6 Richtung Heilbronn wird über einen „Overfly“ angeschlossen. Die viele Jahre dauernde Behinderung durch diese gigantische Baustelle am Kreuz Nürnberg-Ost wird sicher nicht kleiner als die aktuelle am Autobahnkreuz Fürth-Erlangen, an der heute viele Autofahrer verzweifeln.

3. Auch die Bahnunterführung im Süden der Katzwanger Straße soll in den nächsten Jahren neu gebaut werden und muss dazu auf lange Zeit geschlossen werden. Damit geht nicht nur eine weitere mögliche Ausweichstrecke verloren. Auch die Straßenbahn muss am Trafowerk wenden. Südlich davon fahren Busse als Ersatz, die ebenfalls für mehr Straßenverkehr auf der Julius-Loßmann-Straße sorgen.

Im Nürnberger Süden herrscht die nächsten 10 Jahre ohnehin ein beispielloses Verkehrschaos. Kann es jemanden geben, der da zusätzlich noch eine Großbaustelle an den Rampen beginnen will? Will man in dieser Situation den Süden Nürnbergs durch eine weitere Megabaustelle wissentlich ins Verkehrschaos stürzen? Hans Luntz



12 Fragen und Antworten

1) Wie lang sollen Umwelt und Anwohner noch leiden?

Häufig hört man, der Ausbau des Frankenschnellwegs würde Staus vermindern und damit Lärm und Abgase reduzieren. Tatsächlich haben moderne Motoren eine Abschaltautomatik. Im Stand sind damit die Emissionen gleich Null. Beim langsamen Zurollen auf eine Ampel wird wesentlich weniger Energie und damit Kraftstoff verbraucht als beim raschen Beschleunigen und bei höherer Geschwindigkeit. Damit ein Ausbau rechtlich möglich wird, muss die Lärmbelastung der Anwohner reduziert werden. Eine Lärmsanierung wäre aber auch unabhängig vom Ausbau möglich. Die Schadstoffbelastung wird durch den Ausbau nicht reduziert, sondern durch den Mehrverkehr erhöht.

2) Muss nicht endlich was gegen den Dauerstau am Frankenschnellweg getan werden?

Im Jahr 2018 gab es bereits erheblich weniger Staus – weil 20 % weniger Autos auf dem FSW gefahren sind. Der Grund: Wegen der Baustelle am Autobahnkreuz Fürth-Erlangen sind viele umgestiegen. Sie sind auch nicht über andere Einfallstraßen nach Nürnberg gekommen, wie die Verkehrszählungen zeigen. Wo Straßenraum angeboten wird, wird er genutzt. Wenn sich das Angebot erhöht, zieht das mehr Autoverkehr an. Wird es eingeschränkt, so gehen die Zahlen zurück.

3) München hat doch die Tunnel am Mittleren Ring gebaut – warum also nicht Nürnberg auch?

Bekam München damit seine Verkehrsprobleme gelöst? Mitnichten! München war und ist die Stauhauptstadt Europas. Die neuen Tunnel mit den neuen Fahrspuren führten nur dazu, dass mehr Autofahrer die vergebliche Hoffnung hatten, sie würden zügiger vorankommen. Tatsächlich stehen nun noch mehr Autos im Stau.

4) Die Autobahn ist schon so weit, warum nicht die letzten Ampeln beseitigen?

Mit dem bisherigen Ausbau des Frankenschnellwegs hat man diesen Stau weit in die Stadt hinein gezogen, aber nicht auflösen können. Mit zusätzlichen Fahrspuren im Tunnel könnten zwar mehr Autos in oder durch die Stadt fahren. Aber dann stehen sie eben an den nächsten Kreuzungen. Kein städtisches Straßennetz kann dafür ausreichen, dass alle zu allen Zeiten ungehindert fahren können. Genügend Parkplätze gibt es schon gar nicht.

5) Was ist mit den versprochenen Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer?

Die Bahnunterführungen an den Rampen und der Rothenburger Straße sind eine Zustimmung. Die geplanten Fuß- und Radwege ließen sich aber auch unabhängig vom Autobahnbau schaffen. Besonders wichtig wäre eine attraktive Querung von St. Leonhard nach Gostenhof. Doch oberhalb des geplanten Tunnels gibt es sogar mehr Fahrspuren als bisher an der Oberfläche! Der geplante Ausbau würde die Trennung der Stadtteile zementieren und nicht beseitigen.

6) Wie teuer käme der kreuzungsfreie Ausbau?

Die Schätzungen sind mittlerweile bei über 650 Mio. Euro angelangt. Die Bauverzögerung und damit die Gegner werden dafür verantwortlich gemacht. Tatsächlich waren die ursprünglichen Pläne nicht ausführbar, weil der Tunnel unter dem Bahnviadukt nicht in offener Bauweise erstellt werden kann. Ob die Kosten seriös geschätzt sind, ist ebenso zu bezweifeln wie die Frage, ob es eine tragfähige Finanzierung gibt. Sicher ist nur, dass Nürnberg erheblich mehr bezahlen müsste als die bisher eingeplanten 80 Mio.

7) Was könnte man stattdessen für einen zukunftsfähigen Stadtverkehr tun?

Viel effizienter wäre es, das Geld in den Ausbau der Straßenbahn zu stecken. Man bekäme für die am Frankenschnellweg verbuddelten 650 Mio. Euro neue Linien durch die Altstadt, nach Kornburg, Altenfurt und zur Bauernfeindstraße. 100 Leute in einer Straßenbahn brauchen viel weniger Platz als in einzelnen Autos.

8) Wann könnte man frühestens durch den Tunnel fahren?

Bisher kann der Bau nicht beginnen. Dass es noch dieses Jahr eine gerichtliche Entscheidung geben könnte, ist unwahrscheinlich. Dann muss die Finanzierung geklärt werden und die Bauleistungen ausgeschrieben. Es dauert ein Jahr, bis dann Aufträge vergeben werden könnten. Es folgt die mindestens 8 Jahre dauernde Bauphase. Vor 2030 ist somit keinesfalls mit einer Fertigstellung zu rechnen. Bis dahin sollten wir eine Verkehrswende ge-

schaffen haben. Wer braucht dann noch eine Autobahn durch die Stadt?

9) Wie würde sich der Ausbau auf den Straßenverkehr in ganz Nürnberg auswirken?

Nach Aussage der Stadt fahren die Autos, die über den Frankenschnellweg kommen, vor allem in die Stadtbezirke. Wenn dies erleichtert wird, kommen mehr Autos in die gesamte Innenstadt. Alle sind sich einig, dass Lärm und Luftverschmutzung nur mit weniger Autoverkehr reduzieren lassen. Auch der nötige Platz für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer ist nur so zu gewinnen.

10) Wie würde sich der Ausbau des FSW auf den ÖPNV auswirken?

Je bequemer es gemacht wird, mit dem Auto nach Nürnberg zu fahren, desto weniger werden Autofahrer in eine Straßenbahn umsteigen. An dieser Tatsache sind bereits die Pläne für die Stadtbahn nach Kornburg gescheitert. Auch die Stadt-Umland-Bahn nach Erlangen und Herzogenaurach wäre in Gefahr, wenn wegen einer guten Autobahn nicht genügend Fahrgäste prognostiziert werden würden.

11) Gibt es Alternativen zu den derzeitigen Ausbauplänen?

Die TH Nürnberg hat 18 studentische Entwürfe vorgelegt, wie man die zentralen Flächen um den bisherigen Frankenschnellweg sehr viel besser nutzen könnte. Der Autoverkehr wäre immer noch im heutigen Umfang möglich, aber für Wohngebiete angepasst langsamer. Für den Durchgangsverkehr wären die Straßen nicht mehr attraktiv. Stadtplanung statt Verkehrsplanung, dringend benötigte Wohnungen statt einer Autobahn sind die Leitgedanken.

12) Gibt es noch Chancen, den Bau zu verhindern?

Ja, so lange die Bagger nicht rollen auf jeden Fall. Die gerichtlichen Auseinandersetzungen sind nicht beendet. Allseits ist ein Umdenken zu erkennen, die „autogerechte Stadt“ gilt nicht mehr als Leitbild. Es hängt viel davon ab, welche Stadträte 2020 gewählt werden. Wenn sich die Stimmung mehrheitlich gegen eine Autobahn durch die Stadt wendet, wird es Stadtpolitiker geben, die dieses unselige Projekt endlich begraben.

