

Warum sind wir eigentlich gegen den Ausbau?

Zu teuer

Der Ausbau kostet mindestens 660 Mio. Euro, Tendenz steigend. Es gibt weiter keine verbindlichen Förderzusagen, diese werden mit Corona auch immer unwahrscheinlicher. Vor allem aber wird das Geld an anderer Stelle gebraucht: zum Beispiel für den Ausbau des Radwegenetzes, für den Öffentlichen Verkehr.

Zu wenig Zukunft

Nach einer 10-jährigen Bauzeit könnten Autos frühestens 2035 durch den Tunnel rollen. Bis 2035 brauchen wir fürs Klima CO₂-neutrale Mobilität mit deutlich weniger Autos – und keine Stadtautobahn mehr.

Zerschneidet die Stadt

Anders als von der Stadt beworben, wird es zwischen St. Leonhard, Gostenhof und Steinbühl auch keinen Park, sondern an der Oberfläche mehr Fahrbahnen als heute geben. Die Trennung der Stadtteile wird buchstäblich zementiert.

Löst keine Probleme

Die Idee, den Autoverkehr zu „bündeln“, ist eine Illusion: Weil es durch den Ausbau attraktiver wird, mit dem Auto zu fahren, nimmt der Verkehr zu. Der Stau wird nicht aufgelöst, sondern nur verlagert. In die Südstadt und nach Gostenhof. Das bedeutet mehr Lärm und schlechte Luft für die Anwohner*innen dort.

Schafft neue Probleme

Die kürzere und mautfreie Strecke zieht (LKW-) Transitverkehr quer durch die Stadt an. Schadstoffe wie NO₂ werden nicht gefiltert, sondern an den Tunnelenden ins Stadtgebiet geblasen.

Was schlagen wir stattdessen vor?

Bekenntnis zu Verkehrswende

Verkehr ist kein Naturereignis. Er kann gestaltet werden. Fahrradinfrastruktur und Nahverkehr müssen massiv ausgebaut werden. Der Autoverkehr ist dagegen auf ein unbedingt notwendiges und stadtverträgliches Maß zu beschränken. Das nützt auch denen, die auf ihn angewiesen sind.

Anwohnerschutz ohne Ausbau

Lärmsanierung ist auch ohne Ausbau der Strecke möglich. Genauso wie der Bau der fehlenden Rad- und Fußwege – und das nicht erst in 15 Jahren. Am besten für Wohnqualität und Verkehrssicherheit ist ohnehin weniger und langsamerer Autoverkehr. Dieser braucht noch dazu weniger Flächen – ein weiterer Gewinn.

Neuer Stadtboulevard

Die heutige Wunde im Stadtbild muss und kann geheilt werden. Eine Stadtstraße mit ausreichend Raum für Rad- und Fußverkehr, für Cafés und Aufenthalt würde die Stadtteile verbinden, statt sie zu trennen. Auch die Straßenbahn hätte ihren Platz.

Bäume und Wasserflächen

Alleebäume und Grünflächen helfen bei der Anpassung an den Klimawandel. Ein großes Bassin kann an den alten Kanalhafen erinnern und würde zur Attraktion für die Stadtteile.

Entwicklung des Stadtteils

Auf den vom Autoverkehr zurückgewonnenen Flächen können in einem durchmischten und grünen Stadtteil Wohnungen, Büros und Werkstätten entstehen. Bis zu 10.000 Einwohner können hier wohnen, in zentraler Lage, direkt an der U- und S-Bahn.

„Breitere Straßen zu bauen, um den Stau zu verringern, ist genauso wie seinen Hosengürtel zu öffnen, um Übergewicht loszuwerden.“

Lewis Mumford, US-Stadtforscher

Unterstützen Sie die Arbeit des VCD mit Ihrer Spende:

IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72

Bitte mit dem Verwendungszweck „FSWSpende“

Frankenschnellweg

Zukunft

Tram

U

Bicycle

Pedestrian

Water/Waves

S-Bahn

Arrow pointing up and right



Noch mehr Argumente und gute Beispiele auf www.stattautobahn.de

Mitmach-Aktion

- ✓ Helfen Sie der Politik, sich von diesem Dinosaurierprojekt zu verabschieden: Schreiben Sie am besten in eigenen Worten an Oberbürgermeister Marcus König, warum es höchste Zeit für einen Planungsstopp ist.
- ✓ Teilen Sie ihm mit, wie Sie sich Nürnbergs Mobilität der Zukunft vorstellen.
- ✓ Mitmachen ist einfach: Karte an der Markierung abschneiden, frankieren und ab in die Post!

Ich bitte um Antwort an diese Adresse:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
ich fordere Sie aus folgenden Gründen dringend auf,
den Ausbau des Frankenschneilwegs zu stoppen:

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Bitte als
Postkarte
frankieren

Woran kann sich Nürnberg ein Beispiel nehmen?

- ✓ Seoul riss nach der Jahrtausendwende eine komplette Stadtautobahn ab. Die Stadt bekam so nicht nur einen Fluss zurück und eine neue Parkanlage, sondern der Verkehr floss nachher besser, sogar der motorisierte.
- ✓ Ulm hat in der Innenstadt die bis zu sieben Fahrspuren der Neuen Straße auf zwei reduziert und städtebaulich integriert. Bis in die neunziger Jahre gab es auch hier Pläne für eine Untertunnelung.
- ✓ Ludwigshafen reißt gerade die Hochstraße (B 44) ab, die die Innenstadt zerschnitten hat. Dort wird ein Stadtboulevard angelegt, an dem neue Wohn- und Gewerbegebäude entstehen.
- ✓ Stuttgart hat einen städtebaulichen Wettbewerb durchgeführt, bei dem die autobahnähnliche B 14 zurückgebaut wird und die Tunnelstrecken aufgegeben werden. Ziel ist es, den Verkehr um die Hälfte zu reduzieren und die angrenzenden Stadträume wieder miteinander zu verbinden.

Mehr Infos auf stattautobahn.de



Helena und Sophie Hellmann, TH Nürnberg, Fakultät Architektur. Studio Prof. Burgstaller, Städtebau und Stadtplanung in Kooperation mit Prof. Dr. Kipke, Urbane Mobilität

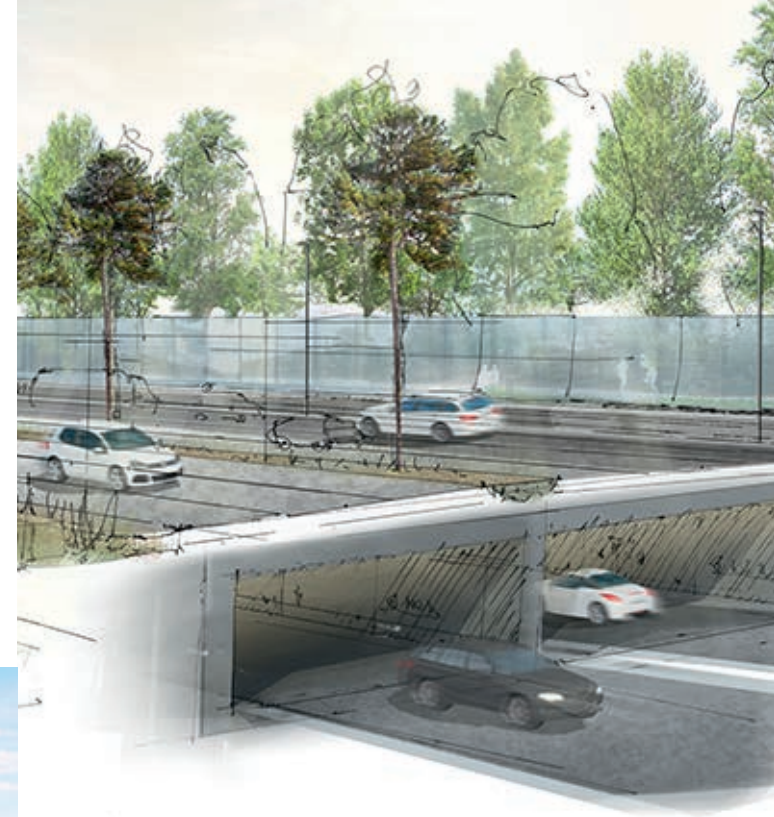
Impressum:

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

Titelbild: langhuggerramp / Stadt Nürnberg

Druck: CityDruck Nürnberg, Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg, 11/2019

VCD Mobilität für Menschen. 



Was Sie über den
Frankenschneilweg
wissen müssen