

Die Autobahn ist keine Lösung



Foto: B. Baudler

Anderswo längst Geschichte: Nürnberg plant für die autogerechte Stadt

Dass eine Autobahn mitten durch eine Stadt geführt wurde, ist nicht ungewöhnlich: In der Mitte des letzten Jahrhunderts träumte man oft von einer „autogerechten Stadt“ und entwickelte viele unsinnige Pläne, die zum Glück oft nicht verwirklicht wurden. Und alle innerstädtischen Autobahnen machen heute Probleme, wegen ständiger Staus, Lärm und Abgasen und der verursachten Wunden im Stadtgefüge.

Ungewöhnlich ist aber, dass eine Autobahn wie in Nürnberg in der Mitte durch Ampeln unterbrochen wird. Diese Ampeln halten viele Autofahrer für die Ursache der häufig auftretenden Staus und fordern energisch, dass diese beseitigt werden. Nach dem Willen von CSU, SPD und FDP sollen dafür nun 450 Mio. Euro in die Hand genommen werden.

Wenn dieser Umbau kommt, so fehlt auf Jahrzehnte hinaus in der ganzen Region das Geld für andere dringend nötige verkehrspolitische Maßnahmen. Deshalb muss man zwei Fragen stellen: Ist der geplante Umbau eine Lösung? Gibt

es andere Möglichkeiten, die Situation zu entspannen? Um hierauf Antworten zu finden, muss man zunächst wissen, wo der Verkehr und der Stau heute herkommen.

Innerstädtische Engpässe

Die Nürnberger Südstadt war schon immer durch die Bahnlinien isoliert. Die wenigen Tunnels waren oft überlastet. Das galt auch schon vor 50 Jahren für die Unterführung an den Rampen. Diese war eine der wenigen Möglichkeiten, aus der Südstadt nach Sündersbühl und Gostenhof zu kommen.

Aber die Straßenbahnlinie 4 verband damals auf direktem Wege diese Stadtteile und war ein attraktives Angebot mit vielen Haltestellen. Doch dann erklärte man die Straßenbahn zum Verkehrshindernis für PKW: Sie wurde eingestellt und heute ist der ältere Teil von Gostenhof „ÖPNV-freies Gebiet“. Ein nicht zu unterschätzender Teil des Verkehrs an den Rampen sind bis heute Fahrten zwischen den Stadtteilen.

Geflecht von Stadtautobahnen

In den 60er-Jahren träumte man von der „autogerechten Stadt“ und plante Stadtautobahnen auf fast sämtliche Ausfallstraßen, mit mehreren Kreuzen und einer Trasse entlang der Bahn durch die ganze Südstadt. Es war schnell klar, dass dieses monströse Projekt niemals hätte finanziert werden können. Schon damals konnte niemand darlegen, wie ein Knoten in der benötigten Größe an den Rampen hätte gebaut werden können.

Damals musste der neue Hafen angeschlossen werden. Deshalb entstand der südliche Ast der A73 aus Richtung Feucht, die Südwesttangente an Fürth vorbei und der Autobahnstummel, der später Teil der B2a Richtung Augsburg werden sollte und heute am Hafen endet. Es wuchsen aber auch bereits erste Zweifel, ob solche innerstädtischen Schnellstraßen finanzierbar und wünschenswert sind.

Wohin mit dem Umlandverkehr?

Trotzdem: Aus Richtung Erlangen hatte man bereits begonnen, den ehemaligen Ludwigskanal mit einer Autobahn zu überbauen. Vorher kam man nur über die Bucher Straße nach Nürnberg und nur eine Staatsstraße nach Fürth-Poppenreuth bot eine Ausweichmöglichkeit. Wie glücklich waren die Autofahrer, als sie endlich auf der neuen A73 nach Nürnberg fahren konnten! Nur die Bahn musste Federn lassen: Mit Eröffnung der Autobahn verlor sie von einem Tag auf den Anderen 40 % der Fahrgäste zwischen Erlangen und Nürnberg.

Eine Autobahn quer durch die Stadt war vernünftig denkenden Verkehrsplanern allerdings schon damals ein Gräuel und so wurde zur Verteilung des Fernverkehrs zu den Zielen im Stadtgebiet die Ringstraße B4R gebaut. Im Norden an

der Jansenbrücke, im Süden an der Nopitschstraße sollte der Verkehr von der A73 auf diesen „mittleren Ring“ geleitet und von dort aus auf die Stadtviertel verteilt werden. Es gab sogar ein „Leitbild Verkehr“, das vorsah, innerhalb dieses Rings nur eine Fahrspur pro Fahrtrichtung anzubieten und die Wohnviertel nur noch über Schleifen zu erschließen.

Durchbau an den Rampen lockte erste „Abkürzer“ im Fernverkehr an

Doch es gab starke Kräfte, die immer noch das alte Stadtautobahn-Konzept scheinbar durchsetzten. Der Weiterbau der A73 von der Jansenbrücke zur Rothenburger Straße war damals schon sehr umstritten. Er wurde dann aber mit dem Argument durchgesetzt, dass man eine Umleitungsstrecke braucht, wenn die Fürther Straße wegen des U-Bahn-Baus gesperrt werden muss. Und es wurde versprochen, dass diese anschließend zu einem verkehrsberuhigten „Boulevard“ umgewandelt wird.

Schon damals wandten klar denkende Menschen ein, dass so eine Abkürzung geschaffen würde, mit der man mutwillig den Fernverkehr mitten in die Stadt zieht. Die heute so stark kritisierten Ampeln dienten damals als Gegenargument, dass ja keine durchgehende Autobahn entsteht. Das hat sogar weitgehend geklappt: Es sprach sich herum, dass es sich lohnt, den Umweg über das Autobahnkreuz Nürnberg zu nehmen. Große Staus entstanden vor allem dann, wenn es Störungen auf den Autobahnen rund um Nürnberg gab.

Die Wende: Aus regionaler Autobahn A73 wird eine echte Fernverbindung

Zunächst war die A73 eine reine Regionalautobahn in die Landkreise Forchheim und Bamberg und diente vor allem dem örtlichen Güterverkehr und den Pendlern. Aber schon der Bau der Maintalautobahn von Schweinfurt über Bamberg weiter Richtung Bayreuth zog weiteren Fernverkehr an.

Zu einer echten Fernverbindung wurde die A73 dann nach der Wende, als sie immer weiter nach Thüringen verlängert wurde und dort Anschluss an die mitteleuropäischen Autobahnen bekam. Wer über Bamberg kommt, der wählt sehr viel leichter die Weiterfahrt auf geradem Wege statt der umständlichen Schleife am Autobahnkreuz Fürth/Erlangen. Vor allem Richtung Heilbronn – Stuttgart ist die Durchfahrt durch Nürnberg auch um einiges kürzer. Da riskiert man schon mal einen kleinen Stau.

Der Anteil des Fernverkehrs mag tatsächlich noch überraschend klein sein,



Grafik: HP Schellhorn

....und bei mir in der Schule sind schon lange die Toiletten kaputt!

aber immer öfter kann man beobachten, dass er das „Fass zum Überlaufen“ bringt.

Kann es die einfache Lösung geben?

Der Verkehr auf dem Frankenschnellweg kommt aus vielen Quellen: Es wäre eine Illusion, zu glauben, dass es ein Patentrezept gäbe, mit dessen Hilfe man an den Rampen ein störungsfreies Durchkommen ermöglichen könne.

Kommt der geplante Ausbau, so wird (auch nach den offiziellen Prognosen) vor allem die S-Bahn Fahrgäste verlieren. Schon dadurch es wird also auf je-

den Fall mehr Autoverkehr geben. Aber sollte es tatsächlich gelingen, zunächst die Staus aufzulösen, so wird das Glück nicht lange andauern: Denn dann wird doch die Versuchung wieder größer, die Abkürzung durch die Stadt zu nehmen.

Man braucht also keine hellseherischen Fähigkeiten, um vorherzusehen, dass es binnen Kurzem wieder die gleichen Staus geben wird wie vorher, nur mit mehr beteiligten Fahrzeugen. Und wenn es sich nicht auf der Autobahn selbst staut, dann im Straßennetz rundum, das für diese Zuwächse nicht ausgelegt ist. Sieht so eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik aus?



Die geplanten Ausbauten

- Vielspurige Verflechtung an der Rothenburger Straße
- neue Kohlenhofstraße als Stadtfahrt - aber wo landet der Verkehr?
- begrünter Deckel nur im Bereich Steinbühl
- zusätzliche Spur und Lärmschutzwände westlich des Rings

Eine Autobahn unter dem Deckmantel einer Kreisstraße?

Der geplante kreuzungsfreie Ausbau würde die Lücke in der A73 schließen und ist als Autobahn einzustufen. Für die Planung ist dann die Bundesrepublik und nicht die Stadt Nürnberg zuständig. Weiter wären die Prüfung von Alternativen und der Umweltverträglichkeit vorgeschrieben. Schon in der Vergangenheit wurden zahlreiche Straßenplanungen wegen falscher Klassifizierung gestoppt.

Schlamperei bei der Planung

Die bisherigen Verkehrsprognosen sind nicht haltbar, weil sie auf völlig veralteten Zählungen beruhen. Dass der Prognosehorizont bis 2020 nicht einmal mehr 8 Jahre nach Planfeststellung umfasst, ist als Rechtsfehler anzusehen. Bis dahin wäre der Tunnel wohl noch nicht einmal in Betrieb. Mit diesen unzureichenden Prognosen sind auch die darauf beruhenden Berechnungen zu Luftschadstoffen und zur Lärmbelastung falsch.



Foto: H. Kipke

Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke, Verkehrs- und Stadtplaner an der TH Nürnberg im Interview mit dem VCD.

VCD: Wird der Ausbau des Frankenschnellwegs die Nürnberger Verkehrsprobleme lösen?

Prof. Kipke: Zunächst denke ich, manche Stadt wäre froh, sie hätte „nur“ die Nürnberger Verkehrsprobleme. Es ist auch interessant, dass „Verkehrsprobleme“ bei den Menschen und in den Medien meist mit „Autoverkehrsproblemen“ assoziiert werden. Man beschwert sich, weil man irgendwo mit den Auto zu lange warten muss.

Vom kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs wird erwartet, dass die Wartezeiten für den Durchgangsverkehr entfallen. Für den Ziel/Quellverkehr in die Nürnberger Innenstadt ergeben sich wohl kaum Änderungen, außer, dass die Staus in die Anschlüsse und städtischen Straßen verlagert werden.

Beim Ausbau gibt es einen klassischen Zielkonflikt: 1. Die Verflüssigung des Verkehrs und 2. die Entlastung vom Kfz-Verkehr. Beides ist nicht in gleichem Maße erreichbar. Wenn der Verkehr erfolgreich verflüssigt wird, so steigt die Attraktivität des Kfz-Verkehrs und zieht neue Nachfrage nach sich. Direkt durch Verlagerungen von Verkehrsströmen, die zuvor den Weg über das Kreuz Nürnberg gewählt haben oder mit dem ÖPNV unterwegs waren und indirekt durch eine langfristig veränderte Wohn- oder Arbeitsplatzwahl. Auch der Verkehr verhält sich nach ökonomischen Gesetzmäßigkeiten: Angebot schafft Nachfrage.

Die Befürworter eines Ausbaus argumentieren mit der künftig geringeren Belastung durch Lärm und Schadstoffe. Gleichzeitig sollen mehr Autos die Strecke nutzen – ein Widerspruch?

Selbstverständlich tritt an den Stellen, an denen die Straße im Tunnel verläuft oder Schallschutzwände angeordnet werden, eine Minderung der Lärm- und Abgasbelastung ein. Vor allem die Abgasbelastung ist aber damit nicht verschwunden, sie tritt eben nur an einer

„Geradezu tragisch für Nürnberg“

anderen Stelle auf und wird letztendlich über die Stadt verteilt. Die Lärmbelastung wird sicherlich zurückgehen, denn Lärm ist nicht flüchtig. Lärm ist allerdings auch ein tückisches Phänomen. Er tritt dort wieder auf, wo der Verkehr an die Oberfläche muss. Mit dem kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs wird die empfundene Lärmbelastung in den angrenzenden Stadtstraßen kaum abnehmen.

Ergeben sich mit der Überdeckung der Fahrspuren neue städtebauliche Chancen? Als Beispiel wird ja gerne der Petuelpark am Mittleren Ring in München angeführt.

Die Situation in München ist mit Nürnberg nicht vergleichbar. Der Petuelpark stellt eine Verbindung zwischen zwei in ihrer Nutzung gleichen angrenzenden Stadtteilen her, die zuvor durch den mittleren Ring getrennt waren. Die Überdeckung im Bereich der Sandreuthstraße folgt keinem städtebaulichem Leitbild. Was soll in Nürnberg verbunden werden? Der Stadtteil Steinbühl und das ohnehin abgeschlossene Gewerbegebiet Sandreuth? Am Südring endet der neue „Park“ im Nichts. Man gewinnt den Eindruck, der kreuzungsfreie Ausbau soll vollkommen isoliert von städtebaulichen Zielen durchgesetzt werden.

Ein objektiver Blick auf den Stadtplan offenbart dafür große städtebauliche Chancen an ganz anderer Stelle: Eine Entwicklung der Gebiete südlich der Bahn vor allem zwischen Rothenburger Straße und Janssen-Brücke. Ziel müsste eine urbane innerstädtische Nutzung, wie auf der nördlichen Bahnseite, sein. Das sind städtebauliche Entwicklungsgebiete in bester Stadtlage mit einer potentiell hervorragenden Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel. Dort ist es fast tragisch für diese Stadt, die vorhandene Zäsur durch eine Stadtschnellstraße noch weiter zu zementieren.

Ist das Konzept einer kreuzungsfreien Stadtautobahn noch zeitgerecht? Welche Erfahrungen wurden in anderen Städten damit gemacht?

Eine Schnellstraße in den erweiterten Innenstadtbereich einer Stadt zu führen, ist nicht mehr zeitgerecht und entspricht noch dem Leitbild der autogerechten Stadt der 60er und 70er Jahre. Es gibt in Deutschland Städte, die bereits vor über 30 Jahren diesem Leitbild gefolgt sind, u.a. Saarbrücken, Duisburg, Essen, Ludwigshafen, Mannheim. Sicherlich ist nicht alles vergleichbar, aber in Ludwigshafen wird derzeit über die Umwandlung einer in den 70er Jahren errichte-

ten kreuzungsfreien Hochstraße in ein Stadtboulevard nachgedacht. Ein anderes Beispiel ist Paris: Auf 2,3 Kilometer Länge wurde die Schnellstraße zwischen dem Eiffelturm und dem Musée d'Orsay komplett zurückgebaut.

Welche anderen Maßnahmen wären aus Ihrer Sicht geeignet, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Anwohner zu entlasten?

Es gibt vielfältige Maßnahmen im Lärmschutz, die prinzipiell auch ohne einen kreuzungsfreien Ausbau realisiert werden könnten. Sicherlich ist eine Überdeckung zwischen Gibitzenhof und Sandreuth eine wirksame - wenn auch teure - Maßnahme, um den Lärm in diesem Bereich zu reduzieren. Aber auch eine Senkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h innerhalb des Rings sowie die Umgestaltung des Straßenraumes in einen „städtischen“ Straßenraum wäre eine Lösung.

Die Leistungsfähigkeit einer Straße wird im Übrigen weniger vom Straßenquerschnitt sondern in erster Linie von der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bestimmt. Der Verkehrsfluss könnte auch durch relativ kleinteilige Maßnahmen, wie z.B. die Einrichtung kurzer Unterführungen mit beschränkter Durchfahrthöhe in den Kreuzungsbereichen entschärft werden. Es gibt dies bereits in Frankreich, wo auch Tunnel ausschließlich für den PKW-Verkehr gebaut werden.

Derartige Fragestellungen werden am Labor für Verkehrswesen der TH Nürnberg untersucht. Der Einsatz von kurzen PKW-Unterführungen wurde bereits in einer Bachelorarbeit erfolgreich simuliert. Ein Vorteil wäre zudem, dass der unerwünschte LKW-Durchgangsverkehr die Unterführungen nicht nutzen könnte und dass sie aufgrund des geringen Flächenbedarfs deutlich besser in ein urbanes Straßenbild integrierbar wären.

Warum sollte man endlich über solche Alternativkonzepte nachdenken?

Stadtentwicklung denkt in die Zukunft - die Planungen für den Frankenschnellweg stammen aus der Vergangenheit. Inzwischen haben sich die Vorstellungen für den Verkehr doch deutlich verändert. Wir wissen nicht, was in 20 oder 30 Jahren sein wird. Wie hoch wird der Ölpreis sein? Fahren nur noch abgasfreie und leise Elektroautos durch unsere Städte und wenn ja, wieviele?

Gute Planung zeichnet sich dadurch aus, dass sie den Entscheidungsspielraum für die Zukunft erweitert und nicht einschränkt.

6 Nachteile durch den kreuzungsfreien Ausbau

1 Noch mehr Staus in der Stadt
Stau ist ein hässliches Wort! Aber kein Grund, eine neue Straße zu bauen. Wo immer eine Straße neu gebaut oder erweitert wird, entsteht mehr Verkehr.
Die neue Kohlenhofstraße soll 4-spurig ausgebaut werden. Wo sollen die Autos hin, die vom Frankenschnellweg kommen? Der Frauentorgraben ist jetzt schon überlastet.

Schlecht für Anwohner

Die geplagten Anwohner in Steinbühl sollen einen „Deckel“ auf die Autobahn bekommen. Das wäre auch ohne weitere Ausbaumaßnahmen möglich! Was ist mit all den anderen Bewohnern in Nürnberg, Fürth und Erlangen, die nahe des Frankenschnellwegs wohnen? Die müssen dann mit den Belastungen durch den Mehrverkehr leben!

3 Wer zahlt den geplanten Park?
Der schöne Park auf dem Tunneldeckel, der den Anwohnern vollmundig versprochen wird, hat bis heute nicht das Stadium einer Planung erreicht. Dieser Park würde mehrere Millionen Euro zusätzlich kosten, ohne Förderung durch den Freistaat. Alleine getragen durch die Stadt Nürnberg – das Geld fehlt dann für Grünflächen an anderen Stellen.

2 Vergebene Zukunftschancen

Der Ausbau soll nach derzeitigen Rechnungen etwa 450 Mio€ kosten. Ob der Freistaat Bayern 80% oder weniger zuschießt, steht in den Sternen. Nürnberg hat einen Schuldenstand von über 1,2 Milliarden€. Woher die zusätzlichen Millionen ohne neue Schulden kommen sollen, sagt niemand. Bluten müssten die ÖPNV-Nutzer: Die Stadt gibt zu, dass durch den Ausbau U- und S-Bahn 3 bis 4% ihrer Fahrgäste verlieren würden. Wer trägt hier die Einnahmeverluste?

5 Schlechter für die Umwelt
Ein Gutachten zu den Feinstaub- und Stickoxid Belastungen zeigt, dass falsche Annahmen getroffen und mit zu niedrigen Ausgangswerten gerechnet wurde. Im Ergebnis sind umfangreiche Grenzwertüberschreitungen vor allem an den Tunnelenden zu befürchten, wo die Fahrzeugabgase ungefiltert herausgeblasen werden sollen. Die Stadt Nürnberg hat auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet, die bei einer Autobahnplanung verpflichtend ist.

4

Kein Geld für Rad- und Fußwege

Im Moment ist für den Bau von Radwegen nur 1 Mio€ jährlich eingeplant. Allein der Unterhalt des Tunnelbauwerks soll ein Mehrfaches davon kosten. Gleichzeitig stellt der Kämmerer klar, dass mittelfristig die Stadt so gut wie „pleite“ ist und möglicherweise Investitionen gestreckt werden müssen. Wo kann man dann am einfachsten sparen?

6

Stadtstraße als Zukunftsoption

Der Ausbau des Frankenschnellwegs würde die bestehenden Probleme nicht lösen. Auch wir haben kein Patentrezept, aber statt viele Millionen in eine unsinnige Tunnellösung zu stecken, sollten damit endlich umwelt- und stadtverträglichere Alternativen gefördert werden:

Angebote für Pendler ausbauen

Wenn gute ÖPNV-Verbindungen angeboten werden, so sind viele auch bereit, auf das Auto zu verzichten. Ein attraktiver Nahverkehr entsteht u.a. durch Realisierung der folgenden Projekte:

- Fertigstellung der S-Bahn Richtung Erlangen
- Straßenbahn in den Süden nach Kornburg und darüber hinaus
- Stadt-Umlandbahn nach Erlangen, Herzogenaurach und Neunkirchen

Auch Radschnellwege können einen Beitrag leisten, gerade in Zusammenhang mit den immer beliebteren E-Bikes. Und jeder Autofahrer, der aufs Rad umsteigt, sorgt für eine Entlastung der Straßen.

Güterverkehr umlenken

Ein guter Teil des LKW-Verkehrs ist Ziel- und Quellverkehr in das Nürnberger

Stadtgebiet, aber die Umschlagpunkte liegen überwiegend außerhalb des mittleren Ringes. Ist es tatsächlich nötig, dass diese LKW eine ungehinderte und mautfreie Durchfahrt an den Rampen bekommen?

Der LKW-Verkehr von und zum Hafen bleibt aber ein schwer lösbares Problem. Solange eine weitreichende Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene nicht absehbar ist, bleibt nur die Möglichkeit, diese Verkehre durch weniger sensible Bereiche zu lenken, z.B. Gewerbegebiete wie an der Sigmundstraße.

Fernverkehr abschrecken

Durch die Gestaltung der Knotenpunkte können bevorzugte Fahrtrichtungen unterstützt werden. Im Zeitalter von Routenplanern und Navigationsgeräten wird die kürzere Strecke aber meist automatisch gewählt. Man müsste also Maßnahmen treffen, um die Strecke durch die Stadt möglichst unattraktiv darzustellen. Wenn auf Karte und Bildschirm keine Autobahn zu sehen ist, sondern nur eine innerörtliche Straße zwischen den Ausfahrten der Ringstraße, so wäre die Versuchung kleiner. Dazu wären Um- und Rückbaumaßnahmen nötig, aber auch möglich.



Foto: B. Baudler

Mitten in Nürnberg: Hier könnte auch „Stadt“ sein...

Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass auch an hochbelastete Hauptstraßen eine Randbebauung mit Büro- und Gewerbeeinheiten, Läden und sogar Straßencafés und intelligent schallgeschützten Wohnungen möglich ist. Straßenbäume, breite Bürgersteige und Radwege zähmen den Autoverkehr.

Impressum:

VCD Kreisverband Großraum Nürnberg
Hessestr. 4 (Ökozentrum)
90443 Nürnberg
U-/S-Bahn Rothenburger Str.

Fon: (0911) 47 17 43
Fax: (0911) 47 64 73
www.vcd.org/nuernberg
vcd-nuernberg@vcd-bayern.de