

4. April 2019

Tun, was den Menschen nutzt **Vorschläge des VCD Nürnberg für den Frankenschnellweg – Hintergrund**

Als Nürnbergs Bürgermeister Vogel kürzlich die Pläne für das ergänzende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankenschnellwegs vorstellte, bewarb es dies mit den Worten „**Jetzt tun, was den Menschen nutzt**“. „Darauf können wir uns einigen!“, meint Hans Luntz, stellvertretender Vorsitzender des VCD Nürnberg.

Mit dem Ausbau des Frankenschnellwegs würden Anwohner entlastet, wenn sie durch eine Lärmschutzwand oder durch eine „Deckelung“ der Fahrbahn besser geschützt werden würden. Noch deutlicher wäre die Entlastung durch eine spürbare Reduzierung des Autoverkehrs.

Diese wäre durchaus zu erreichen. Die amtliche Verkehrszählung zeigt: Auch auf dem Frankenschnellweg gab es 2018 rund 20 % weniger Verkehr, weil im Norden eine große Autobahnbaustelle den Verkehr bremste. Ein Großteil der Fahrer ist aber nicht auf andere Einfallstraßen ausgewichen, sondern muss auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen sein.

Diese Erfahrung machte Nürnberg in den letzten Jahren stets, wenn größere Baustellen den Autoverkehr behinderten, wie auch der Verkehrsausschuss des Stadtrats mit Erstaunen feststellte. Ein Teil der Fahrzeuge verschwand spurlos, es gab bei weitem nicht die vorhergesagten Staus. 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 Auto weniger attraktiv machen. Diese Erkenntnis setzt sich langsam durch, aber es wird noch dauern, bis die Verkehrswende tatsächlich auch für belastete Anwohner zu deutlichen Erleichterungen führt.

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.

Das Problem erhöhter Schadstoffwerte würde sich allerdings nur verlagern, da es nicht möglich ist, die Luft zu filtern. „Der Dreck würde lediglich anders verteilt“, wie Pressesprecher Berthold Söder bemerkte. 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. Dies erreicht man nur durch Reduzierung von Fahrspuren, ein besseres ÖPNV-Angebot reicht nicht aus, so die Gutachter.

Peter Mühlenbrock - VCD Nürnberg: „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!“, bewertete Herr Mühlenbrock diese Pläne.

Aber wie der VCD weiter darstellt: „Dies bedeutet jedoch nicht, dass nicht ein Teil der Pläne ausgeführt werden könnte.“ 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 nachvollziehen, dass Anwohner dies wünschen. Wenn sich alle einig sind, so kann diese Mauer genauso gebaut werden, wie die bereits gebaute neue Eisenbahnbrücke südlich 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 angrenzende Stadtteile erreichen, da auf der anderen Seite nur Industrieflächen liegen.

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.

Der VCD Nürnberg fordert deshalb, dass **kurzfristig** folgende Planungen umgesetzt werden:

1. Bau der geplanten Lärmschutzwände
2. Alle passiven Lärmschutzmaßnahmen werden ausgeführt.
3. Der Fuß- und Radweg entlang des Bahndamms Richtung Fürth wird gebaut
4. Der Neubau der Bahnunterführung Rothenburger Straße wird ausgeführt

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!

Das Fazit der von Hans Luntz dargelegten Sachverhalte lautet: **Weshalb nicht kurzfristig das tun, was jetzt den Menschen nutzt? - Und das lassen, was den Menschen schadet!**