

<https://www.baulust.de/projekte/frankenschnellweg>

Acht Fragen zum Frankenschnellweg

VCD: Warum kommt jetzt ein Bürgerbegehren?

Brigitte Sesselmann: Die Hoffnung auf politische Einsicht und Abkehr von den schon über 20 Jahre alten Planungen für die „Frankenröhre“ ist geschwunden, vor allem seit die Stadt mit massiven Stellenausschreibungen versucht, den Ausbau voranzutreiben. Wir bezweifeln die mantartaartige Behauptung „alle Nürnberger wollen den Ausbau“. Nach so langer Zeit mit mehrmaligem Starkregen, bei dem Tunnel vollgelaufen sind, ist der geplante Tunnel für den FSW eine aus der Zeit gefallene, extrem teure Narretei.

Mit einem Bürgerbegehren und dem anschließenden Bürgerentscheid könnten wir ein demokratisches Stimmungsbild in der Bevölkerung Nürnbergs bekommen. Denn eine transparente Diskussion über das Projekt hat bisher nicht stattgefunden. Die Bürger*innen einer Großstadt sind mündig genug und haben ein Recht auf transparente, ehrliche Information. Deshalb haben wir von BauLust e. V. unsere Visualisierungen angefertigt und meinen, dass alle die Möglichkeit haben sollten, sich ihr eigenes Bild zu machen und dann zu entscheiden, wie mit unserem wertvollen Gut Stadtraum umgegangen werden soll.

VCD: Wer würde von einem kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs profitieren?

B. S.: Kreuzungsfrei wäre nur eine Fahrt durch die geplante Tunnelanlage ab Rothenburger Straße bis zur Nopitschstraße. Diese Röhre wird gerade in der Nacht eine willkommene Abkürzung vor allem für den Schwerlastverkehr von den Autobahnen z. B. aus Richtung Nord (A3) nach Südwest (A6) darstellen. Die Zeitersparnis ist gegenüber den großzügig ausgebauten Autobahnen um Nürnberg herum tagsüber gering. Jedoch ist der Frankenschnellweg kilometermäßig kürzer und teils mautfrei. Auch das Argument des Hafenschlusses zieht nicht wirklich, wenn man sich die Straßennetze im Süden Nürnbergs anschaut. Pendler, die nach Nürnberg wollen werden nach wie vor Ampelkreuzungen passieren müssen. Nürnberger Bürger*innen profitieren kaum, vor allem wenn nach dem Bau der Transitverkehr noch zunimmt.

VCD: Hat Nürnberg denn überhaupt das Geld für den Ausbau?

B. S.: Nürnberg plant im Moment jede Menge Großprojekte wie Ausweichspielstätte (380 Mio. Euro), Opernhaus (unklar, bis 1 Mrd. Euro), SÖR-Betriebszentrale (125 Mio. Euro), Stadion mit Neubau zu-

sätzlicher Sporthallen und -einrichtungen drumherum, und, und, und ...

Man könnte meinen, die Stadt schwimme im Geld. Dabei hat sie in guten Jahren den Unterhalt ihrer Einrichtungen versäumt. Schulen und Horte fehlen der wurden vernachlässigt. Es wird in allen kommunalen, aber auch staatlichen Haushalten das Geld knapp. Der Freistaat Bayern hat angeblich einen Sanierungsstau in Milliardenhöhe.

Daher ist die Frage, was man von einer vollmundigen Zusage aus München halten kann die bisher von 80 % der förderfähigen Kosten ausgeht, was aber meines Wissens bisher nicht vom Landtag abgesegnet wurde. Wer sich ein bisschen auskennt weiß, dass nicht alle Kosten förderfähig sind und man in der Regel bei 60 % liegen wird. Dazu kommt, dass jetzt schon viele Kosten unter den Tisch gekehrt werden, wie z. B. Spartenverlegungen, für die dann die Nürnberger*innen mit ihren Gebühren zur Kasse gebeten werden.



Ausführliche Infos finden Sie auf:
zurueck-auf-los.de
stattaubahn.de
baulust.de
vcd.org/nuernberg

➤ Acht Fragen zum Frankenschnellweg Teil 2

VCD: Wenn kein Ausbau kommt, wohin dann mit dem Verkehr?

B. S.: Ich will mal versuchen, knapp zu gliedern, wie eine zeitgemäße Lösung aussehen kann:

- Durchgangsverkehr ganz raus: Prof. Knoflacher hat uns schon vor Jahren darauf hingewiesen, dass man viel weiter draußen, am Erlanger Kreuz A3/A73 bzw. am Dreieck Feucht A9/A73 einen Riegel vorschieben und viel regionaler denken muss.
- Zielverkehr verringern: weiterer Ausbau eines attraktiven ÖPNV. Die Entscheidung für die StUB war die richtige – auch hier ist der regionale Ansatz entscheidend. Wir müssen wegkommen von der Fixierung auf die Zentren und klügere Netze drumherum bauen.
- eine intelligente Stadtplanung: weg von Funktionstrennung und Monostrukturen, stattdessen multifunktional, flächensparend und polyzentrisch. Das hilft, Wege kurz zu halten und den Verkehr zu reduzieren und zu verlangsamen. Das eröffnet die Chance, aus der offenen Wunde zwischen Gostenhof und St. Leonhard einen Möglichkeitsraum für eine grüne und lebendige Stadtentwicklung zu machen.

VCD: Warum werden diese Alternativen nicht diskutiert?

B. S.: Es gab unmittelbar nach dem Gerichtsurteil im April 2024 schon ein gewisses Zögern in der Stadtpolitik, weil man sich im Klaren ist, dass wir bei einer ständig wachsenden Bevölkerungszahl mit eingefahrenem Denken letztlich an unsere Grenzen stoßen und die autogerechte Stadt ein Irrtum war.

Aktuell scheint es aber, dass der Bau ohne Rücksicht auf Verluste durchgezogen werden soll. Unbequeme Fragen sollen mit geschönten Bildern erstickt werden. Eine offene Diskussion, ob das langjährige Prestigeprojekt noch in die heutige Zeit passt, ist nicht gewünscht.

VCD: Was braucht Nürnberg für die Zukunft?

B. S.: Es gibt in Nürnberg keine erkennbare Vision, wo und wie diese Stadt überhaupt noch wachsen kann, bei bekanntermaßen nicht vermehrbarem Boden. Rätselhaft ist, wie das Ziel des Flächensparens erreicht wird. Einfach nur zu behaupten, wir bauen jetzt überall höher und dichter, ist keine Perspektive.

Es braucht verbindliche Ziele und wohl geplante Lösungen, die z. B. wie in Paris einem klaren Leitbild für eine nachhaltige

Stadtstruktur folgen. Eine kluge Stadtplanung im Sinne einer 15-Minuten-Stadt kann dazu beitragen, dass tägliche Wege der Menschen in der Stadt kürzer und angenehmer werden. Wir brauchen einen sozialverträglichen Stadtumbau, der vom Fitmachen des Bestandes ausgeht, Flächen entsiegelt, Grün in die Stadt bringt und den Menschen ein so lebenswertes Umfeld bietet, dass sie gerne zu Fuß gehen. Dass sie automatisch auf ihr Umfeld achten, es nicht vermüllen und den öffentlichen Raum als Gemeinschaftsgut

„Wir brauchen endlich eine gesamtheitliche Entwicklungsplanung mit klaren Zielen und Leitbildern für eine nachhaltige, klimaresiliente Stadt.“

Brigitte Sesselmann,
Stadtplanerin und Architektin, Nürnbergerin

wertschätzen. Dazu gehört auch, das Auto weg von der Straße zu parken, mit Nachbarn zu teilen oder gerne ganz darauf zu verzichten.

Zum Glück gibt es bereits Menschen, die ihr Lebensmodell so eingerichtet haben, dass sie ihre kostbare Zeit nicht im Auto verbringen. Heißt, der Verkehr hat bereits abgenommen. Der ÖPNV ist im Großraum auf einem guten Weg und muss weiter verbessert werden. Wir müssen also daran arbeiten, dass der flächenfressende Autoverkehr abnimmt, leiser und langsamer wird. Wege müssen kurz und sicher sein, der öffentliche Raum wieder als Raum für Alle verstanden werden.

VCD: Wer unterstützt das Bürgerbegehren?

B. S.: Es gibt ein Kernteam, das aus Sprecher*innen besteht, die für das Bürgerbegehren verantwortlich sind. Diese haben sich auch Neutralität auferlegt, d. h. wir wollen gut und transparent informieren, die Diskussion ermöglichen, aber selbst keine Alternativen bevorzugen. Daneben gibt es ein breites Bündnis, das sich in Nürnberg schon für viele alternative Projekte, wie den „Klimaentscheid“ eingesetzt hat. Wir hoffen, dass abgesehen von vielen unterschiedlichen Ansätzen, die damit eingespeist werden, dieses Bündnis wächst. Denn das Projekt und die abzusehenden Folgen betreffen ganz viele Facetten der Stadtgesellschaft.

VCD: Wie können unsere Leser*innen helfen, das Ziel zu erreichen?

B. S.: Informieren, mitmachen, weitersagen, motivieren, aktiv einmischen, Unterschriften sammeln und natürlich spenden, damit uns für unsere Aktionen und Anstrengungen nicht die Luft ausgeht. Wir brauchen am besten 20.000 Unterschriften.

Brigitte Sesselmann, Vorsitzende von *baulust e. V.* und Mitinitiatorin des Bürgerbegehrens „Zurück auf Los“ im Interview mit Bernd Baudler, VCD Nürnberg



Foto: Karen Köhler

Impressum:

VCD-Regionalverband 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
Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Autorin oder des Autors wieder. Diskutieren Sie mit uns!

Starkregen bringt keinen Segen

Jetzt mal ehrlich: Wer von uns hat vor zehn Jahren den Begriff „Starkregen“ gekannt oder verwendet? Dies hat sich grundlegend geändert. Den meisten Nürnberger*innen hat sich das extreme Starkregenereignis vom 17. August 2023 eingeprägt. An diesem Tag kam es zu den höchsten in Nürnberg jemals gemessenen Niederschlagsmengen: Halb versunkene PKWs in Unterführungen, eine im trüben Wasser steckengebliebene Straßenbahn, vollgelaufene Keller und lange Strom- und Fernwärmeausfälle bleiben im Gedächtnis. Mit viel Glück konnte ein schwerer Unfall mit Personenschaden noch vermieden werden.

Schachtbauwerk zerstört

Die andrängenden Wassermengen haben in der Maximilianstraße ein Schachtbauwerk der Kanalisation so stark beschädigt, dass es erneuert werden musste. Die Stadt Nürnberg – und damit alle Bürger*innen – haben hier einen Sachschaden in Millionenhöhe zu beklagen. Dazu kam noch die monatelange Staubelastung an der Baustelle für den Autoverkehr und Anwohner*innen hinzu. In Folge werden auch in anderen Bereichen die Auswirkungen sichtbar. Die Versicherungsprämien steigen und Mitarbeiter*innen in den entsprechenden Sparten müssen um ihre Arbeitsplätze fürchten.

Ist der FSW-Tunnel eigentlich „starkregen-sicher“?

Der Tiefpunkt des Tunnels liegt ca. 20 m unter der Oberfläche. Von beiden Portalen (Rothenburger Str. und Otto-Brenner-Brücke) laufen die Fahrspuren mit bis zu 2,7 % Gefälle in das Tunnelbauwerk. Das auf die Rampen einregnende Oberflächen-



Foto: Chris C.J. Johnson from Pixabay

Häufigkeit und Heftigkeit von Starkregenereignissen steigen in Zukunft weiter an.

chenwasser strömt natürlich zum tiefsten Punkt. Diese Bauweise wurde erst in letzten Jahr auch dem Atzenbrugger Tunnel an der österreichischen Westbahn zum Verhängnis: Nach den Unwettern im September war das Bauwerk für Monate gesperrt, die elektrische Ausrüstung und die Entlüftung komplett zerstört.

Bei allen anderen Ereignissen (wie Unfall, Brand usw.) könnten Feuerwehr und Rettungsdienst am Frankenschnellweg jeweils von der nicht betroffenen Schwester-Röhre eingreifen. Bei Starkregen ist dies nicht möglich, es sind beide Röhren betroffen. Die zum Abpumpen geplanten Hebeanlagen können gegen ein 5-minütiges Ereignis nicht nennenswert angehen.

Ist die geplante Auslegung ausreichend?

Die Planungen sehen jeweils zwei Auffangbecken am Tiefpunkt vor. Nach den Angaben in den Planfeststellungsunterla-

gen sollen diese nicht nur ein 20-jähriges, sondern sogar ein 100-jähriges Ereignis beherrschen können. Natürlich ist zu unterstellen, dass die Planer fachlich und sachlich richtig nach damals geltendem Regelwerk (z. B. der RABT 2016) geplant haben. Aber genügt dies angesichts des beschleunigten Klimawandels auch für ein 50-jähriges Betonbauwerk?

Hier gibt es Zweifel, zumal in den Planfeststellungsunterlagen unterschiedliche Angaben zur Entwässerungsfläche (0,33 ha bzw. 0,981 ha) gemacht werden. Der Umweltausschuss der Stadt Nürnberg hat am 5. Juni 2024 berichtet, dass am 17. August 2024 bis zu 65,3 Liter pro Quadratmeter und Stunde Regen angefallen sind. Dies wurde als „mehr als 100-jährig“ klassifiziert, doch schon acht Monate später, am 16. Mai 2024, ereignete sich bereits der nächste „mehr als 100-jährige“ Starkregen!

Was also tun?

Auf der sicheren Seite gegen zukünftige Starkregenereignisse erscheinen nur Tunnelkonstruktionen ohne Tiefpunkt oder Einfallstore für Regen- und Oberflächenwasser.

Jahrhundertereignisse und noch größere Starkregenereignisse werden zukünftig häufiger und stärker auftreten. Eintreten können sie bereits morgen, in der Bauzeit oder am Tag der Inbetriebnahme. Selbst wenn die Planung ein 100-jähriges Ereignis berücksichtigen sollte, können „mehr als 100-jährige“ inzwischen jederzeit auftreten. Die Empfehlung muss deshalb heißen: „Zurück auf Los“ – kein Tunnel beim Ausbau des Frankenschnellweges.

Andreas Günzel



In die Tunnel einströmende Niederschläge führen zu unvorhersehbaren Risiken.

Was droht uns, wenn der Tunnel gebaut wird?

Die nächsten beiden Jahre gibt es schon mal keinen Baubeginn. Dies liegt nicht nur daran, dass ein abschließendes Gerichtsurteil noch aussteht. Vor allem gibt es keine fertige Ausführungsplanung. Die Kostenfrage ist noch nicht geklärt. Niemand weiß, wie teuer das Projekt wirklich kommen könnte. Auch die Frage der Zuschüsse ist noch offen.

So können noch keine Bauleistungen ausgeschrieben werden. Selbst nach offizieller Planung kann es keinen Baubeginn vor Mitte 2027 geben. Dann ist mit mindestens zehn Jahren Bauzeit zu rechnen. Bisherige Erfahrungen mit von SÖR verantworteten Bauprojekten zeigen: Dieser Zeitplan ist sehr optimistisch.

Bauphasen des FSW-Ausbaus

Bevor die ersten Bagger für den Ausbau rollen, muss das Baufeld freigemacht werden. Ein großer Regenwassersammler muss erweitert werden. Insbesondere die N-ERGIE muss eine Vielzahl von Versorgungsleitungen umverlegen. Das Ganze ist noch in Planung. Die „Spartenverlegungen“ können frühestens 2026

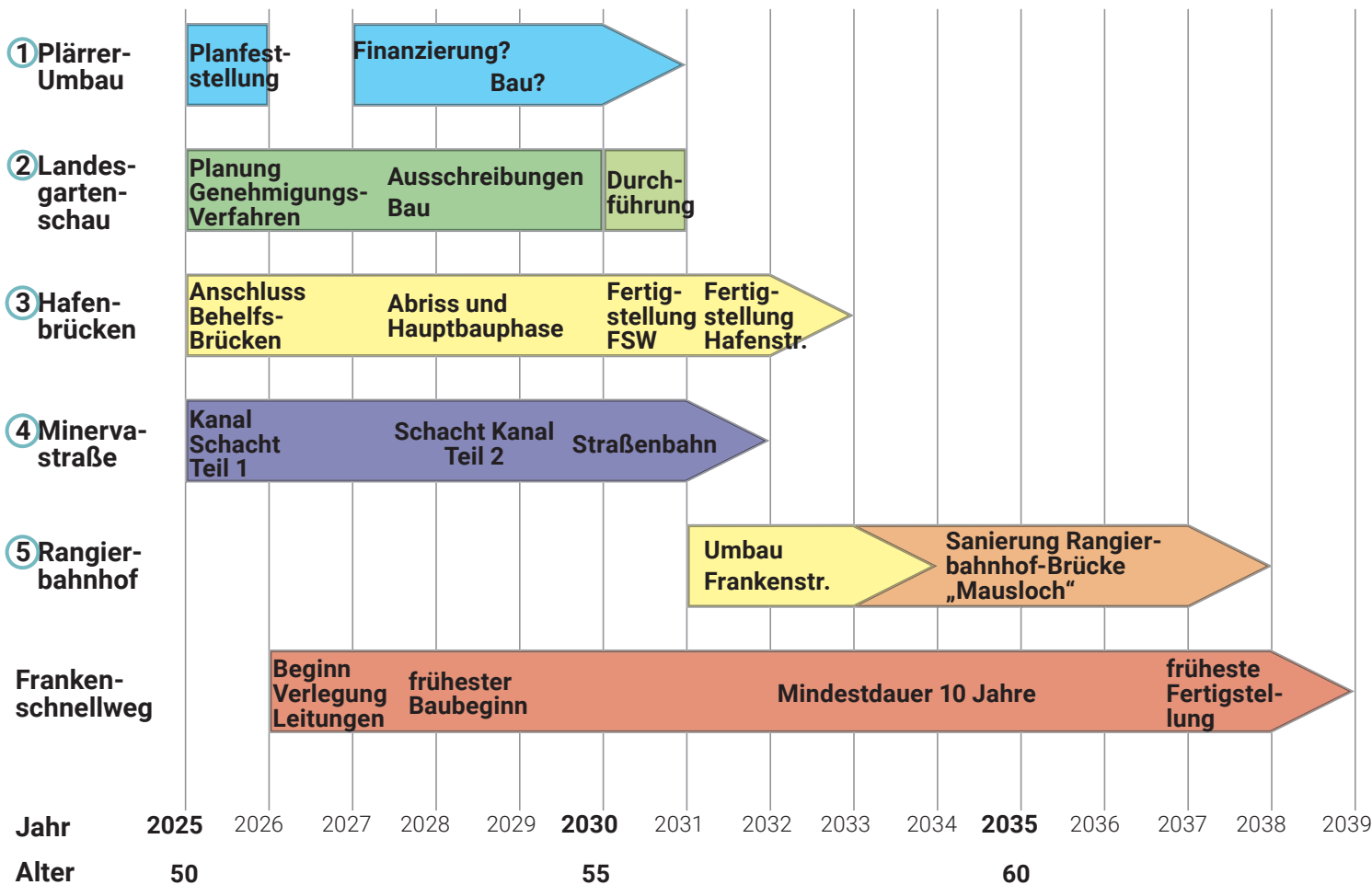
beginnen. Es dauert dann noch mindestens 1,5 Jahre, bis mit dem eigentlichen Tunnel- und Straßenbau begonnen werden kann. Sicher ist aber schon vorher mit erheblichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen.

Der Ausbau muss phasenweise erfolgen. Bevor der Tunnelbau beginnen kann, muss zunächst einmal Platz für die Bohrmaschinen geschaffen werden. Das westliche Tunnelportal soll im heute zugewachsenen Bereich zwischen den jetzigen Fahrbahnen vor der Rothenburger Straße entstehen. Danach wird es für die Bewohner*innen von St. Leonhard heftig: Mindestens zwei Jahre muss der Verkehr über Witschelstraße, Holzschuhstraße und Pferdemarkt umgeleitet werden, die zuvor ausgebaut werden sollen. Es wird spannend, wie dann die Wege und Querschnittsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr aussehen. Zumal es auch Sperrungen der direkten Zufahrten von

Rothenburger und Schwabacher Straße geben soll.

Dann gibt es noch weitere komplizierte Bauphasen: alle Bahnunterführungen, An den Rampen, Schwabacher und Rothenburger Straße müssen tiefergelegt werden. Auch dies erfordert Vollsperrungen, die nicht gleichzeitig durchgeführt werden können. Südstadt und Gostenhof sind für viele Jahre Richtung Westen weitgehend abgeriegelt. Die Bewohner*innen von St. Leonhard und Schweinau kommen nur sehr eingeschränkt Richtung Altstadt und in die nördlichen Stadtteile. Mögliche Ausweichstrecken sind mindestens für zehn Jahre massiv über-

„Bis 2030 gibt es massive Behinderungen durch Großbaustellen rund um den Frankenschnellweg. Will man tatsächlich gleichzeitig ein weiteres Großprojekt starten? Es ist doch mutwillig, auf diese Weise ein sicheres Chaos zu provozieren!“
Hans Luntz, VCD Nürnberg



lastet. Und zur gleichen Zeit gibt es noch weitere Großbaustellen im Umfeld.

Neubau der Hafenerbrücken

Seit Jahren ist klar: Im Hafenerbereich müssen drei Doppelbrücken abgerissen und neu gebaut werden. Das Projekt ist bereits viele Jahre in Verzug. Bisher sind noch nicht einmal die Behelfsbrücken angeschlossen, der Abriss hat noch nicht begonnen. Nach offizieller Planung sind die Brücken Frankenschnellweg und Hafenerstraße frühestens 2030/31 fertig. Das hat massive Auswirkungen für den LKW-Verkehr von Süden zum Containerbahnhof und in die Logistikzentren. Will man da gleichzeitig den Verkehr von Norden massiv einschränken?

Plärrer und Landesgartenschau

Die Decke des U-Bahnhofs Plärrer ist marode und muss dringend ersetzt werden. Schon in den letzten Jahren gab es massive Probleme durch Setzungs Vorgänge, weil man die Verschalungen zur Bauzeit in der Erde gelassen hat. Diese Sanierung betrifft auch einen Großteil der Straßen-

flächen auf dem Platz. Jegliche Art von Verkehr ist über viele Jahre massiv eingeschränkt. Somit fällt auch die Achse Fürther Straße – Plärrer für den Ausweichverkehr weg. Wann gebaut wird, ist unklar. 2026 gibt es eine Planfeststellung. Bis 2030 muss alles fertig sein, denn dann beginnt die Landesgartenschau. Auch dafür wird es entlang des Burgings und in den Stadtteilen davor umfangreiche Baumaßnahmen geben.

Minervastraße

Seit Jahren werden Kanäle und Schächte erneuert. Bis mindestens Frühjahr 2028 kommt es hier zu weiteren massiven Behinderungen. Heftig wird es Anfang 2028, wenn die Kreuzung am Finkenbrunn gesperrt werden muss. Erst danach kann mit dem Bau der Straßenbahngleise begonnen werden. Der Neubau durch die Minervastraße ist unbedingt nötig, da ab 2030 ein Neubau der Gleise in der Frankenstraße ansteht. Sonst kämen die Straßenbahnen in der Bauzeit nicht mehr zu ihrer Werkstatt, bzw. ins Depot.

Wenn die Straßenbahn wieder durch die Frankenstraße zum Depot kommt, steht die Sanierung der Rangierbahnhofbrücke und der als „Mausloch“ bekannten Unterführung an. Das wird dann in etwa zehn Jahren ein weiteres ernstes Problem, weil ja der FSW-Tunnel da noch lange nicht fertiggestellt sein wird.

Und was haben die „geplagten“ Autofahrer davon?

Nach offizieller Aussage sparen sie durch weniger Stau maximal zehn Minuten am Tag – frühestens ab 2037! Wer heute 50 Jahre alt ist, wird (frühestens) mit 62 Jahren durch den Tunnel fahren. Aber wie viel Lebenszeit verlieren er oder sie und alle Bewohner*innen der Stadt, bis der Bau endlich fertig ist?

Hans Luntz

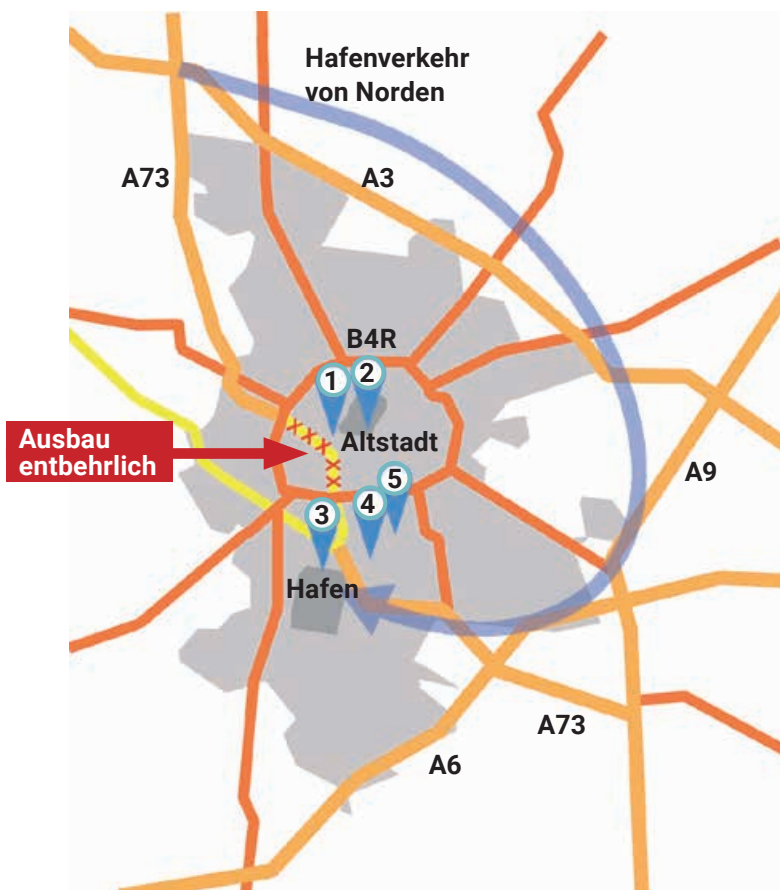
Braucht es eine Autobahn mitten durch die Stadt?

Alle sind sich einig: Wie der Frankenschnellweg im Zentrum heute aussieht, kann es nicht bleiben. Aber wozu ist diese Straße gut? Für den überörtlichen Fernverkehr gibt es einen bestens ausgebauten Dreiviertel-Autobahnring. Trotzdem kürzt er ärgerlicherweise mitten durch die Stadt ab. Auch der Schwerverkehr zum Hafen kommt außen herum mit maximal acht km Umweg zum Ziel.

Bleibt der überörtliche Quell- und Zielverkehr. Dafür gibt es die A73 und die Bundesstraßen bis zum Ring B4R. Innerhalb des Rings gibt es so gut wie keine Gewerbegebiete, die eine Zufahrt brauchen. Will man Mobilität stadtverträglich gestalten, braucht es Raum für den Umweltverbund. Dann gibt es idealerweise innerhalb des Rings gar keine mehrspurigen Straßen mehr. Sinnvoll ist deshalb nur der Rückbau der Kreisstraße Frankenschnellweg zwischen Jansen- und Otto-Brenner-Brücke.

Damit gewinnt man Platz für ein ganzes neues Stadtquartier mit Parks, Nahversorgung, Schulen und Kultur. Nicht für Autos, sondern für Menschen planen – so geht zukunftsfähige Stadtentwicklung.

Hans Luntz

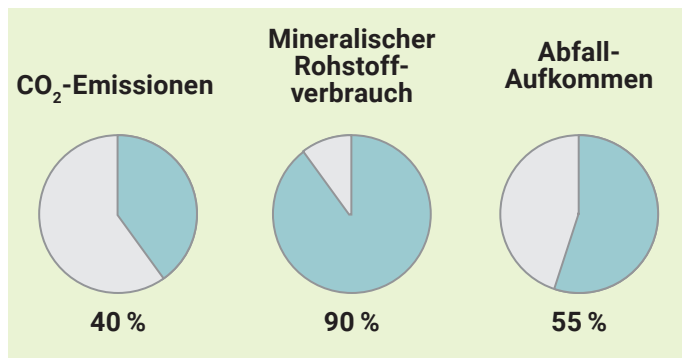


Graue Emissionen – halb so schlimm?

Was haben „Verkehr“ und „Wohnen“ gemeinsam? Beide Handlungsfelder werden durch Neubau anstelle von Sanierung und Umverteilung bestimmt. Warum bevorzugen die bundesdeutschen, bayerischen und Nürnberger Regierenden immer noch Neubauten? Haben Sie jemals einen Verkehrsminister (hier hat gendern wirklich keinen Sinn) eine frisch sanierte Straße eröffnen sehen?

Können wir uns das in Zeiten von einstürzenden Brücken, Sanierungsstau, wachsenden Abfallbergen, Baustoffmangel, Fachkräftemangel und Wohnungsnot noch leisten? Und was hat das alles mit dem Frankenschneidweg zu tun?

- Einstürzende Brücken: Es fehlt an Mitteln und Kapazitäten, seit Jahren bekannte und überfällige Sanierungen anzugehen, nicht nur in Nürnberg, aber auch hier.
- Sanierungsstau: In vielen Schwellenländern haben die Straßenbeläge mittlerweile augenscheinlich in der Regel eine bessere Qualität als die abgenutzten, welligen, von Schlaglöchern übersäten Straßen in Nürnberg und vielerorts in Bayern.
- Wachsende Abfallberge: Ja, wir sortieren brav Papier, Glas und grünen Punkt – doch die Musik spielt beim Bauschutt, der die bundesdeutsche Abfallstatistik dominiert. Bei der Recyclingquote von Baumaterial kann von Nachhaltigkeit noch lange keine Rede sein.



Anteile des Bausektors am deutschen Gesamtaufkommen / Gesamtverbrauch

- Baustoffmangel: Der für den Beton nötige und geeignete Sand wird knapp. Afrikanische Länder weisen bereits auf global organisierten Diebstahl von Sand hin, für den Bauhunger. Dieses Thema würde hier den Rahmen sprengen, mehr: <https://globalmagazin.com/in-den-faengen-der-sand-mafia/>.
- Fachkräftemangel: Der Nürnberger Bevölkerung sind die großflächigen wiederkehrenden Stellenanzeigen von SÖR zur Gewinnung von Baufachleuten nicht entgangen. Die durch Stadtratsbeschlüsse vereinbarte Liste an Baumaßnahmen im Hoch- und Tiefbau wird nicht kürzer, sondern länger. Es gilt also, Prioritäten zu setzen. Welche Projekte bleiben auf der Strecke?
- Wohnungsnot: Es gibt fast zwei Mio. leerstehende Wohnung in Deutschland. Die durchschnittliche Wohnfläche beträgt über 48 qm pro Kopf. Ist das Wohnungsnot? Nein, es sind klare Hinweise auf Verteilungs- und Regulierungsfragen, die es zu lösen gilt. Gleiches gilt für die kostenlosen Verkehrsflächen für den fließenden und ruhenden Verkehr. Neubau ist keine Lösung, sondern verschärft die Probleme.

Zurück zu grauen Emissionen. Verkehrsinfrastruktur, also Straßen, Brücken, Tunnel aber auch Schienenwege und Wasserstraßen verursachen bei ihrem Bau Umweltbelastungen, gerade auch in Form von klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen wie

Staub, Lösungsmitteln, Kohlendioxid. Diese werden als „graue Emissionen“ bezeichnet. Besonders belastend wirkt sich das Bauen mit Beton und Stahl aus. Beton beinhaltet Zement, der beim Brennen hohe Emissionen verursacht. Ebenso Stahl, der überwiegend mittels Koks aus Eisenerz unter hohen CO₂-Emissionen gewonnen wird. Beide Industrieprozesse weisen mit die höchsten absoluten Emissionen der Grundstoffherstellung auf, neben der Düngemittelherstellung. So verwundert es nicht, dass der Dax-Konzern mit den höchsten Emissionen Heidelberg Materials, früher Heidelberg Cement ist. Er verursacht allein ca. 10 % der CO₂-Emissionen der Bundesrepublik Deutschland.

Die für den Frankenschneidweg geplanten Tunnel werden nach Aussage der Umweltgutachter und der Stadtverwaltung ca. 210.000 m³ Beton und 38.000 t Stahl benötigen. Hinzu kommt die sowieso nötige Sanierung der Straßendecken und der Bau der zusätzlichen Verkehrsflächen. Der Neubau würde mehr als 80.000 t CO₂-Äquivalent emittieren. Der Betrieb des Tunnels für Beleuchtung, Frischluftventilatoren, Abwasserpumpen wird über eine Nutzungsdauer von 100 Jahren weitere 24.000 t CO₂-Äquivalente freisetzen, also in 100 Jahren über 100.000 t CO₂-Äquivalente oder 1.000 t pro Jahr. Der „grüne Deckel“ würde im besten Fall 23 t CO₂-Äquivalente pro Jahr abbauen, also nur 2 % der über 100 Jahre jährlich abzuschreibenden grauen Emissionen. Sprich: Der „grüne Deckel“ müsste 50-mal produktiver oder größer sein, um die grauen Emissionen zu auszugleichen.

Wird der Frankenschneidweg wenigstens helfen, die verkehrlichen Emissionen zu senken, indem Umwege vermieden werden, der Verkehr flüssiger wird und auch die indirekten Emissionen durch Unfälle weniger werden? „Wer Straßen baut wird Verkehr ernten“, wer schnellere und kürzere Straßen baut, wird noch mehr Verkehr ernten. Solange eine Straße nicht gebührenpflichtig ist (Maut), ihre Nutzung also wie in Deutschland üblich nichts kostet, wird die Straße voll sein. Also: Wer möchte wirklich im Stau im neuen Tunnel stehen? Niemand, aber wenn er gebaut würde, wird es so kommen.

Wirkungsvoller Klimaschutz ist die Summe vieler kleiner und großer aktiver Maßnahmen, und das ohne Ausnahmen. Jedes Neubauprojekt, das in seinem Lebenszyklus mehr emittiert als vermeidet, ist eines zu viel, denn es entfernt uns weiter vom Ziel sicherer Lebensgrundlagen in einer lebenswerten Umgebung. Zeit für einen konsequenten Kurswechsel durch mutige Kapitäne. Hier wäre nun gendern zu wünschen, doch auch davon sind wir noch weit entfernt. Vielleicht kann eine Frau Kapitänin endlich die Verkehrswende einleiten?

Norbert Dischinger

→ Infobox Beton



Foto: Bernd Baudler

Der Tunnelbau alleine benötigt etwa 210.000 m³ Beton. Das Plärrer-Hochhaus als Quader in Vollbeton hätte ein Volumen von 40.000 m³. Die Betonmasse für den Tunnel entspricht also 5 Quadern in der Größe des Hochhauses.

Der viel beworbene „Grüne Deckel“

Was soll der „Grüne Deckel“ alles leisten? Stadtteile verbinden. Anwohner von Lärm und Abgasen entlasten. Eine grüne Oase, wo vorher eine Autobahn war.

Fakt ist: Nur südlich des Eisenbahnviadukts soll ein einige Hundert Meter langer Deckel auf die Autobahn kommen. Im Norden soll es auf Rothenburger und Schwabacher Straße mehr Fahrbahnfläche geben. Gostenhof und Südstadt verbunden mit St. Leonhard? Vergesst diese

Hoffnung! Dort werden Rampen und Verteilerspuren das Bild prägen, im Ergebnis mit mehr Fahrspuren als heute.

Westlich des Deckels sind die unzugänglichen Anlagen der N-ERGIE und südlich davon ein hässliches Gewerbegebiet. Was soll auf dem Deckel entstehen? Neben einem Betriebsgebäude gibt es vielleicht etwas Rasen und ein paar mickrige Bäume. Mehr wächst da nicht. Und das auch noch in drei Meter Höhe über der

angrenzenden Straße. Wie schafft man da einen barrierefreien Zugang? Das alles ist noch nicht geplant und schon gar nicht finanziert. Was da versprochen wird, kann man nur als Rosstäuscherei von Seiten der Stadt betrachten. Was dort wachsen kann, gleicht nicht einmal den Kahlschlag im Bereich des alten Kanalhafens aus.

Hans Luntz



Ehemaliges Kanalbett - heute



Stadtautobahn - in 15 Jahren?

<https://www.baulust.de/projekte/frankenschnellweg>

Kohlenhof: Autobahnzubringer vs. Stadtentwicklung

Wertvolle Potenzialfläche

Am Kohlenhof wurde nach Stilllegung des Hauptgüterbahnhofs ein riesiges Areal in zentraler Citylage frei. Die Fläche wäre prädestiniert gewesen, hier die urbane Struktur von Gostenhof zeitgemäß weiterzuführen: ein lebendiges gemischtes Wohnquartier, ganz im Sinne der 15-Minuten-Stadt. Zwischen der Stadt Nürnberg, der DB AG und der Immobilienfirma aurelis wurden in einer Rahmenvereinbarung Dienstleistungs- und Verwaltungs- bzw. Freizeiteinrichtungen sowie Wohnen angestrebt. Aufgrund des hohen Grünflächendefizits im Stadtteil wurden 15% öffentlicher Freiflächenanteil vereinbart.

Ein Strich durch die Rechnung

Der Ende 2005 beschlossene vier- bis sechsspurige neue Autobahnzubringer, flankiert von sechs Meter hohen Schallschutzwänden, zerschneidet den Kohlenhof zentral. Eine Wohnnutzung ist aufgrund dieser Straßenplanung ausgeschlossen. Die Büros für etliche tausend Mitarbeitende erhielten trotz der Lage an S- und Straßenbahn ein riesiges Parkhaus mit 800 Stellplätzen.

Der Entwurf eines Bebauungsplans, dessen Ziel ein „innerstädtisches Ergänzungsgebiet“ war, sah zunächst noch „für den mit Freiflächen unterversorgten Stadtteil Gostenhof“ einen 8.000 qm gro-

ßen Stadtteilpark vor. Das entsprach schon nur noch etwa 10% der Fläche, war aber dennoch ein Lichtblick für Gostenhofs Bewohnerschaft: Dringend benötigtes Grün als verbindendes Element, zumal auch „weitere Möglichkeiten der Kompensation [...] untersucht werden“ sollten.

Profit vor Gemeinwohl

Öffentliche Freiflächen sind aus der Planung inzwischen nahezu komplett verschwunden, nur kaschiert durch eine öffentlich zugängliche Tiefgaragenbegrünung. Da das Bebauungsplanverfahren nicht weitergeführt wurde, ist jede Öffentlichkeitsbeteiligung und auch das Ziel einer aufs Gemeinwohl ausgerichteten Stadtentwicklung entfallen. Die gewinnoptimierte Vermarktung der Flächen führte zu Büro-Monostrukturen. Deren gigantisches Ausmaß sticht im Verhältnis zu den benachbarten Strukturen in Luftbildern sofort als grob unproportional ins Auge.

Tote Räume? Lebendiges Quartier!

Jetzt soll also am Kohlenhof weder Wohnen noch Freizeit stattfinden, kein Einzelhandel, nicht Kultur oder Gastronomie entlang der neuen Kohlenhofstraße, und damit planmäßig kein soziales Leben. Wenn nicht gegengesteuert wird, so droht hier toter Stadtraum zwischen kalten Bü-

roblöcken. Wer möchte dort außerhalb von Bürozeiten schon einsam unterwegs sein? Gerade in der dunklen Jahreszeit, wo sichere getrennte Radwege besonders wichtig sind, werden wohl Frauen, Kinder und andere Personengruppen die neuen Radwege kaum nutzen.

Wer plant die Stadt?

Um die Bedürfnisse der Stadtbewohner und nachhaltige Entwicklungsziele zusammen zu bringen, muss das öffentliche Bebauungsplanverfahren weitergeführt werden. So können noch Verbesserungen im Sinne eines lebendigen, integrierenden Stadtteils vorgesehen werden. Im Anschluss an Gostenhof-Ost kann immer noch ein buntes Quartier entstehen – wenn wir die technokratische Verkehrsplanung überwinden und die Diskussion darüber eröffnen.

Bettina Klose / Bernd Baudler

Helfen Sie mit Ihrer Spende, den Ausbau des FSW zu verhindern!

Wir bitten um Ihre Spende
mit dem Verwendungszweck
„Spende“ auf das Konto
IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72

Liebe Unterstützer*innen im Kampf gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs!

Seit vielen Jahren setzt sich der VCD Nürnberg gegen das Wahnsinnsprojekt „Ausbau des FSW“ ein. Nachdem zwischenzeitlich der Bund Naturschutz wankelmütig wurde, mussten wir eine eigene Klage einreichen. Für die Unterstützung dabei herzlichen Dank!

Jetziger Stand der juristischen Verfahren: Wir als VCD haben zwar verloren. Aber der BN kämpft wieder und streitet weiter um die Zulassung der Revision. Dies verzögert zwar noch nicht den Baubeginn. Die Detailplanungen sind ohnehin noch längst nicht fertig. Vor allem fehlt an allen Ecken und Enden das nötige Geld. Trotzdem versucht die Stadt, Fakten zu schaffen: Für die Planung dieses Projekts wurden bei den letzten Haushaltsberatungen die Planstellen dafür auf 33 erweitert. Und das, obwohl es gleichzeitig für die Radverkehrsanlagen nach Mobilitätsbeschluss und für neue Straßenbahnstrecken nicht genügend Personal gibt. Der Beginn des Tunnelbaus vor Mitte 2027 ist zwar ausgeschlossen. Aber auch sonst wird in den nächsten Jahren nichts vorangehen in

Nürnberg, solange diese Pläne nicht endlich beerdigt werden.

Deshalb wurde das Bürgerbegehren „Zurück auf Los“ gestartet. Die Forderung ist, die Tunnelplanung zu beenden. Stattdessen soll endlich eine demokratische Diskussion beginnen: Stadtentwicklung muss vor Ingenieurbau gehen. Nahe der Innenstadt gibt es in St. Leonhard ein Gelände, wo 10.000 Menschen wohnen könnten. Parks, Schulen, Kultureinrichtungen, Nahversorgung, alles hätte Platz. Bestens mit dem Nahverkehr erschlossen oder erschließbar. Dazu gibt es viele Ideen.

All das kann aber erst diskutiert werden, wenn die unsinnigen Tunnelpläne endlich beerdigt worden sind. Bitte helft mit, dass dieses Bürgerbegehren die erforderlichen Unterschriften bekommt. Aber helft vor allem mit, wenn es danach zum Bürgerentscheid kommt. Diesen zu gewinnen ist unser Ziel für 2025.

Das wird nicht einfach. Dafür brauchen wir vor allem viel Geld. Es war beeindruckend, wie stark wir bei unserer Klage unterstützt wurden. Die Gegenseite

stellt noch unverschämte Forderungen aufgrund unserer verlorenen Klagen. Wenn wir Pech haben, ist unsere Kasse demnächst leer. Zur Kampagne für das Bürgerbegehren möchten wir aber so viel wie möglich beitragen. Mit Eurer Unterstützung.

Bitte spendet zweckgebunden:
Konto IBAN DE 33760905000000603872 mit Zweck „Spende FSW“



Foto: Claus Felix

Christoph Wallnöfer,

Vorsitzender VCD Regionalverband Nürnberg

Wer soll das bezahlen?

Viele Nürnberger*innen interessiert dies nicht: „Eine Milliarde? Na und? Davon zahlt doch der Freistaat 80%!“ Selbst wenn die Kosten realistisch geschätzt wurden und die Zuschüsse wie erwartet kommen: Das sind 200 Mio. EUR für Nürnberg mit seinen etwa 500.000 Einwohner*innen. Also 400 EUR pro Kopf, egal ob Säugling oder Rentner*in. Umgerechnet auf eine Familie mit 2 Kindern sind also 1.600 EUR für den städtischen Anteil zu bezahlen.

Kostensteigerungen + Zuschüsse

Bisher wurden die Kosten des Projektes noch nicht im Einzelnen ermittelt. Die Milliarde ist nur eine grobe Schätzung. Bis der Tunnel 2037 fertiggestellt sein kann, wird er sicher deutlich teuer. Rechnen wir vorsichtig mit „nur“ 1,5 Mrd.

Bleibt immer noch die Frage, wie hoch die Zuschüsse ausfallen. Wenn 80 % versprochen wurden, so bezieht sich dies i.d.R. nur auf die zuschussfähigen Beträge. Beim Petueltunnel in München gab es ähnliche Versprechungen. Am Ende waren es etwa 60 %, München blieb auf 40 % sitzen. Rechnen wir also mit 40 % von 1,5

Mrd., so kommt auf Nürnberg allein dadurch eine Belastung von 600 Mio. zu. Macht 4.800 EUR für unsere Musterfamilie.

Versteckte Kosten

Nicht alle Kosten sind in den Schätzungen enthalten. Der viel beworbene grüne Deckel wurde nicht berücksichtigt. Und da sind die Spartenverlegungen, die teuer werden. Ein großer Regenwassersammler muss verlegt werden, bevor der Tunnelbau beginnen kann. Das kostet alleine 18,4 Mio., die über die Abwassergebühren abgerechnet werden: jede*r Nürnberger*in zahlt dafür im Schnitt 30 EUR. Die N-ERGIE muss für Strom, Kommunikation, Wasser und Fernwärme zwei Tunnel bauen und bezahlen. Die Kosten, über 62,4 Mio., müssen die Kund*innen tragen. Das sind also weitere 120 EUR.

Wo gibt es weitere versteckte Kosten? Anfragen zu diesem Thema wurden von der Stadt bisher nicht beantwortet. Wir schätzen, unsere Musterfamilie zahlt etwa 500 EUR über ihre Versorgerrechnungen mit. Insgesamt sind es jetzt schon über 5.000 EUR!

Unterhalt

Damit ist es noch nicht getan. Schon heute schlägt der Unterhalt der Stadtautobahn mit jährlich 1,5 Mio. zu Buche. Richtig teuer wird es, wenn der Tunnel in Betrieb ist. Da muss nicht nur aufwändige Technik für Entlüftung, Beleuchtung, Brandschutz und Verkehrssteuerung eingebaut und unterhalten werden. Der Tunnel beschreibt eine Kurve und führt zu einem wannenförmigen unteren Scheitelpunkt. Es gibt mehrere Ein- und Ausfahrtsröhren, die überwacht werden müssen. Die dafür nötigen Kameras, die Übertragung in die Leitstelle und die Monitoranlagen kosten laufend. Vor allem muss die Leitstelle ständig und rund um die Uhr besetzt sein. Wie hoch werden alleine die Kosten für den 3-Schicht-Betrieb? Dauerhaft! Die zuständigen Stellen behaupten noch nicht einmal, auch nur eine ungefähre Kostenschätzung zu haben. 5 Mio. jährlich sind sicher nicht zu hoch gegriffen. Das sind jährlich weitere 40 EUR für unsere Musterfamilie.

Kann man mit diesem Geld nicht Besseres anfangen?

Hans Luntz