

Mobilität für Menschen

Abenteuerliches Finanzierungskonzept für den
Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW)

Bündnis gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW)
Verkehrsclub Deutschland im Großraum Nürnberg

24.04.2020

Bündnis gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs



Heute vertreten durch:

- Verena Osgyan, DIE GRÜNEN, MdL, OB-Kandidatin
- Thomas Schrollinger, ÖDP, Stadtrat
- Willi Reichel, DIE GUTEN, Stadtratskandidat
- Hans Luntz, stellv. Vorsitzender VCD Nürnberg

Abenteuerliches Finanzierungskonzept für FSW- Ausbau

1. Droht Nürnberg eine Zwangsverwaltung?
2. Kosten: Wie setzen sie sich zusammen? Woher kommen Kostensteigerungen?
3. Zuschüsse des Freistaats Bayern
4. Sanierungskosten für marode Stahlbetonbauwerke
5. Sanierung des FSW ohne Ausbau
6. Alternative: Gelände für Wohnen und Gewerbe nutzen
7. Wofür wird Geld gebraucht?
8. Schlussfolgerung

Haushaltsrede Achim Mletzko (GRÜNE) während der Haushaltsberatungen für 2020

- Kostenprognosen für Ausbau FSW: über 650 Mio. EUR
⇒ Kann man dieses Geld nicht besser einsetzen?

Achim Mletzko machte Vorschläge:

- Fahrpreise einfrieren
- 10 Mio. für den Fahrradverkehr schon 2020
- ...

Insgesamt naheliegende und nicht besonders teure Ideen

Droht Nürnberg eine Zwangsverwaltung?

Aus einem Schreiben des Stadtkämmerers an die Stadträte zu diesen Vorschlägen:

„Wichtig dabei ist, dass der Haushalt insbesondere in den Jahren des Finanzplanungszeitraums 2020-2023 in allen drei Varianten deutliche Mehrbelastungen aufgewiesen hätte mit der **Gefahr einer Nichtgenehmigung oder hohen Sparauflagen** an anderer Stelle.“

Ist Nürnberg tatsächlich derart knapp bei Kasse?

⇒ Ein mittlerer zweistelliger Millionenbetrag, droht, den finanziellen Rahmen zu sprengen!

Aber für den Ausbau des FSW wäre ein hoher dreistelliger Betrag finanzierbar?

Ist unter diesen Umständen ein Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des FSW zulässig?

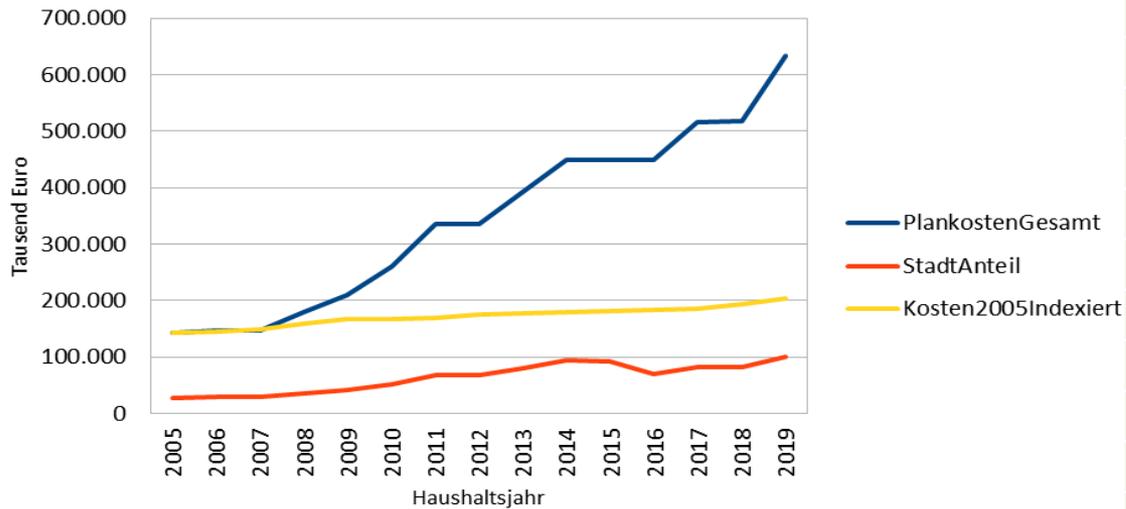
Gesamtkosten und Kostensteigerungen

Es wird immer nur eine Gesamtsumme genannt
Keinerlei Information über deren Zusammensetzung
Steigerung der kalkulierten Kosten von 143 Mio. EUR (2005)
auf 658 Mio. EUR (2020)

**Wie ist eine solche Steigerung auf mehr als das 4-fache
binnen 15 Jahren zu erklären?**

Kostensteigerungen

Entwicklung der groben Kostenschätzungen des FSW-Ausbaus



| Haushaltsplan | PlankostenGesamt | StadtAnteil | Kosten2005Indexiert |
|---------------|------------------|-------------|---------------------|
| 2005 | 143.162 | 28.632,40 | 143.162,00 |
| 2006 | 148.000 | 29.600,00 | 146.102,43 |
| 2007 | 147.750 | 29.622,00 | 149.410,41 |
| 2008 | 178.875 | 35.892,20 | 159.334,34 |
| 2009 | 210.000 | 42.162,40 | 166.685,41 |
| 2010 | 260.000 | 52.235,20 | 168.155,62 |
| 2011 | 335.000 | 67.306,40 | 169.625,84 |
| 2012 | 335.000 | 67.378,40 | 174.587,80 |
| 2013 | 392.000 | 80.778,40 | 178.263,34 |
| 2014 | 449.000 | 94.178,40 | 180.468,66 |
| 2015 | 449.000 | 93.004,00 | 182.490,20 |
| 2016 | 449.000 | 70.754,25 | 183.776,64 |
| 2017 | 516.256 | 82.164,40 | 185.798,18 |
| 2018 | 517.248 | 83.156,40 | 193.333,02 |
| 2019 | 633.000 | 100.519,20 | 204.543,40 |

Gesamtkosten und Kostensteigerungen

Offizielle Erklärung: geänderte Pläne und Richtlinien

Was kostet die geänderte Tunnelplanung?

Seit Jahren gibt es Planstellen bei SÖR. Etwa 20 sind bereits besetzt.
Damit verbundene Kosten?

Der „grüne Deckel“ ist noch nicht in der Kalkulation enthalten

Wenn der Tunnel fertig wäre (nicht vor 2032):

Preissteigerung bis 2032 ergibt Betrag von etwa 1 Mrd. EUR. Bisherige
Kostensteigerungen waren weit höher!

Selbst mit 85 % Zuschuss: Kann Nürnberg das bezahlen?

Unterhaltskosten nach Fertigstellung: Höhe? Der Tunnel müsste rund
um die Uhr überwacht werden“

Zuschüsse des Freistaats Bayern

Bis 2015 rechnete Nürnberg mit 80 % Zuschuss

Seither steht eine Förderhöhe von 85 % im Haushaltsplan

Warum?

2012 gab es einen Kabinettsbeschluss ohne verbindliche Zahlen oder Höhe der Förderquote

Maly rechnete mit einem Zuschuss von 400 Mio. EUR zu den prognostizierten 450 Mio. EUR Gesamtkosten

Tatsächliche Höhe der bisherigen

Verpflichtungsermächtigungen: 340 Mio. EUR

>> Aktuelle Deckungslücke für die Stadt von 318 Mio. EUR

Wie verbindlich hat sich der Freistaat Bayern verpflichtet, das Projekt mit der erwarteten Förderquote zu unterstützen?

Wie sicher sind die vom Freistaat Bayern erwarteten Zuschüsse?

Aus der Antwort des Staatsministeriums für Bauen, Wohnen und Verkehr:

„Die Stadt Nürnberg hat bisher keinen Förderantrag gestellt. Es gibt keine rechtsverbindliche Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Nürnberg und dem Freistaat Bayern über die Finanzierung des kreuzungsfreien Ausbaus des Frankenschnellwegs.“

„Grundlage für die Gewährung von Zuwendungen ist die Vorlage eines Förderantrags der Stadt Nürnberg bei der Regierung von Mittelfranken, sobald das Vorhaben baureif ist, d. h., **wenn die Planungen abgeschlossen sind, das Baurecht vorliegt**, die notwendigen Grundstücke erworben wurden und die Finanzierung gesichert ist. Derzeit liegen der Staatsregierung **weder ein Förderantrag noch eine aktuelle Kostenberechnung** der Stadt vor.“

Es gibt keine gesicherte Finanzierung

- Über eine Finanzierung wird verhandelt, wenn es einen rechts-gültigen Planfeststellungsbeschluss gibt
- Wegen der geänderten Tunnelplanung ist der aktuell beklagte Planfeststellungsbeschluss nicht ausführbar
- Die Anhörung zum aktuell angestrebten erweiterten Planfeststellungs-beschluss ergab eine Vielzahl ernst zu nehmender Einwendungen
- Es ist völlig unklar, ob und wann mit welchen Auflagen ein Planfeststellungsbescheid kommen könnte
- Einsprüche und Klagen dagegen sind zu erwarten
- Was wird dann in der Finanzierungsvereinbarung stehen?
- Wie wird dann mit den dann zu erwartenden weiteren Preissteigerungen umgegangen?

Bekam München seine neuen Tunnel „geschenkt“?

Bürgermeister Ude anlässlich der Eröffnung des Tunnels am Efferplatz:

„...so kritisierte Ude die damaligen Versprechungen von CSU und Staatsregierung, der Tunnel werde zu 80 Prozent vom Freistaat finanziert, ...‘Stattdessen trägt die angeblich beschenkte Stadt nun 60 % der Gesamtkosten’,...“

Quelle: Süddeutsche Zeitung 2006

Maroder Stahlbeton

Nürnberg hat massive Probleme mit maroden Stahlbetonbauwerken:

- Brücken
 - 3 Doppelbrücken im Hafen
 - Wöhrder Talübergang
 - Brücken des B4R
 - Brücken am FSW (Sigmundstr., Schwabacher Str.)
 - ...
- Schulen (z.B. Berthold-Brecht-Schule)
- U- Bahnhöfe (Muggenhof, Plärrer, ...)
- Parkhaus Röthenbach
- ...

Der Bayrische Rundfunk beziffert die **Sanierungskosten** auf **4 Mrd. EUR** bis 2030

Für Investitionen in Erhaltungsmaßnahmen sind im Moment 38 Mio. EUR jährlich vorgesehen

Fehlen da nicht ein paar Milliarden in der Kasse?

Notwendige Sanierung des FSW auch ohne Ausbau

Nach Aussage von Bgm. Vogel muss der FSW in den nächsten Jahren umfassend saniert werden

Es werden Kosten dafür in Höhe von etwa 100 Mio. EUR in den Raum gestellt.

Wofür?

Was kostet der Neubau eines Kilometers Autobahn?

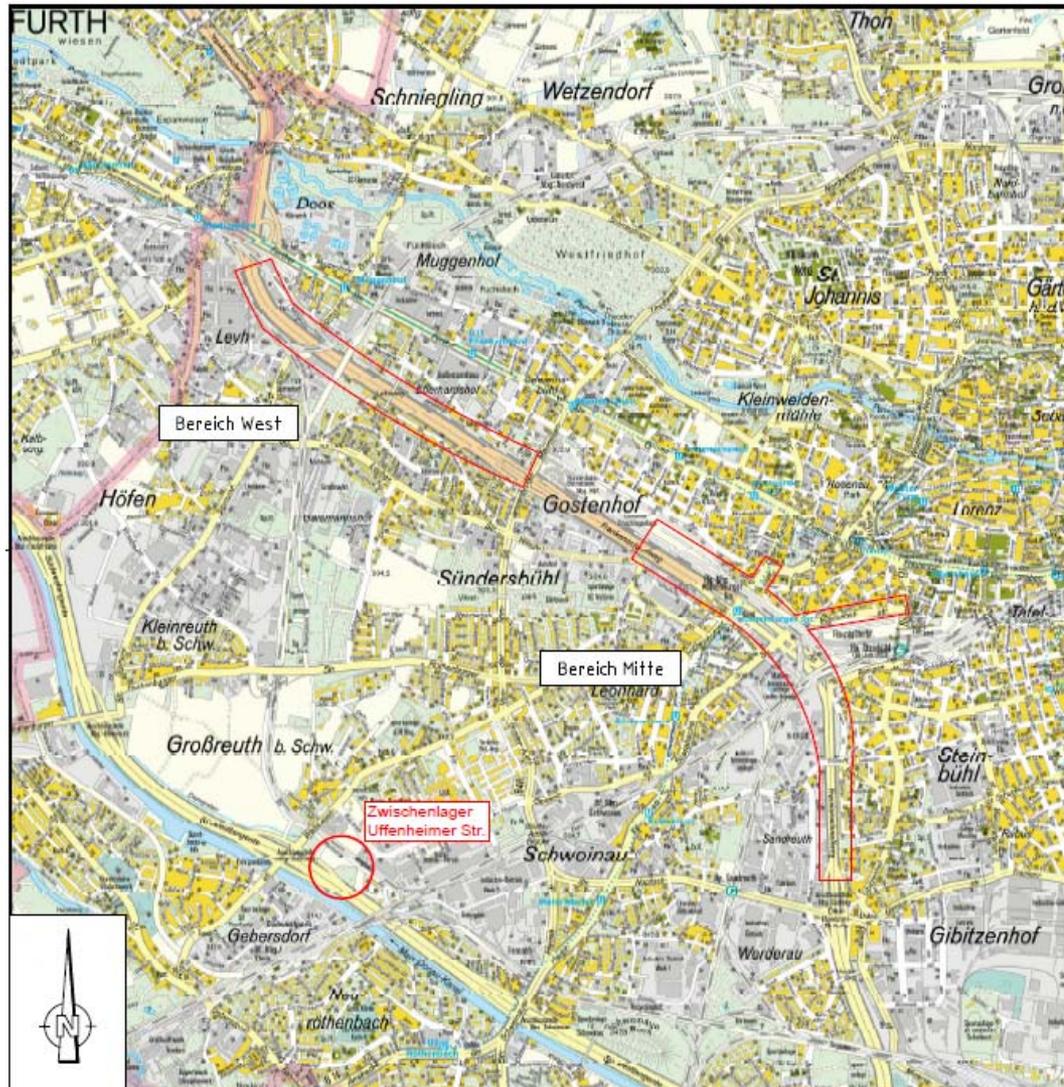
Wie kommt diese horrenden Summe zustande?

Sanierung des FSW ohne Ausbau

Aus einer Antwort von Bürgermeister Vogel:

„[Seit] ... 1997 wurden keine großflächigen Erhaltungsmaßnahmen am FSW durchgeführt. ... Aufgrund seines Alters entsprechen weder der Fahrbahnaufbau noch die Straßenentwässerung den heutigen Erfordernissen Weiterhin ist es erforderlich, die bereits mit einer Hilfskonstruktion gestützte und tonnagebeschränkte Straßenüberführung abzurechen und erneuern.“

Ausbauabschnitte des FSW



Maroder Frankenschnellweg

Nürnberg konnte sich weder den Bau noch den Unterhalt einer teuren Autobahn leisten:

- Die gebaute Autobahn durch die Stadt ist eine untaugliche Sparversion
- Dann hat man zusätzlich am Unterhalt gespart

Würde ein Neubau die Sanierungskosten einsparen?

- Auch eine neu gebaute Autobahn muss unterhalten werden
- Tunnelunterhalt ist extrem teuer
- **Nur ein Teil der zu sanierenden Strecke soll ausgebaut werden.** Auch die nicht vom geplanten Ausbau betroffenen Abschnitte müssen saniert werden!
- **Wieviel Sanierungskosten kämen zu den Ausbaurkosten hinzu?**

⇒ Wenn die Baukosten getragen werden könnten, scheitert man anschließend an den Unterhaltskosten.

Wie verrückt ist eine solche „Harakiri-Planung“?

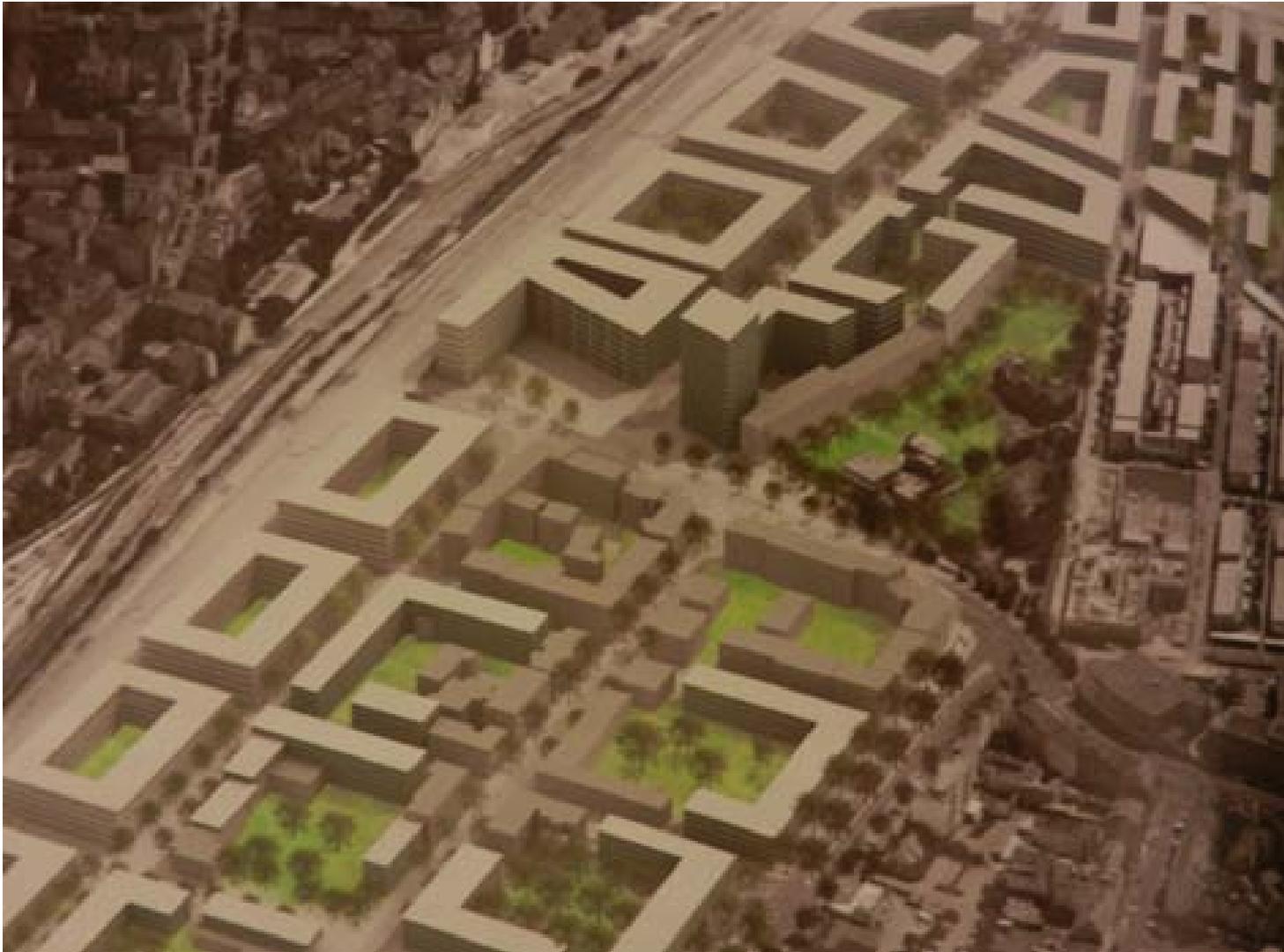
Alternative: FSW zur Stadtstraße umbauen

Wenn man weder eine Sanierung noch einen Ausbau des FSW finanzieren kann:

Weshalb nicht die Trasse zu einer Stadtstraße umbauen?

- Es gibt 18 studentische Vorschläge von Studierenden der TH Nürnberg, statt der Autobahn einen stadtverträglichen „Frankenboulevard“ zu schaffen.
- Auch von Seiten der GUTEN gibt es einen Vorschlag, wie das Gelände überbaut werden könnte.

Stadt statt Autobahn - Frankenboulevard



Frankenboulevard

18 studentische Vorschläge der TH Nürnberg zur Nutzung der für den Ausbau des FSW vorgesehenen Flächen

Die Leistungsfähigkeit der Straßen bleibt erhalten!

Die überdimensionierten Straßenflächen werden reduziert

Dadurch entsteht Platz nicht nur für Parks, Fußgänger und Radfahrer

Die frei werdenden Flächen werden für Wohnen und Gewerbe genutzt

Der Verkauf der Baugrundstücke bringt Geld in die städtischen Kassen!

FSW überbauen: Vorschlag der GUTEN



FSW überbauen

Das neue großstädtische Portal zur Stadt Nürnberg

- Räumliche Verbindung zwischen den Stadtteilen schaffen
 - Überbauen und Begrünen
 - Überbauen von Frankenschnellweg und Bahn
- ⇒ Botschaft an Autofahrer: „Ich bin in der Stadt angekommen“

Der Verkauf der Baugrundstücke bringt Geld in die städtischen Kassen!

Wofür fehlt das Geld, wenn der FSW-Ausbau kommt?

Wir brauchen eine Verkehrswende!

Dafür wird Geld gebraucht!

- Vorschläge der GRÜNEN
- Vorschläge der ÖDP

Zusammenfassung

- Die prognostizierten Kosten stiegen in den letzten 14 Jahren um das 4 ½-fache
- Sie enthalten nicht:
 - Die Preissteigerung der nächsten 12 Jahre
 - Nicht vorhergesehene Risiken
 - Den „grünen Deckel“
 - Die Sanierungskosten der nicht ausgebauten Strecke

⇒ Wie teuer käme das Gesamtprojekt bis 2032?

- Es ist völlig unklar, in welcher Höhe Zuschüsse zu erwarten wären.
- Werden die Zuschüsse an gestiegene Kosten angepasst?

Es gibt kein Zurück mehr, wenn der Tunnelbau tatsächlich begonnen wurde!

Schon jetzt arbeiten etwa 20 SÖR-Mitarbeiter für dieses Projekt.

Gleichzeitig fehlen Planstellen für die Planung und den Bau umweltverträglicher Verkehrsmittel (ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger)

Schlussfolgerung

Die Planung des Ausbaus des FSW muss unverzüglich abgebrochen werden.

Die bisher eingeplanten Gelder müssen zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel umgewidmet werden.

Die für den Ausbau des FSW bereit gehaltenen und zum Teil besetzten Planstellen müssen ebenso umgewidmet werden.

Fragen?



Wir stehen zur Verfügung:

- Verena Osgyan, DIE GRÜNEN, MdL, OB-Kandidatin
- Thomas Schrollinger, ÖDP, Stadtrat
- Willi Reichel, DIE GUTEN, Stadtratskandidat
- Hans Luntz, stellv. Vorsitzender VCD Nürnberg

Danke

für eure Aufmerksamkeit