

20. Februar 2019

Abenteuerliches Finanzierungskonzept für den Ausbau des Frankenschnellwegs

Droht Nürnberg eine „Zwangsverwaltung“?

Die Kostenprognosen für den geplanten Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW) erreichen mit mittlerweile über 650 Mio. EUR schwindelnde Höhen. DIE GRÜNEN stellten bei den letzten Haushaltsberatungen die Frage, ob dieses Geld nicht besser eingesetzt werden könnte und machten Vorschläge.

Aus der Antwort des Stadtkämmerers: „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.“

Bereits jetzt ist der Haushalt derart „auf Kante genäht“, dass in den nächsten Jahren keine größeren Investitionen in umweltverträglichen Verkehr möglich sind, ohne den Haushalt in Gefahr zu bringen. Wenn derart wenig Geld in der Kasse ist: Ist das Projekt „Ausbau Frankenschnellweg“ finanzierbar? Ist ein Planfeststellungsbeschluss damit erlaubt?

Wie setzen sich die prognostizierten Kosten zusammen? Wie sind die überaus hohen Kostensteigerungen zu erklären? Wieviel Geld wurde bereits ausgegeben?

In der Öffentlichkeit wird nur eine Gesamtsumme der Kosten genannt. Es fehlen Aussagen, wie sich diese zusammensetzen. Es gibt keine plausible Begründung für die weit über der allgemeinen Preissteigerung liegenden Kostenexplosion: Wurde zu Beginn der Planung im Jahr 2005 in der städtischen Haushaltsplanung noch mit rund 143 Mio. EUR gerechnet, so stieg diese Summe für den Haushalt 2020 bereits auf 658 Mio. an. Nach einem Preisindex für Brückenbau hätte man aber nur mit 204 Mio. rechnen müssen.

Wie ist die Steigerung auf über das 4-fache zu erklären? Fragt man nach, so erfährt man, dass zwischenzeitlich nötige Planänderungen und neue Richtlinien ursächlich wären. Keinerlei Auskunft über die Zusammensetzung der Kalkulation!

Seit Jahren werden Planstellen bei SÖR besetzt. Es arbeiten dort etwa 20 Mitarbeiter, ohne dass auch nur eine genehmigte Planung entstanden wäre. Wie hoch sind die dafür und für weitere Planungen und Gutachten bereits ausgegebenen Summen?

Die Kostenschätzungen geben den aktuellen Preisstand weiter. Es steht fest, dass eine Fertigstellung des Projekts vor 2032 ausgeschlossen ist. Welche Gesamtkosten würden bis dahin entstehen? Selbst mit Preissteigerungen von nur 4 % kommt man bereits auf etwa 1 Mrd. EUR. Rechnet man mit den bisher in der Öffentlichkeit genannten Preissteigerungen in die Zukunft, so kommt man auf eine Schwindel erregende Gesamtsumme. Auch wenn Bayern Zuschüsse von 85 % geben sollte, wird der städtische Haushalt einen derartigen Betrag nicht stemmen können.

In der Kostenkalkulation ist der viel beworbene „grüne Deckel“ südlich der Rampen noch nicht enthalten. Hierfür gibt es noch keine konkrete Planung.

Wie hoch nach Fertigstellung die Unterhaltskosten wären, ist nicht abschätzbar. Die Tunnel müssten nicht nur mit hohem Energieeinsatz beleuchtet und entlüftet werden. Sie müssten auch rund um die Uhr überwacht werden.

Welche Zuschüsse des Freistaats Bayern sind zu erwarten? Wie sicher sind diese Zusagen?

Die Stadt Nürnberg ist bis 2015 von 80 % Förderhöhe ausgegangen. Dann stieg der erwartete Zuschuss auf 85 %. Die Stadt Nürnberg müsste nach dieser Rechnung nur gut 100 Mio. zahlen. Wie realistisch sind diese Annahmen?

Es gab Ende 2012 einen Kabinettsbeschluss der Bayrischen Staatsregierung, mit dem vage die Förderung des Ausbaus des Frankenschnellwegs entschieden wurde. OB Maly interpretierte dies als Zusage, dass von den damals in Höhe von 450 Mio. EUR kalkulierten Gesamtkosten der Freistaat etwa 400 Mio. EUR tragen würde.

Tatsächlich ergab eine Anfrage der 7. KW 2020 zum Plenum im Bayrischen Landtag eine ernüchternde Antwort: Insgesamt gibt es bisher lediglich Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von insgesamt 340 Mio. EUR.

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.“

Das wegen der nötigen Umplanung der Tunnel erforderliche ergänzende Planfeststellungsverfahren ist längst nicht abgeschlossen. Bei der Anhörung wurden gravierende Probleme benannt. Es wird noch Monate dauern, bis frühestens Baurecht bestehen kann. Erst dann beginnen die Finanzierungsverhandlungen.

In welcher Höhe es tatsächlich Zuschüsse gäbe, ist fraglich. Zu denken gibt folgende Aussage des Münchner Oberbürgermeister Ude anlässlich der Eröffnung des Tunnels am Effnerplatz (aus SZ 2006):

„...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',...“

Es ist somit völlig unsicher, in welcher Höhe Nürnberg Zuschüsse erwarten kann. Ungeklärt ist zudem, welcher Anteil die Stadt bei weiteren Kostensteigerungen tragen müsste.

Welche Sanierungskosten für marode Stahlbetonbauwerke kommen unabwendbar auf Nürnberg zu?

Bereits bekannt ist die Tatsache, dass im Bereich des Nürnberger Hafens drei Doppelbrücken abgerissen und neu gebaut werden müssen, weil wegen rostendem Stahl die Standfestigkeit nicht mehr gegeben ist: Kosten etwa 300 Mio. EUR. In Langwasser muss die Berthold-Brecht- Schule für 150 Mio. neu gebaut werden, in Röthenbach wurde ein Parkhaus kürzlich gesperrt und marode U-Bahnhöfe müssen aufwändig saniert werden, darunter die zentrale Station am Plärrer. Wie ernst die Lage ist, kann man unter Anderem dem periodischen Brückenbericht des „Werkausschuss SÖR“ entnehmen.

Der Bayrische Rundfunk hat hochgerechnet, dass sich die Kosten alleine für die **nötigen Sanierungen bis 2030 auf rund 4 Mrd.** aufsummieren. In der Haushaltsplanung sind jährlich 38 Mio. Unterhaltskosten vorgesehen. „Fehlen da nicht ein paar Milliarden in der Kasse?“, bemerkt dazu Hans Luntz.

Sanierung des Frankenschnellwegs ohne Ausbau

Neuerdings wird argumentiert, der gesamte Frankenschnellweg muss saniert werden, was zu über 100 Mio. Kosten führt. Ein Autobahnneubau wäre für einen Bruchteil der Kosten zu bekommen, wenn man übliche Kosten pro Kilometer ansetzt. Wie kommt diese horrende Summe zustande? Auch hier liefert die Stadt keinerlei konkrete Information.

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 abzubrechen und erneuern.“

Tatsache ist somit: Nürnberg konnte sich eine Autobahn quer durch die Stadt noch nie leisten! Was gebaut wurde, ist eine untaugliche Sparversion. Das Geld reichte anschließend nicht, um den nötigen Unterhalt zu finanzieren.

Der FSW ist von der Stadtgrenze Fürth bis zum Kreuz Nürnberg-Hafen als Kreisstraße in der Baulast der Stadt Nürnberg und muss in Gänze saniert werden. Der geplante Ausbau soll aber nur im mittleren Abschnitt in beiden Fahrtrichtungen und im westlichen Abschnitt in Fahrtrichtung Hafen erfolgen und damit nur auf einem Teil der zu sanierenden Strecke. Es kämen somit auch bei einem Ausbau noch Kosten für die Reparatur der maroden Autobahn hinzu.

Man könnte alternativ die Trasse zu einer Stadtstraße zurückbauen, deren Unterhalt man finanzieren kann. Stattdessen soll jetzt ein Tunnel gebaut werden, an dessen Unterhaltskosten man erst recht scheitern wird. Hans Luntz (VCD Nürnberg): „Wie verrückt ist eine solche ‚Harakiri-Planung‘?“

Alternative: Gelände für Wohnen und Gewerbe nutzen

Es gibt längst gute Ideen: Master-Studierende der TH Nürnberg unterbreiteten 18 „Alternativen für einen urbanen Stadtraum“. Die Vorgabe war, dass die Leistungsfähigkeit der Straßen durch diese Planungen in diesem Bereich nicht beeinträchtigt werden darf. Auf einem stadtverträglichen „Frankenboulevard“ können

ebenso viele Autos fahren wie heute. Aber sie brauchen wesentlich weniger Platz als auf der vorhandenen Stadtautobahn. Zusätzlich würden nicht nur Flächen frei für Fußgänger, Radfahrer, Wohnungen, Gewerbe und Parks. Die Realisierung solcher Ideen wäre eine „Stadtreparatur“ und würde endlich wieder den isolierten Stadtteil „St. Leonhard“ mit Alt-Gostenhof und der Altstadt verbinden.

Auch von den GUTEN gibt es einen Vorschlag, wie man die Stadtteile durch Überbauung von Frankenschnellweg und Bahn verbinden und begrünen könnte

Die bisher für den Frankenschnellweg vorgesehenen Verkehrsflächen sind weit überdimensioniert und in städtischem Eigentum. Würde man diese Flächen umwidmen, käme Geld in die Stadtkasse.

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

Nürnberg braucht nicht nur Geld für den vernachlässigten Unterhalt. Es unterblieben auch dringend nötige Investitionen in den Radverkehr und das Straßenbahnnetz. Schon alleine aus Gründen des Klimaschutzes darf man nicht weiter Geld in den Straßenbau stecken!

DIE GRÜNEN haben die Forderung aufgestellt, die für den FSW-Ausbau vorgesehenen Gelder für einen „Klimaschutzfond“ umzuwidmen.

Auch von Seiten der ÖDP gibt es konkrete Vorschläge, wie Radverkehr gefördert werden könnte und eine Verkehrswende gelingen würde, wenn man auf die Investitionen in den Ausbau des Frankenschnellwegs verzichten würde.

Die Pläne für den Ausbau des Frankenschnellwegs müssen gestoppt werden

Nürnberg steht in den nächsten Jahren vor gewaltigen finanziellen Herausforderungen! Es ist nicht abzusehen, wie die Kosten für den in der Vergangenheit unterlassenen Unterhalt wichtiger Bauwerke aufgebracht werden können. In dieser Situation will man ernsthaft ein neues Milliardenprojekt starten?

Schon jetzt verschlingt die Planung jährlich Millionen, die sinnvoller eingesetzt werden könnten. Wird tatsächlich in den nächsten Jahren mit dem Bau begonnen, drohen enorme Verzögerungen wegen fehlender Finanzmittel und im schlimmsten Fall eine Jahrzehnte bestehende „Bauruine“. Mögliche Probleme wegen der sehr problematischen geologischen Verhältnisse wurden in die Risikobetrachtungen noch gar nicht einbezogen.

Die einzig sinnvolle Schlussfolgerung lautet: **Die Planung des Projekts „Ausbau Frankenschnellwegs“ muss abgebrochen werden. Die bisher geschaffenen Planstellen sind umzuwidmen vor allem für Planung und Bau von Straßenbahnstrecken und Radverkehrsanlagen.**

Keinesfalls dürfen weitere Schritte in Richtung Baubeginn erfolgen!

Berthold Söder, VCD KV Nürnberg