

Mobilität für Menschen

Tun, was den Menschen nutzt

Vorschläge für den Frankenschnellweg

Anlass:

Ergänzendes Planfeststellungsverfahren Ausbau Frankenschnellweg

- Der ursprüngliche Plan musste geändert werden:
Tunnel unter dem Bahnviadukt
- Umweltverträglichkeitsprüfung

Verfahren:

- Pläne werden im Moment ausgelegt (bis 24.04.2019:
https://www.nuernberg.de/internet/soer_nbg/erg_plafe.html)
- Einspruchsfrist endet am 08.05.2019
- Bgm. Vogel hat diese neuen Pläne öffentlich vorgestellt

„Jetzt tun, was den Menschen nutzt“ (BGM Vogel zum Ausbau des Frankenschnellwegs)

Die Anwohner würden entlastet durch den Ausbau:

- Lärmschutz
- „Deckel“

Noch deutlicher wäre eine Entlastung durch

➔ Reduzierung des Autoverkehrs

Eine solche Reduzierung ist möglich!

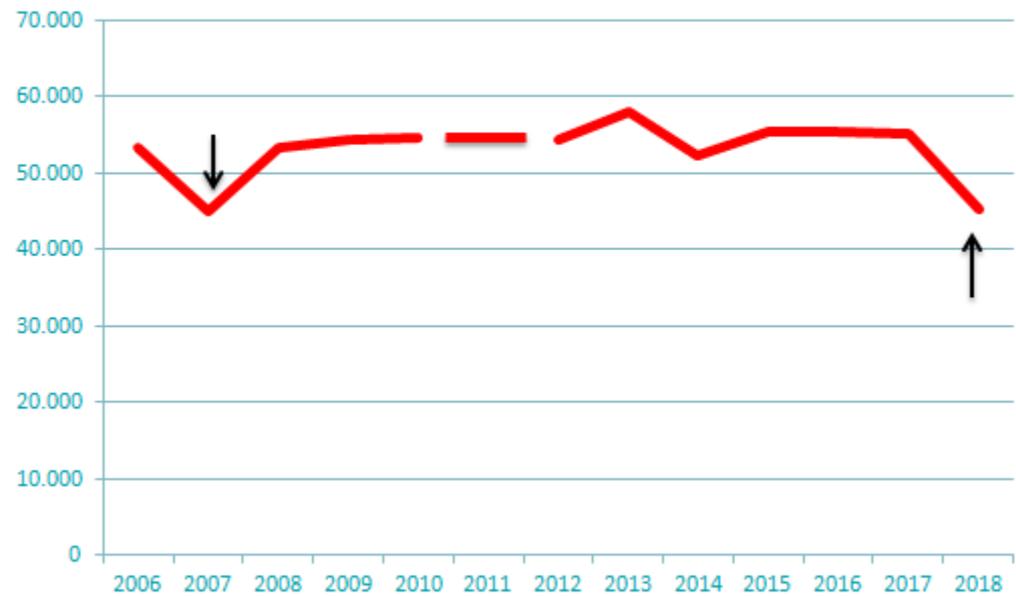
Verkehrszählung: Warum gab es 2018 auf dem FSW 20 % weniger Verkehr?

Tabelle 5: Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon

(Ordnung der Zählstellen von Norden über Osten und Süden nach Süden)

	Zählstelle	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
83	Erlanger Straße	29.101	30.237	31.172										33.383
149	Obere Dorfstraße (Neunhof)	5.881	6.336	5.959										7.138
84	Kalchreuther Straße	2.731	3.050	2.702										2.643
10d	Äußere Bayreuther Straße	35.837	35.668	35.864										39.167
57/7	Rothenburger Straße	33.133	33.266	33.157										28.431
137	SWT Stadtgrenze Fürth	56.755	54.496	52.880										65.084
134	Leyher Straße	10.362	11.050	11.894										12.926
60g	Karl-Martell-Straße	2.810	2.806	2.884										3.362
60m	Frankenschnellweg (Leiblsteg)	53.432	44.962 ³⁾	53.311	54.428	54.561	54.414	58.066	52.284	55.327	55.405	55.292	55.292	45.276 ¹⁹⁾

Zählung Leiblsteg Kfz/16h



Verkehrszählung Leiblsteg

2006	2007	2008	...	2013
53.432	44.962	53.311		58.066

2007 wurde die Jansenbrücke saniert

2014	2015	2016	2017	2018
52.284	55.327	55.405	55.292	45.276

2018 Baustelle am Autobahnkreuz Fürth – Erlangen

➔ Weniger Straßenfläche heißt weniger Autoverkehr

Baustellen beweisen: Weniger Straßenflächen → Weniger Autoverkehr

- Egal, wo in Nürnberg es in den letzten Jahren große Baustellen gab: Ein Großteil der Autos ist „spurlos“ verschwunden.
- Der Ausweichverkehr war viel geringer als erwartet.
- Viele Menschen müssen auf den ÖPNV umgestiegen sein!

Aber: Ist kurzfristig eine Verkehrswende so weitgehend durchsetzbar, dass die Anwohner verkehrsreicher Straßen ausreichend entlastet werden?

Worin bestünde der Nutzen für die Anwohner?

Lärmschutz beim Ausbau Frankenschnellweg:

- Lärmschutzwände
 - Passiver Lärmschutz
 - „grüner Deckel“
- ➔ Besserer Lärmschutz nur für die unmittelbaren Anwohner
- ➔ Der „grüne Deckel“ kann als Stadtteilpark gestaltet werden

Was ist mit den Luftschadstoffen?

- Die Schadstoffe werden mehr
 - Sie werden nur anders verteilt
 - Sie können nicht aus der Entlüftung der Tunnel herausgefiltert werden
- ➔ Nürnberg müsste den Autoverkehr massiv reduzieren, um die geltenden Schadstoffgrenzwerte einhalten zu können“

Ergebnis des Gutachtens zum Masterplan Luftreinhaltung

„Zusammenfassend hat der Gutachter aufgezeigt, dass eine relevante und dauerhafte Minderung der Luftschadstoffe dann erreicht werden kann, wenn die **Kfz-Fahrten in der Stadt reduziert werden**. Allerdings sind z.B. die durch den ÖPNV-Netzausbau zu erzielenden Reduzierungen der Kfz-Fahrten nur dann langfristig zu halten, wenn gleichzeitig **Maßnahmen zur Verringerung der Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr umgesetzt werden**. Geschieht dies nicht, werden frei werdende Kapazitäten im Straßenverkehr nach kurzer Zeit wieder durch räumliche und modale Verlagerungen, insbesondere von **Pendlern aus dem Umland, aufgefüllt** (vgl. Seite 52).“

Aus der Sachverhaltsdarstellung für die Stadtratssitzung September 2018

Ergebnis des Gutachtens zum Masterplan Luftreinhaltung

Die Stadt bekam es von ihren eigenen Gutachtern bestätigt:

1. Der Autoverkehr in der Stadt muss weniger werden
2. Insbesondere der Umlandverkehr
3. Das geht nur durch Reduzierung des Angebots für Autofahrer
4. Ein gutes ÖPNV-Angebot führt dann dazu, dass Leute umsteigen, wenn es attraktive Alternativen gibt

Aber:

Nürnberg will hingegen ein besseres Angebot für Autofahrer schaffen ???

Der Ausbau des Frankenschnellwegs bringt mehr Verkehr in die Stadt

Der Schaden trifft die ganze Stadt:

- Mehr Autoverkehr
- Mehr Lärm
- Mehr Schadstoffe
- Der ÖPNV wird geschwächt
- Gostenhof und St. Leonhard bleiben getrennt
- ...

Vorschlag

Weshalb nicht kurzfristig das tun,
was jetzt den Menschen nutzt?

Und das lassen, was den
Menschen schadet!

Abschnitt West: Bis zu 8 Meter hohe Lärmschutzwand



Abschnitt West: Bis zu 8 Meter hohe Lärmschutzwand



Abschnitt West: Bis zu 8 Meter hohe Lärmschutzwand

Bild: langhuggerramp / Stadt Nürnberg



Lärmschutzwand

Berechtigte Frage:

Wollen Anwohner tatsächlich hinter einer 8 m hohen Wand wohnen?

- Sie wären damit wenigstens vor Lärm geschützt.
- Ein Bau ist möglich, wenn sich alle Beteiligten einigen.
- Wenn die Anwohner dies wünschen, kann man kurzfristig bauen.
- Das wäre völlig unabhängig vom Bau des geplanten Tunnel.

Die neue Eisenbahnbrücke an den Rampen wurde bereits gebaut, da diese unstrittig war.

Abschnitt Süd: Der grüne „Deckel“

Quelle: Stadt Nürnberg, SÖR



Abschnitt Süd: Der grüne „Deckel“



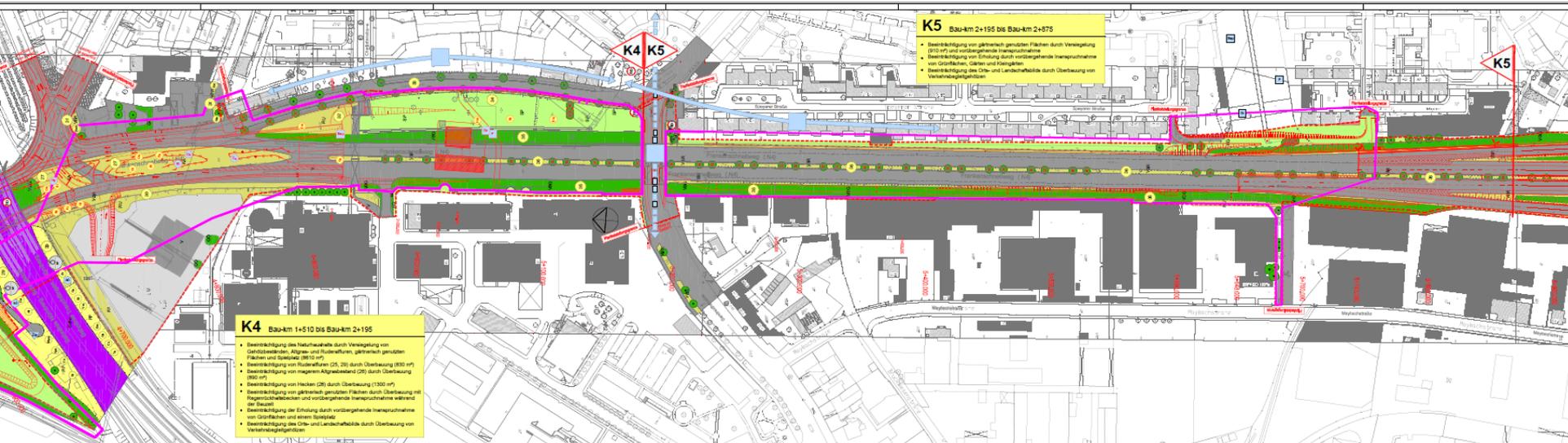
Bild: langhuggerramp / Stadt Nürnberg

Abschnitt Süd: Der „grüne Deckel“

- Eine Einhausung bestehender Fahrbahnen bringt noch besseren Lärmschutz, ist aber teurer.
- Zusätzlich werden an der Oberfläche Bereiche zurückgewonnen, die zum Beispiel für Parks, Spielplätze, ... genutzt werden können.
- Auch ohne Ausbau der Fahrbahnen kann man eine Autobahn mit einem Deckel versehen.
- Vor allem ist dazu nicht der gigantische Tunnel unter den Bahnbrücken nötig

Abschnitt Süd: Der grüne „Deckel“

Planfeststellungsunterlagen Plan 3_2_a_b4



„Deckel“ im zentralen Bereich Der größere Teil des FSW-Tunnels



„Deckel“ im zentralen Bereich Was tatsächlich geplant ist



„Deckel“ im zentralen Bereich Was tatsächlich geplant ist

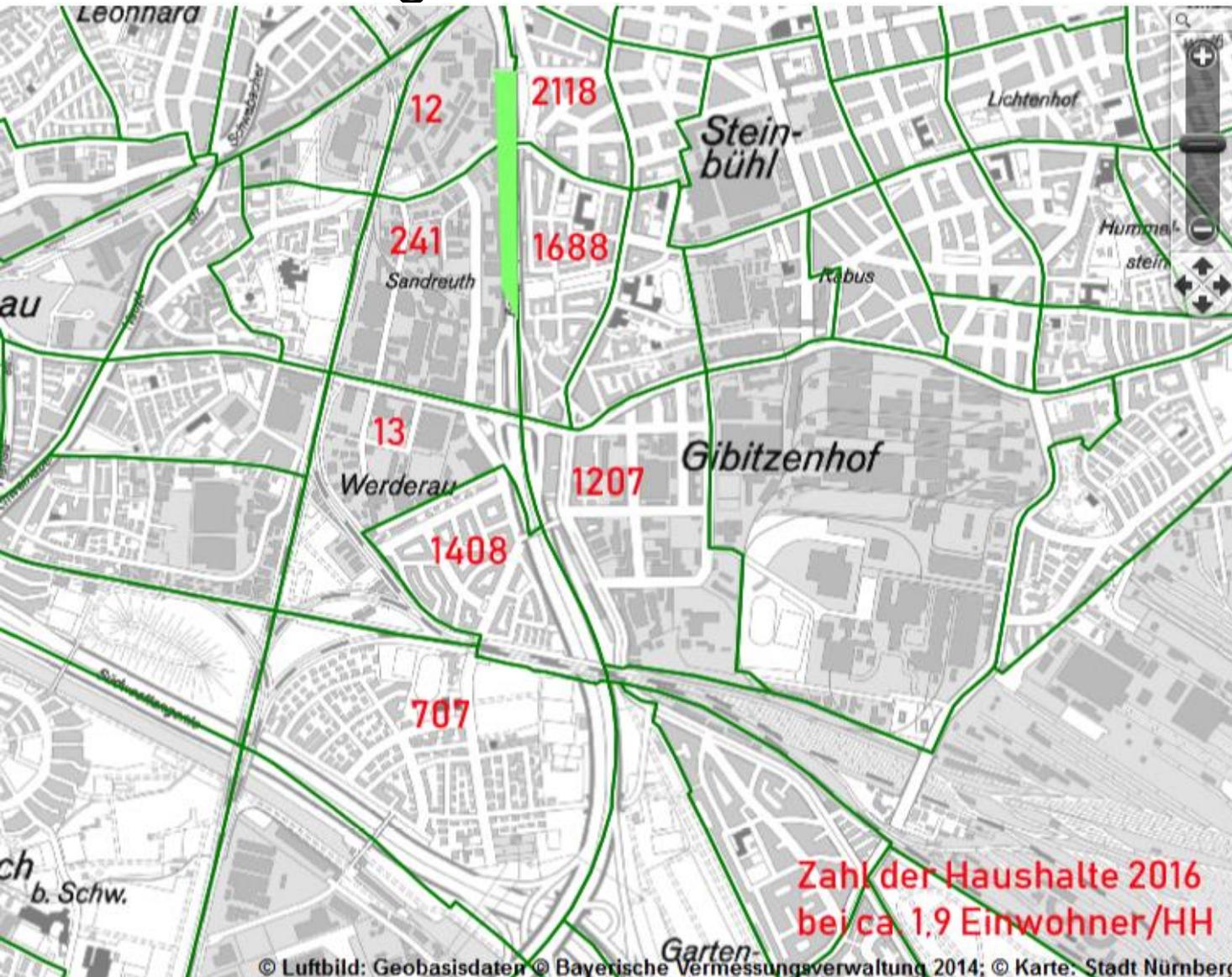


Stadt Nürnberg / SÖR

Der grüne „Deckel“: Wie vielen würde die aktuelle Planung nutzen?

- Der geplante „Deckel“ würde aufgrund seiner Lage nur vergleichbar wenigen Bewohnern nutzen.
- Er müsste auch weiter südlich die Bewohner der Werderau und entlang der Dianastraße schützen.
- Auch der Bereich zwischen Schwabacher und Rothenburger Straße wäre schützenswert.
- Auch westlich der Rothenburger Straße gibt es einen ungeschützten Wohnblock.

Nutzen des grünen Deckels



Realisierbarkeit des „Deckels“

Bei der ursprünglichen Planung des Tunnels wäre ein „Vorziehen“ des kurzen „Deckels“ möglich gewesen.

Mit dem tiefer gelegten neuen Tunnel ist dies nicht mehr möglich.

- ⇒ Jetzt den Deckel vorzuziehen, würde einen Verzicht auf den Bau des Tunnels bedeuten.
- ⇒ Eine sinnvolle Einhausung aller stark belasteten Fahrbahnen würde eine Neuplanung erfordern.

Was realisiert werden sollte: Schallschutz

- Passiver Schallschutz auf allen hoch belasteten Straßen stadtwweit
- Lärmschutz wie in der Planung vorgesehen:
 - Lärmschutzwände zwischen Ringbahn und Jansenbrücke
 - ebenso östlich Jansenbrücke
 - Kostengünstig: Etwa 4 Mio. EUR pro Kilometer
 - Für die über 600 Mio. geplanten Gesamtkosten für das Gesamtprojekt könnte man 150 km Lärmschutzwände bauen

Rad- und Fußweg zwischen Landgraben- und Rothenburger Straße



Aus Plan-
Feststellung
Plan
m7_1_1

Rad- und Fußweg entlang des Bahndamms



Stadt Nürnberg / SÖR

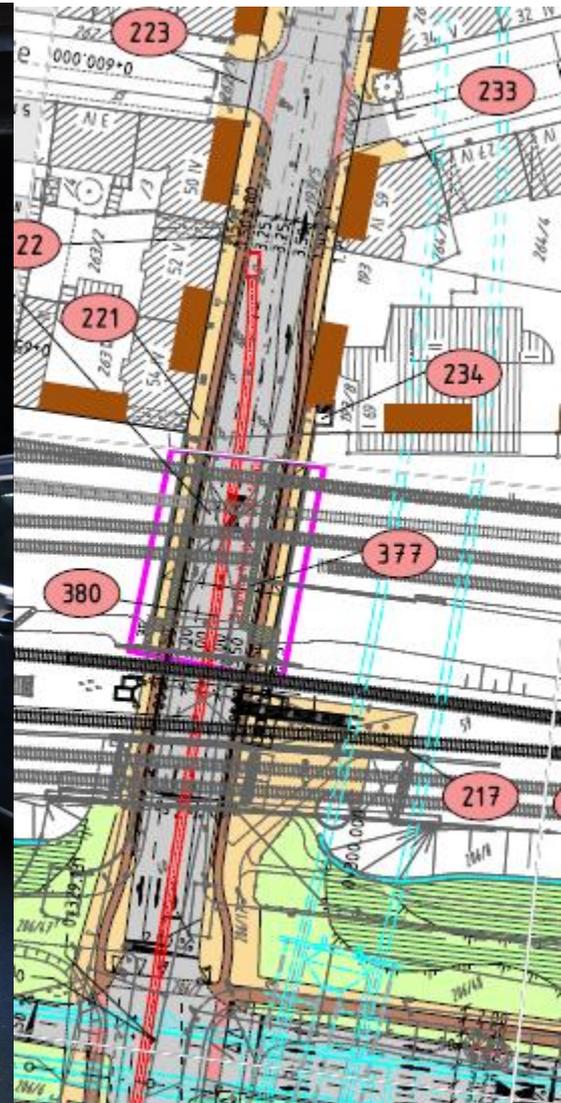
Rad- und Fußweg zwischen Landgraben- und Rothenburger Straße

- Aus der Südstadt kommt man zu Fuß oder mit dem Rad über keinen zumutbaren Weg nach St. Leonhard und Alt-Gostenhof.
 - Die Planung sieht vor, hier einen Rad- und Fußweg anzulegen.
 - Dafür geht eine Fahrspur Richtung Landgrabenstraße verloren
 - Die neue Bahnbrücke ist bereits vorbereitet, entlang des Bahndamms ist genügend Platz.
- ➔ Der Bau des Rad- und Fußweges kann problemlos vorgezogen werden

Unterführung Rothenburger Straße



29 03 2019



Unterführung Rothenburger Straße

- Die aktuelle Unterführung ist eine Zumutung für Fußgänger und Radfahrer.
 - Dies ist die einzige Radroute von St. Leonhard Richtung Innenstadt.
- ➔ Der Neubau der Unterführung kann problemlos vorgezogen werden.

Vorschlag kurzfristig

1. Die geplanten Lärmschutzwände werden gebaut
 2. Auch passive Lärmschutzmaßnahmen werden ausgeführt
 3. Der Rad- und Fußweg entlang des Bahndamms wird gebaut
 4. Der Neubau der Bahnunterführung Rothenburger Straße wird ausgeführt
- ➔ Damit werden alle Maßnahmen umgesetzt, die den Menschen tatsächlich nutzen.

Vorschlag mittelfristig

1. Der geplante „Deckel“ wird in erweiterter Form neugeplant.
2. Dabei ist zu prüfen, ob nicht andere Lärmschutzmaßnahmen gleichwertig wären und billiger kämen.
3. Die Planung des Tunnels unter dem Bahnviadukt wird aufgegeben.

Vorschlag langfristig

1. Es gibt einen städtebaulichen Wettbewerb zur Nutzung des nicht mehr für eine Autobahn vorgesehenen Geländes.

„Stadtplanung vor Verkehrsplanung“

2. Dabei wird das gesamte Areal von der südlichen Ringbahnbrücke bis zur Stadtgrenze Fürth betrachtet.

Eine Verkehrswende ist nötig! Deshalb ist es widersinnig, heute noch eine Autobahn mitten durch die Stadt zu bauen!

Fazit

- Was den Menschen tatsächlich nutzt, kann auch ohne Ausbau des Frankenschnellwegs realisiert werden.
- Dieser Teil der Pläne sollte umgesetzt werden.
- Was den Menschen schadet, darf nicht mehr gebaut werden.
- Der Ausbau des Frankenschnellwegs muss aufgegeben werden.
- Es geht jetzt darum, die Alternativen zu diskutieren.

Fragen?

Ich stehe für Rückfragen zur Verfügung.

- Hans Luntz, stellvertretender Vorsitzender des VCD Nürnberg

Auch andere Aktive des VCD stellen sich Ihren Fragen:

- Berthold Söder, Pressesprecher
- Peter Mühlenbrock

Danke

für eure Aufmerksamkeit

Backup

„Deckel“ im zentralen Bereich Wunsch und Wirklichkeit

