

Streit um Ausbau

NN 17.04.12

Frankenschnellweg: Gegner machen Druck auf Stadt

VON ANDREAS FRANKE

Am ersten Tag der Erörterung zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs haben die Gegner Druck auf die Stadt Nürnberg und ihren Verkehrsgutachter gemacht. Zum Auftakt geriet die Antragstellerin des umstrittenen Straßenbauprojekts in die Defensive.

„Atmen gefährdet Ihre Gesundheit.“ Mit Transparenten und Atemmasken machten rund 80 Mitglieder des „Aktionsbündnis gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs“ gestern früh ihrem Unmut Luft. Sie taten das nicht irgendwo, sondern vor dem alten Rathaus. Dort startete kurze Zeit später die auf drei Tage angesetzte, öffentliche Erörterung des Vorhabens. Und damit Oberbürgermeister Ulrich Maly (SPD), ein Befürworter des Projekts wie die Mehrheit des Stadtrats, den Protest auch nicht überhören konnte, postierten sie sich direkt unter seinem Büro.

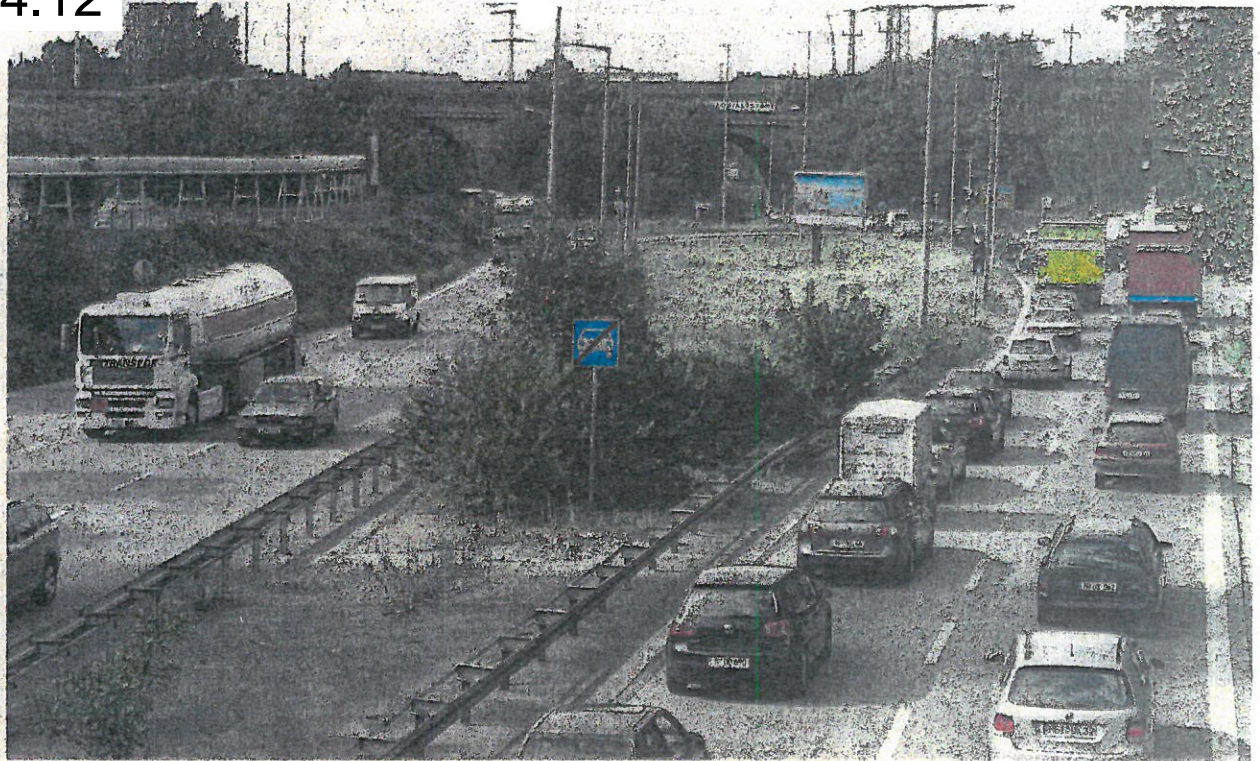
Es gibt zahlreiche Einwendungen von Bürgern und Verbänden gegen den Ausbau. Sie werden nun im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

der Regierung von Mittelfranken diskutiert. Richard Mergner hält die Ausbau-Vorschläge der Stadt für ein „Trojanisches Pferd“. „Sie verspricht bessere Luft und weniger Lärm, zugleich will sie aber auch den autobahnähnlichen Ausbau des Frankenschnellwegs, womit mehr Verkehr angezogen wird“, kritisierte der Landesbeauftragte des Bund Naturschutz (BN).

Offene Fragen

Nicht nur für die Gegner, auch für Frido Wolf sind in dem Verfahren noch „einige Fragen offen“, wie der Vertreter der Regierung und Leiter der Erörterung überraschend deutlich zur Einführung bemerkte. Ein zentraler Punkt ist die Frage, ob es sich nach dem Ausbau nur um eine „Kreisstraße“ handelt, wie die Stadt behauptet, oder um eine „Bundesfernstraße“, wie die Kritiker meinen.

„Mit dem Ausbau wird eine Lücke der A 73 im Autobahnnetz geschlossen“, sagte Eike Schönefelder, Rechtsanwältin der Gegner. „Hier geht es also um eine Autobahn. Damit aber ist die Stadt gar nicht für die Planung zuständig, sondern der Bund“, lautete seine Argumentation. „Wir wollen gar



Dichter Verkehr gehört zur Normalität auf dem Frankenschnellweg, oft stauen sich die Fahrzeuge.

Foto: Stefan Hippel

keine Autobahn in der Stadt“, entgegnete Bernhard Fischer vom städtischen Servicebetrieb Öffentlicher Raum (Sör), der für die Planungen zuständig ist. Der Status einer Autobahn sei gar nicht möglich, weil es nach dem kreuzungsfreien Ausbau Tempobeschränkungen von 80 Stundenkilometer auf den Zufahrtsstraßen und von 70 km/h im Tunnel geben soll, betonte er.

Nach jahrzehntelanger, teils sehr kontroverser Diskussion im Nürnberger Rat über Verbesserungen am Frankenschnellweg wollen vor allem CSU und SPD nun das Projekt möglichst schnell angehen. Über 60 000 Fahrzeuge nutzen täglich den Schnellweg, 50 000 kreuzen ihn. Staus sind da programmiert. Geplant ist ein Ausbau auf 4,5 Kilometer Länge zwischen der Stadtgrenze Nürnberg-Fürth im Westen und der Otto-Brenner-Brücke.

Herzstück ist (wie mehrfach berichtet) ein 1,8 Kilometer langer, vierspuri-

ger Tunnel im mittleren Bereich. Hier soll der Durchgangsverkehr kreuzungs- und ampelfrei passieren können. Auf dem Tunnel sollen zur Aufwertung der Stadtteile rund 5,8 Hektar Grünflächen geschaffen werden. Zur Entlastung der Anwohner sind auch 4,3 Kilometer Lärmschutzwände vorgesehen. „Wir drängen bereits seit 1999 auf besseren Lärmschutz“, sagte Peter Büttner vom Bürgerverein Nürnberger Westen.

Kritik am Verkehrsgutachten

Die Stadt verspricht den Menschen entlang des Frankenschnellwegs weniger Lärm und Luftschadstoffe. Doch dies bezweifeln die Gegner ebenso wie die Verkehrsprognosen, die die Stadt zur Grundlage des Ausbaus macht. Das Gutachten, das Ulrich Noßwitz (Büro Brenner und Münnich) gestern noch einmal in groben Zügen vorstellte, nennt ebenfalls eine Entlastungswirkung, weil der Verkehr auf

dem Frankenschnellweg gebündelt werde. Noßwitz widersprach auch der Befürchtung der Gegner, es werde mehr Lkw-Verkehr angezogen. Doch wirklich widerlegen konnte er diese Kritik noch nicht.

Ein Schwachpunkt in der Verteidigung ist die Tatsache, dass das Verkehrsgutachten bereits von Ende 2005 stammt. „Die Zahlen sind für das Verfahren nicht mehr aktuell“, klagte Anwalt Schönefelder und forderte für die Gegner ein neues Gutachten.

Offen ist auch, wer das 390 Millionen Euro teure Projekt zahlen wird. Der Freistaat hat Nürnberg eine Sonderfinanzierung versprochen. Doch auch die Stadt wird Millionen beisteuern müssen. Wie viel, wird am Ende des Planfeststellungsverfahrens geklärt. Ob das noch heuer geschieht, ließ Verhandlungsleiter Frido Wolf offen. Heute wird die Erörterung im Historischen Rathaussaal ab 9.30 Uhr fortgesetzt. (StandPunkt Seite 10)



Mit Atemschutz protestieren Gegner vor dem Rathaus.

Foto: Harald Sippel