

Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellweges in Nürnberg

Sachstand nach dem Urteil des VG Ansbach
am 14.7.2014



Chronologie der Planung

Nachdem Ende der 1970er Jahre die damals geplante Stadtautobahn entlang der Bahnlinie Fürth-Nürnberg (südlich der Gleise) mit Autobahnkreuz am Tiergarten gegen den Willen des OB Andreas Urschlechter (SPD), der CSU und Teilen der SPD verhindert worden war, wurde es zunächst still um eine durchgehende Stadtautobahn. Die Grünen waren aufgekommen, die sich in der Debatte um die Autobahn z.T. von der SPD abgespalten und Teile der SPD für eine Abkehr von der Planung gewonnen hatten.

Der als Umleitungsstrecke für den U-Bahnbau provisorisch gebaute „Frankenschnellweg“ zwischen Fürth-Stadtgrenze und Nürnberg-Zollhaus verband damals die bei Fürth endende A 73 und die später (?) als Südast der A 73 klassifizierte Autobahn zum Kreuz Nürnberg-Süd. Das Provisorium blieb und diente wegen dreier ampelgesteuerter Kreuzungen mit Stau in den Stoßzeiten ab den achtziger Jahren der CSU für politische Angriffe auf die rot-grüne Koalition im Rathaus.

Als 1996 die CSU nach einem verkehrspolitisch geführten Wahlkampf erstmals den OB-Posten (Scholz) errang, holte sich die Nürnberger SPD Rat beim Münchner OB Ude, der den Genossen empfahl, die politischen Dauerbaustellen im Verkehrsbereich zu bereinigen. Erste Überlegungen für einen kreuzungsfreien Ausbau kursierten bereits. 1999 kündigte der noch junge Markus Söder die sog. „Frankenröhre“ an.

Im Juni 2000 begann dann auch öffentlich der Schwenk der SPD zur Stadtautobahn, die CSU freute sich und trieb die SPD vor sich her. 2002 gewann die SPD mit Maly wieder den OB-Sessel, musste aber die Planung weiterführen.

So kam es, dass ein vierspuriger Tunnelbau mit z.T. achtspurigen Abschnitten obendrauf und einer vierspurigen Abfahrt zum Altstadttring (Neue Kohlenhofstraße) von der Stadtspitze, mittlerweile in großer Koalition regierend, als umweltpolitische Großtat verkauft wurde: Der Ausweichverkehr in parallel führenden Straßen solle gebündelt und die Stadtteile dadurch entlastet werden, Lärm, Feinstaub, NOx und Benzol im Tunnel verschwinden und sogar gefiltert werden. „*Weniger Stau, weniger Umweltbelastung und ein grüner Tunneldeckel*“ sagt SÖR, der stadteigene Betrieb. Das Projekt kam sogar als positive Maßnahme in den Luftreinhalteplan der Stadt.

Waren anfangs die Kosten mit 5 Mio. DM (1987) veranschlagt, steigerten sie sich im Verlauf der Debatte in zwölf Schritten exponentiell auf derzeit veranschlagte 450 Mio. Euro. Der Freistaat sagte dafür 380 Mio. Euro Fördermittel aus der Gemeindeverkehrsfinanzierung zu. Das Projekt war mittlerweile nach der dritten Startbahn am Münchner Flughafen und dem Donauausbau zum staatspolitischen Prestigeprojekt geworden.

Widerstand

Der Widerstand bildete sich relativ schnell. Ca. 1999 wurde ein „Bündnis lebenswerte Stadt“ gegründet, das aus zahlreichen Verbänden incl. BN-Kreisgruppe und Landesverband und fast allen Oppositionsparteien bestand. Es wurde geführt von dem Juso Thorsten Brehm. Von Anfang an engagierten sich besonders Annemarie und Enno Brouer vom Verein zum Schutz des Rednitztales (BI B2a neu). Hauptargumente der Ablehnung waren: Zunahme Transitverkehr, Verlagerung der Staus in die angrenzenden Stadtteile, Verstärkung der Schadstoff- und Lärmbelastung, Lärmschutzmöglichkeit ohne Ausbau, Folgen für den ÖPNV, Geldverschwendung für den Straßenverkehr, Gefahr der Weiterführung über das Rednitztal. Das Bündnis machte zur Verbesserung der Lebensqualität der FSW-Anwohner zahlreiche ausdifferenzierte Alternativvorschläge, vom Bau einer Tram Richtung Südwesten mit ÖPNV-Knoten an der Rothenburger Straße, einem Kreisverkehr statt der ampelgesteuerten Kreuzungen im Bereich An den Rampen, Lärmschutzwände usw. Das Bündnis wurde bei fast allen Presseaktivitäten von der Nürnberger Presse (NZ, CSU-nah, NN, SPD-nah) missachtet. Der BN machte deshalb bereits ab Herbst 2000 eigene Pressearbeit. Das Bündnis scheiterte ca. 2007/2008 an schlechten internen Strukturen, der mangelhaften Presse und fehlenden Erfolgen. Thorsten Brehm wurde dann – nach FÖJ in der BN-Kreisgruppe Nürnberg-Stadt – 2008 verkehrspolitischer Sprecher und stellv. Fraktionsvorsitzender der SPD-Fraktion - und meldete sich zum FSW nicht mehr zu Wort.

Ca. 2010 konnte durch Felix Geismann vom Bürgerverein St. Leonhard/Schweinau ein kleines Nachfolge- „Bündnis gegen den Frankenschnellweg“ etabliert werden, das bis heute die Planung intensiv bekämpft. Markus Ganserer, B90-Die Grünen, ist heute dessen engagierter Sprecher. Der BN war von Anfang an dort auch vertreten, allerdings hielten sich die Aktivitäten der BN-Kreisgruppe unter Günther Raß sehr in Grenzen, weil „es den Naturschutz ja nicht betrifft“ (Raß). Später unterstützte die Kreisgruppe dann die Argumentation des Bündnisses zum Gesundheitsschutz und zum Transitverkehr. Der Geschäftsführer der Kreisgruppe Andre Winkel wechselte dann 2013 auch konsequent nach Einreichen der BN-Klage zur Stadt als Pressesprecher für den FSW-Ausbau. Unter der aktuellen Führung (Otto Heimbucher) lehnt die Kreisgruppe den Ausbau entschieden ab. Das Bündnis führte

Fahrraddemos, Infoveranstaltungen, Kundgebungen und Infostände durch, druckte Flyer, Aufkleber, Plakate, Transparente und beteiligte sich intensiv an Stellungnahmen, sammelte Einwendungen und Geld. Der BN-Landesverband war hier intensiv beteiligt.

Die Landtagsfraktion von Bündnis 90-Die Grünen versuchte mit mehreren Anfragen vergeblich, das Thema auf Landesebene zu stoppen.

Eine Petition im Bundestag scheiterte.

Mehrere Online-Umfragen der NN, des Nürnberger Anzeigers und des BR-Hörfunks (88% Ablehnung!) zeigten über die Jahre eine klare mehrheitliche Ablehnung des FSW. Dies änderte sich offenbar nach der Kommunalwahl 2014. In einer Umfrage der GFK zu politischen Themen in Nürnberg befürworteten nun 77% den Ausbau.

Die gestärkte Stadtratsfraktion von B90-Die Grünen scheiterte 2014 mit ihrem Ansinnen, eine (rechnerisch mögliche) rot-grüne Koalition zu schmieden. Dafür hatte sie der SPD gegenüber öffentlich erklärt, den Widerstand gegen den FSW-Ausbau aufzugeben, da sowieso das Gericht entscheide und der Stadtrat nichts mehr zu entscheiden habe. Die SPD koalierte dann doch lieber mit der CSU, die Glaubwürdigkeit von B90-Die Grünen litt.

Verfahren

Nachdem die Oberste Baubehörde die Stadt überredet hatte, das Vorhaben als Kreisstraßenbau zu klassifizieren, versuchte die Stadt Nürnberg zunächst es im Rahmen des Baurechtes zu bewältigen. Der BN hatte bei der Regierung von Mittelfranken 2001 die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens gefordert. Das ROV wurde Ende 2001 abgelehnt.

Der BN hatte dann die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gefordert. Das Planfeststellungsverfahren wurde 2010 eingeleitet für zwei voneinander getrennte Bauabschnitte „West“ und „Mitte“. Im Anhörungsverfahren Ende 2010 gab der BN-Landesverband unter Mitarbeit der KG Nürnberg-Stadt und der KG Fürth-Stadt eine fachlich fundierte Stellungnahme ab. Insgesamt 996 Einwendungen waren bei der Regierung eingegangen, 740 davon waren Listeneinwendungen des Bündnisses. Beim Erörterungstermin im April 2012 wurde durch das Bündnis mit finanzieller Unterstützung des BN bereits RA Schönefelder eingesetzt. Martin Schlegel vom BUND Landesverband Berlin unterstützte in Fragen der Luftreinhaltung.

Weil die von der Verkehrszunahme betroffenen Städte Fürth und Erlangen bis dahin nicht beachtet worden waren und auch der BN das bemängelt hatte, kam es zu einer ergänzenden Anhörung Ende 2012, zu der der BN

wiederum eine fachlich fundierte Stellungnahme abgab. Am 28.6.13 erging überraschend bereits der Planfeststellungsbeschluss.

Die Stadt Nürnberg richtete dann im Herbst 2013 ein projektbegleitendes Forum ein, das den Bau positiv begleiten soll und ließ über den neuen Sprecher A. Winkel öffentlich verlautbaren, der BN beteilige sich daran. Das war natürlich falsch und wurde richtiggestellt. Der BN beteiligt sich nicht, sondern versucht weiter, das Vorhaben zu stoppen.

Klage

Der Bund Naturschutz hat Anfang August 2013 mit Rechtsanwalt Eike Schönfelder (München) Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken beim Verwaltungsgericht Ansbach eingereicht.

Wichtigste Begründungen waren:

Verfahrensrechtliche Fehler wie **fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung**, auf deren Erstellung die Stadt bewusst verzichtete.

Die fehlerhafte **Klassifizierung des Frankenschnellweges als Kreisstraße**. Die Stadt argumentiert dass der Durchgangsverkehr nur einen geringen Anteil ausmache und es deshalb keine Autobahn werde. Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes, des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes und unterer Gerichte haben das zum Beispiel beim Autobahnring München oder zur Westumfahrung Freising geklärt.

Dem Gericht vom BN ebenfalls vorgelegte Gutachten des Verkehrsplanungsbüros regioconsult (Marburg) kommt zu dem Schluss, dass die **Verkehrsprognosen** nicht haltbar sind, weil sie auf völlig veralteten Grundlagen beruhen. So wurde z.B. eine Verkehrsmatrix aus den Jahren 1987/88 zugrunde gelegt, aus einer Zeit als die DDR noch existierte und die Verkehrsströme noch ganz anders aussahen. Dass der Prognosehorizont bis 2020 nicht einmal mehr zehn Jahre nach Planfeststellung umfasst, ist ebenfalls als Rechtsfehler anzusehen.

Eine weiteres Gutachten wurde von regioconsult Marburg im Auftrag der Landtagsfraktion von Bündnis 90-Die Grünen zu den zu erwartenden **Immissionen Feinstaub und Stickoxide** erstellt. Hier zeigt sich, dass die Stadt nach veralteten Gesetzen zum Immissionsschutz (22. BImSchV) plante, mittlerweile aber eine strengere 39. Bundesimmissionsschutzverordnung gilt. Mit den unzureichenden Verkehrsprognosen sind natürlich auch die darauf beruhenden Immissionsprognosen falsch. Die Gutachterfirma Accon, die im Auftrag der Stadt tätig war, hat allerdings weitere Fehler wie falsche Annahmen zur Windgeschwindigkeit - zu Gunsten der Straßenplanung - gemacht. Im Ergebnis sind umfangreiche Grenzwertüberschreitungen vor allem an den Tunnelenden zu besorgen, wo die Abgase ungefiltert herausgeblasen werden sollen.

Die Stadt Nürnberg hatte alles daran gesetzt, die Verbände formal von einer Klagemöglichkeit auszuschließen. Dazu diente zuerst die Planung nach Baurecht, dann die Klassifizierung als Kreisstraße und die zwei getrennten Bauabschnitte, damit die Baulänge unter fünf Kilometern blieb. So wollte man die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung umgehen, eine relevante gesetzliche Grundlage, auf der der BUND Naturschutz nach dem Rechtsbehelfgesetz seine Klagebefugnis herleitet, weil das Bundesnaturschutzgesetz als formaler Klagezugang eine Thematisierung des Gesundheitsschutzes nicht ermöglicht.

Die Regierung von Mittelfranken hat in ihren Erwidern ebenfalls versucht, den BN als nicht klageberechtigt hinzustellen. Lediglich Belange des Artenschutzes und des Landschaftsbildes seien einschlägig (BNatSchG).

Zu Hilfe kam dem Bund Naturschutz ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom September 2013. Darin wird festgehalten, dass Umweltverbände die Einhaltung von Luftreinhalteplänen gerichtlich geltend machen können. Die Rechte von Umweltverbänden wurden damit massiv gestärkt. Geklagt hatte die Deutsche Umwelthilfe DUH gegen das Land Hessen. Sie bekam höchstinstanzlich Recht und schaffte damit einen Präzedenzfall, der auch für die Klage gegen den Frankenschnellwegausbau relevant war.

Zu Hilfe kam dem BN auch, dass die Europäische Kommission Deutschland Mitte Oktober 2013 vor dem EU-Gerichtshof wegen des (mangelhaften) Zugangs zu Gerichten verklagt hat.

Verhandlung und Urteil

Unter Vorsitz des Richters Förster und des Berichterstatters Bauer sowie drei weiteren Richtern verhandelte das VG Ansbach am 14.7.14 die Klage des BN und vier privater Kläger (Gebr. Muschawek, Prof. Wilde), die mit Grundstücken als Anlieger betroffen waren. Sie und der BN wurden vertreten durch RA Schönefelder mit RA Lehnerts. Der BN hatte den Gutachter Wulf Hahn, regioconsult aufgeboden.

Alle fünf Klagen wurden abgewiesen.

Immerhin hat das VG Ansbach das Klagerecht nicht mehr in Frage gestellt (nachdem es noch 2011 in der Klage des BN gegen den Steinbruch Rothenstein, Lkr. Wug eine Klageberechtigung bzgl. Trink- und Grundwasserschutz verneint und den BN abgewiesen hatte).

Es ist eine Niederlage für den Klimaschutz und eine bessere Verkehrspolitik, ein Rückfall in die autozentrierte Verkehrspolitik der 60er Jahre.

Es ist eine Niederlage für alle Nürnberger BürgerInnen, die mit Lärm, Feinstaub, Stickoxiden und Benzol und verstopften Straßen auf weitere

Jahrzehnte über Gebühr belastet werden, selbst wenn an der Tunnelstrecke die Werte sinken sollten.

Das Urteil nutzt all den Pendlern, die weiter mit dem PKW in die Stadt fahren wollen und den Firmen, deren LKW mehrere Kilometer Umweg auf dem Autobahnring und die LKW-Maut sparen.

Die Stadtspitze, CSU und SPD mögen es als Erfolg werten, aber das dicke Ende kommt bestimmt:

Etwa acht Jahre Stau an den Umleitungsstrecken, dauerhafter Stau am Altstadtring (ca. 30% mehr KFZ zwischen Plärrer und Hauptbahnhof), an der Landgrabenstraße und weiteren Stadtstraßen.

Kostensteigerungen über die 450 Mio. Euro hinaus (städt. Anteil derzeit 70 Mio.), Kosten für den Umbau des Plärrers (ca. 50 Mio), Kosten für die Deckelbegrünung (unbekannt) und laufender Unterhalt von ca. 2,7 Mio. Euro pro Jahr für den Tunnel.

Verluste der VAG auf der Relation Nürnberg-Fürth (ca. 3-4% weniger Fahrgäste).

Die Klage wurde finanziell und fachlich unterstützt vom Bündnis gegen den Frankenschnellweg, dem Verkehrsclub Deutschland, dem Nürnberger Energiewendebündnis, dem Verein zum Schutz des Rednitztals und von Privatleuten. Bis zum 14.7.14 entstanden dem Landesverband Kosten in Höhe von 15.000 Euro. Dazu kommen nun noch die Kosten für Rechtsanwalt und Gutachter für Erwidern und Stellungnahmen sowie Vertretung am 14.7.14, ca. 6.000 €. Beiträge von VCD-Landesverband und -Kreisgruppe, Energiewendebündnis Nürnberg, Verein zum Schutz des Rednitztales, BN-KG Nürnberg, -Fürth, -Erlangen und private Spenden summieren sich bisher auf ca. 11.000 Euro. Die Landtagsfraktion von B90-Die Grünen übernahmen ein Gutachten in Höhe von ca. 7.000 €.

Dank

... gilt allen Aktiven im Bündnis und den mitfinanzierenden Verbänden und Spendern.

Weiteres Vorgehen

Zunächst sollte der BN die schriftliche Urteilsbegründung abwarten (Mitte September lt. VG Ansbach) und dann intensiv auch mit RA Schönefelder prüfen.

Laut mdl. Urteil kann Antrag auf Beschwerde beim VGH gestellt werden.

Abstimmungen mit der KG Nürnberg-Stadt, dem Bündnis und den bisher mitfinanzierenden Verbänden wären dann sinnvoll als Grundlage für eine Entscheidung des Landesvorstandes, ob die zweite Instanz angerufen werden soll.

Es wäre auch zu prüfen, ob der Luftreinhalteplan der Stadt Nürnberg rechtlich angefochten werden sollte, da die Planfeststellung zum FSW auf unbestimmte Maßnahmen des Luftreinhalteplans zur Einhaltung der Grenzwerte Feinstaub und NOx verweist, die EU-Kommission aber zuletzt den Antrag von 33 Städten auf Verlängerung der Umsetzung (darunter Nürnberg!) abgelehnt hat.

Gez.
Richard Mergner
Tom Konopka

Nürnberg, 16.7.14

