

Was können Sie gegen das unsinnige und teure Bauvorhaben unternehmen?

- Schreiben Sie Protestbriefe an den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
- Schicken Sie Leserbriefe an Ihre Tageszeitung
- Unterschreiben Sie auf unseren Unterschriftslisten
- Informieren Sie sich auf unserer Homepage www.frankenschnellweg-stoppen.de
- kontakt@frankenschnellweg-stoppen.de

Wo können Sie mitmachen?

Wir treffen uns jeden zweiten Dienstag ab 20.00 Uhr im Stadtteilbüro St. Leonhard, Schwabacher Str. 66a, am Leonhardsplatz (Ubahnhaltestelle St. Leonhard)

Spenden Sie an:

VCD Nürnberg
Kontonr. 0100 603 872
Spardabank Nürnberg •
BLZ 760 905 00
Kennwort: Frankenschnellweg

„Stau ist ein allzu hässliches Wort, aber kein Grund, um eine neue Straße zu bauen. Wo immer eine Straße neu gebaut, erweitert oder verflüssigt wird, wird mehr Verkehr entstehen.“

Zitat aus der Broschüre „Stadtverkehr im Wandel“,
Herausgegeben vom Bundesbauministerium, 1986 unter Bauminister
Dr. Oscar Schneider, Ehrenbürger der Stadt Nürnberg

V.i.S.d.P.: Bündnis gegen den Frankenschnellweg, Markus Ganserer,
Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Großraum Nürnberg, Hessestr. 4, 90443 Nürnberg

Das Aktionsbündnis gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs wird unterstützt durch:



Bürgerverein Nürnberg-Werderau,
Marterlach und Sandreuth e.V.



Bürgerinitiative Kohlenhofstraße,
Offene Linke,
sowie zahlreiche Bürgerinnen und Bürger

Frankenschnellweg - Ende der Ausbaupläne?!



© Gerd Bauer

Bündnis gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs
www.frankenschnellweg-stoppen.de

Nürnberg will den Tunnel - Fürth und Erlangen bekommen Dreck und Lärm.

Wir haben von Anfang an gesagt, der Ausbau in Nürnberg führt in Fürth und Erlangen zu Mehrbelastungen für die Anwohner. Dies musste die Stadt Nürnberg nun zugeben. Damit liegt ein schwerer Verfahrensfehler vor, da die Betroffenen bisher nicht gehört wurden. Schon jetzt steht fest: Die Unterlagen werden in Fürth und Erlangen ergänzend ausgelegt werden müssen. Damit rückt ein Baubeginn in weite Ferne.

Werderau weniger wert als Fürth?

Nicht erklärlich ist, warum die Auswirkungen (zusätzlicher Lärm und Abgase) für die Anwohner in der Werderau sowie in der Dianastraße zwischen Otto-Brenner Brücke und Heistersteg bis heute nicht berechnet wurden. Tatsache ist: Auch hier werden Anwohner nach dem Ausbau mit Lärm belastet, dessen Höhe weit über den zulässigen Grenzwerten liegt.

Verkehrsprognose - ja, wie viele fahren denn?

Die erwarteten Lärm- und Abgasbelastungen hängen direkt von dem erwarteten Verkehr ab. In der Verkehrsprognose wurde die Zunahme des Verkehrs deutlich unterschätzt. Im Erörterungstermin ist es uns gelungen, zahlreiche Fehler in der Prognose aufzudecken.

Ende der Ausbaupläne?

Die Stadt Nürnberg will den Frankenschnellweg kreuzungsfrei und autobahnmäßig ausbauen und damit die Lücke in der A 73 schließen. Die Frage, ob eine Autobahn vorliegt, ist ausschließlich nach den Kriterien des § 1 Abs. 3 des Fernstraßengesetzes zu beantworten. Die Regierung muss eigentlich die Planung stoppen, denn für die Planung von Bundesfernstraßen ist die Bundesrepublik und nicht die Stadt Nürnberg zuständig.

Zahlreiche Tatsachen verdichten sich mosaiksteinartig zu einem Gesamtbild.

Schon jetzt stehen auf Teilen des Abschnitts, der als Kreisstraße gewidmet ist und ausgebaut werden soll, blaue Autobahn-Schilder. Diese wurden bewusst so aufgestellt, als der Frankenschnellweg gebaut wurde, da damals bereits die Absicht bestand diesen als Autobahn durchzubauen. Im Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg ist der Frankenschnellweg schon als Autobahn eingetragen. Auch die Tempobeschränkung im Tunnel und der Kurvenradius sprechen nicht gegen eine Autobahn. Das sieht auch die Regierung von Mittelfranken so: Dann würde der Frankenschnellweg eben eine schlechte Autobahn. Ein Durchgangsverbot für schwere LKW von vornherein zu erlassen, geht aus Sicht der Regierung von Mittelfranken nicht. Im Nachhinein müsste das aufwendig geprüft werden, und selbst dann ist mit Klagen der Speditionslobby zu rechnen. Gut möglich, dass diese auch eine Hochstufung zur Autobahn durch eine Klage vor Gericht erzwingen würde. Somit würde durch den Ausbau des Frankenschnellwegs dem LKW-Fernverkehr mitten durch Nürnberg, Fürth und Erlangen Tür und Tor geöffnet.

Kalte Enteignung:

Grundsätzlich gilt: Wenn eine Straße zur Autobahn wird, dann gelten auch die Bauverbotszonen einer Autobahn. Im Abstand von 40 Metern dürfte dann nicht mehr gebaut werden. Die Anwohner würden dadurch kalt enteignet.

Eine Rechnung, die niemals aufgeht.

		Kosten der Stadt Nürnberg
Geschätzte Gesamtkosten	400 Mio. €	
Nicht förderfähige Kosten 15 bis 20 %		60 bis 80 Mio. €
Förderfähige Kosten	320 bis 340 Mio. €	
Erhoffter Zuschuss: 80 % der förderfähigen Kosten vom Freistaat Bayern	256 bis 272 Mio. €	
Eigenanteil der Stadt Nürnberg		64 bis 68 Mio. €
Gesamtkosten der Stadt Nürnberg		128 bis 144 Mio. €
Fehlbetrag mindestens		48 bis 66 Mio. €



Schon jetzt steht fest, dass der Ausbau des Frankenschnellwegs die Stadt Nürnberg mindestens 128 bis 144 Mio. € kosten wird. Bisher sind aber nur 80 Mio. € für den Ausbau in den Haushalt eingeplant. Das Förderprogramm des Gemeindeverkehrs Finanzierungsgesetzes (GVFG), aus dem der Freistaat den Ausbau des Frankenschnellwegs bezuschussen könnte, steht nur noch bis 2019 zur Verfügung. Danach gibt es aus diesem Topf keine Mittel mehr. Bis heute wurde noch nicht einmal ein Förderantrag gestellt. Ob der Freistaat Bayern den Frankenschnellweg mit 80% oder weniger bezuschusst steht in den Sternen. Nürnberg hat einen Schuldenstand von über 1,2 Milliarden €. Woher die zusätzlichen Millionen ohne neue Schulden kommen sollen, sagt niemand. Aber vermutlich ist von den Ausbaubefürwortern bei der Endabrechnung nach 2020 auch niemand mehr im Amt.

Die Anwohner sollen mitzahlen.

Es ist ungeheuerlich, aber die Haus- und Grundstückseigentümer an den Anschlussstellen, z. B. im Bereich der Rothenburger Straße, nördlich des Frankenschnellwegs sowie der Straße am Pferdemarkt werden für den Ausbau Erschließungskosten zahlen müssen.

Und den Deckel oben drauf.

Der schöne Park auf dem Tunnel-Deckel, der den Anwohnern vollmundig versprochen wird, ist bis heute nicht geplant. Dieser Park würde mehrere Millionen Euro zusätzlich zu den 400 Mio. € kosten. Hierfür gibt es keine Förderung durch den Freistaat. Die Kosten muss die Stadt Nürnberg alleine tragen - falls der Park überhaupt gebaut wird. Auch hier wollte oder konnte die Stadt nicht ausschließen, dass dafür die Anwohner zur Kasse gebeten werden.

Bluten müssen die ÖPNV-Nutzer.

Die Stadt gibt unverhohlen zu, dass durch den Ausbau des Frankenschnellwegs die U-Bahn und S-Bahn 3 bis 4 % der Fahrgäste verlieren würden. In welcher Höhe dem ÖPNV dadurch Einnahmen entgehen würden, wer diese Einnahmeverluste tragen würde, ob auch die Städte Fürth und Erlangen die Einnahmeverluste mittragen müssten und ob dadurch die Fahrpreise erhöht werden, darüber hüllt sich die Stadt in Schweigen.

Schäden an Gebäuden nicht ausgeschlossen.

Beim Tunnelbau muss das Grundwasser abgesenkt werden. Bei einzelnen Grundstücken soll zur Beweissicherung der Zustand des Gebäudes vor dem Bau dokumentiert werden, damit mögliche Gebäude-Schäden als solche anerkannt werden. Es ist aber nicht klar, wie weit die Grundwasserabsenkung reichen wird und die Stadt Nürnberg hat bis heute nicht offengelegt, welche Grundeigentümer eine Beweissicherung erhalten und welche nicht.

Grundwasserbelastung unzureichend untersucht.

Im Bereich des geplanten Tunnels gibt es eine Reihe von Bodenverunreinigung, z. B. durch die Kohleverladung am Alten Kanalhafen oder den Fäkalienbahnhof. Doch die Altlasten wurden noch nicht abschließend untersucht. Die Stadt wollte sich dazu nicht mal äußern.