

FRANKENSCHNELLWEG

DYNAMISCHES VERKEHRSLEITSYSTEM KANN HELFEN, STAUS ZU VERMEIDEN

Aktuelle Situation

Die Stadt Nürnberg setzt seit Jahrzehnten zur Vermeidung der immer wieder in Stoßzeiten auftretenden Staus am Frankenschnellweg auf einen kreuzungsfreien Ausbau, welcher den Steuerzahler mit 500 Mio. Euro belasten würde. Bereits 2000 wurde ein erstes Alternativkonzept vom damaligen „Bündnis lebenswerte Stadt“ vorgestellt, weshalb aber wegen der kompromisslosen Festlegung der Stadtspitze auf einen Kreuzungsfreien Ausbau keine tiefergehende Beachtung fand. Zuletzt bestätigte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die Rechtsauffassung des BUND Naturschutz und eines Privatkäufers, dass im Genehmigungsverfahren europäisches Recht unterlaufen und damit eine notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung umgangen wurde. Zur abschließenden Klärung wurde der Sachverhalt dem Europäischen Gerichtshof zur Prüfung vorgelegt. Damit ist der Baubeginn in weite Ferne gerückt.

„Der BUND Naturschutz fordert daher die Verantwortlichen auf, die aktuelle Verschnaufpause durch die Gerichtsentscheidung zu einer konstruktiven Debatte um Alternative Lösungsvorschläge zu nutzen und wird zusammen mit den Bündnispartnern eigene Lösungsvorschläge einbringen“ so Tom Konopka.

Welche Probleme sollen gelöst werden?

Nürnberg's Verkehrsprobleme werden verursacht von der hohen Anzahl an Pendler welche mit dem PKW die Stadtgrenzen passieren. Der hohe Anteil an PKW Verkehr ist ursächlich dafür dass Nürnberg seit Jahren die geltenden EU Grenzwerte für Luftschadstoffe, namentlich bei den Stickoxiden nicht einhalten kann. Um die Verkehrsprobleme zu lösen muss der Autoverkehr reduziert werden.

„Der Lückenschluss auf der Stadtautobahn würde nachweislich zu erheblich mehr Autoverkehr führen, weil Fahrgäste aus der U- und S-Bahn wieder auf das Auto umsteigen würden. Damit würde gerade das Gegenteil von dem erreicht was notwendig wäre“ so Markus Ganserer Sprecher des Aktionsbündnis.

Trotz der Stauanfälligkeit fährt auch heute schon ein Teil des Durchgangsverkehrs über den Frankenschnellweg. Der geplante Lückenschluss würde

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Nürnberg, 01.02.2016

PM 004a-16/LFG

Verkehr

die Attraktivität der Stadtautobahn für den Durchgangsverkehr deutlich erhöhen. Besonders attraktiv wäre der Lückenschluss für den von Norden und Nordwesten kommenden LKW Hafenverkehr, da hier neben Kilometerersparnis auch Mautgebühren gespart werden könnten. Dieser Verkehr muss aber nicht zwingend mitten durch unsere Stadt rollen.

„Um die Engstelle zwischen der Rothenburger Straße und an den Rampen für den innerstädtische Verkehr entlasten, muss der Verkehrsanteil, der hier nicht zwingend durch muss auch fern gehalten werden“, so Ganserer.

Grundideen des vorgeschlagenen Konzepts

Hans Luntz, Sprecher der Kreisgruppe des VCD will daher den vom Bündnis entwickelten Vorschlag auch als Alternativkonzept zum kreuzungsfreien Ausbau verstanden wissen.

Die vier Bausteine im Einzelnen:

1. Statische Wegweisung

Wir wollen, dass die Schilder an den Autobahnen und am Hafen geändert werden, die zum Beispiel LKW-Fahrer vom Hafen nach Suhl durch die Stadt schicken. Wir wollen, dass Autofahrer, die in den Osten der Stadt wollen, auf der Autobahn zu den Anschlussstellen Nürnberg-Nord oder Behringersdorf geleitet werden.

2. Dynamische Hinweise auf Stausituationen bei sich entwickelnden Verzögerungen

Eine statische Wegweisung alleine hat nur begrenzte Wirkung, da immer mehr Fahrer Navigationsgeräte statt der Wegweiser nutzen. Zusätzlich können dynamische Verkehrshinweise vor allem auf den zuführenden Autobahnen helfen, das Problem in den Griff zu bekommen. Ein Hinweis *„Stau am Autobahnende der A73. Voraussichtliche Verzögerung etwa 45 Minuten“* würde verhindern, dass im Störfall ein Stau unnötig vergrößert wird.

3. Dynamische Temporegulierung

Trotzdem ist zu erwarten, dass es an der Engstelle weiterhin zu Staus kommt, der durch den „Stop and Go“-Verkehr vor den Ampeln verstärkt wird. Seit langem bewährt hat sich in solchen Fällen eine dynamische Temporegulierung, die den Verkehr vor dem Stau frühzeitig abbremst, so dass wesentlich weniger Fahrzeuge mehrmals anhalten müssen. Dies funktioniert, weil die Kapazität einer Straße umso größer wird, wie die gefahrene Geschwindigkeit abnimmt. Es ist unverständlich, dass ein solches

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Nürnberg, 01.02.2016

PM 004a-16/LFG

Verkehr

System bisher im Süden installiert wurde, aber nicht im Stadtgebiet von Erlangen und Fürth. Bei geeignet niedrigen Geschwindigkeitsbegrenzungen und strikter Überwachung könnten schon jetzt wesentlich mehr Fahrzeuge staufrei passieren als heute.

4. *Dynamisch verhängte Durchfahrtsverbote für LKWs*

Wenn es zu einem Stau kommt, verstärkt vor allem der Schwerverkehr diesen übermäßig wegen seiner geringen Beschleunigung. Es gibt kein Ziel zwischen Jansenbrücke und Otto-Brenner-Brücke, das nur über den Frankenschnellweg erreichbar wäre. Es wäre somit möglich, das Problem in diesem Abschnitt über dynamisch verhängte Durchfahrtsverbote für LKW zu entschärfen. Damit es keine Verlagerung auf andere innerstädtische Straßen gibt, muss man auf Durchfahrtsverbote bereits an den Stellen weit außen hinweisen.

Vorteile eines dynamischen Leitsystems gegenüber eines Ausbaus

„Unser Konzept bringt bei einer konsequenten Umsetzung eine spürbare Entlastung auf den Frankenschnellweg. Es ist schrittweise realisierbar und würde nur einen Bruchteil der Kosten des geplanten kreuzungsfreien Ausbaus verursachen“, so Luntz. Bereits bei der unumgänglichen Sanierung der Hafenbrücken ab 2019 könnte ein Verkehrsleitsystem helfen, die ungelösten Verkehrsprobleme zu lindern.

Weitere Informationen

Das Konzept wird auch im Netz (www.frankenschnellweg-stoppen.de sowie www.stattautobahn.de) veröffentlicht. Am **5. Februar** stellen wir es der Öffentlichkeit vor (**19:00 Uhr, Nachbarschaftshaus Gostenhof, Adam-Kleinstr. 6, Nürnberg**).

Für Rückfragen: Tom Konopka, Regionalreferent, Bund Naturschutz, Landesverband Bayern, Bündnis gegen den Ausbau des Frankenschnellwegs.
Telefon 0911 81878-24, Tom.konopka@bund-naturschutz.de
Hans Luntz, Sprecher der Kreisgruppe des VCD Nürnberg,
Telefon 0911 719044, stattautobahn@arcor.de

Anlagen:

Flugblatt „Frankenschnellweg-Dynamisches Verkehrsleitsystem“
Flugblatt Einladung zur Veranstaltung 5. Februar 2016
Konzept Leitsystem vom 18.11.2015

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Nürnberg, 01.02.2016

PM 004a-16/LFG

Verkehr