

Dynamisch verhängte Durchfahrtsverbote für LKW

Da Staus vor den Ampeln des Frankenschnellweg durch langsam anführende LKWs verstärkt werden, bietet es sich an, bei Überlastung dynamisch Durchfahrtsverbote zu verhängen.

Dynamische Durchfahrtsverbote für Schwerlastverkehr können innerhalb des mittleren Rings zwischen Jansenbrücke und Otto-Brenner-Brücke ausgesprochen werden. Der Zulieferverkehr in die Gewerbegebiete in Fürth und in den Außenbereichen von Nürnberg bleibt dabei möglich.

Um zu verhindern, dass dadurch der mittlere Ring überlastet wird, muss frühzeitig auf die Durchfahrtsverbote hingewiesen werden. Idealerweise erfolgt dies über eine Zusatzinformation auf den Hinweistafeln, die über die aktuelle Verkehrslage informieren: „Durchfahrtsverbot ab Autobahndecke für LKW über 7,5 Tonnen“.



Ein Großteil der LKW könnte auf dem Frankenschnellweg vermieden werden.
(Foto: H. Luntz)

Vorteile und Nutzen

Mit einem Verkehrsleitsystem wird es gelingen, die Probleme ohne Ausbaumaßnahmen wirksam zu entschärfen.

- Das Leitsystem kann nach und nach ausgebaut werden.
- Die Einzelmaßnahmen sind kurzfristig und schrittweise realisierbar.
- Sie bringen schnell eine spürbare Entlastung.
- Die Kosten betragen nur einen Bruchteil des Betrags 500 Mio. EUR, der für den geplanten Ausbau ausgegeben werden soll.
- Es gibt keine jahrelangen Einschränkungen des Verkehrs durch die Baustellen.
- Das Leitsystem wird helfen, die ungelösten Probleme beim Abriss und Neubau der Hafenbrücken zu lindern. Bauschäden erzwingen diese Maßnahme.

Um die Situation nachhaltig zu verbessern, braucht es weitere Maßnahmen. Der Vorschlag eines Leitsystems ist der erste Teil eines alternativen Maßnahmenbündels.



Jetzt spenden!

Das Bündnis benötigt viel Geld, um als David gegen Goliath bestehen zu können. Die Regierung Mittelfranken, und der Servicebetrieb öffentlicher Raum (SÖR) mit Gutachtern und Rechtsanwälten haben praktisch unbeschränkte Mittel im 500 Mio. €-Projekt!

BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN):
88 44 000, BLZ: 700 205 00,
Bank für Sozialwirtschaft, Verwendungszweck: Frankenschnellweg

Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Nürnberg e. V. (VCD):
IBAN DE77 7609 0500 0100 6038 72,
BIC: GENODEF1S06
Sparda-Bank Nürnberg eG, Verwendungszweck: Frankenschnellweg
Die Spenden sind steuerlich absetzbar.

Mitglied werden!

www.bund-naturschutz.de
www.vcd-bayern.de

Kontakt und weitere Information

www.frankenschnellweg-stoppen.de
www.stattautobahn.de
V.i.S.d.P.: Tom Konopka, Bund Naturschutz, Bauernfeindstraße 23, 90471 Nürnberg



Frankenschnellweg

Dynamisches Verkehrsleitsystem statt Transitautobahn

Gerichtlich verordnete Denkpause nutzen

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat die Klage des BUND Naturschutz gegen den Ausbau des Frankenschnellweges im Herbst 2015 ausgesetzt. Der Europäische Gerichtshof wird entscheiden, ob für das Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig ist. Mit einem Ergebnis ist frühestens 2017 zu rechnen. Damit ist ein Baubeginn noch in diesem Jahrzehnt unwahrscheinlich geworden.

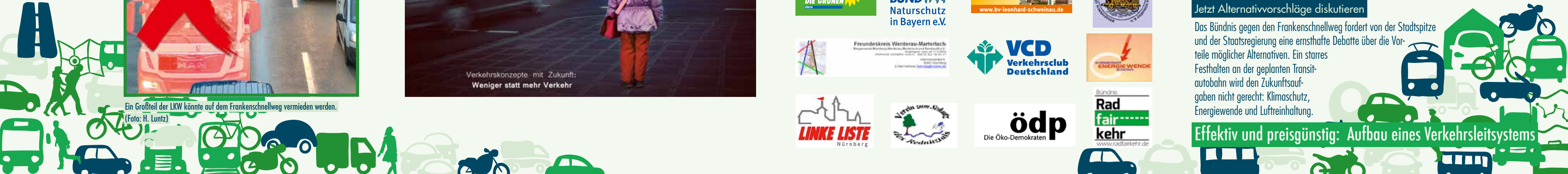


Der Durchgangsverkehr könnte verringert werden. (Foto: M. Hopfengärtner)

Jetzt Alternativvorschläge diskutieren

Das Bündnis gegen den Frankenschnellweg fordert von der Stadtspitze und der Staatsregierung eine ernsthafte Debatte über die Vorteile möglicher Alternativen. Ein starres Festhalten an der geplanten Transitautobahn wird den Zukunftsaufgaben nicht gerecht: Klimaschutz, Energiewende und Luftreinhaltung.

Effektiv und preisgünstig: Aufbau eines Verkehrsleitsystems



Flüssiger Verkehr durch intelligente Verkehrslenkung

Die Stadt Nürnberg versucht mit dem kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellweges für 500 Mio. Euro eine Transitautobahn mitten durch die Stadt zu bauen. Seit fünfzehn Jahren stemmt sich eine große Allianz gegen diesen Plan. Sie befürchtet durch den Ausbau mehr LKW-Verkehr, mehr Staus in der Innenstadt, schlechtere Luft und eine immense Vergeudung von Steuergeld.

Um den Stau auf dem Frankenschnellweg zu verringern, braucht es **neue Konzepte**:

Die Beschilderung an den Autobahnen ändern

Derzeit werden z.B. von Würzburg oder Bamberg kommende LKW statt auf dem Autobahnring um Nürnberg durch die Innenstadt zum Hafen geleitet. Da ist es kein Wunder, dass es sich am Frankenschnellweg staut.

Wir meinen: Transitverkehr ist konsequent über die Autobahnen A3, A6 und A9 um Nürnberg herumzuleiten und **nicht durch die Stadt**. Ebenso der LKW-Verkehr zum und vom Hafen!

Darauf müssen sich die Stadt Nürnberg und die Autobahndirektion einigen.



Vom Nürnberger Hafen wird der gesamte Verkehr nach Norden (hier Suhl) derzeit durch die Stadt geleitet. (Foto: R. Hoffmann)

Künftige Wegweisung zu Zielen im Städtedreieck

Unsere Forderungen:

- ▶ Als Ziele für den Nordost der A73 wird auf den Autobahnen im Norden Nürnbergs nur „Erlangen-Eltersdorf“, „Fürth“ und „Nürnberg-West“ ausgeschildert.
- ▶ Als Ziele für den Südost der A73 wird auf den Autobahnen im Süden und Osten nur „Nürnberg Messe“, „Nürnberg Hafen“ und „Fürth“ genannt.
- ▶ Die Wegweisung für den Südost Richtung Fürth führt am Hafen weiter zur Südwesttangente und nicht über den Frankenschnellweg und Rothenburger Straße.
- ▶ Der übrige Zielverkehr in die Stadtteile Nürnbergs wird über die anderen Einfallstraßen gelenkt.
- ▶ Die Wegweisung für das Ziel Nürnberger Hafen leitet den Richtung Würzburg und Bamberg kommenden Verkehr über die Autobahnen und das Kreuz „Nürnberg-Süd“.



Auch bei Feucht werden derzeit Autofahrer, die in den Stadtosten wollen mitten durch die Stadt geschickt statt über die Zufahrten von der A3 im Osten. (Foto: R. Hoffmann)

Vorschlag für dynamische Hinweise auf die aktuelle Verkehrssituation

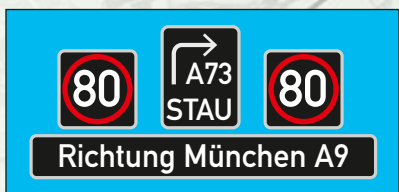
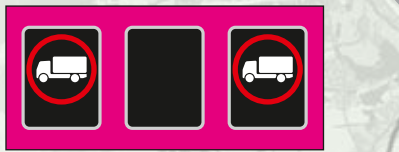
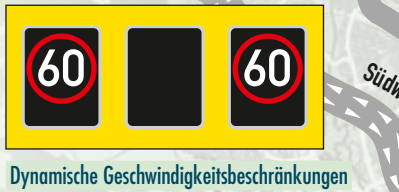
Generell sollte darüber informiert werden, wenn sich ein Stau aufbaut, der zu mehr als fünf Minuten Verzögerung durch Wartezeit und Stau an den Ampeln zwischen Rothenburger Straße und „An den Rampen“ führt.

Diese Information kann im Idealfall erscheinen, bevor sich tatsächlich ein Stau aufgebaut hat. Das bestehende Leitsystem zur Messe und zum Stadion zeigt, dass dies funktioniert.



Leicht machbar:

- ▶ Abkürzungsverkehr umleiten!
Autofahrer, die informiert sind, dass die vermeintliche Abkürzung über den Frankenschnellweg keinen Zeitgewinn bringt, nutzen die etwas längere Strecke um Nürnberg herum.
Wir brauchen Schilderbrücken über den Autobahnen, die möglichst frühzeitig Informationen über die aktuelle Verkehrslage im Stadtgebiet Nürnberg geben, damit ausreichend Zeit bleibt, über Alternativen zu entscheiden.



Dynamische Informationstafeln mit Verkehrshinweisen

Dynamische Temporegulierung

Vor allem an Wochenenden ist die A9 von Salzburg / Rosenheim Richtung München chronisch überlastet. Hier wurde schon vor Jahrzehnten eine dynamische Temporegulierung installiert, die den Verkehr frühzeitig je nach Verkehrslage auf bis zu 60 km/h herunterbremst. Damit wird der Effekt ausgenutzt, dass bei geringeren Geschwindigkeiten die Kapazität einer Straße steigt und damit die Staus reduziert werden.

Solche Systeme werden ebenfalls erfolgreich in Stuttgart – auch in den innerstädtischen Abschnitten – und in Köln eingesetzt.

Über der A73 gibt es zwischen den Ausfahrten Zollhaus und Hafen Ost bereits entsprechende Schilderbrücken. Wichtig für den Erfolg sind eine konsequente Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit sowie deren strikte Überwachung.



Gibt's schon, ist aber besserbar: Dynamisches Leitsystem am Frankenschnellweg östlich AS Nürnberg-Hafen-Ost. (Foto: M. Gruber, bearbeitet)