

Bündnis **„Mein**
zur Flughafen-Nordanbindung !”

Kurzfassung der Verkehrsstudie

Die Nordanbindung hat im Wesentlichen drei Aspekte:

- bessere Anbindung des Flughafens
- Verkehrsentlastung in Ziegelstein (nennenswert entlastet wird nur der Bierweg)
- Stadtentwicklung im Nürnberger Norden (Förderung von Gewerbeansiedlungen am Flughafen)

Anbindung Flughafen:

- Es gibt zahlreiche Auszeichnungen des Flughafens, wobei auch die Infrastruktur (einschließlich der Verkehrsanbindung) mitbewertet wurde.
- Anfahrtsprobleme aufgrund dichten Berufsverkehrs gibt es nicht nur auf den unmittelbaren Zufahrtsstraßen (Marienbergstraße, Bierweg), sondern auch auf der A73 bzw. der A3, sodass auch von daher keine minutengenaue Anfahrtsplanung möglich ist.

Entlastung der Zufahrtsstraßen:

- Der Bierweg würde gemäß den Annahmen der Planung durch die Nordanbindung im Jahr 2020 zu 48% entlastet, baut man die Nordanbindung aber nicht, so beträgt die zu erwartende Zunahme bis zum Jahr 2020 lediglich 18%. Das ist zumutbar.
- Der Bierweg steht dem Verkehrsaufkommen nach in Nürnberg etwa an 40-igster Stelle (Netzbelastung)
- 60 Mio € für die Entlastung einer Straße auszugeben, die auf 1.2 km bewohnt ist, ist unverhältnismäßig.
- Der flughafenbezogene Schwerlastverkehr ist prinzipiell vermeidbar, da im Jahr 2008 nur 12,3% des Frachtgutes tatsächlich geflogen wurde und die restlichen 86,7 % mittels LKW zu- und abtransportiert wurden.
- Durch die zu erwartende Nutzung von Elektrofahrzeugen werden Lärm- und Abgasemissionen zurückgehen.
- Das Verkehrswachstum in Nürnberg ist insgesamt zum Erliegen gekommen, sodass auch die unterstellte 18% -ige Zunahme des Verkehrs im Bierweg bis zum Jahr 2020 fraglich erscheint (Seit 19 Jahren sind die Verkehrsmengen in den Zufahrtstraßen zum Flughafen nahezu konstant)

Stadtentwicklung im Nürnberger Norden

- Das bereits erschlossene Gewerbebedrieck Nordost ist nicht ausgelastet und verfügt bereits über eine hervorragende Infrastruktur.
- Weitere Konversionsgebiete (ehemalige Bahnflächen) sollen bevorzugt erschlossen werden

Fundamentalkritik am Bedarf

Der angenommene Bedarf ergibt sich aus einer IST-Analyse und diese war im letzten Verkehrsgutachten 2004 noch in entscheidenden Punkten unvollständig:

- Die Höhe des des flughafenbedingten Straßenverkehrs wurde noch im Verkehrsgutachten 2004 zu hoch angesetzt (und mit einem starken Wachstum versehen), dieser Fehler wurde im Jahr 2006 korrigiert, der Beschluss zum Bau der Nordanbindung wurde aber bereits davor (im Jahr 2005) gefasst.
- Aufgrund der Finanzkrise ergibt sich eine weitere Verschiebung des flughafenbedingten Straßenverkehrs um etwa fünf Jahre.
- Seit dem Verkehrsgutachten aus dem Jahr 1997 ist bekannt, dass ein Rückbau des Bierwegs nicht möglich ist. D.h. die Verkehrsströme werden womöglich gar nicht in dem Maß auf die Nordanbindung umgelenkt, wie es in der Planung vorgesehen ist.
- Im Planfeststellungsverfahren wird der Einfluss der “Anzahl der Originärpassagiere” auf den landseitigen Verkehr mit 40% statt mit 25% angenommen, was sich aus einer veralteten Hochrechnung aus dem Jahr 1998, also vor Inbetriebnahme der U-Bahn ergibt.

Das Bündnis “Nein zur Nordanbindung” fordert daher eine Studie bzw. eine Anpassung des aktuellen Verkehrsgutachtens. Darin sollen die entsprechenden Korrekturen vorgenommen werden und der verkehrliche Bedarf der Nordanbindung nachgewiesen werden.

Es gibt Alternativen zur Nordanbindung, wie z.B.:

- Verkehrsoptimierungen durch Rechtsabbiegerspuren mit eigener Ampelphase (an den Kreuzungen östliche Marienbergstraße/Flughafenstraße und der Kreuzung Äußere Bayreuther Straße/Bierweg)
- Prüfung, inwieweit die Verwendung von Flüsterasphalt im Bierweg zu Verbesserungen für die Anwohner führt
- Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs
 - Verlängerung der Straßenbahnlinie von Thon bis Wegfeld.
 - Verbindung (zum Beispiel als Straßenbahn) zwischen Wegfeld und Flughafen.

Anm: Zu den Zahlen, siehe die unter www.nordanbindung.de veröffentlichte Verkehrsstudie des Bündnisses “Nein zur Flughafen-Nordanbindung”. Dort findet sich auch eine Veranschaulichung der Verschiebung des Prognosehorizonts sowie eine Stellungnahme des Bündnisses zum „Schutzgut Mensch“.