

## **Stellungnahme zum Projekt B004-G010-BY (B4f, Flughafen Nürnberg, Nordanbindung an A3)**

### **1. Notwendigkeit**

Der Fahrzeugverkehr zum Nürnberger Flughafen hat in den letzten 20 Jahren nicht zugenommen. Die amtlichen Fahrzeugzahlen des Verkehrsplanungsamtes Nürnberg weisen in den letzten 10 Jahren sogar einen Rückgang der Fahrzeuge auf der einzigen Zufahrt zum Flughafen, der Flughafenstraße, um 18,5 % aus. Die Zufahrt sowohl vom Osten (B2) als auch vom Westen (B4) erfolgt nahezu staufrei. Für die Zufahrt zum Flughafen aus dem Nürnberger und Fürther Stadtgebiet ist die Nordanbindung ohne Bedeutung.

Die Fahrtzeitverkürzung über die Nordanbindung spart gegenüber den heutigen Zufahrten maximal 3,6 Minuten. Die Zufahrt über das Autobahnkreuz Tennenlohe zum Flughafen erfolgt fast ausschließlich über Straßen ohne Bebauung.

Eine Entlastung der besiedelten Gebiete in Nürnberg-Ziegelstein erfolgt durch die Nordanbindung nicht, da die Entlastung durch Verkehr von der Autobahn zum Flughafen vollständig kompensiert wird durch den zusätzlichen Verkehr von der neuen Autobahnausfahrt Nürnberg-Flughafen in die Innenstadt Nürnbergs.

### **2. Naturzerstörung**

Der Neubau der B4f stellt einen unverhältnismäßigen Eingriff in den geschützten Bannwald Sebalder Forst im Norden Nürnbergs dar. Die Vernichtung von 39 ha Wald während der Bauphase zerstört unwiederbringlich die Erholungs- und Schutzfunktion des Waldgebietes.

Noch gravierender sind die Auswirkungen auf wasserwirtschaftliche Funktionen im Nürnberger Norden. Eine Absenkung des Grundwasserspiegels während der Bauzeit um 22 Meter birgt immense Gefahren für die wertvolle Kulturlandschaft des Knoblauchlandes. Auch ohne die momentan bauhemmende Gefahr durch PFT-Rückstände stellt der Tunnelbau eine nicht zu verantwortende Baumaßnahme dar.

### **3. Öffentlicher Widerstand**

Das seit Planungsbeginn aktive Bündnis „Nein zur Flughafen-Nordanbindung“ hat in zahlreichen Veranstaltungen, Demonstrationen, Presseterminen und sonstigen Ereignissen mit hoher Aufmerksamkeit und Wirksamkeit gegen den Bau der Nordanbindung protestiert.

Der Nürnberger Stadtrat hat sich im Juni 2014 gegen eine Weiterverfolgung des Baus der Nordanbindung ausgesprochen. Zwar beeinflusst dieser Beschluss nicht unbedingt das Bundesvorhaben, aber eine Durchsetzung gegen die lokale Politik erscheint mit demokratischen Regeln kaum denkbar.

### **4. Baukosten**

Das Planfeststellungsverfahren nennt Baukosten in Höhe von 52 Mio. Euro. Im Dossier zum Verkehrswegeplan werden Baukosten des Bundes von 116,7 Mio. Euro genannt. Da die laut Planfeststellung hemmende Wirkung durch die PFT-Belastung nach Aussage der Verantwortlichen wohl noch 10 Jahre anhalten wird, ist wohl eher mit Baukosten in Höhe von 200 Mio. Euro zu rechnen.

Nicht eingerechnet sind hierin die Kosten für die Giftstoffbeseitigung. Die muss zwar ohnehin erfolgen, jedoch würde ein bevorstehender Bau des Nordanbindungs-Tunnels eine Vorreiterrolle Nürnbergs gegenüber anderen deutschen Flughäfen bedingen, die zu

erheblichen Mehrkosten führen würden. Der Flughafen Nürnberg als Verursacher befindet sich zu 100% im Besitz des Landes Bayern und der Stadt Nürnberg. Die Mehrkosten tragen also die Bürger.

Im Übrigen stellt die geplante Ausführung nur eine Billigbauvariante dar, die nach EU-Recht nicht zulässig ist und erhebliche Verkehrseinschränkungen erwarten lässt, z. B. Verbot von Gefahrguttransporten, siehe Untertunnelung Flughafen Stuttgart.

## **5. Alternativen**

Die beste Alternative ist angesichts des zurückgehenden Verkehrs und leerer Staatskassen sicherlich der vollständige Verzicht auf jeglichen Neubau am Nürnberger Flughafen. Falls eine Verbesserung der Verkehrsanbindung aus Gründen politischer Profilierung zur Stärkung des kränkenden Flughafens unvermeidbar scheint, bietet sich die bisher wesentlich nicht untersuchte Westanbindung von der Kreuzung Erlanger Str.(B4)/Am Wegfeld zum Westtor des Flughafens an. Hier ist der Bau von 900 Metern ebenerdiger, 2-spuriger Straße erforderlich. Mit Ausnahme dieser Stichstraße ist die Zufahrt von der Autobahn über ein voll ausgebautes Autobahnkreuz Nürnberg-Tennenlohe und eine vierspurige Zufahrtstraße (B4) möglich. Die Baukosten für diese Maßnahme liegen bei maximal 10% der geplanten Nordanbindung.

## **6. Konsequenz**

Aus den genannten Gründen ist das Projekt B004-G010-BY (Flughafen Nürnberg, Nordanbindung an A3) ersatzlos aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zu entfernen.