

Einwendungen gegen den Bau des Projektes Nr. B004-G010-By

(B4 Flughafen Nürnberg -A3)

1. Keine Verkehrsentlastung des Bereiches Ziegelstein/Bierweg

Da die direkte Anbindung über den Flughafen eine zusätzliche Verbindung nach Nürnberg darstellt, wird sich ein Zusatzverkehr entwickeln, der sonst direkt über die Erlanger Str. bzw. Äußere Bayreuther Str. nach Nürnberg erfolgen würde. Eine Verkehrsentlastung des Gebietes Ziegelstein würde dadurch nicht entstehen.

2. Alternativenprüfung/Projektinformationssystem Punkt 1.4

Es wurden nicht alle Alternativen geprüft. Eine Westanbindung des Flughafens zur B4 wäre viel kostengünstiger und zudem wesentlich umweltverträglicher. Eine Prüfung dieser Anbindung wurde nicht vorgenommen.

3. Planfeststellungsbeschluss

Im Projektinformationssystem wird in vielen Punkten davon ausgegangen, dass ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Da jedoch eine Klage eingereicht wurde, ist dieser Planfeststellungsbeschluss noch nicht wirksam.

4. Verbesserte Erreichbarkeit des Flughafens / derzeitige Verkehrslage

Da der Flughafen bereits gut über die Erlanger bzw. Äußere Bayreuther Straße von der A3 aus angebunden ist, bringt die „Direktanbindung“ nur eine im 3-5 Minutenbereich liegende Zeitersparnis. Diese rechtfertigt nicht, die im Reichswald erforderliche Rodung eines größeren älteren Baumbestandes der sowohl durch die Straße als auch durch den bis zu 8m hohen Damm für eine Wegüberführung erforderlich wäre. Zusätzlich stellt die für den Bau erforderliche Absenkung des Grundwasserspiegels um 22 m ein nicht vorhersehbares Risiko für die Bewaldung dar. Langjährige Verkehrszählungen belegen, dass die Verkehrsströme in etwa gleich geblieben sind. Da sowohl ein U-Bahn Anschluss vorhanden ist und zusätzlich die Anbindung mit Bus bzw. die derzeit in Bau befindliche Straßenbahnanbindung (StuB) verbessert wird, ist auch in den nächsten Jahren keine signifikante Verkehrszunahme zu erwarten. Die derzeitigen Verbindungen bieten noch viele Verbesserungsmöglichkeiten (z.B. Kreuzung Flughafenstr./Marienbergstr.), sodass auch bei einer eventuellen Zunahme des Straßenverkehrs keine zusätzliche Anbindung erforderlich ist.

5. Naherholungsbereich und Naturschutz für den Nürnberger Norden.

Der Bau der direkten Anbindung wäre ein erheblicher Eingriff (70m breite Schneise und 8m hoher Damm) in ein zusammenhängendes Stück Reichswald, das aus einem teils sehr alten und wertvollen Baumbestandes (Bannwald, Vogel- und Landschaftsschutzgebiet) besteht. Sowohl die erforderliche Absenkung des Grundwasserspiegels um 22m mit seinen unkalkulierbaren Risiken als auch die Zerschneidung des Waldgebietes durch die Straße und den Damm, verschlechtern den Naherholungsbereich erheblich. Der durchgehende Waldbereich zwischen Buchenbühl und Kraftshof/Neunhof, der von vielen Radfahrern und Fußgängern benutzt wird, würde durch die Straße und den 8m hohen Damm (Steigung) erheblich verschlechtert. Die Verhältnismäßigkeit zwischen Zerstörung eines wertvollen Wald- und Naherholungsgebietes zum Nutzen aus verkehrlicher Sicht, ist meines Erachtens nicht gegeben.

6. Kosten

Die hohen Kosten, die durch den Tunnel unter der Start- und Landebahn, sowie des für die Überführung erforderlichen Dammes entstehen würden, stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen (Zeitersparnis) dieser Anbindung. Eine Westanbindung für den von der A3 kommenden Verkehr wäre viel kostengünstiger und könnte im Zusammenhang mit dem Bau der Stadt-Umlandbahn leicht realisiert werden.

7. Untertunnelung der Start-Landebahn/Terrorgefahr

Eine Untertunnelung der Start- u. Landebahn, die außerhalb des Sicherheitsbereiches liegen würde, stellt m.E. in der heutigen Zeit mit zunehmender Terrorgefahr ein unnötiges Risiko dar.

8. Ergebnis

Aus den oben genannten Gründen sollte das Projekt B004-G010-BY (B4 Flughafen Nürnberg – A3) aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen werden.

Hartmut Schoenfeldt