

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Herrn Bundesminister
Alexander Dobrindt
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Br16-044
27.04.16

Entwurf des Bundesverkehrswegplans (BVWP) 2030 Ortsumgehung Stein / Eibach (B014-G010-BYT05-BY)

***Hier: Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN),
Kreisgruppe Nürnberg***

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dobrindt,

der BUND Naturschutz Nürnberg bedankt sich für die Beteiligung am oben genannten Verfahren und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Grundsatzposition:

Der BUND Naturschutz Nürnberg lehnt den Bau der Ortsumgehung Stein / Eibach grundsätzlich ab. Trotz erheblicher Kosten führt die Umgehungsstraße mit Tunnelneubau nur zu einer Verkehrsverlagerung in das Nürnberger Stadtgebiet. Gleichzeitig wird die wertvolle Kulturlandschaft im Rednitztal zerstört. Von erheblichen Eingriffen in das Grundwasser ist beim Tunnelbau auszugehen. Als Alternative schlägt der BUND Naturschutz die Verlängerung der U-Bahn nach Stein vor.

Fehlende Abstimmung mit der Stadt Nürnberg

Die Planung einer Bundesstraße quer durch das Stadtgebiet ohne jegliche Abstimmung mit der Stadtverwaltung ist ein ungewöhnliches Vorgehen. Neben den direkten Eingriffen durch den Straßenbau ist hier auch die Aufwertung der Kreisstraße N4 und der Hafensstraße zur Bundesstraße zu nennen. Vertreter der Nürnberger Parteien haben sich überwiegend ablehnend zu dem Vorhaben geäußert. Die Verwaltung hat eine kritische Stellungnahme für die Stadtratssitzung zum 13.4. vorbereitet.

Eine detaillierte Information und Einbindung der Stadt Nürnberg ist daher zwingend erforderlich.

Fehlende Entlastung für Stein

Aufgrund der vorliegenden Daten ist eine wesentliche Entlastung der Stadt Stein durch das Bauvorhaben nicht anzunehmen. Bisherige Zählungen zeigen, dass am westlichen Ortsende von Stein an Werktagen ca. 11.000 Fahrzeuge auf der B14 ein- und ausfahren. Am Steiner Schloss zählt man jedoch ca. 30.000 Fahrzeuge. Das heißt, fast zwei Drittel des Verkehrs in Stein sind selbst verursacht. Eine weitere Ertüchtigung der B14 über zusätzliche Ortsumfahrungen zur mautfreien Ausweichroute droht jegliche Entlastungsfunktion zu kompensieren.

Mehr Verkehrsbelastung für Nürnberg

Die im Internet einsehbaren Planunterlagen sind rudimentär und lassen nur ungenügend Schlüsse auf die Umsetzung zu. Wesentlich ist die Darstellung eines Knotenpunkts mit der Eibacher Hauptstraße / Reichelsdorfer Hauptstraße. Dieser führt dazu, dass die Reichelsdorfer Hauptstraße mit bis zu 6000 Kfz/24h mehr belastet wird, was exakt der Entlastung der Ortsteils Stein entspricht.

Eine Ortsumgehung Stein, die an die Wiener Straße anknüpft, hätte eine weitere Verkehrszunahme in den südwestlichen Stadtteilen zur Folge. Die zu erwartende Verkehrsverlagerung über die Achse Marthweg/Saarbrückener Straße ist leider in keiner Form beschrieben.

Weiterhin würde der Direktanschluss an den Frankenschnellweg hier zu einer weiteren Verkehrsbelastung der Innenstadt führen. Dies ist gerade für Stadtteile erheblich, die durch den geplanten Ausbau des Frankenschnellwegs leiden, wie Maiach, Werderau, Marterlach, Gartenstadt und Dianaplatz.

Weitere Stadtteile werden durch den oberirdischen Neubau der B14-Orstumgehung neu mit Verkehrslärm belastet. Dies gilt für Krottenbach und Lohhof, die bisher außerhalb der städtischen Hauptverkehrsachsen lagen und hohe Wohnqualität haben.

Ausweichroute zur A6

Weitere Ausbaumaßnahmen an der B14 zeigen deutlich, dass hier eine Ausweichroute zur parallel verlaufenden A6 geschaffen wird. Geplante Ortsumfahrungen in Großweismannsdorf und Buchschwabach schaffen eine durchgehende Ost-West-Verbindung bis zur Anschlussstelle Neuendettelsau. Diese würde den Weg über das Autobahnkreuz Nürnberg Süd überflüssig machen und den Verkehr über den Hafen direkt in die Nürnberger Innenstadt leiten. Auch im südwestlichen Umland wird so der Verkehr ansteigen und Siedlungen in den Landkreisen zusätzlich belasten.

Schwierige Anbindung

Von der Stadt Nürnberg wurde 2015 ein großer Kreisverkehr mit Bypässen an der Einmündung Frankenschnellweg / Wiener Straße für über 4 Mio. € gebaut. Mit einer zusätzlichen Anbindung der B14 müsste der Kreisverkehr vollkommen umgebaut werden. Ob die jetzige Gestaltung beim zu erwartenden Mehrverkehr überhaupt Sinn macht, ist offen. Die Planungen konterkarieren daher die Baumaßnahmen der Stadt Nürnberg an dieser Stelle und bedeuten eine massive Verschwendung von Steuergeldern.

Wie eine Anbindung des Tunnels mit zusätzlichen Fahrspuren im dicht bebauten Bereich von Reichelsdorf auf der Höhe Weltenburger Straße / Reichelsdorfer Hauptstraße aussehen soll, muss ein Rätsel bleiben. Da der Tunnel aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Talgrund weit unterirdisch verläuft ist mit einem deutlichen Höhenunterschied zu rechnen, der über entsprechend lange Auffahrten zu überbrücken wäre.

Eingriffe in Natur und Landschaft

Die geplante Ortsumgehung zerschneidet die freie Landschaft südlich der Stadt Stein und trennt die Bürger von ihren Naherholungsgebieten. Vor allem Anwohner in Berthelsdorf und Oberdeutenbach würden massiv belastet. Landwirtschaftliche Flächen würden vernichtet bzw. zerstückelt. Auch zwischen Lohhof und Krottenbach verläuft die Straße oberirdisch bis zum geplanten Tunnelportal. Der Flächenfraß und der Verlust an Kulturlandschaft auf über 2 km Strecke sind dramatisch. Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzgebiets Nr. 5 „Rednitztal Mitte“ sind während der Bauzeit anzunehmen. Auch das FFH-Gebiet Rednitztal in Nürnberg (nach EU Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) würde beim Tunnelbau in Mitleidenschaft gezogen. Die Eingriffe in das Grundwasser sind insbesondere beim Tunnelbau erheblich. Notausstiege alle 300 m würden die Tallandschaft zusätzlich entwerten.

Tunnel als unwirtschaftliche Lösung

Mit Kosten von über 130 Mio. € zählt der Tunnel zu den teuersten bayerischen Straßenbauvorhaben. Aufgrund der fehlenden Entlastungsfunktion stellt er eine in keiner Form wirtschaftliche Lösung dar. Verkehrsexperten der Stadt Nürnberg halten die veranschlagten Kosten für deutlich zu niedrig kalkuliert. Die Gelder wären für eine Verlängerung der U-Bahn nach Stein sicher besser angelegt.

Alternative U-Bahn

Eine Verlängerung der U-Bahn von Röthenbach bei Schweinau nach Stein stellt eine kostengünstige und wirtschaftliche Alternative für die Ortsumgehung dar. Die veralteten Wirtschaftlichkeitsberechnungen sind zu aktualisieren, da das Nürnberger U-Bahn-Netz mittlerweile deutlich erweitert wurde und somit attraktiver ist. Mit geschätzten Baukosten von ca. 80 Mio. € wäre die U-Bahn zudem deutlich billiger als die Ortsumgehung (131 Mio. €). Allein mit den gesparten Baukosten von 50 Mio. € könnte man die U-Bahn und ein Parkhaus in Stein sicher über Jahrzehnte finanzieren.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anregungen und Bedenken und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Otto Heimbucher
1. Vorsitzender

gez. Wolfgang Dötsch
Geschäftsführer
Diplom-Biologe