An alle Medienschaffenden

lieber zurück auf los
statt Ausbau Frankenschnellweg

Pressemitteiung

Als Replik auf den Artikel in den NN vom 27. September 2025 - „Spiel auf Zeit“ beim Frankenschnellweg? -

10. Oktober 2025
PM 04-25

Bürgerbegehren
„Lieber zurück auf Los“
Hessestr. 4
90443 Nürnberg
info@zurueck-auf-los.de
0911 471727
www.zurueck-auf-los.de

Verantwortlich:
Rotraut Brückner (Stv. Michael Hauck)
Jochen Stein (Stv. Julia Wally Geyermann)
Brigitte Sesselmann (Stv. Prof. Dr. Harald Kipke)

Die Bildunterschrift suggeriert, dass sich Herr Bürgermeister Vogel aktiv einer öffentlichen Kontroverse stellt. Irritierend ist, dass er dazu nur die öffentliche Presse nutzt, aber einen direkten Dialog mit den Gegner meidet. Weiterhin pflegt er beharrlich den Titel der Maßnahme als „kreuzungsfreien Ausbau“, obwohl interessierte BürgerInnen längst verstanden haben, dass die Kreuzungen Rothenburger, Schwabacher und Landgrabenstraße bleiben und sogar noch komplexer werden. Ampel- und evtl. auch staufreier kommen Autofahrer nach dem Ausbau von Nord nach Süd bzw. umgekehrt nur, wenn sie in den 1,9km langen Tunnel abtauchen. Laut Verkehrsgutachten werden das - eine Zunahme des Verkehrs angeblich schon eingerechnet - 20% des Gesamtaufkommens sein. Die übrigen 80% bleiben weiterhin auf den danach deutlich noch mehr versiegelten (7ha) oberirdischen Straßenflächen.

Die Debatte über den Ausbau einer staufreien Autobahn durch die Stadt hat in der Tat eine unfassbare lange Geschichte. Die Idee des Tunnels geistert seit 1997 durch die Köpfe. Der Beschluss, eine zum Teil doppelstöckige Autobahn umzusetzen, wurde dann definitiv 2003 gefasst. 2007 wurde SÖR mit der Planung innerhalb der Verwaltung beauftragt und damit die eigentlich zuständige und fachlich qualifizierte Stadt- und Verkehrsplanung umgangen. Stadtentwicklung wurde damals Chefsache und der bestimmte wer plant.

Seitdem gab es keine fachliche Diskussion mehr zu grundsätzlichen Alternativen, geschweige denn Untersuchungen zu den Ursachen des „Problems“. Der Vorschlag sich bspw. mit den Ergebnissen der TH-Projektarbeit von 2017 im Stadtrat zu beschäftigen wurde ignoriert. Man weigert sich stur über wissenschaftlich längst erkannte Fehleinschätzungen der ‚Autogerechten Stadt‘ nachzudenken. Eine Diskurs-Verweigerungshaltung führt fast immer zu Stillstand, umso mehr, wenn Planungen auf den falschen Ebenen erfolgen.

Mit dem 1. Planfeststellungsverfahren 2013 wurde die Tunnellösung festgezurrt, obwohl es schon vorher Proteste dagegen gegeben hat. Anregungen für stadtverträglichere Lösungen und echte Stadtreparatur - wie verschiedene Alternativen angeregt hatten, auch u.a. aus der eigenen Partei - wurden ignoriert. Die Probleme grundsätzlich an den Ursachen anzupacken, wie es renommierte Mobilitätsforscher seit Jahren (Professoren Knoflacher / Monheim / Kipke -s.Veranstaltungen VCD+BauLust) anraten, wurden achtlos ausgeblendet. Stattdessen verweigert man sich dem fachlichen Diskurs, doktert an Symptomen (Stau) herum und versucht die Probleme mit einer längst widerlegten Denkweise der ‚autogerechten Stadt’ zu lösen. Warum hat man die Zeit des gerichtlichen Streits nicht besser genutzt und sich inzwischen fachlich kompetenter beraten zu lassen?

Unredlich ist es, wenn ‚exorbitante‘ Kostensteigerungen dem BN durch Verzögerung in die Schuhe geschoben werden. Fakt ist, dass alleine zwischen der ersten (2013) und zweiten Planfeststellung (2020) sieben Jahre lagen. In diesem Zeitraum musste die gesamte Planung grundlegend überarbeitet werden, weil planerische Schwachpunkte u.a. von der Bahn nachgewiesen wurden. Außerdem musste die rechtmäßig vom BN geforderte Umweltverträglichkeitsprüfung nachgeholt werden. Die heute spürbaren klimatischen Veränderungen bestätigen diese Forderung. Vor allem aber die erforderliche Tieferlegung des Tunnels und die dafür grundsätzliche Umplanung führten nicht nur zu den ‚exobitant‘ gestiegenen Kosten, sondern auch zu einer wesentlich aufwändigeren Bauweise der Tunnel und später hochkomplexen teuren Betriebstechnik. Das führte u.a. dazu, dass der angepriesene Stadtteilpark in Steinbühl, dessen Kosten noch nicht kalkuliert sind, statt von einem den Bürgern versprochenem Cafe nun von einem zentralen Tunnelbetriebsgebäude dominiert wird. Alles in allem Fakten, die nicht der BN durch seine Klage zu verantworten hat.

In kaum einem Verfahren wurde soviel in Bürgerbeteiligung investiert, behauptet Herr Vogel. Damit verweist er auf einen aufwändigen Prozess in den Jahren 2014/15 mit Workshops und Foren, zu denen gezielt ausgewählte Bürger eingeladen wurden und überwiegend Vertreter der Politik und Verwaltung anwesend waren. Wo man auch nicht mehr beim ‚Ob und Wie’ mitreden durfte, sondern vor allem gefragt wurde, wie Grün man sich die Bilder wünscht, mit denen man das Projekt in der Öffentlichkeit bewirbt. Und diese Bilder hängen seit 10 Jahren im Rathaus und werden in der Presse gezeigt. Bilder auf denen meterhohe Bäume auf einem Tunneldeckel stehen und die Dicke des Erdreichs darauf vielleicht Bonsai-Bäumchen gestatten würde, wo zart im Unter- oder Hintergrund einzeln verwischte Autos im kaum sichtbaren Tunnel vorbei huschen. Menschen bewegen sich auf Wegen neben mehrspurigen, kaum befahren Straßen oder spielen, wo es künftig kaum Aufenthaltsqualität geben wird. Für die Verbindung der Stadtteile ist ehrlicherweise ein Aufzugsbauwerk erkennbar, denn nur so kann man den meterhoch liegenden Park vom Wohnen zum Gewerbegebiet an der Maybachstraße barrierefrei erreichen.

Sind solche Bilder ‚redlich‘? Ist es ‚manipulativ‘, wenn man die vorliegenden technischen und für den Laien (vielleicht auch für manche im Amt) unverständlichen Pläne in Darstellungen übersetzt, die das Ergebnis nach Fertigstellung verdeutlichen? Ist es ‚unredlich‘ für einen derartig massiven und irreversiblen Eingriff in unsere Stadt und ihrem Untergrund eine ‚öffentliche Diskussion‘ zu fordern? Die Klimaereignisse der vergangen Jahre sollten das selbstverständlich machen.

Wo ist die ‚Redlichkeit‘ und Transparenz bei der städtischen Kommunikation, wenn verschwiegen wird, dass für den gerade mal 22.000m² Stadtteilpark vorher genauso viele Biotopflächen vernichtet werden und weitere fast 60.000m² Flächen (wie gerade jetzt schon im Gleisdreieck begonnen) mit teilweise uralten Baumbestand gerodet werden müssen? Ein Park der angeblich 23t CO^2-Kompensation im Jahr leisten kann und vorher 78.759t CO^2-Äquivalente nur für den Tunnelbau freigesetzt werden? Eine Zahl, die Herr Vogel bereits 2022 auf Anfrage der ÖDP eingestehen musste. Jeder mag selbst die Jahre berechnen, die dieser Park zur Kompensation benötigt. Ist das redlich oder nicht eher manipulativ, solche Dinge der Öffentlichkeit zu verschweigen?

Das Verständnis von Herrn Vogel und offensichtlich auch vieler Stadträte für Natur und Umwelt wird zu guter Letzt entlarvt, wenn versprochen wird, dass „grundsätzlich alle

lieber zurück auf los
statt Ausbau Frankenschnellweg

https://zurueck-auf-los.de/

Beachten Sie unseren Film: https://www.youtube.com/watch?v=M9Z5bWDl9Js

Bäume im Stadtgebiet ersetzt werden“. Im Gleisdreieck alleine werden gerade 74 Bäume unterschiedlichen Alters gefällt. Wenn man ein jetzt beschlossenes Handlungskonzept Klimaschutz wirklich mit Ernsthaftigkeit verfolgen will, müsste in unmittelbarer Nähe der betroffenen Stadtteile, mit eh schon einem erheblichen Mangel an Grün, die zehnfache Menge und zwar in nächster Zeit gepflanzt werden.

Abschließend geht es Herrn Vogel ja immer nur um die Menschen. Warum kann eine Stadt wie Nürnberg eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50kmh auf einer Bundesstraße (Münchener Straße) veranlassen und auf einer innerörtlichen Kreisstraße läßt sie sich den Ausbau einer Autobahn vom ‚Staatsministerium‘ mit hohen Geschwindigkeiten und bis zu 8m hohen Betonwänden vorschreiben? Bei einer Drosselung der Geschwindigkeiten, einem Ausbau mit urbanen, angebauten Ortsstraßen und einem Vermeiden von Durchgangsverkehr (vor allem LKW) wäre eine Stadtreparatur mit weniger trennenden Betonwänden, weniger Eingriff ins Grundwasser und mehr Erhalt von Grün möglich. Das ginge auch schneller und die Stadt könnte das Geld in sinnvollere Projekte für ihre Enkel stecken.

Nürnberg den 10. Oktober 2025

Die Sprecher und Vertreter des Bürgerbegehrens *„lieber zurück auf Los“*:

Rotraut Brückner

Stv. Michael Hauck

Jochen Stein

Stv. Wally Geyermann

Brigitte Sesselmann

Stv. Prof. Dr. Harald Kipke