



Stellungnahme zum Bürgerbegehren Stopp Südumfahrung

Stadtratssitzung, 9.2.2022

- Dr. Horst Eisenack, Bund Naturschutz Ortsgruppe Herzogenaurach
- Prof. Dr. Martine Herpers, Bündnis 90 / Die Grünen

Frage: „Sind Sie dafür, dass alle vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmen zum Bau der Ortsumfahrung Niederndorf-Neuses unverzüglich eingestellt werden?“

---- Martine Herpers:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte,

in **2012** wurde im Stadtrat beschlossen, dass eine Umfahrung um Niederndorf-Neuses geplant werden sollte. In 2022 – also zehn Jahre später – ist der Widerstand gegen dieses Bauvorhaben so stark geworden, dass 1733 Unterschriften trotz der schwierigen Pandemiebedingungen zusammengekommen sind. Das ist deutlich mehr als die erforderlichen 8% der Wahlberechtigten in Herzogenaurach. Horst Eisenack und ich werden kurz vorstellen, wieso die Bürgerinnen und Bürger gegen die Entscheidung des Stadtrats stimmen und was das Ziel des Bürgerbegehrens ist.

Ich beziehe mich dabei mehr auf **generelle Klimapolitik mit Bezug zu Herzogenaurach**. Horst Eisenack wird darlegen, welche **negativen Auswirkungen** die Umfahrung haben wird und dass sie sich auch **wirtschaftlich nicht rechnet**.

2015 wurde in der UN-Klimakonferenz in Paris völkerrechtlich festgelegt, dass die menschengemachte Erderwärmung auf 2 Grad Celsius begrenzt werden soll. **2018** wurde das Ziel auf möglichst **1,5 Grad** gesenkt, weil kritische **Kipppunkte** beim Überschreiten der 1,5 Grad erreicht werden. Um das Ziel einzuhalten, darf nur noch eine bestimmte Menge an CO₂ ausgestoßen werden. Diese Ziele sind allen bestens bekannt. Leider ist die Umsetzung bisher mangelhaft. Die Umsetzung kann nur von den Menschen, den Unternehmen und Kommunen vor Ort geleistet werden, was leider nicht allen klar ist. Die Hoffnung, dass eine rettende Erfindung gemacht wird und wir alle so weitermachen können wie bisher, hat sich bisher nicht erfüllt. Wie dem Stadtrat im November **2021** mitgeteilt wurde, **verbleiben noch 5,4 Jahre**, wenn wir so weitermachen, wie bisher. Dann ist das CO₂ Budget aufgebraucht. 2027 müssten konsequenterweise alle Verbrennungsmotoren, fossilen Heizungen und Gas- und Kohle-Kraftwerke ausgeschaltet werden – sowie andere CO₂-Emissionen auch eingestellt werden müssten – von einem Tag auf den anderen.

Auch in Herzogenaurach bleibt der **Klimaschutz** weit hinter den selbst gesteckten Zielen. Trotz European Energy Award (EEA) hat sich der CO₂-Ausstoß nicht reduziert, sondern Projekte mit hohem CO₂ Ausstoß werden aktuell durchgeführt und geplant, wie die Südumfahrung. Die Berechnungen dazu wird Ihnen Horst Eisenack vorstellen. Die Wissenschaft zeigt den Weg auf, der zur Einhaltung des 1,5 Gradziels führen kann. Da zu lange nichts getan wurde, ist dieser Weg einschneidender als vielen Menschen lieb ist – denn Menschen mögen Veränderungen nicht besonders. Wir müssen diesen Weg aber gehen, um **unsere Heimat für nachfolgende Generationen lebenswert** zu erhalten und die Wetterkapriolen mit Hitze, Stürmen, Sturzfluten und steigendem Meeresspiegel beherrschbar zu halten.

Was ist zu tun? **der motorisierte Individualverkehr ist um 50% zu reduzieren- auch für elektro-Antriebe**, weil der Bau und der Betrieb der eAutos in nächster Zeit kaum CO2 einspart. Erst wenn alle Energie aus CO2-freien Quellen stammt, kann von klimaneutralen eAuto ausgegangen werden.

An dieser Stelle könnte ich meine Stellungnahme beenden, denn mit 50% weniger Verkehr gibt es keine Staus mehr in Niederndorf und ganz Herzogenaurach. Neue Straßen sind dann überflüssig.

Bleibt die Frage: wie sieht dann unsere Stadt aus? Wie kommen die Menschen in die Stadt zur Arbeit oder zum Einkaufen? Für Herzogenaurach liegen dazu **viele Vorschläge** vor. Zum einen aus dem Arbeitskreis Energiewende der Agenda 2020 und von der Studiengruppe um die Wissenschaftlerin Frau Gerstberger, die speziell für Herzogenaurach Ideen entwickelt hat, die jeweils auch die regionale Einbettung der Stadt nach Erlangen, Fürth und Nürnberg betrachten.

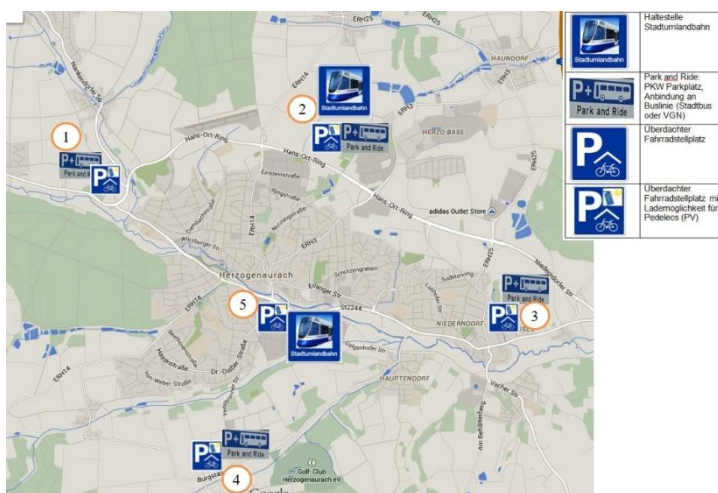


Bild 1: Vorschlag aus dem Energiewendekonzept der Agenda 2020, 2016



Bild 2: Umgestaltete Flughafenstrasse nach Vorstellungen der Studiengruppe, Frau Gerstberger, 2020

Die BI Stopp Südumfahrung hat dazu eine Vortragsreihe gestartet, die solche Konzepte darstellt und diskutiert. **Moderne Stadtplanung** sieht mehr Platz für **Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr** vor. Richtig, hier sind wir an der Stelle angekommen, an dem von den Menschen eine Veränderung erwartet wird. Aber, wer genau hinsieht, bemerkt: das Rad wird immer beliebter. Es gibt immer mehr Lastenräder, Fahrradanhänger und Pedelecs im Stadtbild. Eine aktuelle Umfrage zeigt, dass immer



mehr Menschen bereit sind auf den ÖPNV umzusteigen. Was noch komplett fehlt, sind die Umlade- und Umstiegsstationen an der Stadtgrenze, um dem Wechsel der Verkehrsmittel zu ermöglichen. Dabei handelt es sich nicht um Parkplätze für mehrere tausend Autos. Überregional wird der ÖPNV – die **StUB und die Aurachtalbahn** – ausgebaut, **Mitfahrgelegenheiten** werden angeboten und so auch die Anzahl der Fahrzeuge für das Ein- und Auspendeln reduziert. **Lasten** werden größtenteils über Schienen transportiert und an den Grenzen der Stadt der **urbanen Logistik** übergeben. Anfang 2021 warnt das Umweltbundesamt, dass die Logistik der Unternehmen mit hohen Risiken belastet ist. Das haben wir in der 1 Grad-Welt von heute schon erlebt: Schiffsverkehr, der teils zum Erliegen kam, weil die Flüsse infolge der Trockenheit nicht genug Wasser führten oder wenn die Lieferketten durch Flutkatastrophen in Asien unterbrochen werden und die heimische Produktion stillsteht*. **Logistikketten** müssen überdacht und eventuell wieder mehr Lagerhaltung eingeführt werden.

(*Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/viele-unternehmen-unterschaetzen-risiken-des>)

Fazit: Stoppt die Südumfahrung, damit in moderne Stadtmobilität investiert werden kann. Wir sichern die Arbeitsplätze in Herzogenaurach nur mit einer zukunftsfähigen Mobilität, an der auch unsere internationalen Unternehmen interessiert sind und Schaeffler sogar mitwirkt.

Jetzt zu den detaillierten Ausführungen von Horst Eisenack.

--- Horst Eisenack:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte,

Martine Herpers hat Ihnen eine Übersicht über die kritischen Themen zu der geplanten Südumfahrung gegeben. Ich möchte Ihnen dazu nun einige konkrete Fakten und Folgerungen mitteilen. Meine Daten für die Fakten stammen aus den Unterlagen der bisherigen Bauleitverfahren, aus den Bundesbehörden, der Bayerischen Staatsregierung, der Industrie und der Stadt.

Zunächst möchte ich die Pendler-Situation beleuchten.

Wir haben 17.000 motorisierte Ein- und Auspendler, die ca. **50.000 t CO₂ pro Jahr** produzieren. Um das zu kompensieren bräuchte man einen ausgewachsenen Wald von einer Fläche der Größe der kommunalen Fläche Herzogenaurachs. Elektroautos helfen leider nicht. Es ist bedrückend, und man merkt, dass wir mit dem individuellen motorisierten Personenverkehr nicht mehr so weiter machen können.

Als nächstes möchte ich die Belastung durch den Bau der geplanten Südumfahrung aufzeigen.

Die größten **CO₂-Belastungen** gehen von der Zement- und Stahl-Erzeugung aus. Über **8.000 t CO₂** Belastung erzeugt der Bau, das entspricht etwa dem tausendfachen CO₂-Fußabdruck eines Herzogenaurachers. Die Herzogenauracher CO₂-Ziele wanken. Für den Bau müssen die Bürger ca. **14.000 Schwerlastfahrten** erdulden, vor allem, um die riesigen Aushubmassen zu verschieben. Der sehr tiefe Einschnitt am Galgenhof liegt da an der Spitze.

Unser aktueller **Flächenverbrauch** ist schon zweimal höher als die bayerischen Flächenziele. Für Herzogenaurach umgerechnet, ist der erforderliche **Ziel-Wert bei 1,2 ha pro Jahr**. Mit 8 ha Versiegelung und 32 ha weitere Flächen ist unser Verbrauchs-Budget auf 26 Jahre allein durch die Südumfahrung ausgeschöpft. Das Flächenverbrauchs-Ziel wird massiv verfehlt.

Die in Mittelfranken und bei uns ausgeprägte **Trockenheit** wird weiter unterstützt durch die schnelle Entwässerung von Feldfluren, Einschnitten und Trassen mit eingeleiteten Schadstoffen über Biotope



in die Aurach. Regenwasser aufzuhalten, wird verfehlt, denn Versickerungsanlagen sind nicht vorgesehen. Ein Schwammstadt-Konzept ist nicht auszumachen.

Die **Natur** wird vor Ort unwiederbringlich zerstört. Landschaftsschutzgebiete werden zu 38 % durchschnitten. Ausgleichsmaßnahmen sind Augenwischerei. Das Ziel, die Natur zu erhalten, wird verfehlt.

Landwirte leiden unter zerschnittenen Äckern, ebenso die Naherholung. Das Ziel eines wirtschaftlichen Ackerbaus und ein besseres Angebot der Naherholung ist nicht gegeben.

Nun zu den laufenden Belastungen durch die geplante Südumfahrung

Niederndorf verkehrsmäßig zu entlasten, ist der Hauptgrund für die Südumfahrung. Es wird allerdings nicht wahrgenommen, dass durch die Südumfahrung mehr Verkehrs- und Lärmverlagerung in anderen Ortsteilen stattfinden werden. Wie z. B. in der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Str. oder im Schützengraben, in denen der Verkehr durch die Südumfahrung massiv gesteigert wird. Gemäß der Prognose für 2035 im Vergleich mit und ohne Südumfahrung, ergibt sich dort für KFZ über 60 % und für LKW über 170 % mehr Verkehr. Dort wohnen mehr Bewohner als in der Niederndorfer Hauptstraße.

Das Klima-Ziel den Verkehr um 50 % gegenüber heute zu reduzieren, gilt lokal für die Vacher Kreuzung aber nicht für die, durch die Südumfahrung vermeintlich anderen bevorzugten Siedlungsstraßen und schon gar nicht für die Südumfahrung selbst. Dazu komme ich noch später.

In Hauptendorf und Neuses entstehen neue Verkehrsbelastungen durch die hohen Brücken.

Die Südumfahrung ist keine Stadtumfahrung, sondern endet im Zentrum und ist ein weiteres Einfallstor für den Verkehr. Das ist dann in Zukunft unser nächstes Problem mit Autostaus in der Innenstadt. Statt Niederndorf wird der Postkreisel mit Umgebung das neue Stau-Zentrum.

Ohne neue Verkehrs-Konzepte wird eine Highway-Südumfahrungs-Einflugschneise mitten durch die Innenstadt zur Nordumgehung notwendig sein. Wollen wir das?

Ein weiterer Punkt: Herzogenaurach würde von zwei Umfahrungen eingekesselt, die Naherholung beeinträchtigt und weitere Bau- und Gewerbe-Ansiedlungen fördert. Wollen wir das?

Für den Verkehr durch die geplante Südumfahrung habe ich sehr detaillierte Berechnungen durchgeführt, die auch Bestandteil der Einwendung zum Planfeststellungsverfahren sind. Die Strecke von West nach Ost ist 2 km länger und benötigt 1 Minute mehr Zeit, trotz höheren Geschwindigkeiten auf der Südumfahrung, die 5 Ampeln auf der Strecke nicht mit eingerechnet. Die Verkehrs-Ströme zwischen O, W, N, S und SO, sonst über das Vacher Kreuz in Niederndorf, ergeben mehr Verkehr über die geplante Südumfahrung. Das sind 44% mehr Kilometer und 10 % mehr Fahrzeit. Ein Fahrzeit-Nutzen fehlt da. Es ist zu befürchten, dass die teure Südumfahrung nicht angenommen wird und sich viel Schleichverkehr durch die Stadteile ergießen wird.

Insgesamt ergibt sich eine **zusätzliche Belastung von 3.400 t CO2 pro Jahr**. Eine Wald-Kompensation benötigt hier die doppelte Fläche zwischen der Südumfahrungs-Trasse und der Aurach. Unser Ziel, die CO2-Belastung bis 2030 auf 50 % und danach auf 90 % zu reduzieren wird damit voll verfehlt.

Mit den Baukosten von 75 Mio. €, den Unterhaltskosten und den zusätzlichen volkswirtschaftlichen Kosten durch mehr Kilometer und Zeit auf der Südumfahrung ergibt sich kein finanzieller Nutzen.

Der Nutzen/Kosten-Faktor ist damit nahezu Null. Bei der StUB wird für die Förderung ein Faktor von Eins verlangt. Wieso gilt das für die geplante Südumfahrung nicht?



Nun noch einmal zusammenfassend: Sie haben gehört, dass gewünschte Ziele verfehlt werden, wenn wir die Südumfahrung bauen. Diese sind: CO2-Reduzierung, Verkehrs-Reduzierung, Flächenverbrauch, wirtschaftlicher Ackerbau, Regenwasser-Rückhaltung, Schützen der Natur, Fördern der Naherholung. Im Zentrum ist der nächste Stau eingeplant.

Warum soll die Straße überhaupt gebaut werden, da nach einer neutralen Berechnung die Kosten den Nutzen nicht rechtfertigen? Schon die Nordumgehung hat gezeigt, dass die Entlastung einer neuen Umgehungsstraße nicht von Dauer ist.

Martine Herpers hat schon ausgeführt, dass für Herzogenaurach viele alternative Vorschläge vorliegen, die uns allen helfen. In anderen Städten werden Straßen zurückgebaut und Parkplätze umgewidmet. Wie soll es denn weitergehen, wenn wir hauptsächlich den PKW-Verkehr bevorzugen? Wir nehmen uns die Chance für einen wirklich klima-notwendigen Ausbau des ÖPNV und neuer Mobilitätskonzepte. Aurachtalbahn, StUB, Busse, P&R, Lieferung mit MobilHubs, Fahrradwege, Mitfahrgelegenheiten, Verkehrsberuhigung, Fußgängerwege sind hier die Stichworte.

Herzogenaurach könnte Vorreiter in der Region werden, nur Mut!

Zum Abschluss wird Ihnen Martine Herpers noch einige Worte zum weiteren Ablauf sagen. Und ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

--- Martine Herpers:

Schlussbemerkungen zum weiteren Ablauf:

In der Frage zum Bürgerbegehren wurde nach juristischem Rat auf eine Begründung innerhalb der Frage verzichtet. Die Begründung im **Ratsbegehren** sollte juristisch geprüft werden, da Verkehrsentlastungen für Niederndorf auch ohne die Südumfahrung hergestellt werden könnten und auch kein zwingender Zusammenhang zum ÖPNV besteht.

Last but not least ein Aufruf an die Stadträte: CDU/CSU und SPD haben in der letzten Bundesregierung die Pariser Klimaziele unterzeichnet. Bitte helfen Sie diese in Herzogenaurach umzusetzen.