

## **Anlage zur PM Bürgerentscheid zur geplanten Ortsumfahrung Niederndorf: „Klimakrise verlangt heute mehr denn je ein Umdenken bei der Ortsumfahrung“**

### **Die wesentlichen Kritikpunkte des BN und der BI an der geplanten Südumfahrung:**

#### **Die geplante große Südumfahrung endet im Stadtzentrum und**

- ist zwei Kilometer länger in Ost-West-Richtung und benötigt eine Minute mehr Fahrzeit.
- Es werden 24.000 km/Tag mehr gefahren. Neue Straßen ziehen erwiesenermaßen noch mehr Kfz-Verkehr nach sich. Die Anziehungskraft der geplanten Südumfahrung lässt wesentlich mehr Kfz-Verkehr von den südlichen Ortschaften nach Herzogenaurach und von dort zurückfließen. Vom Autobahnkreuz Fürth/Erlangen wird sogar zusätzlicher Verkehr zu uns verlagert.
- Sie erzeugt einen zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von ca. 3.400 t CO<sub>2</sub> pro Jahr.
- Dadurch entstehen volkswirtschaftliche Kosten von weit über 4 Millionen Euro pro Jahr.
- Der Bau der 15 Bauwerke mit 5 großen Brücken erzeugt eine Belastung von ca. 8.000 t CO<sub>2</sub>, das entspricht etwa dem tausendfachen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck eines Herzogenaurachers. Hinzu kommen noch ca. 14.000 Schwerlastfahrten durch Niederndorf, um die riesigen Aushubmassen umzulagern.
- Herzogenaurachs Ziele, die CO<sub>2</sub>-Belastung bis 2030 auf 50 % zu reduzieren, würde voll verfehlt.
- Die Straße hat einen Nutzen- / Kostenfaktor von nahezu Null (0), Faktor 1 wäre sinnvoll.
- Sie fördert als weiteres Einfallstor den Verkehr in das Zentrum. Städteplanerisch eine Fehlplanung. Eine emissionsärmere Innenstadt wird damit nicht erreicht.
- Das nächste Stauzentrum wäre in der Innenstadt von Herzogenaurach vorprogrammiert.
- Sie würde öffentlich finanziert auf Kosten der Bevölkerung.
- Und wird evtl. durch Firmen-Umstrukturierungen nicht mehr gebraucht.
- Sie wird bis zur Fertigstellung durch geänderte Technologien voraussichtlich überflüssig.
- Sie zerstört Natur, Umwelt, Ackerflächen, Wasserhaushalt und Naherholung:
- 38 % dieser Strecke führen durch Landschaftsschutzgebiete.
- Durchschneiden des Höhenrückens zwischen Schleifmühlbach und Litzelbach. Mit einer geneigten Wald-Acker-Schneise von 380 m Länge und maximal 16 m tief und 65 m breit.
- Dem schützenswerten Wald mit Baumhöhlen und dem streng geschützten Brutgebiet des Mittelspechtes wird hier der Raum genommen.
- 45 % der Strecke mit insgesamt 1 km langen Einschnitten und 2,3 km langen Dämmen verhindern, dass Oberflächenwasser von Wald, Wiesen und Äckern auf die gegenüber liegenden tieferen Flächen gelangen kann. Stattdessen wird auch dieses Regenwasser an der Trasse abgefangen und abgeleitet.
- Gerade in unserem ausgeprägten trockenen Mittelfranken mit deutlicher Grundwasserabsenkung ist dieses Vorgehen klima- und agrarpolitisch nicht zu verantworten - unsere Böden trocknen aus.
- Das an Anschnitten austretende Wasser und die Regen-Schmutzfracht aus Reifen-/Bremsabrieb und Öl der Kraftfahrzeuge sowie Tausalze gelangen durch gesetzlich geschützte Biotope, bevor sie über Regenauffangbecken in die Aurach geleitet werden. Alle fünf Trassen-Entwässerungen würden über gesetzlich geschützte Biotope geleitet.
- Es wurden 85 Arten an Vögeln festgestellt, die im Streckenumfeld leben.

- Die geplanten Ausgleichsflächen und über 3 km zerschnittene Äcker entlang der geplanten Trasse entziehen der Landwirtschaft Fläche und damit ihre Erwerbsgrundlage.
- Ein neuer, noch nicht vorhandener Wald mit 80.000 Bäumen würde das erst nach vielen Jahrzehnten kompensieren.
- Herzogenaurachs Flächenverbrauch ist aktuell schon doppelt so hoch wie Bayerns Zielvorgaben. Mit 32 ha benötigte Flächen, davon 8 ha Trasse, wäre unser Verbrauchbudget schon für 26 Jahre allein durch die geplante Südumfahrung aufgebraucht.
- Eine mögliche klimaschonende Aurachtalbahn für eine Entlastung der Niederndorfer würde es durch eine konkurrierende Südumfahrung nicht mehr geben.
- Wenn der 2 km längere Weg mit einer Minute längerer Fahrzeit über die geplante Südumfahrung nicht angenommen wird, sind weit über 75 Millionen Euro in den Sand gesetzt.
- Alternativen, obwohl schon möglich, werden bisher unzureichend realisiert. Z.B. Aurachtalbahn nutzen, Fahrradstrecken ausbauen, Geschäftsanfangszeiten ändern, Geschwindigkeiten reduzieren, Güterbahnverkehr nutzen, Intelligente Verkehrssteuerung, Deutschland-Ticket mehr bezuschussen, Klimaschutzkonform entscheiden, Lastwagenverkehr umleiten, LKW-Verbot zu Stoßzeiten einführen, Mitarbeiter für den ÖPNV gewinnen, Mitfahrgelegenheiten organisieren, Mitfahrer-App für ganz Herzogenaurach, Öffentliche Verkehrsmittel forcieren, Park & Ride ermöglichen, Parkgebühren verlangen (auch für Mitarbeiter), Verkehrs-Subventionen abbauen, Parkplätze reduzieren, Shuttlebusverkehr attraktiv machen, Stoßzeiten reduzieren, Straßenbelag modernisieren, Umsteigemöglichkeit von Autobahn zur StUB, unkonventionelle Verkehrskonzepte verfolgen und prüfen, Verkehrswege steuern, Home-Office weiter fördern.
- Home-Office hat inzwischen schon viel gebracht. Die Schaeffler-Parkplätze sind drastisch reduziert: Parkplatz am Liebfrauenhaus leer, Hans-Maier-Parkhaus abgerissen, Osttor-Parkhaus halb leer, Schuttablagerungen am Galgenhofparkplatz. Statt der 22 Prozent Steigerungsprognose sind heute eine 16 prozentige Kfz-Reduzierung an der Vacher-Kreuzung in Niederndorf nachprüfbar von uns gemessen worden.
- Nutzen wir diese aktuelle Kfz-Reduzierung, um mit der Entwicklung von neuen Mobilitätskonzepten in Herzogenaurach für die Zukunft gewappnet zu sein.

Für Rückfragen:

Tom Konopka, BN-Regionalreferent für Mittelfranken

Tel. 0911-81878-14, Mobil 0160-8531944

Mail: [tom.konopka@bund-naturschutz.de](mailto:tom.konopka@bund-naturschutz.de)