



# Pressemitteilung

Nürnberg, 16.12.09  
PM 139/09/LFGS  
Wald

## **Bündnis „Nein zur Flughafen-Nordanbindung!“ übergibt weitere 3.735 Einwendungen Keine Billigvariante auf Kosten von Mensch und Natur!**

Am 16.12.09 endete die Einwendungsfrist im "Ergänzenden Planfeststellungsverfahren" für die Nordanbindung des Flughafens Nürnberg (B4f). Aus diesem Anlass überbrachten VertreterInnen des Bündnisses „Nein zur Flughafen-Nordanbindung!“ aus Bund Naturschutz, Siedlervereinigung Buchenbühl, Aktionsbündnis Lebenswertes Ziegelstein, Fränkischer Albverein, Landesbund für Vogelschutz, Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Verkehrsclub Deutschland, Nürnberger evangelisches Forum für den Frieden, Fluglärmschutzgemeinschaft, Sportverein ASV Buchenbühl, Jugendorganisation Bund Naturschutz, Nürnberger Friedensforum, Kreis Nürnberger Entomologen 3.735 Einwendungen gegen das Projekt. Sie wurden dazu im Nürnberger Rathaus von Bürgermeister Horst Förther empfangen.

Zusammen mit den bereits letzte Woche an den mittelfränkischen Regierungspräsident Thomas Bauer übergebenen 980 Einwendungen von Buchenbühler BürgerInnen und den 9.600 aus der ersten Anhörung 2007 wurden damit mindestens 14.315 Einsprüche geltend gemacht.

"Das zeigt das riesige Interesse der Bürger am Erhalt des Reichswaldes. Das war ja auch schon bei der Kommunalwahl 2008 in den nördlichen Stadtteilen festzustellen, wo Parteien enorm zulegten, die sich gegen die Trasse ausgesprochen hatten.

**Und in allen Online-Umfragen der drei Zeitungen NN, NZ und AZ gab es klare Ablehnung. Jetzt ist der Nürnberger Stadtrat gefordert, endlich Flagge für den Reichswald zu zeigen", so Günther Raß, Vorsitzender des Bundes Naturschutz, Kreisgruppe Nürnberg-Stadt.**

**Sollte an der Planung festgehalten werden, fordert der BN die Prüfung von Alternativen bei der Tunnelbauweise, um die Beeinträchtigungen durch die geplanten Grundwasserabsenkungen gering zu halten, die Prüfung einer verlängerten Tunneltrasse bis zur Autobahnanschlussstelle zur Verringerung der Beeinträchtigungen insbesondere beim Grundwasser, im Bannwald, im Vogelschutzgebiet, auf geschützte Arten, bzgl. Lärmimmissionen und beim Naherholungsgebiet und die Prüfung des Baues zweier Verkehrsröhren zum Ausschluss von Sicherheitsmängeln mit weiteren Folgen für Natur und Umwelt. Nur unter Vorlage dieser Prüfalternativen lässt sich das Verfahren angemessen fachlich und unter Kostenaspekten beurteilen.**

**"Es darf keine Billigvariante auf Kosten von Mensch und Natur geben," so Günther Raß.**

**Je weiter die Planungen nämlich differenziert und damit genauer prüfbar werden, umso deutlicher wird, dass hier eine Variante geplant wird, die bei enormen Eingriffen v.a. billig sein soll. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 sind die Kosten mit 21,9 Mio. € veranschlagt. Laut Staatlichem Bauamt Nürnberg wurden 2006 bereits 52 Mio. € veranschlagt. Übliche Kostensteigerungen aufgrund der Bauverzögerung aufgrund der mangelhaften Planung sind hierbei nicht berücksichtigt, dürften aber zu veranschlagen sein.**

**Die Alternativen bzgl. Tunnelbau und -länge dürften wohl weitere Kosten verursachen, weshalb sie bislang nicht geprüft wurden, obwohl sie sich aufdrängen und im Verfahren bereits von Einwendern teilweise gefordert wurden.**

Bekanntlich hat sich beim Erörterungstermin des Planfeststellungsverfahrens – Ende Juli 2008 – herausgestellt, dass die damals vorliegenden Pläne und Gutachten zum Einfluss des beabsichtigten Straßenbaus auf den Wasserhaushalt für eine positive Planfeststellung nicht ausreichend waren.

Das staatliche Bauamt Nürnberg plant zur Anbindung des Nürnberger Flughafens den Neubau der Bundesstraße B 4f von der Flughafen-

straße im Süden des Nürnberger Flughafens bis zu Bundesautobahn BAB A 3 nordwestlich von Buchenbühl. Die geplante Baulänge beträgt 3.450 m, davon sollen ca. 1.180 m als Tunnel ausgebildet werden. Mindestens 20 Hektar Wald würden dafür gerodet, weitere Rodungen wären in der Folge zu erwarten. Ein Gewerbegebiet am Flughafen mit steigenden Schwerlastverkehr in den umliegenden Stadtteilen wären weitere Folgen. Hintergrund ist der Umschlag am Flughafen, wo vor allem Güter von LKW auf LKW umgeladen werden. Dies könnte aber auch am Nürnberger Hafen geschehen.

Der Bund Naturschutz lehnt die vorgelegte Planung für eine Neubaustrasse ab und fordert einen Verzicht auf den Bau, weil dafür kein Bedarf erkennbar ist. Stattdessen würde der Klimaschutz missachtet, die Grüne Lunge des Großraums angegriffen, das beliebte Naherholungsgebiet bei Buchenbühl verlärmert und durchschnitten, das Europäische Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald mit seinen großen Mittelspechtvorkommen und vielen anderen Arten beeinträchtigt und die Orte Buchenbühl, Ziegelstein, Almoshof und Lohe durch Grundwasserabsenkungen bedroht. Der Wald steht als Bannwald unter strengstem Schutz.

Der Bund Naturschutz übergab am 16.12.09 ebenfalls seine fachliche Einwendung zum ergänzenden Planfeststellungsverfahren. Damit wurden vom BN im gesamten Verfahren vier Stellungnahmen mit 79 Seiten Umfang abgegeben und mit umfangreichen Gutachten und Studien unterlegt.

### **Die Sicherheit wäre nicht gegeben**

Der Tunnel unter dem Flughafen soll mit nur einer Verkehrsröhre gebaut werden. Der geplante Tunnel entspricht nicht der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz. Zur Prüfung, ob ein Einröhrentunnel oder ein Doppelröhrentunnel zur Anwendung kommen kann bzw. muss, ist das prognostizierte Verkehrsaufkommen, die Steigung und die Tunnellänge zu Grunde zu legen. Unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens, der Steigung > 5 % und der möglichen Gefahrguttransporte ist eine Tunnelösung mit nur einer Röhre und zwei schmalen Fahrbahnen von jeweils 3,5 m unter der Start- und Landebahn unverantwortlich. Da im Tunnel zusätzlich Gefahrguttransporte zugelassen sind, ist eine Risikoabschätzung für das Flughafengelände durchzuführen. Die Gefahrguttransporte belegen nochmals die Notwendigkeit einer Doppelröhre, da bei Unfallsituationen die zweite Röhre als zusätzlicher Rettungstollen und zur Frischluftzufuhr genutzt werden könnte.

Bereits 2001 hatte der ADAC anlässlich der Veröffentlichung seines Tunneltests international verbindliche Mindeststandards für die Sicherheit von Straßentunneln gefordert. "Wir sind froh", so ADAC-Präsident Peter Meyer 2002, "dass die EU-Kommission diese Forderung aufgegriffen und eine entsprechende Richtlinie entwickelt hat, in der Mindestanforderungen für Straßentunnel definiert werden."

Auslöser war das verheerende Brandinferno im März 1999 im Montblanc-Tunnel wo ein brennender LKW in kurzer Zeit die Tunnel-Röhre auf über 1000 Grad aufheizte. 39 Menschen starben. Die Feuerwehr konnte nicht helfen. Bis sie zum Brandherd vordringen konnte, dauerte es über vierzig Stunden. Der Brand im Montblanc-Tunnel stand am Anfang einer Serie tragischer Tunnel-Unglücke. Im gleichen Jahr brannte es im Tauern-Tunnel. Nach einem Auffahrunfall explodierte dort ein Tanklastwagen. Wieder sprang das Feuer auf über 20 andere Fahrzeuge über. Es gab zwölf Tote. 2001 kamen im Gotthard-Tunnel elf Menschen bei einem Brand ums Leben. Insgesamt starben in den letzten zehn Jahren nach einer Statistik des ADAC bei Tunnelbränden mindestens 100 Menschen (WDR 26.09.09).

für Rückfragen:

Tom Konopka, Regionalreferent für Mittelfranken, Tel. 0911/81 87 8-14,  
Fax 0911/86 95 68, tom.konopka(at)bund-naturschutz.de