

**Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs
Ergebnis des künstlerischen Realisierungswettbewerbs zur Gestaltung der Lärmschutz-
wand im Abschnitt West
Behandlung des Antrag LINKE LISTE vom 03.08.2018**

1. Gestaltung Lärmschutzwand FSW Abschnitt West

Zur Gestaltung der rd. 2,4 km langen und 8 m hohen Lärmschutzwände im Abschnitt West wurde in Abstimmung mit dem Baureferat / Beirat für Bildende Kunst Nürnberg (BBiK) ein geschlossener künstlerischer Realisierungswettbewerb initiiert. Gegenstand des Kunstwettbewerbs war die konzeptionelle Erarbeitung einer ortsbezogenen und dauerhaften künstlerischen Arbeit, die in Form einer Bedruckung auf die Lärmschutzwandelemente aufgebracht werden kann. Das Verfahren war anonym.

Im Vorfeld der Auslobung hat SÖR gemeinsam mit Lang Hugger Ramp Architekten und dem Planungsbüro SSF geprüft, inwieweit die Installation einer Photovoltaikanlage auf der Lärmschutzwand oder eine Begrünung der Wand möglich ist. Eine Photovoltaikanlage kann aufgrund der schallaktiven Funktion und der Halbschalenform der Lärmschutzwand nicht eingebaut werden. Für sichtbares und gepflegtes Grün herrschen hier sehr ungünstige Standortfaktoren (Hitze, Kälte, Trockenheit, Übersalzung des Bodens). Diese kleinklimatischen Extrembedingungen auf der Innenseite der Lärmschutzwand lassen eine dauerhafte Begrünung nicht zu.

Vom BBiK wurden 10 Künstler ausgewählt, die zur Teilnahme aufgefordert wurden. Alle Künstler haben einen Entwurf für ein Druckmotiv eingereicht. Alle Entwürfe erfüllten die formalen, technischen und gestalterischen Vorgaben, so dass kein Entwurf vom weiteren Verfahren ausgeschlossen werden musste. In der Preisgerichtssitzung am 25. Juli 2018 konnten die Künstler ihren Entwurf vorstellen und das Preisgericht hatte die Möglichkeit, Fragen zu stellen. Im Anschluss an die Präsentation fand die Abstimmung im Preisgericht statt. Nachdem im 1. Durchgang die Entwürfe der Berliner Künstlerin Heidi Sill und des Wiener Künstlers Heimo Zobernig die volle Punktzahl erreicht hatten, fand anschließend eine Stichwahl zwischen diesen beiden künstlerischen Arbeiten statt. Das Preisgericht – 5 Fachpreisrichter und 4 Sachpreisrichter - hat sich mit 8:1 Stimmen für die Arbeit von Heidi Sill „Das flotte Wappen“ entschieden. Das Preisgeld für den Siegerentwurf beträgt 25.000 Euro, die eingereichten Entwürfe werden mit je 2.000 Euro honoriert.

Nach Zustimmung des Kulturausschusses am 30.11.2018 soll mit der Umsetzung des Siegerentwurfes begonnen werden. Das heißt, die Künstlerin wird beauftragt eine Vorlage zu erstellen, die dann von einer externen Firma für die Bedruckung der Elemente weiterverarbeitet werden kann.

Weiterhin ist vorgesehen, die Wettbewerbsentwürfe in einer Ausstellung der interessierten Öffentlichkeit zu präsentieren.



2. Antrag an den Stadtplanungsausschuss der LINKEN LISTE vom 03.08.2018

Die Studenten des Masterstudienganges Architektur der TH Nürnberg haben sich im Wintersemester 2016/2017 mit dem Entwicklungspotential des Umfeldes entlang des Frankenschnellwegs beschäftigt. Auf Bitte von Frau Prof. Burgstaller hat SÖR am 19.10.2016 den Studenten das Projekt „AusbauFSW“ umfangreich erläutert und im Rahmen einer Diskussionsrunde die Fragen der Studenten zur Planung beantwortet.

Konzepte

Die von den Studenten vorgelegten Konzepte wurden unter dem Titel „FRANKENSCHNELLWEG urban. Baut Stadt!“ veröffentlicht. Aufgabe der Studenten war es, die innerstädtische periphere Lage des Frankenschnellwegs in eine (natürlich) stark befahrene, aber lebendige Stadtstraße (Boulevard) zu transformieren. Der FSW könnte als Ader für alle Verkehrsteilnehmer einer pulsierenden, vernetzten dichten Stadt dienen [Quelle: FRANKENSCHNELLWEG urban. Baut Stadt!]

Das Grundkonzept der studentischen Entwürfe basiert auf der Zusammenlegung der räumlich getrennten Richtungsfahrbahnen des FSW zwischen Rothenburger- und Schwabacher Straße. Damit soll Platz für eine Bebauung zwischen FSW und Bahnlinie geschaffen werden. Mit dieser Bebauung soll dann die trennende Wirkung des Bahndammes, der den FSW um mehr als 7 m überragt, gemindert werden. Weiterhin schlagen die Studenten eine bessere Vernetzung der durch Schiene und Straße getrennten Stadtteile St. Leonhard und Gostenhof, verbesserte und zusätzliche Fußgänger- und Radwegführungen, die Eingrünung des „Frankenboulevards“ mit Großbäumen und die Aufwertung des Areals Fuggerstraße vor.

Für die zukünftige Ausbildung des FSW gibt es sehr unterschiedliche Konzepte. Sie reichen von der Beibehaltung als vierspurige, jedoch auf 30 km/h beschränkte Straße, über den Rückbau des FSW in einen Stadtboulevard mit einer zusätzlichen Straßenbahnlinie oder der Verlegung des FSW auf die Fuggerstraße bis hin zur vollständigen Verkehrsverlagerung des gesamten FSW auf das weitere Straßennetz. Betrachtet wird dabei nur der Abschnitt zwischen Westportal Tunnel (nördlich der Rothenburger Straße) und Schwabacher Straße !

Bewertung

Die Konzepte der Studenten sind durchaus interessant und kreativ. Sie beruhen allerdings auf idealisierten Rahmenbedingungen, die nicht den tatsächlichen entsprechen und somit eine reale Umsetzbarkeit dieser Konzepte ausschließen.

Dies zeigt sich vor allem bei der Bewertung der städtebaulichen, verkehrlichen, aber auch der natur- und umweltfachlichen Belange. Im Einzelnen:

1. Stadtentwicklung und Wohnumfeldverbesserung:

Die studentischen Masterarbeiten betrachten nur einen kleinen Abschnitt von etwa 1 km. Sie liefern stadtplanerische Ideen für die Neubebauung des an den FSW angrenzenden Areals von der Fuggerstraße bis zur Schwabacher Straße.

Die städtische Planung zum FSW betrachtet dagegen einen großen Abschnitt von der Stadtgrenze im Westen bis hin zur Otto-Brenner-Brücke im Süden auf rd. 4,5 km Länge. Nur aus dieser ganzheitlichen Betrachtung ergeben sich die großen Vorteile für eine positive städtebauliche Entwicklung v.a. in diesem Korridor, aber auch darüber hinaus.

So führt die Bündelung des Verkehrs auf der Hauptachse „FSW“ und der Neuen Kohlenhofstraße zu einer deutlichen Entlastung der Parallelrouten und damit angrenzenden Stadtteile vom Verkehr und deren negativen Auswirkungen im Wohnumfeld.

Durch die Abschirmung der Hauptachse FSW werden Immissionen, insbesondere Schall, verringert.

Zwischen Landgrabenstraße und Otto-Brenner-Brücke wird die Trennwirkung des FSW aufgehoben und mit dem begrünten Tunneldeckel die Wohnqualität und das Wohnumfeld spürbar verbessert.

Im Westen – zwischen Jansenbrücke und der Stadtgrenze – kann zwar die Trennungswirkung des FSW nicht beseitigt werden. Jedoch verbessert sich durch die geplanten Lärmschutzwände beidseitig des FSW die Wohnqualität in den angrenzenden Quartieren deutlich.

2. Verkehr

Die Planungen für den kreuzungsfreien Ausbau des FSW basieren auf einem Verkehrsmodell. In dieses Modell fließen Strukturdaten wie die Einwohner- und Beschäftigtendaten, aber auch Entwicklungsmaßnahmen (z.B. Entwicklungsgebiet Brunnecker Straße) sowie die Weiterentwicklung des Straßen- und Schienennetzes einschl. ÖPNV-Maßnahmen wie z.B. der Neubau der Rothenburger Straße durchs Tiefe Feld, die StUB Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach und die Verlängerung der U3 nach Gebersdorf ein. Dabei wird nicht nur das Stadtgebiet Nürnberg betrachtet, sondern das gesamte Umland, wie z.B. die Städte Fürth, Erlangen, Herzogenaurach und Schwabach sowie die umliegenden Landkreise von

Erlangen-Höchstadt im Norden bis zum Landkreis Roth im Süden. Das Verkehrsmodell für den FSW basiert auf dem Modell DIVAN des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) und wurde in enger Abstimmung mit dem VGN und dem Verkehrsplanungsamt erstellt.

Der FSW zwischen Rothenburger- und Schwabacher Straße wird derzeit täglich von rd. 58.000 Kfz befahren. Davon entfallen 87 % auf den sog. Ziel/Quellverkehr, d.h. Verkehre innerhalb der Stadt, Verkehre von außerhalb mit Ziel Nürnberg oder Verkehre von Nürnberg mit Ziel außerhalb der Stadt. Auf den Durchgangsverkehr entfallen lediglich 13 %.

Anzunehmen, dass diese Verkehre über eine Straße mit Tempo 30, über die Fuggerstraße oder auch das weitere Straßennetz abwickelbar wären, ist unrealistisch und fachlich nicht haltbar. Zumal eine von den Studenten vorgesehene Ansiedelung von über 10.000 neuen Bewohnern und dementsprechenden Nahversorgern erheblich zusätzliche Verkehre mit sich bringen würde.

2. Natur- und Umweltbelange

Das von den Studenten favorisierte Grundkonzept der Fahrbahnzusammenlegung ist nicht neu. Genau darauf basiert auch die Planung für den kreuzungsfreien Ausbau des FSW. Eine Bebauung der so frei werdenden Fläche zwischen FSW und Bahnlinie würde jedoch zu einer Verschattung der südexponierten Bahnböschung und zu einem unmittelbaren Lebensraumverlust für Zauneidechsen, Heuschrecken und dem Nachtkerzenschwärmer führen und dem Arten- und Biotopschutzprogramm der Stadt Nürnberg nicht gerecht werden. Daher wird diese Fläche mit Umsetzung der städtischen Planung zukünftig als Trocken- und Magerstandort entwickelt und in die sog. „Sandachse“ integriert.

Weitere Anregungen der Studenten wie die Bepflanzung des FSW mit Großbäumen sind bereits Bestandteil der Planungen zum Ausbau des FSW.

Von der Straße Am Pferdemarkt bis westlich der Georg-Hager-Straße wird der FSW durch eine parallel verlaufende Baumreihe eingegrünt. Und auch die neue Neue Kohlenhofstraße wird mit 85 Bäumen als Alleestraße gestaltet.

Durch die Einhausung des FSW im Süden kann zudem auf dem Tunneldeckel eine parkähnliche Grünfläche mit Baumbewuchs entstehen, die neue stadtplanerische Gestaltungsmöglichkeiten für die Gebietsentwicklung zwischen Steinbühl und Sandreuth bietet, die zugleich der Erholung in diesem dicht bebautem Gebiet dient und auch klimaökologisch wertvoll ist.

Fazit:

Die von den Studenten entworfenen Konzepte betrachten nur einen sehr kleinen Bereich zwischen Fuggerstraße und Schwabacher Straße. Damit lassen sich großräumige verkehrliche Veränderungen und auch städtebauliche Entwicklungen sowie Wohnumfeldverbesserungen – wie es dagegen die städtische FSW-Ausbauplanung vorsieht – nicht bewerkstelligen.

Auch die verkehrliche Abwicklung der vorhandenen, aber auch durch die Bebauung zusätzlich induzierten Verkehre ist ungelöst. Vielmehr wären mit den auf dem FSW deutlich verbundenen Leistungsfähigkeitseinschränkungen Verkehrsumlagerungen in angrenzende Stadtteile und deren negative Begleiterscheinungen wie Lärm und Luftschadstoffe sehr wahrscheinlich.