BAUREFERAT
12 APR. 2022 A40/02
Vpl 2 x z. w. V. 5 Termin:
B1

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
07. APR. 2022
VI 1 Zur Krs. 3 Zur Stellungnahme
2 X z. w. V.

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

Vpl. Nr.
14. APR. 2022
D E U R
R X

04.04.2022
Antragsteller: Schuh/Frank

Information über Pläne zur Verkehrsentlastung von Poppenreuth

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Berichterstattung in der Fürther Zeitung vom Montag, 28.März 2022 beschäftigt sich mit der Durchbindung der Wilhelm-Högner-Straße auf dem Fürther Stadtgebiet zur Höfleser Straße nach Nürnberg. Die Fraktionen im Fürther Rathaus scheinen sich dem Artikel zur Folge darüber einig zu sein.

Es wird berichtet, dass die Finanzmittel für den 350 Meter langen Bau bereits 2023 abgerufen werden könnten. Die im Flächennutzungsplan festgelegte Strecke „Bamberger Straße" wurde durch Beschluss des Bauausschusses in Fürth gekippt, so heißt es dort.

Während diese Umgehung nördlich des Poppenreuther Friedhofes für den Stadtteil Poppenreuth natürlich eine große verkehrliche Entlastung wäre, ist es für die umliegenden Stadtteile auf Nürnberger Seite eine massive zusätzliche Verkehrsbelastung. Für die Menschen in Höfles und Buch aber auch in anderen Orten des Knoblauchslandes Richtung B4, B2, Flughafen und Erlangen hätte das unübersehbare, negative verkehrliche Auswirkungen.

Daher stellt die CSU-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Verwaltung berichtet über die Planungen zur Verkehrsentlastung von Poppenreuth - insbesondere über die verkehrlichen Auswirkungen auf die angrenzenden Nürnberger Stadtteile. Gab es zwischen den Verkehrsplanungsbehörden beider Städte im Vorfeld Beratungen bzw. welche Fragestellungen oder Vereinbarungen waren Bestandteil dieser Beratungen?

Wie kann in den Stadtteilen im Nürnberger Knoblauchsland im Falle einer Durchbindung der Wilhelm-Högner-Straße ein sprunghafter Anstieg der Verkehrsbelastung vermieden werden?

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Kriegistein
Fraktionsvorsitzender

Verkehrsentlastung für Poppenreuth?

STRASSENBAU Durch das Herz des Stadtteils sollen weniger Autos fahren. Die Stadt plant eine Umgehung. Es gibt Kritik.

VON BIRGIT HEIDINGSFELDER

Könnte hier, wo heute die Wilhelm-Hoegner-Straße endet, einmal die Poppenreuther Nordumgehung beginnen? Weiter vorne rechts befindet sich der Parkplatz von Ikea.

FÜRTH – Eine Million Euro will die Stadt mittelfristig in die Poppenreuther Nordumgehung stecken. Das Geld kann nicht erst ab 2025 abgerufen werden, wie zunächst geplant, sondern schon ab 2023. Das Straßenprojekt wird begrüßt. Es löst aber auch Kritik aus.

Konkret geht es um die Verlängerung der Wilhelm-Hoegner-Straße, der Ikea-Kundschaft gut bekannt als Zufahrt zum Möbelhaus-Parkplatz. Wollte man nicht zu diesem links abbiegen, sondern geradeaus fahren, käme man nicht weit. Die Wilhelm-Hoegner-Straße ist nämlich nur ein Straßenstummel, eine Sackgasse. Sie endet an rot-weißen Absperrungen.

Einige hundert Meter dahinter endet die Höfleser Straße ähnlich abrupt. Beide will die Stadt in den nächsten Jahren zusammenführen und so die von vielen Bewohnern Poppenreuths seit Jahren ersehnte Nordumgehung schaffen. Der Abschnitt, der noch fehlt, misst gerade mal 350 Meter.

Gerade mal 350 Meter

Bauausschuss und Stadtrat gaben vor kurzem erst einmal ihr Okay dafür, dass ein Mammutprojekt aus dem Flächennutzungsplan verschwinden kann: die lange Zeit angedachte Direktverbindung zwischen Frankenschnellweg und Albrecht-Dürer-Flughafen, die einmal quer durch das Knoblauchsland hätte führen sollen. Ausgangspunkt in Fürth wäre eben jene nahe beim Frankenschnellweg gelegene Wilhelm-Hoegner-Straße gewesen.

Von ihr hätte eine Verbindung über die Bamberger Straße, die B4 und die Marienbergstraße auf Nürnberger Stadtgebiet bis zum dortigen Airport abzweigen sollen. Nürnberg stellte das Vorhaben samt Weiterbau der Bamberger Straße schon längst infrage. Fürth aber hielt an der Trassen-Option fest, der Bauausschuss bekräftigte sie noch 2019. 2020 erlebte die Fürther Stadtspitze dann jedoch einen Sinneswandel, als es um den an sich schon abgesegneten Bau eines größeren Gewächshauses am Rand von Poppenreuth ging, bei dem das Gremium nicht bedacht hatte, dass dem Treibhaus die Trasse ja im Weg stünde. Auf Drängen von Oberbürgermeister Thomas Jung wurde das „überholte" Straßenbauprojekt flugs beerdigt.

Im November beschloss der Stadtrat einstimmig, die Verbindung zwischen Wilhelm-Hoegner- und Bamberger Straße formal aus dem Flächennutzungsplan zu entfernen. Eine direkte Anbindung des Fürther Stadtnordens an den Nürnberger Flughafen dürfte damit Geschichte sein. Aber gilt das auch für eine starke Verkehrsachse zwischen Frankenschnellweg und B4?

Geblieben ist vom ursprünglichen Großvorhaben nur der erste Bauabschnitt zwischen Wilhelm-Hoegner-Straße und Höfleser Straße. Kommt alles wie geplant, dann sind laut Baureferentin Christine Lippert für 2023 zunächst 200000 Euro Planungskosten und für 2024 weitere 800000 Euro Ausbaukosten vorgesehen. So zumindest war es gegen die Stimmen der Fraktionen von Linken und Grünen der Wunsch der Stadtratsmehrheit in den Beratungen für den Etat 2022, den die Regierung von Mittelfranken soeben genehmigt hat.

Die Menschen in Poppenreuth, so SPD-Stadträtin Gabriele Chen-Weismann, leiden unter der enormen Verkehrsbelastung. Sie werde oft gefragt: „Wann baut ihr denn das fehlende Stück endlich fertig?"

„Im Nirwana"

Dass die Nordumgehung Poppenreuth in der mittelfristigen Finanzplanung um zwei Jahre vorgezogen wurde, geschah auf Antrag der SPD. Doch findet man es beispielsweise auch bei der CSU wichtig, den Stadtteil „möglichst zeitnah" (Joachim Schmidt) zu entlasten.

Bei den Linken wiederum regt sich Kritik. Dass man zu viel Verkehrsbelastung wahrnimmt und darauf reagiert, indem man mehr Straßen baut, zeugt für Philipp Steffen einer „Logik aus früheren Jahrzehnten". Und sein Parteifreund Harald Riedel fragt: „Ist es sinnvoll, eine Straße zu bauen, die im Nirwana endet?" Sprich: irgendwo im Knoblauchsland. Riedel kann nicht nachvollziehen, welchen Sinn es haben soll, einen ersten Bauabschnitt umzusetzen, wenn es doch mit Nürnberg abgestimmtes Verkehrsprojekt nicht gibt. Was, so fragt er, werde dann das Ende vom Lied sein? „Wir verlagern das Problem. Denn der Pfropfen wird dann Höfles mit seiner engen Ortsdurchfahrt."