

## Zur Stadtratssitzung am 09.02.2022, Thema Südumfahrung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte,

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

### Zunächst möchte ich die Pendler-Situation beleuchten.

3. Wir haben 17.000 motorisierte Ein- und Auspendler, die ca. 50.000 t CO<sub>2</sub> pro Jahr produzieren. Um das zu kompensieren bräuchte man einen ausgewachsenen Wald von der Größe Herzogenaurachs mit den Ortsteilen. Elektroautos helfen leider nur zu 20%.
4. Es ist wirklich 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.

5. Die größten CO<sub>2</sub>-Belastungen gehen von der Zement- und Stahl-Erzeugung aus.
6. Über 8.000 t CO<sub>2</sub> Belastung erzeugt der Bau, das entspricht etwa dem tausendfachen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck eines Herzogenaurachers. Die Herzogenauracher CO<sub>2</sub>-Ziele wanken.
7. Durch die Transporte für den Bau müssen die Bürger ca. 14.000 Schwerlastfahrten erdulden, vor allem, um die riesigen Aushubmassen zu verteilen oder abzutransportieren. Der sehr tiefe Einschnitt am Galgenhof liegt da an der Spitze.
8. Unser aktueller Flächenverbrauch ist aktuell schon zweimal höher als die bayerischen Flächenziele. Für Herzogenaurach umgerechnet, ist der erforderliche Ziel-Wert 1,2 ha pro Jahr. Mit 8 ha Versiegelung und 32 ha weitere Flächen ist unser Verbrauchs-Budget für 26 Jahre allein durch die geplante Südumfahrung ausgeschöpft. Das Flächenverbrauchs-Ziel wird verfehlt.
9. Die Trockenheit bei uns wird noch weiter unterstützt durch die schnelle Entwässerung von Feldfluren, Einschnitten und Trassen mit Schadstoffen über Biotope in die Aurach. Das Ziel, Regenwasser aufzuhalten, wird hier verfehlt, denn Versickerungsanlagen sind nicht vorgesehen. Ein Schwammstadt-Konzept ist nicht auszumachen.
10. Die Natur wird hier vor Ort unwiederbringlich zerstört. Landschaftsschutzgebiete werden zu 38 % durchschnitten. Ausgleichsmaßnahmen sind Augenwischerei. Das Ziel, die Natur zu erhalten, wird verfehlt.
11. Es leiden die Landwirte mit zerschnittenen Äckern und die Naherholung. Wieder ist ein Ziel eines wirtschaftlichen Ackerbaus und ein besseres Angebot der Naherholung nicht gegeben.

### Nun zu den laufenden Belastungen durch die geplante Südumfahrung

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

15. Das Klima-Ziel den Verkehr um 50 % gegen heute zu reduzieren, gilt evtl. 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.
16. In Hauptendorf und Neuses entstehen neue Verkehrsbelastungen durch die hohen Brücken.
17. 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 dann der Postkreisel mit Umgebung das Stau-Zentrum.
18. Ohne neue Verkehrs-Konzepte wird eine Highway-Verlängerung der Südumfahrung mitten durch die Innenstadt zur Nordumgehung notwendig sein. Wollen wir das?
19. Ein weiterer Punkt: Herzogenaurach würde von zwei Umfahrungen eingekesselt, die auch die Naherholung beeinträchtigt und weitere Gewerbe-Ansiedlungen zulässt. Wollen wir das?
20. Für den Verkehr durch die geplante Südumfahrung habe ich sehr detaillierte Berechnungen durchgeführt, die auch Bestandteil der Einwendung zum Planfeststellungsverfahren sind.
21. Die Strecke von West ↔ Ost ist 2 km länger und benötigt 1 Minute mehr, trotz höheren Geschwindigkeiten auf der Südumfahrung, die 5 Ampeln auf der Strecke nicht mit eingerechnet.
22. 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. Es ist zu befürchten, dass die teure Südumfahrung nicht angenommen wird und sich viel Schleichverkehr durch die Stadteile ergießen wird.
23. Damit 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.
24. 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.
25. 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 dann der nächste Stau angesagt.

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 massiven Ausbau des ÖPNV und neuer Mobilitätskonzepte. Aurachtalbahn, StUB, Busse, P&R, Lieferung mit MobilHubs, Fahrradwege, Mitfahrgelegenheiten, Verkehrsberuhigung, Fußgängerwege sind hier die Stichworte.

Herzogenaurach könnte hier Vorreiter in der Region werden, nur Mut!

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