

Behauptungen und Fakten zur Nordanbindung des Flughafens Nürnberg

| Behauptungen | | Fakten |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Die Zunahme des Verkehrs erfordert eine zusätzliche Zufahrt zum Flughafen | Vor 20 Jahren hatten wir mehr Verkehr auf der Flughafenstraße als heute, von 2000 bis 2010 hat er sogar um 18,5% abgenommen. |
| 2 | Die steigenden Passagierzahlen erfordern einen Verkehrsausbau | Umsteigepassagiere (Drehkreuz Air Berlin) benötigen keine Flughafenzufahrt. |
| 3 | Ohne Nordanbindung stirbt der Flughafen | Wiederholt wurde Nürnberg zum „Besten deutschen Flughafen“ gewählt. |
| 4 | Die Verkehrsbelastung am Bierweg wird halbiert | Beruhet auf folgenden falschen Annahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 am Bierweg möglich, • Flüsterasphalt hilft bei Tempo 30, Verkehr zu Hahnenbalz und Andernacher Str. bleibt unberücksichtigt |
| 5 | Der Güterverkehr benötigt eine schnelle Zufahrt zum Flughafen | 91% der Güter des Cargo-Centers werden nicht geflogen, sondern mit dem LKW an- und wieder abtransportiert. Ein solches Cargo-Center gehört nicht an den Flughafen. |
| 6 | Das Gefahrgut Flugtreibstoff verlangt eine sichere Zufahrt | Der geplante Tunnel mit Gegenverkehr ist nach EU-Richtlinien für Gefahrgut nicht zugelassen. |
| 7 | Der Grundwasserspiegel im Norden Nürnbergs wird beim Tunnelbau nicht beeinträchtigt | Beim Bau der U-Bahn zum Flughafen haben sich diese Prognosen als falsch erwiesen, auch die geplante Absenkung um 22 Meter beim Bau der Nordspange bleibt nicht ohne Folgen. |
| 8 | Die Nordanbindung ist umweltneutral | Abholzung von 39 Hektar Wald (so groß wie die halbe Lorenzer Altstadt) in Stadtnähe ist trotz Ausgleichs nicht umweltneutral. |
| 9 | Der Bau der Nordanbindung kostet Nürnberg nichts | Aber den Steuerzahler in Deutschland einmal ca. 100 Mio. Euro für den Bau und zusätzlich jährliche Unterhaltskosten. Nürnberg muss die geplanten Baumaßnahmen (z.B. Verkehrsberuhigung Bierweg) bezahlen. |
| 10 | Die Nordspange nützt dem Flughafen | Die Nordspange nützt dem geplanten Gewerbegebiet Marienberg. Ohne Nordspange kein Gewerbegebiet. |

Quellen und Nachweise zu Behauptungen und Fakten

| | Behauptungen | Fakten |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren, staatliches Bauamt | Verkehrszahlen aus Querschnittszählung des Verkehrsplanungsamtes der Stadt Nürnberg, 2010, an der Zählstelle 225, Flughafenstraße 2000: 14.379 Fahrzeuge, 2010: 11.717 |
| 2 | Geschäftsbericht der Flughafen Nürnberg GmbH | Verkehrsstatistiken ADV und Flughafen Nürnberg |
| 3 | MdB Dagmar Wöhrl, 16.11.2011 | Fachmagazin Business Traveller, berichtet in Airport-Report 2009-2, S. 43 |
| 4 | Bayerisches Landesamt für Umwelt, Faktenblatt 11.2011: " Flughafen Nürnberg Nordspange - Daten und Fakten" | Der Leiter des Verkehrsplanungsamtes Nürnberg, Frank Jülich, beurteilt die Chancen, im Bierweg Tempo 30 einzuführen, als sehr gering. Gründe: als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen, Omnibus-Gegenverkehr verbietet Rückbau |
| 5 | Wir brauchen die Nordanbindung auch wegen des Schwerlastverkehrs (OB Maly bei der „Mobilen Bürgerversammlung“, Buchenbühl am 27.08.2008) | Geschäftsbericht 2010 der Flughafen Nürnberg GmbH, S. 38, Tabelle „Entwicklung des Luftfrachtaufkommens“, Luftfracht gesamt: 107.100 t; davon geflogen: 9.679 t; davon getruckt 97.421 t, d.h. 90,96% |
| 6 | Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens | Tunnellänge ca. 1.200 m, Verbot für Gefahrgut aller Art für Tunnel unter Start- und Landebahn Stuttgart, B312: http://www.logistik-bw.de/Nachricht-lesen.125+M50033d00f8c.0.html |
| 7 | Landesgewerbeanstalt Bayern in den ergänzenden Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren | Zahlreiche Zeitungsberichte und Aussagen von Experten, 1997, 1998 (Frankenbad, Marienbergweiher und Tucherweiher) |
| 8 | Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens | Die Frage des PFT-verseuchten Grundwassers (perfluorierte Tenside, krebserregend) ist ungeklärt und noch Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, ebenso die Arsenverfrachtung der Buchenbühler Altdeponie |
| 9 | Bundesverkehrswegeplan | Planfeststellung |
| 10 | Genehmigung Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg durch die Regierung von Mittelfranken vom 2.2.2006 | Die bestehenden Gewerbeflächen sind bei weitem nicht genutzt, siehe Gewerbeflächen-Kataster beim Stadtplanungsamt |