



# FRANKENSCHINELLWEG

18 studentische Alternativen  
für einen urbanen Stadtraum



# ~~FRANKENSCHNELLWEG~~ urban. Baut Stadt!

18 studentische Alternativen für einen urbanen Stadtraum

ein Projekt im Masterstudiengang Architektur

Wintersemester 2016/17

**Herausgeber**

Prof. Dipl.-Ing. M.Sc. Ingrid Burgstaller  
Fakultät Architektur  
Technische Hochschule Nürnberg  
Bahnhofstraße 90, 90402 Nürnberg

ISBN 978-3-00-056596-0



# Gliederung

- S.5 Vorwort Prof. M.Sc. Dipl.-Ing. Ingrid Burgstaller
- S.13 Verkehrsclub Deutschland e.V.: „Stadt statt Autobahn“
- S.15 Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke: „Von der autogerechten Stadt zur menschengerechten Stadt“
- S.25 Zeitungsartikel NN von Nina Daebel: „Gretchenfrage: Frankenboulevard oder Stadtautobahn?“
- S.29 Aktuelle Planungen der Stadtverwaltung
  
- S.35 Aufgabenstellung „Frankenschnellweg urban. Baut Stadt!“
- S.37 Termine
- S.39 Analysen
- S.53 Erläuterung Space Syntax
- S.57 Studentische Entwürfe
- S.169 Impressionen aus dem Studio – Besuch 2. Bürgermeister Vogel und Schlusspräsentation
- S.177 Danksagung
- S.179 Beteiligte Studierende
  
- S.181 Bibliographie
- Impressum



# Vorwort

Prof. M.Sc. Dipl.-Ing. Ingrid Burgstaller

Seit Alexander Mitscherlichs „Unwirtlichkeit der Städte – Anstiftung zum Unfrieden“ von 1965 oder Jane Jacobs „Death and Life of Great American Cities“ von 1961 wird das Thema der planerischen Fehlleistungen in den Städten in einer Art Endlosschleife diskutiert. Die nun über einen Zeitraum von ca. 20 Jahre hinweg immer noch aktuellen Ausbaupläne zum Frankenschnellweg sind der Anlass über die Dilemmata in der Stadtplanung nachzudenken und die Relevanz der aktuellen Diskussion über menschengerechte und lebenswerte Städte mit diesem konkreten Ort in Beziehung zu setzen.

Harald Kipke entwickelte in seinem Vortrag „Von der autogerechten Stadt zur menschengerechten Stadt“ am 29.11.2016 in der Villa Leon (Seite 19) einen überzeugenden roten Faden der jüngeren (automobilen) Verkehrsgeschichte hin zur autogerechten Stadt und die schwierige Abkehr von dieser. Obwohl zahlreiche

technische Anwendungen dem ÖPNV einen neuen Attraktivitätsschub bieten und wissenschaftliche Erkenntnisse immer wieder nachweisen, dass Straßenausbau immer noch mehr Verkehr anzieht, ist das Paradigma des fließenden motorisierten Individualverkehrs nach wie vor fest in die reflexartigen Denkschemata verankert. Der Weg zur rad- und fußgängerfreundlichen und menschengerechten Stadt ist weit und mühselig.

Die politische Diskussion um den Klimawandel wird intensiv an den Zielen der Energieeffizienz und Einsparung von Kohlendioxid geführt. Weniger von der Öffentlichkeit beachtet wurden die Bemühungen, der Versiegelung unserer Landschaft Einhalt zu gebieten. Bereits 2003 haben sich Bund, Länder, kommunale Spitzenverbände und zahlreiche weitere Partner mit dem Ziel, nur noch 30 ha pro Tag neu zu versiegeln, zum Bündnis für Flächensparen zusammengeschlossen .

1996 wurden 120 ha/Tag, 2015 immerhin noch 66 ha/Tag versiegelt. Eines der besten Mittel zum Erreichen dieses Zieles liegt in der Innenentwicklung der Städte. Seit einigen Jahren wachsen die Städte wieder. Dass dies auch Nürnberg betrifft, ist z.B. an den knappen Baulandreserven zu erkennen. Angefeuert durch die globale Finanzpolitik, die grob verkürzt zu neuen Wertanlagen im Immobiliensektor führt, hat sich dieses Problem massiv verschärft, sodass 2015 ein weiteres Bündnis, dieses Mal für bezahlbaren Wohnraum verabschiedet wurde. Eines der Kernprobleme ist der Mangel an Wohnbauland. Die 18 Entwürfe der Studierenden zum Frankenschnellweg setzen sich u.a. mit diesen beiden Fragen auseinander.

Der verhängnisvolle, symbiotische Partner der ‚autogerechten Stadt‘ ist die ‚funktional getrennte Stadt‘. Deren starre Gebietskategorien der Flächenplanung sind gesetzlich verfestigt in der BauNVO.

Inzwischen hat man erkannt, dass die sozial, kulturell, strukturell und funktional gemischte Stadt andere flexiblere gesetzliche Grundlagen benötigt. Zu Beginn des Projektes befand sich die hierfür entwickelte neue Gebietskategorie ‚Urbanes Gebiet‘ noch in der vorgesezten Erprobung der ‚Planspiele‘. Inzwischen liegt der entsprechende Gesetzesentwurf zur BauNVO vor. Die Ergebnisse der Studierenden überzeugen wie überraschend einfach es wäre, bezahlbaren Wohnraum in größeren Mengen an diesem bestens erschlossenen Ort zu generieren. Die Neuausrichtung des Verkehrs und die Potentiale der neuen Gebietskategorie ‚Urbanes Gebiet‘ könnten die planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen.

Weitere aktuelle Themen der öffentlichen Diskussionen zur Zukunft unserer Städte unterstützen die Ergebnisse der Studierenden und damit den anderen neuen Blick auf den Frankenschnellweg. Zu nennen ist die Studie des BBSR zum Pendlerverhalten vom April 2017, das Städteranking von Greenpeace zur nachhaltigen Mobilität, erschienen im März 2017, die Stickstoffbelastung in Ballungsräumen und die Überschreitung der Grenzwerte vom November 2016, die Förderung des Radverkehrs der Städte, etc. etc. So stellt die Greenpeace-Studie auf Seite 23 der Stadt Nürnberg fest:

„Nürnberg gerät mit seinen schlechten Feinstaub- und Stickoxidwerten in Zugzwang: Seit Jahren werden diese zu häufig überschritten – Schuld ist in großen Teilen der Verkehr. Nun droht auch die EU mit Konsequenzen und die Stadt versucht, es sich einfach zu machen: Sie stellte einen Antrag, um die Frist zu verlängern, anstatt das lange bekannte Problem endlich anzugehen. Lieber setzt sich die Stadt für den Ausbau des Frankenschnellwegs hin zu einer Art Stadtautobahn ein – eine Idee aus vergangenen Zeiten, in denen das Auto noch das Maß aller Dinge war. Statt nach mutigen und kreativen Lösungen zu suchen, um das stauträchtige Nadelöhr zu entschärfen, solle die Verkehrslast nun einfach in einen Tunnel gepackt werden – eine Lösung, die für noch mehr Verkehr sorgen könnte.“

Die Zeiten haben sich geändert. Die Verantwortlichen müssten nur den Mut haben das Großprojekt Frankenschnellweg zu begraben. Es könnte dann wieder Stadt gebaut werden!

Auch die Studierenden im Projekt haben in ihren Entwurfsprozessen erfahren wie schwer es ist, sich von einer schnittig zu befahrenden Straße zu lösen und an Straßenräume zu denken, die mehr sind als ein monofunktionaler Infrastrukturstrang für Entwurfsgeschwindigkeiten zwischen

50 und 70 km/h. Es ist ein gedanklicher Kraftakt, sich von dem einfachen monofunktionalen Dogma der ‚anbaufreien‘ Stadtautobahn mit seinen Bauverbotszonen vom Straßenrand bis zu 100m bei Autobahnen (Bundesfernstraßengesetz FStrG; Bayerisches Straßen- und Wegegesetz BayStrWG) oder entsprechenden Schallschutzwänden und Wällen zu befreien. Komplexe Zusammenhänge ‚angebauter‘ Stadtstraßen erfordert wesentlich mehr Einsatz, nicht zuletzt auch aufgrund der permanenten Indoktrination des fließenden motorisierten Verkehrs. Das Überzeugende bei diesem Ansatz ist jedoch, dass nicht nur alle Verkehrsteilnehmer, deren Anforderungen nach Entfaltung sehr unterschiedlich sind, in Betracht gezogen werden müssen und die Nutzungen der ‚angebauten‘ Baustrukturen insbesondere im Erdgeschoss für den Straßenraum von maßgeblicher Bedeutung sind, sondern dass das ‚Hinterland‘ dieser Straße unglaubliche Entwicklungspotentiale bekommt. In erster Linie betrifft dies das Areal um die Fuggerstraße – einen permanenten Problembereich von St. Leonhard und Sündersbühl. Gerade an der Fuggerstraße kann man sehr gut ablesen was der autobahnartige Frankenschnellweg in einer Stadt anrichtet. Auf einer im Nürnberger Stadtgebiet zentral gelegenen Fläche breitet sich der Handel mit Gebrauchtwagen und die dazugehörigen



Nebennutzungen flächenfressend und nutzungsverdrängend aus. Diese Nutzung leistet keinen Beitrag für das tägliche Leben ihrer Bürger. Nicht umsonst findet man diese Nutzungen normalerweise an den großen Ausfahrtstraßen am Stadtrand. Wir sind hier aber mitten in der Stadt. Über die für die Bewohner problematischen Auswirkungen kann man alle paar Wochen in der Nürnberger Presse Berichte und Klagen nachlesen.

Um das Fugger-Areal haben sich alle Beiträge der Studierenden gekümmert. Es ist erstaunlich, wie einfach die Aktivierung dieses Areals funktionieren würde. Im Prinzip ist die Erschließung bereits gesichert. Alle öffentlichen Nahverkehrsarten sind fußläufig bestens zu erreichen. Die Bebaubarkeit für Wohnnutzungen aller Art liegt zum Greifen nah. Entsprechend günstig sollten die Baufelder zu vermarkten sein.

Die Straße als Ader im Viertel könnte vielfältige inspirierende Auswirkung auf die Stadt bieten. Sie könnte Identität stiftend sein. Jacobs Allan in seinem Werk *Great Streets* hat bereits 1993 eine fulminante Zusammenstellung großer, meist europäischer Straßen in ihrer Funktionalität, atmosphärischen Dichte und städtebaulichen Bedeutung geliefert. Die inspirierende Wirkung die von diesen

Straßen, ob die Rambla in Barcelona, oder die berühmten Boulevards von Paris hat an Attraktivität nicht eingebüßt. Gerade der vielfältigen Intensität gilt die Faszination. Es ist viel los, viel ist in Bewegung, viel ist zu sehen. Dort liegen die bekannten Cafés. Der Handel blüht, weil die Menschen auf ihren zahlreichen Wegen vorbeikommen und weniger, weil sie extra dorthin fahren. Es gibt Straßen mit speziellem Themenhandel oder Mythen. Portobello Road kennt jeder genauso wie Camden Road in London und verbindet damit den Mythos dieser Metropole. Kleine und größere Handelseinheiten befruchten sich gegenseitig, individuelle Werkstätten, Labels oder aus der jeweiligen lokalen Szene sich entwickelnde Milieus charakterisieren die lokalen Eigenheiten und machen eine Straße unverwechselbar und damit die dazugehörige Stadt.

Anders ist es, wenn eine Straße, wie derzeit beim Frankenschnellweg, die Trennung der Viertel manifestiert. Endlos weit erscheint St. Leonhard, Sündersbühl und Sandreuth von der Altstadt entfernt zu sein. Die Nachbarschaft zur Südstadt und zu Gostenhof dürfte in den Mental Maps der Nürnberger eher schwach ausgeprägt sein. Natürlich erschwert in unserem Fall die Bahn mit dem teilweise sieben Meter hohen Damm die Verbindung zwischen den Stadtteilen.

Ein paar Pioniere z.B. Jan Gehl, ein paar mutige Städte, z.B. Kopenhagen aber auch Ulm oder Hannover betreten Neuland hinsichtlich des Rückbaus von der autogerechten Stadt hin zur menschengerechten und damit fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt. Mehr dazu ist u.a. in der Literatur des kleinen Literaturüberblicks in einem Anschluss an diese Einleitung zu finden.

Alle Arbeiten haben den Frankenschnellweg urbanisiert. Es war schnell klar, dass dem Frankenschnellweg das ‚schnell‘ gestrichen werden muss und dass ein Frankenboulevard angemessener wäre. Einigen ist es dabei gelungen, diesen zusätzlich mit neuen Themen aufzuladen. Verena Engel (Seite 61) nutzte die topografische Besonderheit des Bahndamms für einen grünen kreuzungsfreien Radweg und Helena und Sophie Hellmann änderten an den Fahrbahnen erst mal (fast) nichts, bebauten dann aber den Mittelstreifen ebenso wie die Randbereiche mit publikumsintensiven und öffentlichen Nutzungen. Mittels Tempo 30 wird dieser zum integralen Bestandteil von St. Leonhard und Sündersbühl. Dies deckt sich tagesaktuell mit der Forderung des Verkehrsausschusses des Bundesrates vom März diesen Jahres! Exemplarisch zudem seien Thomas Laufkötter (Seite 109) oder Sophia Scholl (Seite 151) erwähnt, die mit



Baumstrukturen angenehme atmosphärische Aufenthaltsqualitäten anbieten.

Die Studierenden haben in zahlreichen Ideen gezeigt wie der Damm zum baulich-typologischen Bestandteil des Frankenboulevards werden könnte, die trennende Wirkung abgebaut werden könnte und welche ungeahnten urbanen Potentiale in einer dichten Bebauung zwischen Bahn und F(S)W liegen. Wie eine ausgeklügelte Typologie zwischen einem neuen urbanen Boulevard aussehen könnte kann beispielhaft bei der Arbeit von Kai Gebhardt (Seite 67) oder Ka Xu (Seite 163) nachgesehen werden. Die horizontale Schichtung Gewerbe, Handel und Dienstleistungen im EG, teilweise auch im ersten Obergeschoss, mit Stellplatzflächen in den hinteren und unteren dunklen Flächen geben die Basis. Darüber wird gewohnt. Weite Blicke über den Bahnkör-



per zur Altstadt mit Burg oder nach Süden sind garantiert. Die Typologien reagieren auf die Emissionen der Umgebung.

Eine weitere interessante Herausforderung war die Betonung der räumlichen Wirkung der die Bahn begleitenden Bebauung. Während Cora Gehrig (Seite 73) die alte Gewerbestruktur am südlichen Rand des ehemaligen Güterhauptbahnhofes mit moderaten Höhensprüngen aufgriff, sah Dominik Kühleis (Seite 103) im sogenannten Gleisdreieck den richtigen Ort für eine Landmark. In Ergänzung zu den Schloten und dem Speicherturm der N-ERGIE-Werke setzte er ein Cluster von Hochhäusern, die diesen wichtigen Knoten für Bahnreisende weit sichtbar markieren könnten. Kai Gebhardt dagegen lud die Wiederherstellung des historischen Hafenbeckens des König-Ludwig-Kanals mit einem markanten Hochhaus auf (Seite 67).

Alle sehen in dem Bereich zwischen Rothenburger und Schwabacher Straße ideale Optionen für eine neue räumliche Identität von St. Leonhard. Zahlreiche funktionale, historische oder stadträumliche Optionen sowie Chancen des Freiraumes können wie selbstverständlich einbezogen werden. Das Wegenetz hat hier seine höchsten Integrationswerte und die Anbindung mit dem ÖPNV könnte nicht besser sein. Zudem ist die geschichtliche Aufladung durch das im Dornröschenschlaf liegende alte Hafenbecken ein willkommener Anlass für einen identitätsstiftenden Stadtteilplatz. Schön herausgearbeitet z.B. bei Verena Engel oder Kai Gebhardt in Verbindung mit einer Parkerweiterung bis zur Villa Leon.

Wie diese Barriere der Bahn strukturell überwunden werden könnte, war ein herausragendes weiteres Ziel. Allen

voran ist die inspirierende städtebauliche ‚Erzählung‘ einer ‚neuen Liebe‘ von Anja Meier (Seite 115) zu nennen. Aber auch die Ideenskizze von Jens Janetzko (Seite 91) mit einer in die Bahnbebauung eingebauten architektonischen Rampe, die den Weg über die Bahn nach Gostenhof ermöglicht, liefert Material für weitere Betrachtungen ebenso wie der stadtstrukturelle Trick von Regina Hagenmaier, den S-Bahn-Halt ‚Rothenburger Straße‘ als neue Verbindung zwischen Gostenhof und St. Leonhard zu inszenieren (Seite 79). Ahmad Pordel (Seite 127) und Dimitri Schledowitz (Seite 145) bieten ebenso wie Verena Engel (Seite 61), Eva Stoll (Seite 157) und Thomas Laufkötter (Seite 109) weitere Varianten möglicher Vernetzungen über die Bahn.

Andere waren in ihren Betrachtungen so radikal, den F(S)W als abkürzende Tangente zum Ring komplett aus dem Netz zu nehmen. Die ‚Umleitung‘ auf die Fuggerstraße generiert ein überraschend ruhiges, hochattraktives Wohnquartier. Die Arbeiten von Sven Jessel und Victoria Konuk sowie von Patrick Schäferling (Seiten 97 und 133) sind sehr anschauliche Beispiele dafür. Die Aufladung des ‚Fuggerareals‘ durch eine Straßenbahnschleife zur Landgrabenstraße der Südstadt zeigt die Arbeit von Sophia Stoll (Seite 151).

Besonders schön herausgearbeitet sind die Potenziale für differenzierte lokale Nachbarschaften in St. Leonhard und Sündersbühl südwestlich des Frankensboulevards in der Arbeit von Corinna Patzak (Seite 121). Während hier ein dichtes Netz an Wegen kleine Quartiersplätze miteinander verbindet, werden bei Maximilian Schilling (Seite 139) und Dimitri Schledowitz (Seite 145) großräumige Grünvernetzungen nachhaltig verstärkt. Der Grünzug von Westen wird fast bis zum kleinen Park der Vila Leon herangeführt und könnte von dort zum Gleisdreieck und dann zur Südstadt weiterleiten.

Seit dem Wintersemester 2013/14 wird im Schwerpunkt Lehrforschung die sozial-räumliche Logik der Städte Nürnberg und Fürth erarbeitet. Eine knappe Erklärung ist zusammen mit den Bestandsplänen ab Seite 53 zu finden. Die Studierenden haben für ihre Arbeiten die räumlichen Auswirkungen untersucht. Von Interesse war, inwieweit die räumliche Integration gestärkt werden kann oder wo ruhige neue Wohngebiete entstehen könnten. Hierbei wird der Nachweis geliefert, dass die Verbindungen nach Gostenhof, Tafelhof und zur Südstadt für Fußgänger und Radfahrer wesentlich besser sein könnten, genauso wie eine integrierte Mitte zwischen Rothenburger und Schwabacher Straße.

Lassen Sie sich inspirieren! Wir, die wir ein Semester lang an diesem Stück Stadt von Nürnberg gearbeitet haben, wollen Sie anregen, über die wertvollen städtischen Potenziale entlang des Frankenschnellweges neu nachzudenken.

Nürnberg im April 2017



Eine kleine Literaturlauswahl  
zum Thema urbane Stadtstraßen

Braum, Michael; Bartels, Olaf: „Verkehr. Wo verkehrt die Baukultur?“, Bundesstiftung baukultur, Verkehr 2010

Braum, Michael; Klausner, Wilhelm: „Baukultur Verkehr“, Bundesstiftung baukultur, Verkehr 2013

Bodenschatz, Harald; Hofmann, Aljoscha; Polinna, Cordelia: „Radialer Städtebau. Abschied von der autogerechten Stadtreigion“, Berlin 2013

BBSR: „Studie zu Pendlerverflechtungen“, online verfügbar unter: <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumentwicklung/Verkehrspolitik/Projekte/Archiv/Pendler/Pendler.html?nn=1034358>,

Bosselmann, Peter: „Urban Transformation: Understanding City Design and Form“, Island Press, Washington 2008

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2017): „Flächenverbrauch – Worum geht es?“, online abrufbar unter: <http://www.bmub.bund.de/themen/strategien-bilanzen-gesetze/nachhaltige-entwicklung/strategie-und-umsetzung/reduzierung-des-flaechenverbrauchs/>

Bundesrat, 954. Sitzung vom 19.03.2017: „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)“, online verfügbar unter:

[http://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2017/0001-0100/85-1-17.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2017/0001-0100/85-1-17.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

Bundesregierung (2017): „Neue Spielräume für den Wohnungsbau“ online verfügbar unter: <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2016/11/2016-11-30-urbane-gebiete.html>

DASL Landesgruppe Baden-Württemberg (2002): „City-Boulevard Stuttgart“, online verfügbar unter: [http://bw.dasl.de/wp-content/uploads/Vortrag%20DASL-Arbeitsgruppe\\_City-boulevard\\_2011-05-31.pdf](http://bw.dasl.de/wp-content/uploads/Vortrag%20DASL-Arbeitsgruppe_City-boulevard_2011-05-31.pdf)

DASL: „Stadt & Auto“, Almanach 2014/2015, Berlin 2015

FGSV, AG Straßenentwurf: „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“, Köln 2007

Gehl, Jan: „Leben zwischen Häusern“, 1971, Jovis, Berlin, Neuauflage 2012

Gehl, Jan: „Städte für Menschen“, Jovis, Berlin, 2015

Gehl, Jan; Svarre, Birgitte: „Leben in Städten: Wie man öffentlichen Raum untersucht“, 2016, Basel

Greenpeace: „Städteranking zur nachhaltigen Mobilität“, 23.3.2017, online verfügbar unter [www.greenpeace.de/presse/publikationen/staedteranking-zur-nachhaltigen-mobilitaet](http://www.greenpeace.de/presse/publikationen/staedteranking-zur-nachhaltigen-mobilitaet)

Jacobs, Allan B.: „Great Streets“, MIT Press 1993

Loidl, Hans; Bernard, Stefan: „Freiräume. Entwerfen als Landschaftsarchitektur“, Birkhäuser, Basel, 2003

Mader, Günter; Neubert-Mader, Laila: „Bäume - Gestaltmittel in Garten, Landschaft und Städtebau“, DVA, Stuttgart, 1996

National Association of City Transportation Officials: „Urban Street Design Guide“, New York 2011

Newman, Peter; Kenworthy, Jeffry: „The End of Automobile Dependence. How Cities are Moving Beyond Car-Based Planning“, 2015, Washington

Prof. M.Sc. Dipl.-Ing. Burgstaller, Ingrid; M.A.-Ing. Botzki, Jennifer; Prof. Dr.-Ing. Kipke, Harald; Prof. M.Sc. Dipl.-Ing. Tausch, Gunnar: „Routenwahlverhalten von Fußgängern – Untersuchungen zum physiologisch und soziologisch motivierten Verhalten von Fußgängern bei Routenwahlentscheidungen“ Nürnberg 2016, Technische Hochschule Nürnberg

Rainer, Roland: „Lebensgerechte Außenräume“, Artemis, Zürich, 1972

Rudofsky, Bernard: „Straßen für Menschen“, Residenz, Salzburg, 1995

Sack, Manfred: „Lebensraum: Straße“, Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz, 1982

Sager, Karin; Ulrich, Matthias; Lampugnani, Vittorio Magnaago; Hollein, Max: „Die Eroberung der Straße von Monet bis Grosz“, München 2006

Stadt Hannover: „Hannover City 2020+“, online verfügbar unter: <http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Planen,-Bauen,-Wohnen/Stadtplanung-Stadtentwicklung/Konzept-Projekte/Hannover-City-2020>

Stadt Ulm: „Neue Mitte Ulm. Die Rückeroberung des Stadtraumes in der Europäischen Stadt“, Ulm 2012

Stadt und Auto, Bauwelt 24.2014

Umweltbundesamt: „Stickstoffdioxid-Belastung“ vom 15.11.2016, online verfügbar unter: <http://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/stickstoffdioxid-belastung>





# Stadt statt Autobahn

## VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V.

*Wir sind der Meinung, dass Verkehrskonzepte in erster Linie für die Menschen und nicht für Autos gemacht sein müssen. Daher sind wir hoch erfreut über die fachliche Unterstützung der Technischen Hochschule für unser Engagement gegen die geplante Autobahn quer durch die Stadt.*  
(Bernd Baudler, VCD Nürnberg)

Ein gutes Bus- und Bahnangebot, mehr Platz für Fahrräder und Fußgänger, sparsame und gemeinsam genutzte Autos, mehr Sicherheit für Kinder: So sieht nachhaltige Mobilität für den ökologischen Verkehrsclub VCD aus. Mit ihm haben umweltbewusste Menschen eine Alternative zu herkömmlichen Automobilclubs und die Verkehrspolitik ein ökologisches Korrektiv. Der VCD begleitet politische Entscheidungsprozesse, berät umweltbewusste mobile Menschen und vertritt ihre Interessen. Er arbeitet als unabhängige Organisation für eine Mobilität, die unsere Gesundheit, das Klima und die Umwelt schont.

Die Nürnberger Südstadt, St. Leonhard und Gostenhof sind dicht bewohnte und bunte Quartiere. Dazwischen liegt aktuell eine unattraktive, verwahrloste und vom Verkehr dominierte Restfläche. Ein kreuzungsfrei ausgebauter Frankenschnellweg würde diese Situation noch verschärfen. Er wird weder den sich ändernden Mobilitätsbedürfnissen noch den Zielen einer lebenswerten Stadt und einer guten Umweltqualität gerecht. Nicht die Befriedigung einer am bisherigen Verkehrssystem orientierten Nachfrage, sondern ein umwelt- und klimapolitisches Angebot an Verkehrsraum muss die Prämisse sein. Dieser Paradigmenwechsel bietet enorme Chancen für die städtebauliche Innenentwicklung.

Die Entwürfe der Studierenden im Masterstudiengang Architektur zeigen, welche Potenziale hier verborgen liegen. Die hochverschuldete Stadt Nürnberg muss sich dringend von einer Planung befreien, die

noch mehr Autos in die die Stadt holt, damit Staus an anderer Stelle erzeugt und die Luftqualität weiter verschlechtert. Im Gegenteil: Ein Großteil der bisherigen Verkehrs- und Brachflächen gehört der Stadt. Wesentliche Teile davon könnten vermarktet werden. Das würde Geld in die leeren Kassen spülen. Flächen für Wohn- und Gewerbeflächen sind knapp und werden händierend gesucht. Die Entwürfe zeigen, wie viele Menschen hier leben, arbeiten und einkaufen könnten und wie viele Grünflächen man zusätzlich schaffen könnte.

Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern viel Vergnügen und Inspiration beim Betrachten dieser Ideen. Lassen sie sich anstecken von der Kreativität und der Begeisterung für eine bessere Stadt!

Unterstützen Sie uns...

Weitere Infos unter [www.stattautobahn.de](http://www.stattautobahn.de) und [www.vcd.org/nuernberg](http://www.vcd.org/nuernberg)





# Von der autogerechten Stadt zur menschengerechten Stadt

Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke – 29.11.2016 Villa Leon

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie Sie dem Titel meines Vortrages entnehmen können, habe ich die Ausbaupläne des Frankenschnellwegs nicht zum zentralen Inhalt meines Vortrages gemacht. Ich werde jedoch, dort wo es sich anbietet, eine inhaltliche Verbindung herstellen.

Nach einer kurzen Klärung der Herkunft und des Begriffs der autogerechten Stadt mit einem soziologischen Schwenk versuche ich Ihnen den Paradigmenwechsel im Leitbild der autogerechten Stadt in Form von drei groben Phasen vor Augen zu führen, um dann zum Schluss einen Blick in die Gegenwart und ferne Zukunft zu werfen. Eines lässt sich aber vorab schon sagen: Das Leitbild der autogerechten Stadt ist in Nürnberg und wohl auch in den meisten deutschen Städten immer noch das Leitbild der politischen Mehrheit.

## Die autogerechte Stadt

Der Begriff der „autogerechten Stadt“ geht auf den Architekten und Stadtplaner Hans Bernhard Reichow zurück, der seine gleichnamige Publikation 1959 veröffentlichte und auch hier gleich in der Nähe seine städtebaulichen Spuren hinterließ (Parkwohnanlage Nürnberg-Sündersbühl).

Gerade wegen dieses Titels wurde Reichow als Propagandist für die darauf folgende Phase westdeutscher Stadtentwicklung auch missverstanden. Reichow schuf zwar den Begriff aber nicht das Paradigma der autogerechten Stadt, denn das war schon in den 20er Jahren in den USA präsent und wurde von vielen seiner Zeitgenossen forciert. Der Zeitgeist dieser Jahre war geprägt von der Vorstellung der Flüssigkeit jeglichen Verkehrs im Sinne eines biologistischen Ideals. Er entsprang

der Idee einer Überlegenheit des Natürlichen und Organischen im Sinne der Evolutionslehre von Darwin. Und damit sind wir schon an einem entscheidenden Punkt, der die autogerechte Stadt von der menschengerechten Stadt unterscheidet:

Es ist das Bild einer Wunschgesellschaft der Ordnung. Diese ordnungs-orientierte Sichtweise setzte sich bekanntlich besonders in konservativen Kreisen, aber auch in den technischen Berufsbildern durch. Chaos und Durchmischung, die seit Jahrtausenden städtisches Leben prägen und sozialen Austausch ermöglichen und vorantreiben, haben keinen Platz in einer solchen Vorstellung. Ich erwähne diesen Punkt, weil er erklärbar macht, warum besonders Ingenieure so denken wie sie denken. Verkehr wird von ihnen aus einer physikalisch-naturwissenschaftlich Sicht erklärt, wie Wasser oder Blut. Es ist eine fragmentierte, stark materielle Sichtweise

von oben. Die Teilnehmer am Verkehr sind willenslose Materie in einem Gesamtsystem. Stockungen und Stau sind für den gesamten Organismus schädlich. Die Blutkörperchen des Verkehrs transportieren den Wohlstand in die Städte.

Für diese Denkweise gibt es viele Belege, wie u.a. der aus der Medizin entlehnte Begriff des (Verkehrs)infarkts. Das in den 60er Jahren erschienene Handbuch „Grundlagen der Straßenverkehrsplanung“ verwendet ebenso aus der Medizin entlehnte Begrifflichkeiten wie „Diagnose“, „Prognose“ und „Therapie“. Der Patient Stadt wurde als krank definiert und sollte geheilt werden.

Die tiefere Ursache für Verkehr, nämlich Bedürfnisse des Menschen, die nicht alle an einem Ort befriedigt werden können, fand in diesen Überlegungen keinen Platz. Die Wahrnehmung von Verkehr als eigenständiges Betrachtungsobjekt entstand erst mit dem Aufkommen des Automobils. Bis heute meinen die Menschen mit „Verkehr“ Autoverkehr. In einem derartig mechanistischen Ordnungsverständnis von Stadt als technischen Organismus steht der Mensch als soziales Individuum mit all seinen Unzulänglichkeiten und Unterschieden hinten an.

Nur ein Beispiel: Bei keinem Modus zur

Ortsveränderung sind die Geschwindigkeitsunterschiede so groß wie im Fußgängerverkehr. Fußgänger gehen mal schnell, mal langsam, bleiben stehen, um sich zu unterhalten oder zu beobachten. Alter und körperliche Konstitution sind weitere Einflussgrößen, die eine große Streubreite in den Fußgänger-Geschwindigkeiten nach sich ziehen. Das Verfrachten des Menschen in eine Blechumhüllung ist somit auch eine Art der Gleichmacherei zum Zwecke der Ordnung. Innerorts darf man eben nicht schneller als 50 fahren, aber man sollte auch nicht langsamer fahren. Autofahrer und Fußgänger haben sich im Sinne einer biologischen Gesamteffizienz der Gesellschaft an diese Regeln zu halten und es ist aus meiner Sicht kein Zufall, dass gerade der NS-Staat und reaktive Gruppierungen zu den stärksten Protagonisten des Autoverkehrs zählen. Die ideologische Überhöhung der Geschwindigkeit des Autoverkehrs war ganz besonders in Deutschland die stärkste Motivation zur Schaffung einer autogerechten Stadt.

Nach dem Krieg führte diese Denkweise innerhalb von 60 Jahren zu einer grotesken automobilen Rüstungsspirale, die in ihrer Konsequenz in eine Form der verkehrspolitischen Alternativlosigkeit mit katastrophalen Auswirkungen führte.

## **Erste Transformationsphase zur autogerechten Stadt - die Straße als ästhetisches Wunschobjekt (1950-1970):**

Die deutschen Städte wiesen nach dem Krieg noch die Merkmale der Fußgänger- und ÖPNV-Stadt der Vorkriegszeit auf. Autogerecht waren lediglich die wenigen in der NS-Zeit gebauten Autobahnkilometer, die jedoch für die Städte kaum eine Rolle spielten. Bei den Stadt- und Verkehrsplanern herrschte ein Geist der Verachtung für alles Alte vor, ganz besonders in Deutschland. Endlich konnten die Prinzipien umgesetzt werden, die man bereits vor dem Krieg erdacht hatte.

Der Gedanke einer autogerechten Stadt setzte sich in Deutschland nach dem Krieg mit dem Versuch der Nachahmung der nordamerikanischen Stadt fort. Dort hatte der Autoverkehr bereits einen höheren Anteil und galt als Sinnbild der Moderne, eben exakt so, wie es die Stadtplaner der Vorkriegszeit forderten. Diese Vorstellungen gingen dem eigentlichen Bedarf häufig voraus. Ein Beispiel hierfür ist der durch die Automobilkonzerne initiierte Abbau der Straßenbahnnetze in vielen nordamerikanischen Städten in den 30er Jahren („großer amerikanischer Straßenbahnskandal“).

Auf staatlicher Ebene mischten sich Ordnungsvorstellungen von Stadt und Verkehr mit dem Prinzip der Schaffung von Wohlstand mit Hilfe des Massenkonsums von Automobilen. 1930 galt in den deutschen Städten noch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Es verwundert daher nicht, dass das Vorläuferprojekt des Frankenschnellwegs aus dem Jahre 1920 noch angebaut war und die Erschließung der Randnutzungen direkt von der Straße aus erfolgte.

Bereits 1924 wurde die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen gegründet, welche ein umfangreiches Instrumentarium zur Erstellung von Planungsrichtlinien zum Straßenbau schuf. Nur mit dem Trennungsprinzip der Verkehrsarten konnten innerorts die Geschwindigkeiten für den Autoverkehr weiter angehoben werden. Die vorrangige Berücksichtigung der Belange des Kfz-Verkehrs flossen damit zunehmend in die Vorgaben zur Gestaltung von Straßen im Innerortsbereich ein.

Der öffentliche Verkehr, der sich nach dem Krieg noch weitgehend durch die Straßenbahn manifestierte, wurde in dieser Phase zur aussterbenden Restgröße herabgestuft, die ohnehin mittel- bis langfristig verschwinden würde. Die Straßenbahn als öffentliches Verkehrsmittel symbolisierte

zudem das verhasste Alte und widersprach der Doktrin der Modernität zumal sie den Fluss im Kfz-Verkehr störte und Jahre später ebenso von diesem gestört wurde. Daraus entstand die Vorgabe, dass staatliche Mittel für den Ausbau der Straßenbahn nur dann zur Verfügung stehen, wenn die Straßenbahn über einen eigenen reservierten Straßenraum verfügte. Da dies ohne Einschränkungen der Flächen für den bevorzugten Autoverkehr in den Innenstädten nicht möglich war, ebnete diese Regelung in den 70er Jahren den Weg zu einer umfassenden Stilllegung von Straßenbahnnetzen in deutschen Städten.

Der Autoverkehr hatte jedoch zu dieser Zeit noch nicht seine hässliche Seite gezeigt, es gab noch zu wenige Privatfahrzeuge. Nur so ist es zu erklären, dass um 1960 noch der Wille bestand, den Durchgangsverkehr möglichst weit in die Stadtzentren zu führen. Es entstanden die in allen Städten bekannten Ausbaumaßnahmen meistens in oder um die mittelalterliche Stadtbefestigung herum, die so genannten Altstadtringe. Der Wunsch einer Führung des Durchgangsverkehrs durch die Städte hindurch war geprägt von der immer noch vorherrschenden Vorstellung aus der vorindustriellen Stadt, in welcher Verkehr Wohlstand versprach. Es war die Zeit, in

der auch noch Tankstellen in den Zentren der Städte eine Selbstverständlichkeit darstellten.

Widerstand kam derzeit vor allem von wertkonservativ eingestellten Bürgern, denen die autogerechten Umbaupläne und die damit verbundenen Veränderungen im Stadtbild zu weit gingen. 1966 wehrten sich viele Bürger in München gegen das Vorhaben, den Altstadtring unter dem Prinz-Carl-Palais in einen Tunnel zu verlegen. Der Bau des Tunnels ließ sich zwar nicht verhindern, aber es löste bereits zu dieser Zeit kontroverse Diskussionen aus, wie viel Stadt dem Autoverkehr geopfert werden sollte. Die Fortführung des Altstadtrings in München zwischen Sendlinger Tor und Isartor wurde von den Bürgern verhindert.

Die durchwegs positive Einstellung der Planer zum Autoverkehr und zur Geschwindigkeit wird auch darin deutlich, dass Stadt- und Verkehrsplaner keine Probleme mit der Vorstellung hatten, Schnellstraßen mitten durch die Städte zu bauen, wie die Pläne zum Umbau von München oder Nürnberg aus dem Jahr 1960 zeigen.

Während in München allerdings die Pläne einer Führung des Autobahnverkehrs durch die inneren Stadtbezirke am Pro-

test der Bürger scheiterten und später durch den Bau einer vom Stadtzentrum entfernten Ringstraße (mittlerer Ring) immer weiter zurückgestellt wurden, ist der Gedanke einer Schnellstraßenverbindung von zwei Autobahnenden auf der Fläche des ehemaligen Main-Donau-Kanals in Nürnberg ein Relikt aus dieser Zeit, das allerdings erst in einer schon fortgeschrittenen Umsetzungsphase und auch nur vorerst ausgebremst wurde. Die Pläne einer kreuzungsfreien West-Ost-Querung werden dagegen interessanterweise nicht mehr weiter verfolgt.

Die derzeitigen Vollendungspläne des Frankenschnellweges verheddern sich somit gleichzeitig in ihrer eigenen Widersprüchlichkeit und in ihrem Anachronismus, denn in kaum einer Stadt werden heute noch Verkehrswege so ausgebaut, dass die Gefahr besteht, unerwünschten Durchgangsverkehr so nahe an das Stadtzentrum zu führen. Dieses Vorgehen ist für einen Außenstehenden nicht erklärbar und resultiert ganz offensichtlich aus einer unterschiedlichen Wertung der Nürnberger für alles, was südlich der Bahn liegt.

### **Verdrängung des Unerwünschten- die Stadt als Opfergabe (1970-1990):**

Mit dem erst in den 70er Jahren explosionsartig anwachsenden Autoverkehr offenbarten sich zunehmend seine Nachteile, vor allem in den Stadtzentren. Die Luftverschmutzung und Verkehrsunfälle nahmen zu. Dies führte zu einer deutlichen Berücksichtigung der Geschwindigkeit in den Planungswerken. Nachdem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Städte dem Diktum der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs widersprach, behalf man sich indirekter fahrzeugeitiger Maßnahmen (Gurtpflicht) und ersetzte Zebrastreifen durch Lichtsignalanlagen (Ampeln).

Weiterhin wurden die Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit auf Außerortsstraßen auf die innerörtlichen Straßen übertragen. Mehr Sicherheit durch mehr Übersichtlichkeit und Orientierbarkeit. Das bereits erwähnte Ordnungsprinzip meldete sich zurück. Heute erkennen wir es immer noch in Form von Verkehrsinseln, Fahrbahnmarkierungen und großzügigen Schilderbrücken.

Wie bereits angedeutet findet in dieser Phase bereits eine Kritik am Automobil statt. Die Wahrnehmung des Autoverkehrs

ist nun nicht mehr mit ausschließlich positiven Attributen gestützt. Erstmals wird er nicht nur als Segnung, sondern auch als Belastung begriffen. Das ursprünglich Gute wird zum Schlechten, das man aus der guten Stube fernhalten möchte.

Mit der Kritik am Automobil tritt nahezu gleichzeitig eine Entpersonalisierung des Autoverkehrs ein. Es ist nicht mehr der einzelne Mensch, der sich durch die Nutzung des Automobils einen Vorteil verspricht. Es ist vielmehr die gesamte Wachstumsgesellschaft, die durch Autoverkehr genährt werden muss.

In dieser Zeit wird ein Mythos geboren: „Jeder 7. Arbeitsplatz hängt vom Auto ab“. Man könnte fast glauben, dies sei Absicht gewesen. Es markiert den Beginn der mobilen Alternativlosigkeit. Der Zuwachs des Autoverkehrs und das damit verbundene Erobern des städtischen Raumes werden von den Menschen und ihren politischen Vertretern ohne Ausnahme als eine unabwendbare und vor allem notwendige Tatsache akzeptiert. Hier drängt sich geradezu die Metapher einer Opfergabe auf. Eine Entlastung vom Autoverkehr ist nur durch das Opfer einer Ausweichroute, einer Umgehungsstraße, einer noch attraktiveren Straße an anderer Stelle möglich. Diese Vorstellung hat sich seither ganz tief in das persönliche Weltbild

der Menschen gegraben und hält bis in die heutige Zeit selbst bei den jüngeren Menschen an, wie ich bei diesem Projekt feststellen musste. Die Vorstellung, eine Verkehrsentlastung durch eine Steuerung der Verkehrsnachfrage zu erzielen, liegt vollkommen außerhalb der Vorstellungskraft der politischen Entscheidungsträger und lässt die Anwendung preispolitischer Mechanismen zur Nachfragesteuerung geradezu als ketzerisch erscheinen- seltensamerweise nicht im öffentlichen Verkehr (z.B. in Nürnberg 9Uhr-Mobicard).

Vor allem größere Städte versuchen ab 1970 städtischen Raum für die Bewohner der Stadt zurückzugewinnen. Es entstanden Fußgängerzonen in den Innenstädten und verkehrsberuhigte Bereiche vor allem in Gründerzeitvierteln. Die Umsetzung erfolgte allerdings mit dem bereits genannten Opfer der Bündelung des Kfz-Verkehrs auf besser ausgebauten Verkehrsachsen. Damit wurde noch mehr Kfz-Verkehr angezogen und die Innenstädte entwickelten sich zu solitären Kommerz-Zonen.

Die durch Automobile in den Städten verursachte Luftverschmutzung wird durch fahrzeugseitige Lösungen bekämpft. Vorrangiges Ziel ist jedoch keine Reduzierung des Autoverkehrs, sondern vor allem Anreize zum Kauf neuer umweltfreundli-

cher Kraftfahrzeuge zu schaffen. Diese Maßnahme hatte nur bedingt Erfolg, wie wir seit den letzten Abgasskandalen wissen. Jedoch wird die Idee der zügigen Erschließung der Stadtkerne durch den Autoverkehr nun nicht mehr weiterverfolgt. Stattdessen konzentrierte man sich auf die Schaffung von Straßenringen im Mittelbereich der Städte, die i.d.R. die Stadt des ausgehenden 19. Jahrhunderts umschließen. So entstanden in München der mittlere Ring und in Nürnberg der „Ring“.

Der Ziel-/Quellverkehr von und zur inneren Stadt sollte zunehmend auf öffentliche Verkehrssysteme verlagert werden. Es begann damit auch der Ausbau des ÖPNV als reines Anreizsystem. Da preispolitische Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr unterblieben, entstand damit zwar Neuverkehr im ÖPNV, aber kaum weniger Kfz-Verkehr. In Nürnberg nahm trotz des teuren U-Bahnbaus in den Jahren von 1989 bis 2008 die Pkw-Nutzung sogar noch zu.

Der Durchgangsverkehr dagegen war nun endgültig unerwünscht in den Städten. Es werden Autobahnringssysteme geplant, die großräumig und mit ausreichendem Abstand um die Städte herumführen und den großräumigen aber auch regionalen Durchgangsverkehr ableiten sollten. Die

planerische Umsetzung dieser Außenringe war zunächst relativ einfach, scheiterte dann aber häufig an Partikularinteressen der Umlandgemeinden, so dass diese Autobahnringe sowohl um München als auch in Nürnberg/Fürth unvollendet blieben.

Auch hier werden die konzeptionellen Widersprüche eines kreuzungsfreien Ausbaus des Frankenschnellweges deutlich, der gerade für den wachsenden Lkw-Verkehr einen klaren Anreiz zur Abkürzung bietet und planerisch in Konkurrenz zu einem entsprechenden Bau oder Ausbau eines mittleren oder äußeren Straßenrings steht.

### **Vergraben des Unerwünschten – Tunnel als ultima ratio (1990-2010):**

Mit den ausgehenden 80er Jahren zeigte der anhaltende Ausbau der öffentlichen Verkehrssysteme in vielen westdeutschen Städten bereits Wirkung, so dass der ÖPNV wieder Anteile zurückgewinnen konnte. Die Wirkung war umso deutlicher, sofern schienengebundene Systeme eingeführt oder ausgebaut wurden und parallel keine Kapazitätserweiterungen im Straßennetz stattfanden. Auch der Radverkehr erlebte eine vorsichtige Renaissance, die bis heute anhält.

Anders in den neuen Bundesländern: Dort fand bis in die ausgehenden 90er Jahre zunächst eine automobilen Nachrüstung statt, die vor allem dem ÖPNV viele Fahrgäste wegnahm. Seit der Jahrtausendwende ist jedoch auch in den neuen Bundesländern wieder eine leichte Hinwendung zum ÖPNV festzustellen, die möglicherweise aber auch durch die bis 2008 stark angestiegenen Treibstoffpreise verursacht sein könnten.

In den alten Bundesländern setzt sich der Trend der Entmystifizierung des Automobils vor allem bei den jungen Menschen fort. Inwieweit dies auch zu einem langfristig nachhaltigeren Verkehrsverhalten führt, muss abgewartet werden.

Die räumliche Verlagerung mit Bündelung des Verkehrs in benachbarte Stadtbereiche stößt zwischenzeitlich auf den Unwillen immer selbstbewussterer Stadtbewohner und so bleibt als „ultima ratio“ nur noch das Versenken des lästigen Autoverkehrs in den Untergrund. Nach dem Prinzip „Aus den Augen aus dem Sinn“. Der Lösungsansatz ist zwar ungleich teurer, jedoch bietet er den politischen Instanzen die Möglichkeit Hoffnungen zu wecken, die niemals eingehalten werden können. Der vergrabene Autoverkehr im Tunnel bleibt nicht im Tunnel. Ganz im Gegenteil, es entsteht ein weiterer Anreiz für den

Pkw-Nutzer in die sensibelsten Bereiche der Städte zu gelangen. In Summe (oben und unten) wird die Fläche für den Kfz-Verkehr fast immer vermehrt, denn die Fläche an der Oberseite wird i.d.R. für Tunnelrampen, Ein- und Ausfahrten und Verflechtungsstrecken zum normalen Straßensystem benötigt. Tunnelrampen sind äußerst schwierig in das Stadtbild zu integrieren und hinterlassen hässliche und lebensfeindliche Orte, so dass der Städtebau von allen Tunnellösungen nur selten profitiert. Tunnel für den Autoverkehr sind das letzte Instrument, um das Leitbild der autogerechten Stadtplanung auch in der automobilen Neuzeit aufrechtzuerhalten.

Aus der Notwendigkeit für Tunnellösungen wird jedoch ein Trend erkennbar, der erste Risse am Paradigma der autogerechten Stadt zeigt: Es ist das steigende Selbstbewusstsein einer neuen elitären Stadtbevölkerung, die dem städtischen Leben wieder Vorteile abgewinnt. Die seit den 70er Jahren durch vielfältige Anreiz- und Verdrängungsmechanismen initiierte Stadtflucht (Pendlerpauschale, günstiges Bauland im Außenbereich etc.) schuf unterschiedliche Mobilitätsmuster bei Stadt- und Umlandbewohnern. Während Umlandbewohner die Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs i.d.R. als alternativlos kennengelernt haben, üben

zwischenzeitlich rückgekehrte und neue Stadtbewohner ein häufig nicht motorisiertes Verkehrsverhalten ein. Die Stadt wird zum Anziehungspunkt und Experimentierfeld neuer Mobilitätsformen.

Die Interessen der Stadtbewohner stoßen nun direkt gegen die Interessen der Umlandbewohner und umgekehrt. Umlandbewohner wehren sich gegen neue Autobahnringe, während die Stadtbewohner alle Maßnahmen, die eine Förderung der Kfz-Nutzung begünstigen, ablehnen. In letzter Konsequenz wird der Konflikt vor der Haustüre der Stadtbewohner ausgetragen, meist im Streit um die Nutzung öffentlicher Flächen für Bäume und Grünflächen oder für das Abstellen von Fahrzeugen.

Auch hier zeigt sich die Widersprüchlichkeit in den Ausbauplänen des Frankenschnellwegs, denn die Stadt Nürnberg macht sich wohl eher die Anliegen der Umlandbewohner und weniger ihrer Bürger zu Eigen.

## **Zweite Transformationsphase – Technik als Chance für die Rückgewinnung des Städtischen (ab 2010):**

Bevor wir nun in die Gegenwart kommen,

nochmals eine Zusammenfassung was das Leitbild der autogerechten Stadt auszeichnet:

Es ist die vorrangige Ausrichtung des gesamten städtischen Siedlungsraumes an die Erfordernisse der störungsfreien Nutzung des Automobils. Es ist die Bereitstellung von ausreichender Fläche zur Realisierung der Geschwindigkeiten und räumlichen Ansprüchen von Automobilen. Alle anderen Aspekte und Ziele der Stadtplanung sind gegenüber diesem Anspruche nachrangig.

Unseren Ingenieurstudierenden wird dieses Prinzip bis heute - zwar nicht in dieser Schärfe - aber sinngemäß immer noch so übermittelt.

Das Leitbild einer fußgängergerechten Stadt benötigt somit diesen Gegensatz und ist ohne das Leitbild der autogerechten Stadt nicht denkbar. Der Wunsch nach mehr Berücksichtigung der Belange der Fußgänger entsprang bereits in den 80er Jahren, als zunehmend deutlich wurde, was das Leitbild der autogerechten Stadt für die Fußgänger als die schwächste Gruppe der Verkehrsteilnehmer zur Folge hatte. Vielen Fußgängern ist nicht bewusst wie sehr sich ihre Reisegeschwindigkeit und damit ihr Aktionsraum durch Barrieren und Hindernisse der autogerechten

Stadt, wie u.a.

- Umwegen an Kreuzungen,
  - fehlende Querungsmöglichkeiten zwischen den Knotenpunkten
  - Unbequeme Über- oder dunkle Unterführungen
  - Lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- verringert hat.

Aber auch in der Bauleitplanung werden die Auswirkungen einer automobilzentrierten Sichtweise deutlich, wie u.a.

- Reduzierung der Gehwegbreiten durch Park- und Busbuchten oder Einbauten, wie Masten, Schilder oder Schaltkästen
- Führung an Baustellen
- Ignoranz und Missachtung von kurzen Umweg-freien Fußwegebeziehungen in der Bauleitplanung
- Vorrangige Nutzung des Straßenrands für Parkplätze an Stelle von Alleebäumen als Schattenspendler

Die Stadt Nürnberg schafft Abstellmöglichkeiten für Fahrräder jedoch nicht auf ehemaligen Pkw-Parkplätzen sondern auf Kosten der Flächen für den Fußgänger. Man erkennt immer noch den Fingerabdruck der autogerechten Stadt. Vor diesem Hintergrund ist es geradezu ein Wunder, dass heute immer noch so viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

Das Leitbild der menschengerechten Stadt ist noch vergleichsweise sehr jung und vor allem nur ein Leitbild. Mit „menschengerecht“ wird die Ausrichtung der Stadt- und Verkehrsplanung an den Bedürfnissen und sinnlichen Wahrnehmungen des Fußgängers bezeichnet.

Das Zufußgehen ist die älteste und ursprünglichste Art der Fortbewegung und zwischenzeitlich sogar ein vielfältiges Forschungsobjekt nicht nur der Stadt- und Verkehrsplanung sondern auch der Soziologie, der Psychologie oder der Medizin geworden.

Vordenker einer fußgängergerechten Stadt gab es schon seit den 80er Jahren. Jedoch lief die Argumentation der Vertreter einer anderen Planungsphilosophie zunächst eher gegen das Auto als für den Fußgänger, was eine frühere Akzeptanz tendenziell erschwerte. Die Protagonisten des Fußgängers als gleichberechtigten

oder sogar vorrangigen Verkehrsteilnehmer wurden daher in dieser Zeit häufig eher als Bremser des Fortschritts und Ewig-Gestrige angesehen und nicht als Vorbereiter einer neuen Zeit, die unser bisheriges Denken über Verkehr vollständig in Frage stellt.

Von staatlicher Seite gibt es kaum Unterstützung. Die Berücksichtigung von Fußgängerbelangen hätte ja unter Umständen eine Umverteilung der Flächen im Stadtraum zugunsten der Fußgänger bedeutet - also einen Rückbau von Flächen für das Automobil. Für den Rückbau von Flächen des Autoverkehrs gibt es jedoch kein Fördergeld, was durchaus einen ökonomischen Aspekt beinhaltet, schließlich durfte die Verkehrspolitik keinesfalls die Wachstumsbelange der Automobilindustrie missachten. Eine automobilfreundliche Denkweise beeinflusst deshalb bis heute die Entscheidungen der Städte.

Es ist derzeit recht spannend, wann der gesellschaftliche Boden so reif ist, dass das Leitbild der menschengerechten Stadt eine Chance auf Realisierung erhält. Es gibt zumindest in ganz neuer Zeit Anzeichen, dass ein Wandel derzeit vor allem von der jungen Generation angetrieben wird. Es ist die Generation, die das Urbane wieder schätzt und auch zuneh-

mend einfordert. Die von der Wirtschaft immer wieder geforderte Flexibilität der Arbeitnehmer schlägt nun auf ihre Weise zurück. In einer flexiblen Gesellschaft wird jeder Besitz als Belastung und einschränkend empfunden, das gilt auch für das Automobil. Neue Formen der Mobilität, die ohne privates Fahrzeug auskommen, werden vor allem von dieser Generation getestet.

Moderne Telematik-Anwendungen, die ursprünglich für den Kfz-Verkehr entwickelt wurden (Navigationssysteme) haben in Verbindung mit mobilen Applikationen (Apps) auf Smartphones den ursprünglichen Wettbewerbsnachteil des ÖPNV (Abfahrtsort- und Abfahrtszeitinformation) gegenüber dem Automobil nahezu aufgehoben, während der Kfz-Verkehr nur eingeschränkt oder gar nicht davon profitieren konnte. Es gibt Hinweise, dass Navigationsgeräte vermehrt zu Staus führen. Darüber hinaus eröffnen mobile Applikationen riesige Lösungsmöglichkeiten zur Erfüllung auch spontaner Mobilitätswünsche ohne die Anschaffung und Haltung eines eigenen Kraftfahrzeugs. Wenn die emotionalen Gründe für den Besitz eines Pkw entfallen, kann in Zukunft wohl auf private Automobile vollständig verzichtet werden.

Unsere Städte werden durch elektrisch

angetrieben Privatfahrzeuge zwar sauberer, aber nicht fußgängerfreundlicher, da sie die gleiche Fläche beanspruchen wie ein herkömmliches Auto. Aber sie können im Stau stehen ohne dass daraus ein umweltpolitisches Argument für eine Verflüssigung des Autoverkehrs hergeleitet werden kann.

Zwischenzeitlich rücken auch bislang unter Fachleuten längst bekannte aber immer noch konsequent ignorierte wissenschaftliche Erkenntnisse in das kollektive Bewusstsein: Wenn mit dem Bau oder Ausbau einer Straße eine Reduzierung des Zeitaufwands realisiert werden kann, zieht dies neuen Kfz-Verkehr nach sich.

Wie das Beispiel Nürnberg zeigt, sind wir jedoch noch nicht so weit. Die über Jahrzehnte eingeübten Verhaltens- und Denkweisen sind gerade bei älteren Menschen sehr stabil und beeinflussen oft maßgeblich die Entscheidungsfindung in einer Stadt. Ein wirklicher Paradigmenwechsel zur fußgängerfreundlichen Stadt ist erst dann konstatierbar, wenn die Aufwertung von Flächen für Fußgänger in den Städten nicht durch eine Abwertung von städtischen Flächen an anderer Stelle erfolgt.

Auch bei den Ausbauplänen für den FSW



zeigt sich ein Wandel: Während noch vor 20 Jahren die Planungen für einen kreuzungsfreien Ausbau des FSW ohne großen Widerstand durchgesetzt hätten werden können, muss heute bereits ein recht großer visueller Aufwand getrieben werden, um die Bürger von den vermeintlichen Vorteilen des Ausbaus zu überzeugen. Instrument der Grafiken ist hierbei interessanterweise die Kombination von GRÜN und schnellem Autoverkehr. Es wird die harmonische Verbindung von schnellem Autoverkehr und langsamen Fußgängerverkehr suggeriert. Leider haben diese Bilder nur sehr wenig mit der zu erwartenden Realität zu tun, zumal hauptsächlich der Lkw-Verkehr diese neue Abkürzung nutzen wird. Zudem sind viele Abschnitte der Straße gar nicht zu begehen, da sie dort anbaufrei und für Fußgänger nicht zugänglich sind.

Insgesamt soll wohl ein Bild entstehen, das die Landschaft zusammen mit der Schnellstraße in die Stadt hineinzieht. Die visuelle Aufwertung der Luftigkeit der Landschaft suggeriert hier einen Bereich, der am Stadtrand oder ganz außerhalb der Stadt vermutet wird. Mit Abgasen und Feinstaub soll auch gleich die frische Landluft ins Zentrum Nürnbergs gebracht werden. Auch wenn Ihnen meine Ausführung etwas zynisch vorkommen, so drängen diese Bilder eine bestimmte

Interpretation auf: Exakt solche Bilder gingen vor 100 Jahren dem Bau der nord-amerikanischen Freeways voraus.

## Fazit

Hinsichtlich der zukünftigen Bewältigung unserer Mobilitätsbedürfnisse befinden wir uns gerade am Anfang eines tiefgreifenden Transformationsprozesses, dessen Ende noch nicht erkennbar ist. Je unsicherer aber die Zukunft, desto mehr sollte davon abgerückt werden, bauliche Tatsachen zu schaffen, die später nur schwer umkehrbar sind.

Die derzeitigen Planungen zum Ausbau des FSW folgen unzweifelhaft noch dem Paradigma der autogerechten Stadt. Sie zeigen die vollständige Unterordnung des Städtischen unter eine technokratisch-ambitionierte Verkehrsplanung. Man gewinnt fast den Eindruck, Nürnberg hat sein Image der Industriestadt südlich der Bahn noch nicht abgelegt und tut sich deshalb besonders leicht, dieses Restindustrie-Areal einer Schnellstraße zu opfern.

Die Studierenden sind da, um exakt an dieser Stelle nicht dem Automobil, sondern dem Städtischen eine Chance

zu geben. Ich wünsche mir von unseren Studierenden möglichst viele kreative Ideen, wie wir diesen wertvollen Teil unserer Stadt den Anwohnern und Flaneuren zurückgeben können.

## Nutzt die Chance auf Stadt!



FRANKENSCHNITT



NEUE  
VERNETZUN

VERKEHRSDIREKTORAT



WIRTSCHAFTS

VERNETZUNG



# Gretchenfrage: Frankenboulevard oder Stadtautobahn?

Nina Daebel – Nürnberger Nachrichten vom 07.12.2016

Warum nicht aus dem Frankenschnellweg einen Frankenboulevard machen? Mit viel Grün, neuem Wohnraum und gesteigerter Aufenthaltsqualität. Das dachten sich angehende Architekten der Technischen Hochschule Nürnberg. Für ihre kreativen Ansätze gab's viel Lob.

Vor allem die Gegner des Ausbaus des Frankenschnellwegs (FSW) waren von den Alternativen begeistert. Dazu gehörten auch Mitglieder des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), die gemeinsam mit der TH zu der Veranstaltung in der Villa Leon eingeladen hatten. „Frankenschnellweg – urban!“ lautet der Titel des Projekts; rund 20 Masterstudenten des Fachs Architektur hatten eine stadtplanerische Gesamtschau gewagt.

Dabei galt es, auch den Bereich zwischen Gostenhof, St. Leonhard und Steinbühl mit einzubeziehen. Am Ende

lagen 20 verschiedene Entwürfe vor. Sie alle zeigen auf, wie die zentral gelegen Quartiere neu gestalten werden können, um sie für Menschen lebenswerter zu machen. Dabei wurde auf das enorme Potential hingewiesen, das hier liege. Als große Vorbilder dienten den Studenten die Champs-Élysées in Paris und die breiten Boulevards in Barcelona, wo wie beim FSW täglich mindesten 60.000 Fahrzeuge verkehren.

Durch die Beispiele inspiriert, haben die jungen Männer und Frauen den Frankenschnellweg entschleunigt und ihn als Stadtstraße mit angrenzender Wohnbebauung, Markthallen, Cafés und parkähnlichen Flächen inklusive Wasserspielen in Anlehnung an den dort einst fließenden Ludwigskanal entworfen.

Autogerecht war einmal

Zuvor referierte Harald Kipke, Studiengangsleiter „Urbane Mobilität“ der TH, über das Thema „Von der autogerechten zur menschengerechten Stadt“. Dabei erinnerte er an längst vergangene Zeiten, in denen der Durchgangsverkehr bewusst in die Stadt geholt wurde. Mittlerweile habe ein Umdenken stattgefunden. Das Auto werde zunehmend als Belastung empfunden, die man aus „der guten Stube“ weitestgehend verbannen wolle. Mit dem Ausbau des FSW indes werde an der autogerechten Tradition festgehalten. Andere Städte dächten Kipke zufolge bereits über den Rückbau großer Straßen nach oder hätten diesen, wie beispielsweise Ulm, schon umgesetzt.

„Politische Entscheidung“

Ingrid Burgstaller, Inhaberin des Lehrstuhls für Städtebauliches Entwerfen und Stadtentwicklung an der TH, hat

das Studierenden-Projekt initiiert. Ob sie mit den Entwürfen bereits an die Stadt herangetreten sei und wie denn die Resonanz sei, wollten einige Interessierte wissen. „Ich habe Gespräche mit Kollegen der Stadtplanung geführt und keine Ablehnung erfahren. Aber letztlich ist die Entscheidung über den Ausbau eine politische“, sagte Burgstaller. Trotzdem hofft sie, dass die Ideen ihrer Studenten noch einmal eine fruchtbare Diskussion über den Frankenschnellweg anstoßen werden. Schließlich könne nicht ignoriert werden, dass im näheren Umfeld je nach Planung für 7.000 bis 19.000 Bürger neuer Wohnraum geschaffen werden könnte.

Der Grünen-Landtagsabgeordnete Markus Ganserer ist ebenfalls fest davon überzeugt, dass die Entwürfe eine „Steilvorlage“ liefern, um erneut eine dringend notwendige Diskussion zu entfachen. Schließlich sei es nicht akzeptabel, dass

die Verkehrspolitik vorgebe, was städtebaulich möglich sei.

Man habe viele Ideen gesehen, die zeigten: Keine Planung ist alternativlos. Das bloße Festhalten an überholten Konzepten sei noch keine zukunftsfähige Politik. „Wenn keine Autobahn gebaut, sondern städtebaulich aufgewertet wird, bedeutet das für alle Bewohner Nürnbergs ein Mehr an Lebensqualität statt einem Mehr an motorisiertem Verkehr“, resümiert Berthold Söder, Sprecher des VCD Nürnberg.

Auch viele andernorts geplante und bereits gebaute Beispiele belegten, so Söder, dass Hauptverkehrsstraßen zugleich Lebensräume sein könnten. Der Verkehrsclub Deutschland und die Technische Hochschule wollen diese Diskussion auch in Nürnberg anregen. Söder erläutert: „Rahmenbedingungen und Ziele ändern sich. Mit einem Umbau zwischen

Rothenburger Straße und An den Rampen werden Weichen gestellt.“ Die Frage sei, ob es Nürnberg dabei gelingen werde, die Infrastruktur für die Mobilität der Zukunft zu schaffen.



FRAN

NUTZ





## Aktuelle Planungen der Stadtverwaltung entnommen aus der wissenschaftlichen Arbeit, Gebhardt, Patzak, 2017

Der Frankenschnellweg ist eine autobahnähnliche Kreisstraße durch den südwestlichen Teil Nürnbergs innerhalb des äußeren Rings, der in den 1970er Jahren auf den zugeschütteten Ludwig-Main-Donau-Kanal gebaut wurde. Zusammen mit der straßenbegleitenden Bahntrasse nimmt er Breiten bis zu 150 Meter an und stellt somit eine große Barriere zwischen den südöstlich und nordwestlich liegenden Stadtteilen dar. Die Nutzung entlang der Schnellstraße ist überwiegend von Gewerbe geprägt.

Momentan sieht die Stadt Nürnberg einen kreuzungsfreien Ausbau der Schnellstraße vor. Hierfür sollen Teile der Strecke über 1,8km Länge untertunnelt werden, wobei die derzeitige Straßenführung an der Oberfläche beibehalten und durch zusätzliche Tunnelabfahrten ergänzt wird. An den restlichen Stellen soll die angrenzende Bebauung durch acht Meter hohe

Lärmschutzwände abgeschirmt werden. Die Planung aus den 90er Jahren zeigt eine starke Konzentration auf den motorisierten Verkehr. Außerdem wird vor allem der Durchgangsverkehr durch den kreuzungsfreien Tunnel gestärkt, der kaum eine belebende Funktion für die Stadt hat. Der Ausbau verschlimmert zudem die Situation mit Trennung und Abgrenzung der südlich gelegenen Stadtteile.

Derzeit liegt das Vorhaben auf Eis, da der Bund Naturschutz eine Klage gegen das Vorhaben erhoben hat.

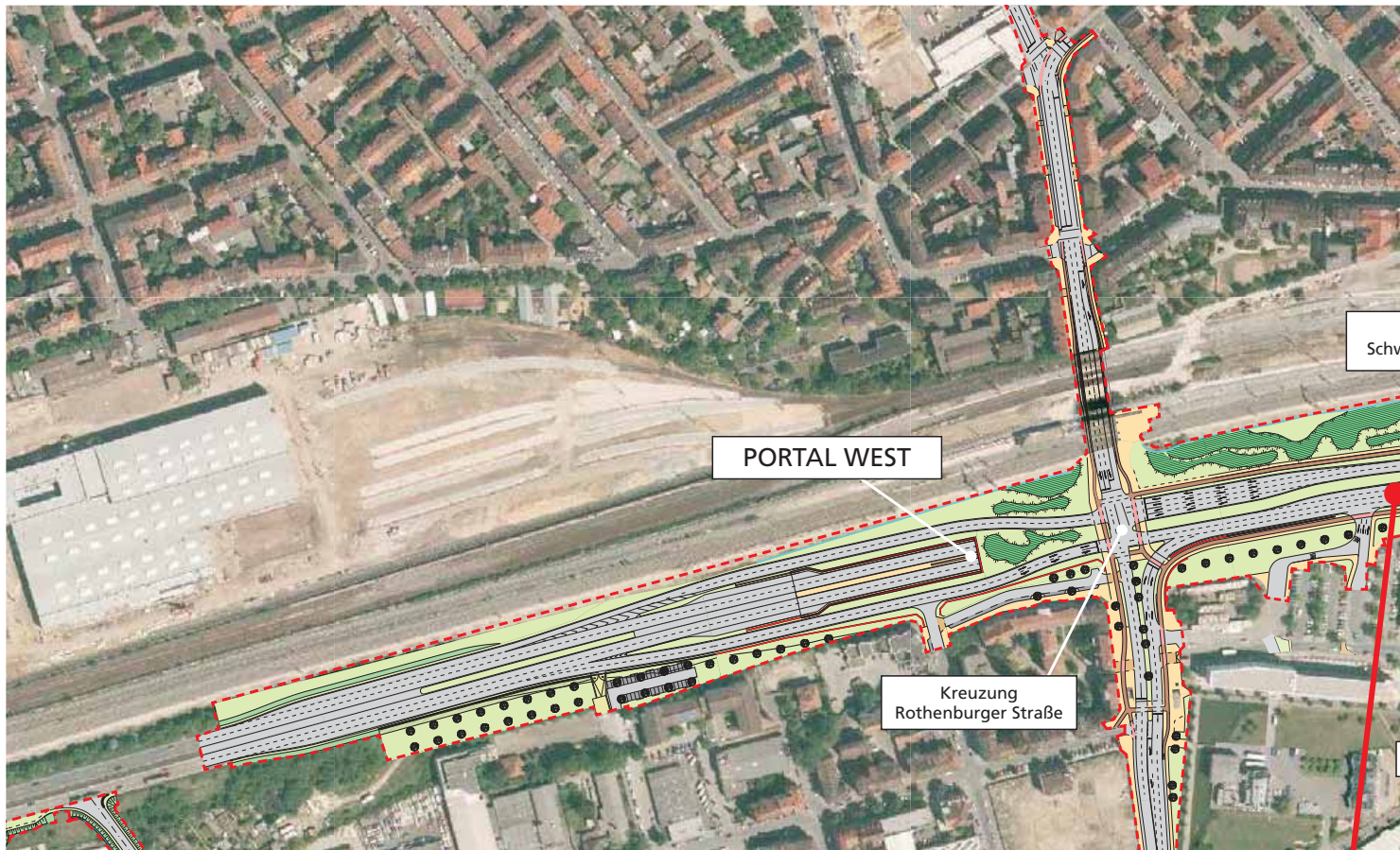
Die Planungen zum Ausbau des Frankenschnellweges können durchaus kritisch gesehen werden, sind doch bei entsprechenden verkehrstechnischen Maßnahmen (Ausbau der Umleitung/ Autobahn, etc.) stärkere städtebauliche Umsetzungen vorstellbar. Unter anderen bieten die Lage, die gute ÖPNV-Anbindung

über S-Bahn, U-Bahn und Bus ein hohes Entwicklungspotential, was einen urbane Nutzung des Gebietes rechtfertigen würde.

Im Folgendem Auszüge der online veröffentlichten Planungen des Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg: „6 Vorteile durch den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellweg“

(abrufbar unter [www.nuernberg.de](http://www.nuernberg.de) [Projekt Frankenschnellweg])





## 1. Staufrei in die Stadt

Täglich stehen Autofahrerinnen und Autofahrer aus Nürnberg und der Metropolregion auf dem Frankenschnellweg und den querenden Straßen im Stau. Auch die benachbarten Stadtteile leiden unter der überlasteten Kreisstraße. Denn hier werden Schleichwege genutzt, um dem Stau auszuweichen. Durch den geplanten Tunnel können diese Fahrzeuge täglich flüssig und ohne Behinderung auf dem Franken-

schnellweg fahren. Oberhalb des Tunnels halbiert sich dann die Anzahl der Fahrzeuge und es kommt nicht mehr zu Staus. Über 60.000 Fahrzeuge passieren täglich das Nadelöhr zwischen den Rampen und der Schwabacher Straße. Nur sechs Prozent davon ist nach einer Verkehrszählung Durchgangsverkehr. Alle anderen Verkehrsteilnehmer kommen aus oder wollen nach Nürnberg, Fürth oder Schwabach.

## 2. Besser für Anwohner

Nicht nur der Tunnel schützt die Anwohnerinnen und Anwohner in Zukunft vor Lärm. Zwischen Stadtgrenze und Jansenbrücke, vor und nach dem Tunnel, sowie in der Neuen Kohlenhofstraße werden Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von über drei Kilometern gebaut. Ergänzend sind Lärmschutzfenster vorgesehen. Über 7.500 Anwohnerinnen und Anwohner profitieren vom geplanten Lärmschutz.





FSW Ausbaupläne Stadt Nürnberg, SÖR

### 3. Mehr Grün

Insgesamt werden 2.560 Meter Lärmschutzwand gebaut. Das heißt, dass die Anwohner mit bis zu acht Meter hohen Wänden vor dem Lärm abgeschirmt werden. Die neue Kohlenhofstraße erhält auf 500 Meter bis zu sechs Meter hohe Lärmschutzwände.

Im Bauabschnitt Mitte entsteht ein neuer Stadtteilpark. Der südliche Deckel des Tunnels wird gemeinsam mit umliegenden Grünflächen zu einem Park größer als der Rosenaupark mit vielen Spiel- und Erholungsmöglichkeiten. Bei der Gestaltung können die Bürgerinnen und Bürger mitbestimmen. Diese neue Grünfläche kann über 23 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr abbauen. Zusätzlich zum

grünen Tunneldeckel gibt es weitere Ausgleichsflächen für die Baumaßnahme: Im Bereich zwischen den Bahngleisen und dem Frankenschnellweg (7.000 m<sup>2</sup>) wird ein gestalterisch anspruchsvoller Sandlebensraum entwickelt, wo unter anderem Zauneidechsen leben können. Entlang des Frankenschnellwegs werden zahlreiche Bäume und Büsche neu gepflanzt. Am Rande des Westparks wird



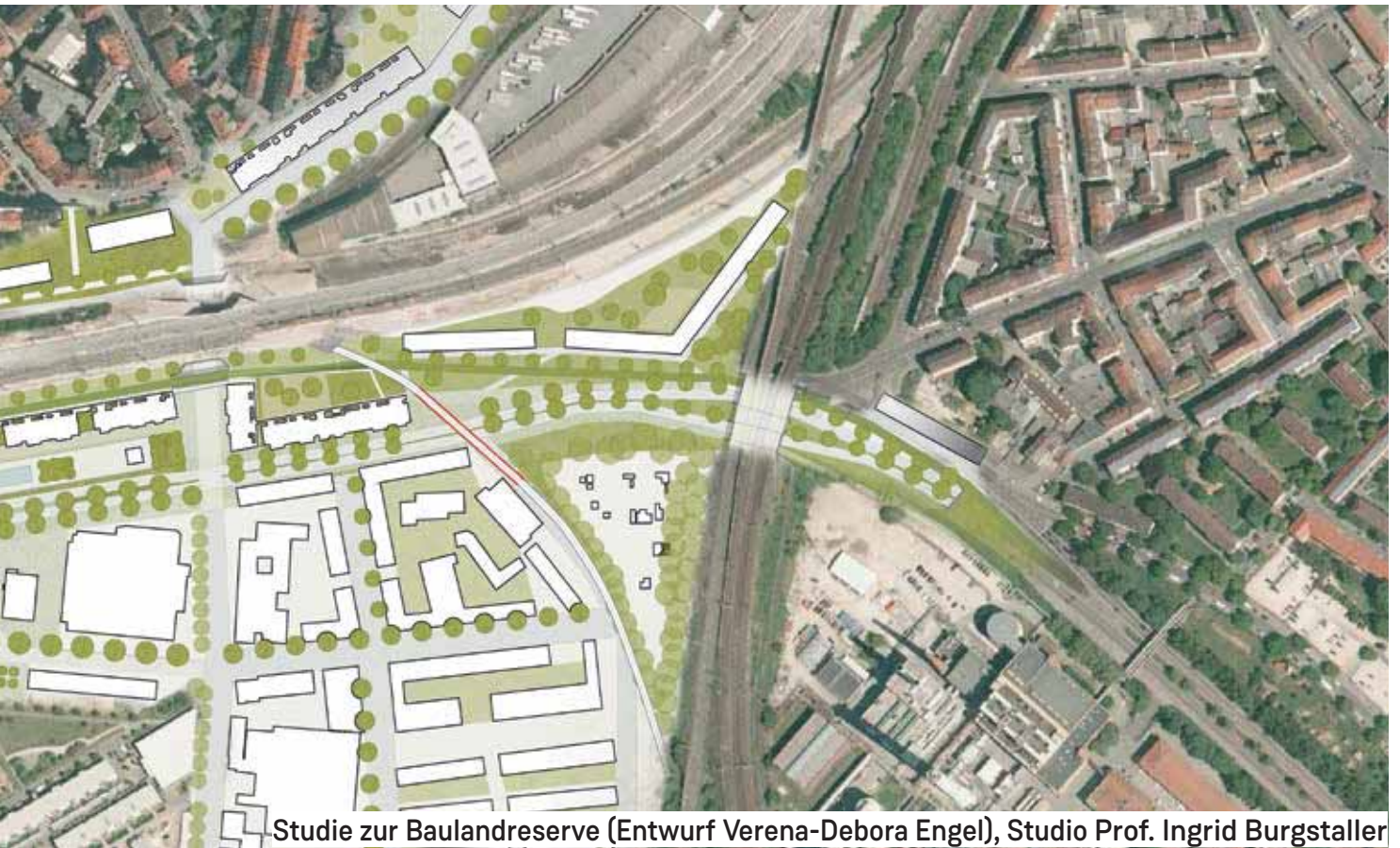


#### 4. Vorausschauend in die Zukunft

Ackerbrachland mit Rasen, Hecken und Baumreihen bepflanzt. Ein naturferner Laubholzforst auf dem Silberbuck wird zu einem naturnahen Laubmischwald umgestaltet. Im Gründlachtal nördlich von Boxdorf und Neunhof werden beiderseits der Bundesstraße B4 verschiedene Feuchtlebensräume entwickelt.

Bisher gab es kein einheitliches Konzept für den Frankenschnellweg und die umliegenden Wohngebiete. Die Straße entstand Stück für Stück – größtenteils auf dem trockengelegten Ludwig-Donau-Main-Kanal. Der Ausbau des Frankenschnellwegs beendet die jahrzehntealte Notlösung, verbindet südliche Stadtviertel mit der Innenstadt und bietet eine Lösung für die Zukunft.

Das Stadtentwicklungskonzept für den Nürnberger Süden bestätigt, dass „...mit dem Umbau des Ludwig-Donau-Main-Kanals zum Frankenschnellweg die bestehende räumliche Trennung der Stadtteile und Wohngebiete im Nürnberger Süden verstärkt“ wurde. Die Bürgerinnen und Bürger sehen „viel Hoffnung im Ausbau von Radwegen und der Vermehrung von Freiräumen“.



Der geplante Tunnel bietet dem Nürnberger Süden „Chancen zur Aufwertung des Wohnumfelds und die bessere Vernetzung der Stadtteile.“

#### 5. Besser für die Umwelt

Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs reduziert die Abgasbelastung schon alleine dadurch, dass es keine täglichen Staus mehr gibt. Hinzu kommt, dass durch den Tunnel und die Lärmschutzwände Feinstaub und Stickstoffdioxid von den Wohngebieten ferngehalten werden. Der Ausbau des Frankenschnellwegs ist bereits als eine Verbesserung im Luftreinhalteplan der Stadt Nürnberg aufgeführt.

#### 6. Mehr Rad- und Fußwege

Der Ausbau des Frankenschnellwegs schafft Platz für dringend notwendige Rad- und Gehwege. Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer können durch die neuen Wege (über fünf Kilometer) die große Verkehrsachse Frankenschnellweg einfacher, schneller und sicherer überqueren. Denn Rad und Gehwege in der Grünanlage auf dem Tunnel verbinden die beiden anliegenden Stadtteile.





# Aufgabenstellung

Prof. M.Sc. Dipl.-Ing. Ingrid Burgstaller

Verlässt man Gostenhof zu Fuß oder mit dem Rad durch die Bahnunterführung hat man den Eindruck die Stadt zu verlassen. Von Süden aus der Südstadt betritt man den Frankenschellweg mit seinen lebensgefährlichen, labyrinthischen, autobahnartigen Fahrspuren und von Norden über die Ringüberführung ist eine Annäherung erst gar nicht erlaubt. Die Konsequenz ist, dass St. Leonhard und die weiteren westlichen Stadtgebiete vom trendigen Gostenhof und der vitalen Südstadt abgehängt sind, mit der zwangsläufigen Folge zahlreicher sozialer Probleme. Diese wurden bereits vor über 15 Jahre in der vorbereitenden Untersuchung der Stadt Nürnberg dokumentiert. Die Ausbaupläne zum FSW mit umfangreichen Einhausungen, genannt Tunnel, werden mit zusätzlichen Rampen und Abbiegespuren die Segregation St. Leonhards auf ewig verfestigen. Im Sommer 2015 im Seminar „Können Nürnbergs

Ausfahrtstraßen Boulevards werden?“ gelang Helena und Sophie Hellmann der Beweis, dass es eine vielversprechende Alternative zur Einhausung des Frankenschellweges gibt. Den vielfachen Potentialen (Urbanität, Integration, Baulandgenerierung, bis hin zu positiven Auswirkungen in der Weststadt und dem neuen Forschungscampus der FAU/ THN etc.) wollen wir mit diesem Projekt auf den Grund gehen. Ganz nebenbei wird zudem die Beschäftigung mit den historischen Spuren des König-Ludwig-Kanals weitere Impulse geben können.

Aus diesen grob skizzierten Potentialen wird es Ihre städtebauliche Aufgabe sein, die innerstädtische periphere Lage des Frankenschellweges 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. Der Umgang mit den Emissionen der Bahn und des FSW wird bei den Überlegungen eine wichtige Rolle spielen, ebenso wie mögliche Angebote für eine funktionierende Ankunftsstadt oder die historischen Spuren des König-Ludwig-Kanals. Ausgehend von diesem urbanen Rückgrat sollen von der Einmündung des Landwehrgrabens im Süden bis zur Unterführung des Ringes angrenzende brachliegende oder unternutzte Flächen auf ihre potentiellen urbanen Stadtstrukturen untersucht werden.

