

Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs:

Zahlen Nürnberger:innen durch Gebühren mit?

Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und

Weitere Kosten sowie Risiken beim Projekt Frankenschnellweg-Ausbau Antrag der Stadtratsgruppe Ökologisch-Demokratische Partei (ÖDP)

Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW) sind umfangreiche Spartenverlegungen erforderlich. Die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bittet um einen Bericht, ob der Ausbau des FSW Auswirkungen auf geplante Vorhaben der N-Ergie und von SUN hat, welche Kosten zu erwarten sind und wer diese trägt und ob weitere öffentliche oder private Stellen mit Kosten infolge des Ausbaus zu rechnen haben.

Die Stadtratsgruppe der Ökologisch-Demokratischen Partei bittet zu berichten, welche Kosten für die Spartenverlegungen zu erwarten sind und wie diese finanziert werden, wie der Sachstand hinsichtlich der Bauwerke der Deutsche Bahn AG im Zuge der Maßnahme FSW ist, wie die Erschließung des künftigen Parks auf dem Tunnel Frankenschnellweg geplant ist, welche Kosten für Planung, Bau und Unterhalt des Parks anfallen werden, wie viele Planstellen neu besetzt werden konnten und inwieweit der Mobilitätsbeschluss zusammen mit dem Projekt FSW beschlussgerecht umgesetzt werden kann.

1. SUN-Vorhaben

SÖR teilt in Abstimmung mit SUN hierzu mit:

Der Hafensammler muss zwischen der Speyerer Straße Höhe Hausnummer 22 und der Freiburger Straße Höhe 36 (kurz vor der Otto-Brenner-Brücke) verlegt werden

Zudem muss in der Volkmannstraße zwischen Charlottenstraße und Höhe Max-Planck-Straße ein Abfangkanal gebaut werden, der im N-Ergie Gelände wieder an das Netz anschließt.

In Höhe der Karlsruher Straße muss die Kreuzung mit dem Frankenschnellweg verlegt werden.

SUN war während der gesamten bisherigen Projektierungsphase an den Planungen des Frankenschnellwegtunnels beteiligt, um die nötigen Veränderungen an den Kanaltrassen abzustimmen. Die Planung selbst wird von einem durch SÖR und SUN beauftragten Ingenieurbüro erledigt, weshalb für SUN lediglich die Teilnahme an Koordinierungsbesprechungen erforderlich war. Dies gilt auch für die Bauausführung, sollte das Projekt realisiert werden, weil auch die Bauoberleitung und die Bauüberwachung an das Büro beauftragt werden. Der Aufwand für die Bauherrenfunktion wird auf ca. 25 % eines Mitarbeitenden auf die Dauer von 3 Jahren geschätzt. In den letzten Jahren hat sich im hauseigenen Ingenieurbüro ein durchschnittlicher personengebundener Jahresumsatz von 1,1 bis 1,3 Millionen Euro pro Jahr ergeben. Mit den aufgewendeten Stunden könnten also in Summe ca. 300 m Kanal in durchschnittlicher Lage und Tiefe erneuert oder 2.500 m Kanal mit durchschnittlichem Durchmesser renoviert werden.

Die Kosten werden derzeit im Wirtschaftsplan mit 18,353 Mio. Euro angegeben, davon 2,7 Mio für das beauftragte Planungsbüro. Die bisherigen Planungsleistungen belaufen sich für SUN auf insgesamt 2,481 Mio. Euro (Stand Ende 2023). Die Baukosten müssen im nächsten Planungsschritt überrechnet und angepasst werden.

Die Gesamtkosten sind durch SUN aus dem Gebührenhaushalt zu finanzieren. Die Baumaßnahmen von SUN und SÖR müssen aufgrund technischer Zusammenhänge, wegen der Verkehrslenkung und wegen flankierender Maßnahmen zeitgleich beginnen. Daher sind vorgezogene Bauleistungen nicht erforderlich, die Investitionssicherheit für den Realisierungsfall des FSW-Tunnels ist gegeben.

2. N-Ergie-Vorhaben

SÖR teilt in Abstimmung mit der N-Ergie hierzu mit:

Die Kapazitäten bei N-ERGIE für Planung und Bau von Versorgungsleitungen sind aktuell sehr stark beansprucht. Im Strombereich steht in den nächsten Jahren der Netzausbau für die Energiewende im Fokus (siehe veröffentlichte Netzausbauplanung). Im Bereich Wärme steht ein erheblicher Ausbau der Fernwärmenetze an (siehe Transformationsplanung Fernwärme und Kommunale Wärmeplanung).

Die internen und externen Kapazitäten und Fachkräfte sind begrenzt und werden für sämtliche Planungs- und Baumaßnahmen benötigt. Durch die zusätzlichen Maßnahmen für den Ausbau des FSW kann es aufgrund begrenzter Ressourcen zu Beeinträchtigungen und Verschiebungen bei anderen Maßnahmen kommen.

Nach aktuellem Planungsstand entstehen der N-ERGIE durch den Ausbau des FSW liquiditätswirksame Investitionen und Aufwendungen in den Jahren 2024 bis 2030 in Höhe von kumuliert rd. 62,4 Mio. Euro, die sich wie folgt zusammensetzen:

Sparte Strom:	23,1 Mio. Euro
Sparte Gas:	7,7 Mio. Euro
Sparte Wasser:	6,3 Mio. Euro
Sparte Fernwärme:	25,3 Mio. Euro

Welchen Anteil dieser Kosten die Stadt Nürnberg trägt und welchen die N-ERGIE, ist noch nicht abschließend verhandelt. Grundlage dafür sind die bestehenden Konzessionsverträge, soweit sich die Versorgungsleitungen auf öffentlichen Verkehrsflächen (öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen) befinden. Des Weiteren wurden zwischen der Stadt Nürnberg und der N-ERGIE eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen, die die Kostentragung konkretisiert. Eine Aufteilung der Kosten kann erst vorgenommen werden, wenn die Planung abgeschlossen ist. Für Planungsleistungen der N-ERGIE ist ein Verrechnungssatz von 13,5 % in der Rahmenvereinbarung vereinbart worden, den die Stadt Nürnberg trägt. Bei Nichtdurchführung des Vorhabens FSW hat die Stadt Nürnberg der N-ERGIE grundsätzlich die angefallenen Kosten für Planung und Bau zu ersetzen.

Die bei der N-ERGIE für die Planung und den Bau der Spartenverlegungen anfallenden Kosten fließen in die Kostenkalkulation für Netzentgelte (Strom und Gas) und in die Kalkulation für Fernwärme- und Wasserpreise ein. Die anfallenden Kosten sind im Ergebnis von den Letztverbrauchern über die Netzentgelte bei Strom- und Gas bzw. über Fernwärme- und Wasserpreise zu entrichten. In welcher Höhe die Endkundenpreise dadurch beeinflusst werden, lässt sich heute noch nicht abschätzen.

3. Betroffenheit weiterer öffentlicher oder privater Stellen

Neben den o.g. Sparten sind vom Kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschneidwegs auch Anlagen der Deutsche Bahn AG betroffen (siehe Punkt 4). Darüber hinausgehende Betroffenheiten öffentlicher oder privater Stellen sind nicht bekannt.

4. Sachstand Planung und Bau von Bauwerken der Deutsche Bahn AG im Zuge der Maßnahme Frankenschnellweg

a) Eisenbahnüberführung (EÜ) Emmy-Noether-Straße (ehemals Neue Kohlenhofstraße)

Die Planung des Neubaus der EÜ Emmy-Noether-Straße wird durch die Stadt Nürnberg betreut. Da die EÜ neu entsteht, sind hierfür keine Straßensperrungen erforderlich. Der Bau der EÜ Emmy-Noether-Straße erfolgt ca. 5 Jahre nach Baubeginn des Frankenschnellwegs. Die Kosten für die Errichtung der EÜ Emmy-Noether-Straße sind in den Kosten für den Kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs enthalten.

b) Eisenbahnüberführung (EÜ) Rothenburger Straße

Die Planungen zum Ersatzneubau der EÜ Rothenburger werden durch die Deutsche Bahn AG beauftragt. Die Stadt Nürnberg hatte bereits Mitte der 90er Jahre das Verlangen geäußert, die Brücke zu verbreitern, um insbesondere für Fußgänger und Radfahrer die Verkehrsverhältnisse verbessern zu können. Ein entsprechender Straßenplan datiert aus dem Jahr 1996. Aus diesem Grund gibt es für die Erneuerung der EÜ Rothenburger Straße einen eigenen Ansatz im Mittelfristigen Investitionsplan (MIP). Er beläuft sich auf 11,05 Mio. EUR. Diese Kosten sind von der Stadt zu tragen. Die Baukosten sind daher auch nicht in den Gesamtkosten für den Kreuzungsfreien Ausbau des FSW enthalten. Für die Deutsche Bahn AG fallen Kosten in Höhe von ca. 2,7 Mio. EUR im Zuge des sogenannten Vorteilsausgleichs an. Da die DB ein neues Brückenbauwerk erhält, muss sie insbesondere die ersparten Aufwendungen für den Unterhalt an die Stadt zurückzahlen. Die Kostenschätzung stammt von der DB AG und wurde auf Basis der Vorplanung (2015) erstellt.

Da sowohl der Neubau der EÜ Rothenburger Straße als auch der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs planfeststellungspflichtige Vorhaben sind, hat man sich darauf verständigt, die Konzentrationswirkung der Planfeststellung zu nutzen und das neue Brückenbauwerk im Verfahren „Ausbau Frankenschnellweg“ planfeststellen zu lassen. D. h. für den Neubau der Brücke muss kein eigenständiges Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt durchgeführt werden.

Die Umsetzung des Brückenneubaus erfolgt im Zuge des Kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs ca. 7 Jahre nach Baubeginn FSW. Der Ersatzneubau wird weitestgehend unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Vollsperrungen sind nur kurzzeitig vorgesehen. Die erforderlichen Umleitungen sind mit dem Verkehrsplanungsamt abgestimmt. Zu diesem Zeitpunkt wird die EÜ Emmy-Noether-Straße bereits fertiggestellt sein, so dass der stadtauswärtige Verkehr auch über die Emmy-Noether-Straße fließen kann und die Rothenburger Str. entlastet wird.

c) Bahnbrücke an den Rampen

Die Planung der Baumaßnahme an der Bahnbrücke An den Rampen wird von der Stadt Nürnberg betreut und mit der DB AG eng abgestimmt. Die Umsetzung erfolgt erst, nachdem der Tunnel FSW in Betrieb gegangen ist, also zum Ende des Projekts FSW. Für die Tieferlegung der Fahrbahn des FSW in Fahrtrichtung Fürth im Bereich der Bahnbauwerke ist eine Sperrung dieser Richtungsfahrbahn zwingend erforderlich. Der Verkehr kann im fertiggestellten Tunnel fließen.

Die Kosten sind von der Stadt Nürnberg zu tragen. Sie sind Teil der Kosten für den Kreuzungsfreien Ausbau des FSW.

5. Erschließung und Kosten des Parks auf dem Tunnel Frankenschnellweg

Die Gestaltung des Parks erfolgt im Zuge eines Wettbewerbs unter Federführung des Stadtplanungsamtes. Zu den Kosten für Planung, Bau und späteren Unterhalt kann derzeit keine konkrete Aussage getroffen werden. Der Gestaltungswettbewerb sollte sinnvollerweise erst durchgeführt werden, wenn der Bau des Tunnels soweit vorangeschritten ist, dass zeitnah eine Umsetzung des Siegerentwurfs erfolgen kann.

Die planfestgestellte Planung für den Ausbau des FSW enthält bereits öffentliche Wege, die auch der Erschließung des Parks dienen werden. So wird zwischen Volkmannstraße und Kleingartenanlage Karlsruher Straße eine Wegeverbindung auf dem Tunneldeckel hergestellt. Auch von der Maybachstraße aus – etwa in Höhe des Südportals - kann man zukünftig auf den begrünten Deckel gelangen. Sofern für diese Wege Grunderwerb erforderlich wird, ist dies in der Planfeststellung bereits geregelt. Die detaillierte Ausgestaltung der Wege und die Planung ggf. weiterer Wegeverbindungen erfolgen im Zuge des Gestaltungswettbewerbs.

6. Stellenbesetzungen

Die Stellenbesetzungsverfahren sind noch nicht abgeschlossen. Daher kann derzeit nicht berichtet werden, wie viele Planstellen neu besetzt werden konnten.

7. Mobilitätsbeschluss

SÖR geht davon aus, dass alle ausgeschriebenen Stellen besetzt werden und somit das Projekt Frankenschnellweg und der Mobilitätsbeschluss beschlussgemäß umgesetzt werden können.