Antrag der CSU-Stadtsfraktion vom 31.03.2025 - Nächste Schritte Frankenschnellweg

1. Sachverhalt Baurecht

Die Verwaltung ist vom Nürnberger Stadtrat mit Festlegung der Projektziele 2002, über den Beschluss der Vorplanung in 2003, über den Beschluss der Vorentwurfsplanung für die oberirdische Ebene 2005, über den Beschluss der Tunnelplanung 2006, über den Beschluss der Verlängerung der Tunnelplanung 2008 und mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2010 seither mit der Planung des Infrastrukturprojektes „Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW) in Nürnberg“ befasst.

Der 2013 durch die Regierung von Mittelfranken (Reg.v.Mfr.) erlassene Planfeststellungsbeschluss wurde vom Bund Naturschutz (BN) sowie einer Privatperson beklagt. Das Verwaltungsgericht (VG) Ansbach wies 2014 die Klagen zunächst ab. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) ließ 2015 jedoch die Berufung zu. 2015 entschied der Nürnberger Stadtrat freiwillig, eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens durchführen zu lassen. Im Juli 2020 erließ die Reg.v.Mfr. hierfür einen Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss.

Eine dagegen im August 2020 vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) eingereichte Klage wurde im Oktober 2022 vom VG Ansbach abgewiesen und eine Revision nicht zugelassen. 2023 wurde dann das in Berufung befindliche und bis dahin ruhende Klageverfahren vor dem BayVGH wieder aufgenommen. Am 27. März 2024 bestätigte der BayVGH die Planungen der Stadt Nürnberg endgültig. Diese Entscheidung wies sämtliche Klagen gegen das Projekt zurück und ließ eine weitere Revision nicht zu.

Gegen den Revisionsausschluss legte der BN im Herbst 2024 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) Leipzig ein. In seinem Beschluss vom 11.03.2025 weist das BVerwG die Beschwerde des BN gegen die Nichtzulassung der Revision zurück.

Damit ist das Urteil des BayVGH vom März 2024 rechtskräftig und der Planfeststellungsbeschluss der Reg.v.Mfr. von 2013 in Verbindung mit dem Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss von 2020 für das Gesamtvorgaben endgültig bestätigt.

Damit besteht für die Umsetzung des Vorhabens nach 12 Jahren andauernden Rechtsstreit nun endgültig Baurecht. Juristisch bestünde zwar für den abgewiesenen Kläger noch die Möglichkeit, vor dem Bundesverfassungsgericht Klage einzureichen - diese hätte aber keine aufschiebende Wirkung.

Nach Art. 75 Abs.4 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) wird der Planfeststellungsbeschluss hinfällig, wenn mit seiner Durchführung nicht innerhalb von 5 Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit (also spätestens dem 26.03.2030) begonnen oder er vorher von der Reg.v.Mfr. als Planfeststellungsbehörde um höchstens 5 Jahre verlängert wurde. Ein Durchführungsbeginn ist auch gewährleistet, wenn in einem Teilabschnitt (zum Beispiel „FSW Abschnitt West“) mit dem Bau begonnen wurde. Dann bestünde rein rechtlich für den Vorhabensträger Stadt Nürnberg 30 Jahre Zeit, das Vorhaben umzusetzen.

2. Weiteres Vorgehen bei der Projektumsetzung

Das Projekt „Ausbau FSW“ umfasst 2 Bauabschnitte:

1. Den rd. 2,2 km langen „FSW Abschnitt West“ von der Anschlussstelle Nürnberg/Fürth bis zur Anschlussstelle Nürnberg-Westring (Jansenbrücke).

   Dieser umfasst im Wesentlichen:
   - den Bau von 8 m hohen Lärmschutzwänden beidseits des FSW ab der Jansenbrücke bis zur Unterführung der Sigmundstraße (Sigmundbrücke),
   - die Ertüchtigung der gesamten Straße einschl. Neubau der Straßenentwässerung und eines Stauraumkanals zur Rückhaltung des Niederschlagswassers bei Starkregenereignissen,
   - den Anbau eines zusätzlichen Fahrstreifens in Fahrtrichtung Hafen. Dieser fungiert als Verflechtungsstreifen zwischen den beiden Anschlussstellen Nürnberg/Fürth (Einfahrt von der B 8 auf den FSW) und Nürnberg-Westring (Ausfahrt zur B 4R). Durch die Entflechtung der Verkehre wird ein homogener Verkehrsfluss ermöglicht und die Verkehrssicherheit erhöht.
   - den Neubau der Sigmundbrücke sowie
   - den Abbruch der Widerlager und des im Mittelstreifen des FSW vorhandenen Pfeilerfundaments der ehemaligen Ringbahnbrücke.

2. Den rd. 2,6 km langen „FSW Abschnitt Mitte“ von der Rothenburger Straße bis zur Anschlussstelle Nürnberg-Südring (Otto-Brenner-Brücke).

   Dieser umfasst im Wesentlichen:
   - eine Aufteilung des FSW in eine oberirdische und eine unterirdische (Tunnel) Ebene,
   - den Neubau der Emmy-Noether-Straße einschl. Bau einer neuen Unterführung im Bereich der Bahnanlagen parallel zum vorhandenen Unterführungsbauwerks Schwabacher Straße,
   - den Bau von Lärmschutzwänden entlang des FSW im Bereich der Rothenburger Str., entlang der Emmy-Noether, im Bereich der Volkmannstr. und auf der Einfahrtsrampe von der Otto-Brenner-Brücke auf den FSW in Richtung Fürth,
   - den Neubau der Straßenunterführung Rothenburger Str. (Beseitigung der noch bestehenden Engstelle) sowie
   - den Bau von durchgängigen Geh- und Radwegen entlang des FSW sowie in den Unterführungen der Rothenburger-, der Schwabacher- und der Emmy-Noether-Straße.

Nach der Klageabweisung des BayVGH im März 2024 wurde dem Stadtrat in seiner Sitzung am 17.04.2024 ein damals aktueller Sachstandsbericht des Planungsstandes zum Ausbau des FSW vorgelegt und Sofortmaßnahmen zur weiteren Planung und Umsetzung des Projektes beschlossen. Neben den Stellenfreimachungen „ausgeliehener“ Stellen und Besetzungen bis dato freigehaltener offener Stellen sollten vor allem die Planungen für den „FSW Abschnitt West“ über die bislang beauftragten Planungsbüros aktualisiert (von 2018 auf 2024) und bis zur Leistungsphase 6 (Ausschreibungsplanung) fortgesetzt werden. Zudem sollten die beteiligten Spartenträger mit den weiteren Planungsstufen für die Erstellung der Ausführungs- und Ausschreibungsplanungen beauftragt, mit den Fördergebern die genauen Förderinhalte und die Förderhöhe geklärt und darauf aufbauend entsprechende Förderanträge bei der Reg.v.Mfr. gestellt werden.

Ein Gespräch mit dem Zuschussgeber Freistaat Bayern auf Ministerebene ergab eine Priorisierungsreihenfolge bei der Bearbeitung der Bauabschnitte:
1. Prio: „FSW Abschnitt West“, 2. Prio: „FSW Abschnitt Mitte“.

Für den „FSW Abschnitt West“ wurden die Planungen auf die neuesten Regelwerke und dazu entsprechend die Kosten aktualisiert. Auf diesen Grundlagen wurde mittlerweile der Zuwendungsantrag fertig zusammengestellt. Dieser befindet sich aktuell auf dem Weg zum

Zuschussgeber (Reg.v.Mfr.). Danach ergeben sich für den „FSW Abschnitt West“ Gesamtkosten in Höhe von rd. 90,2 Mio. EUR. Davon sind rd. 73 Mio. EUR zuwendungsfähige Kosten und rd. 17 Mio. EUR nicht zuwendungsfähige Kosten. Von den nicht zuwendungsfähigen Kosten werden rd. 1,3 Mio. EUR von Dritten getragen. Mit einem beantragten Fördersatz von 60% der zuwendungsfähigen Kosten ergeben sich rd. 43,8 Mio. EUR an Zuschüssen des Freistaats Bayern und zur Projektfinanzierung städtische Kosten von rd. 45,1 Mio. EUR. Mit dem Zuschussbescheid wird bis Dezember 2025 gerechnet. Mit der dann gesicherten Zuschussfinanzierung erfolgt die Erstellung des Objektplans zur Sicherung der Gesamtfinanzierung mit den städtischen Eigenfinazierungsanteilen.

Derzeit werden noch die Ausschreibungsunterlagen (31 Fachgewerke) bis Ende des Jahres fertig erstellt. Danach könnte die Ausschreibung der Hauptbaumaßnahme (Bau der Lärmschutzwände sowie Straßenbau und Entwässerungsanlagen) Anfang 2026 erfolgen. Das europaweite Vergabeverfahren würde sich dann mit den Vorgaben der Vergabeverordnung einschließlich des Vergabebeschlusses im SÖR-Werkausschuss über einen Zeitraum von ca. 9 Monaten erstrecken. Mit einer Bauvorbereitungszeit von 4 Monaten könnte dann ein Baubeginn im „FSW Abschnitt West“ ab Februar 2027 erfolgen.

Zuvor müssten notwendige Vorabmaßnahmen ab Juli 2025 bis Ende 2026 stattfinden. Zu den Vorabmaßnahmen gehören das Herrichten von städtischen Flächen im Gleisdreieck An den Rampen sowie im Bereich der noch nicht ausgebauten Emmy-Nöther-Straße im Kohlenhofareal. Die Flächen werden als Lagerfläche für den Bodenaushub aus dem „FSW Abschnitt West“ benötigt, da dort keine entsprechenden Flächen zur Verfügung stehen.
Bei der Fläche im Gleisdreieck muss gemäß Auflage im Planfeststellungsbeschluss ein Reptilienschutzzaun zur Vergrämung der Zauneindechse aufgestellt werden. Im Zeitraum Oktober 2025 bis Februar 2026 könnten dann außerhalb der Vogelbrutschutzzeit die erforderlichen Fällarbeiten durchgeführt werden. Daran anschließend würde dann im Frühjahr 2026 die aufgelassene Kleingartenanlage rückgebaut und das Gelände als Lagerfläche und zur Beprobung der Haufwerke hergerichtet werden.
Des weiteren müssen noch im „FSW Abschnitt West“ die vorhandenen städtischen Flächen hinter der vorhandenen Schachtringlärmschutzwand geräumt werden. Hier sind im Laufe der Jahre sehr vielfältig die Flächen durch private Nutzungen belegt wurden. Die Flächen müssen von diesen Nutzungen für den Bau der neuen Lärmschutzwand frei gemacht werden.
Mit einem Baubeginn der Hauptbaumaßnahmen im „FSW Abschnitt West“ im Februar 2027 könnte dann die Maßnahme innerhalb von 3 Jahren bis Anfang 2030 fertiggestellt werden.

Für den Bauabschnitt „FSW Abschnitt Mitte“ werden nach Einreichung des Zuschussantrages für den „FSW Abschnitt West“ nun in 2. Priorisierung die Förderinhalte und Förderhöhe mit dem Zuschussgeber Freistaat Bayern abgestimmt. Hierbei ist auch die vom Freistaat Bayern grundsätzlich in Aussicht gestellte Sonderfinanzierung von 80% der Gesamtkosten für beide Ausbauabschnitte zu klären. Danach erfolgt die konkrete Ausarbeitung des Zuschussantrages für den „FSW Abschnitt Mitte“. In Abhängigkeit der Förderhöhe und Gewährleistung der Gesamtfinanzierung könnte dann mit der Hauptbaumaßnahme (Tunnelbau) frühestens Mitte 2028 begonnen werden. Zuvor sind umfangreiche Spartenverlegungen notwendig.
Nach Klärung der Förderinhalte und Förderhöhe mit dem Zuschussgeber ist eine eigene Vorlage zur Finanzierungssituation und zur weiteren inhaltlichen und zeitlichen Umsetzung im Stadtrat vorgesehen.