Planungsvariante Ausbau Frankenschnellweg
hier: Antrag der Stadtratsfraktionen von Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.11.2024

Bericht

In ihrem Antrag vom 14.11.2024 bittet die Stadtratsfraktionen von Bündnis 90/Die Grünen um die Prüfung einer alternativen Planung zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs, die ohne den Tunnelbau auskommt. Die Verwaltung nimmt zu den einzelnen Antragspunkten wie folgt Stellung:

1. Prüfung und Konkretisierung des vorgelegten Alternativvorschlags
Die von der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vorgeschlagene Alternative orientiert sich an einer Planungsvariante der Verwaltung ausden Jahren 2021/2022. Anlass für diese grob skizzierte Variante waren die bereits damals stark gestiegenen Kosten und die mit der langen Bauzeit verbundenen Kostenrisiken und damit auch Finanzierungsrisiken für die Stadt.. Aktuelle Verkehrszählungen belegen, dass stadtweit der Verkehr aufgrund der weit verbreiteten Möglichkeit, von zu Hause zu arbeiten, abgenommen hat und nach wie vor auf einem Niveau liegt, das zwischen zehn und zwanzig Prozent unter dem Niveau von vor der Corona-Pandemie liegt.

Um den vorgelegten Alternativvorschlag konkretisieren zu können, hat die Verwaltung die Planungsvariante (Alternativlösung) aus dem Jahr 2021/2022 nach den aktuellen Verkehrzählungen weiterentwickelt und detaillierter ausgearbeitet. Sie entspricht damit aber weiter nur einer qualifizierten Machbarkeitsstudie, d.h. die Knotenpunkte samt Abbiegespuren und Länge der Spuren wurden auf ihre Leistungsfähigkeit genau berechnet und geprüft. Grundlage für die Prüfung bildeten die aktuellen Verkehrszählungen für den FSW und für die zuführenden Straßen aus dem Jahr 2024. Dieser Detaillierungsgrad ist aufgrund der Komplexität des Verkehrssystems und der daraus resultierenden Anforderungen notwendig gewesen.

Bei der Weiterentwicklung der Variante wurden die in der Anmeldung erläuterten Grundgedanken berücksichtigt. Für die Planungsvariante war es wichtig, dass einerseits die Leistungsfähigkeit der Kreisstraße dargestellt wird, andererseits aber kein unverträglicher Druck auf die nachfolgenden Straßennetze ausgelöst wird.

Die Alternativlösung sieht vor, die Fahrbahnen des FSW zu bündeln und Richtung Norden zum Bahndamm zu verschieben. Damit verbessert sich die Lärmsituation für die Anlieger am FSW und es entsteht ein Freiraum, der Platz für die verschiedensten Nutzungen bietet. Durch die Bündelung können auch die Knotenpunkte Rothenburger und Schwabacher Straße kompakter gestaltet werden.

Zwischen der Rothenburger Straße und der Schwabacher Straße sind grundsätzlich drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung im Zuge des Frankenschnellwegs vorgesehen. An den beiden Lichtsignalanlagen erhöht sich die Anzahl der notwendigen Phasen durch die Zusammenlegung der Fahrbahnen auf der Nordseite des Areals und durch die Enstehung kompakter Knotenpunkte.

Die Anzahl der Abbiegefahrstreifen am Knoten FSW/Rothenburger Straße ergibt sich aus der signaltechnischen Untersuchung. Beibehalten werden soll das Konzept aus der planfestgestellten Tunnellösung,dass die Rothenburger Straße zukünftig bis zur Oberen Kanalstraße auch in stadteinwärtiger Fahrtrichtung befahrbar sein soll, um eine Verkehrsberuhigung für Gostenhof und mehr Verkehrssicherheit im Bereich der Knauerschule zu erreichen. Aus Richtung Westen ist eine Linksabbiegespur nach Norden mit eigenem Signal vorgesehen. Wie bei der Tunnellösung kann in die Rothenburger Straße aus Osten nach rechts abgebogen werden. Der Verkehr aus Süden wird im „Alternativlösung“ wie heute über die Schlachthofstraße und Schwabacher Straße geleitet. Die Schlachthofstraße ist zur Erschließung der gewerblichen Bebauung weiterhin erforderlich. Die Herausnahme des sonstigen Verkehrs würde die Verkehrsflächen nicht spürbar verringern. Aus der Tunnellösung beibehalten werden soll auch die Verbreiterung des Querschnitts der Eisenbahnüberführung Rothenburger Straße, um zukünftig beidseitig Geh- und Radwege anordnen zu kön-

nen. Zusätzlich ist es erforderlich, den Querschnitt der Rothenburger Straße zwischen Knauerstraße und Austraße zu modifizieren, weil beispielsweise die nur 1,75m breiten Parkbuchten nicht mehr dem aktuellen Regelwerk entsprechen

Um auch die aktuelle Planung für die Radschnellverbindung in Richtung Oberasbach/Zirndorf/Stein berücksichtigen zu können, muss die südlich des FSW verlaufende Rothenburger Straße ebenfalls angepasst werden. Es ist vorgesehen, dass sich ab der Einmündung Holzschuherstraße der Querschnitt von bisher zwei auf einen stadtauswärtigen Fahrstreifen verjüngt, um Platz für die Radschnellverbindung zu schaffen. Somit kann in diesem Bereich der Radschnellweg beidseits der Rothenburger Straße jeweils als Einrichtungsradweg neben der Fahrbahn verlaufen.
Die stadteinwärtige Fahrbahn der Rothenburger Straße kommt von Süden einstreifig an und bleibt bis nach dem Knick zur Schlachthofstraße einstreifig. Im Bereich der U-Bahn-Zugänge ist eine Fußgänger-LSA vorgesehen. Der Radschnellweg führt entlang des heutigen Busbahnhofs als Zweirichtungsradweg störungsfrei bis zur Schwabacher Straße.

Die Wolgemutstraße wird zukünftig nicht mehr an den FSW angebunden, sondern führt in einer Blockumfahrung zur Rothenburger Straße. Der Abkürzungsverkehr vom FSW zur Rothenburger Straße ist zukünftig nicht mehr möglich, so dass die Belastung im Viertel sinkt.

Der Busbahnhof könnte nach heutigem Kenntnisstand komplett aufgelassen werden. Somit entstände eine Optionsfläche für grünplanerische oder städtebauliche Aufwertungen. Der Fernbusverkehr würde zukünftig über eine Schleife von der Schwabacher Straße zu einer Teilfläche des heutigen freien Parkplatzes nördlich der Schlachthofstraße mit zwei Haltepositionen geführt. Die 3,5m breite Fahrbahn zu den Bushaltestellen ist Bestandteil der heutigen südlichen Richtungsfahrbahn des FSW und zukünftig auch als Feuerwehrzufahrt zur angrenzenden Bebauung erforderlich. Als Überlauf für die zwei Busstellplätze steht eine linksseitige Längsparkbucht zur Verfügung. Die Verkehrsführung läuft dann über die Schlachthofstraße zurück zum FSW. Ein Teil des heutigen Parkplatzes kann weiter genutzt werden und bietet u.a. Platz für Carsharing, Behindertenstellplätze und ggf. Elektroladesäulen. Die Funktion als kleiner P+R-Parkplatz ist nach Verlängerung der U3 bis Gebersdorf nicht mehr erforderlich - auch, weil der VGN mit dem Projekt „P+R 4.0“ den Kraftfahrzeugverkehr so frühzeitig wie möglich vom Auto auf die Schiene bringen will und die Kurzstreckenentfernung zur Innenstadt volkswirtschaftlich für P+R schädlich ist.

Nach Eröffnung der U3 bis Gebersdorf ist an der Rothenburger Straße kein Linienbusverkehr des VGN mehr vorgesehen. Die beiden NightLiner-Linien der VAG können weiterhin abgewickelt werden.

Der Knoten FSW/Schwabacher Straße kann in seiner Lage nicht in Richtung Bahndamm verschoben werden. Grund ist die Höhenlage der erforderlichen Grundwasserwanne unter der geplanten Unterführung der Emmy-Noether-Straße. Deshalb müssen auch die Fahrbahnen des FSW ab der Landgrabenstraße/ An den Rampen diesem Umstand Rechnung tragen.
Der Knoten FSW/Schwabacher Straße wäre bei einer Realisierung der Alternativlösung der für die Leistungsfähigkeit der gesamten Anlage maßgebende Knotenpunkt. Entsprechend wurde die Geometrie konzipiert, u.a. mit zwei Linksabbiegefahrstreifen zur Emmy-Noether-Straße durch die bereits errichtete Unterführung unter den DB-Anlagen, die unverändert genutzt werden kann. Der Radschnellweg verläuft als Einrichtungsradweg auf der Westseite der stadtauswärtigen Richtungsfahrbahn in der alten Unterführung Schwabacher Straße unter den DB-Anlagen.

Durch die neue Konzeption der Radverkehrsanlagen wird auf der Nordseite entlang des Bahndamms kein Radweg mehr benötigt.

Weiter nach Osten wird die Straße Am Pferdemarkt wie heute an den Frankenschnellweg angebunden.

Am Knoten FSW/Landgrabenstraße entfällt der Anschluss der Straße An den Rampen. Diese Straße steht zukünftig nur noch dem Quartiersverkehr zur Verfügung. Aus der Landgrabenstraße kann wie heute nur nach rechts zum FSW in Richtung Norden abgebogen werden. Die heutigen

Linksabbieger von der Straße An den Rampen nach Süden verlagern sich aus Richtung Innenstadt zur Emmy-Noether-Straße und aus Richtung Südstadt nach Süden zur Anschlussstelle am Dianaplatz. Damit kann die Straße An den Rampen verkehrsberuhigt werden.

Am Knoten selbst sind weiterhin zwei durchgehende Fahrstreifen am Frankenschnellweg erforderlich. Im weiteren Verlauf werden nach der Verbindungsgleisbrücke im Zulaufbereich des Knotenpunktes FSW/Schwabacher Straße zwei weitere Fahrspuren (Links- und Rechtsabbiegespur) erforderlich. In Gegenrichtung (von der Schwabacher Straße zur Landgrabenstraße) verlaufen 3 Fahrstreifen, wobei nach der Verbindungsgleisbrücke der dritte Fahrstreifen nach links zur Landgrabenstraße abzweigt. Die 2-streifige Hauptfahrbahn des FSW führt - wie im Bestand auch - weiter Richtung Otto-Brenner-Brücke.

Durch Wegfall eines bestehenden Fahrstreifens in der nördlichen DB-Unterführung kann dort der viel zu schmale Gehweg verbreitert werden, der auch von Radfahrern befahren werden darf. Auch ein südseitiger Geh-/Radweg kann am Knoten Landgrabenstraße angeboten werden. Er würde zukünftig mit einer Breite von 3 m von der Schwabacher Straße bis zur Landgrabenstraße verlaufen und über eine direkte Furt zur Landgrabenstraße angebunden. bis auf eine nach der Brückensanierung der DB auf der Strecke nach Ansbach verbleibende Engstelle an den Steinbogenbrücken - und über eine direkte Furt zur Landgrabenstraße angebunden.

Der angedeutete Querschnitt der Landgrabenstraße mit einer Fahrspur in jede Richtung, beidseitigem Radstreifen und einseitigen Parkern ist ausreichend leistungsfähig und eröffnet im Nachgang eine Aufwertung der Landgrabenstraße mit Grün.
Die Volkmannstraße kann - wie in der Tunnelplanung auch – abgehängt werden.

Durch den Verzicht auf den Tunnel entfällt für die Anlieger an der Volkmann- und an der Speyerer Straße der vollumfängliche Lärmschutz. Eine Kompensation durch Lärmschutzwände entlang des FSW ist nur für das Erdgeschoss und evtl. noch für das 1. Obergeschoss möglich. Welche aktiven und/oder passiven Lärmschutzmaßnahmenmöglich sind, muss im Detail noch geprüft werden. Ob diese Lärmschutzmaßnahmen zuschussfähig sind, ist noch zu prüfen.

Dagegen sind die Lärmschutzwände in der Emmy-Noether-Straße, wenn sie so gebaut wird, wie in der Tunnellösung vorgesehen, zuschussfähig. Ob und in welchem Umfang Lärmschutzwände im Bereich der Rothenburger Straße infolge der Verlegung der Fahrbahnen Richtung Bahndamm noch erforderlich sind, muss schalltechnisch neu berechnet werden. Sie wären aber zuschussfähig.

Die Alternativlösung ermöglicht zusätzlich die Option auf eine Radwegverbindung zwischen Witschelstraße und Rothenburger Straße.

2. Grünflächen und Grünplanung

Durch die Bündelung der Fahrbahnen im Bereich westlich der Rothenburger Straße bis etwa zur Schwabacher Straße und deren Verschiebung nach Norden zum Bahndamm hin entsteht zwischen dem südlichen Fahrbahnrand und der bestehenden Wohnbebauung eine Freifläche, die zur Verbesserung des Wohnumfelds auf verschiedene Art und Weise genutzt werden kann, zum Beispiel auch als Grünfläche.

Die Fläche der befestigten Fahrbahnen bei Umsetzung des Plans B ist etwa genau so groß wie die heute bestehenden Fahrbahnflächen. Die Tunnellösung sieht zwischen Bahndamm und der Richtungsfahrbahn Fürth hochwertige Ausgleichsflächen u. a. für die blauflügelige Ödlandschrecke vor. Allerdings ist bei der Tunnellösung die versiegelte Fläche größer als die in der Alternativlösung, weil die zwei Tunnelein- und –ausfahrten neu hinzukommen.

Bei Umsetzung der Alternativlösung entstehen durch die Bündelung der Fahrbahnen nahezu durchgängig Frei- (Grün-)flächen zwischen dem südlichen Fahrbahnrand und der Bebauung. Der

Flächengewinn resultiert größtenteils aus dem teilweisen Entfall des bestehenden, begrünten Mittelstreifens. Im Bereich östlich der Schwabacher Straße vergrößert sich die Freifläche zwischen Bahndamm und nördlichem Fahrbahnrand, weil die Tunnelein- und –ausfahrt entfällt.

Durch die jetzt entstandene Möglichkeit, den Busbahnhof an der Rothenburger Straße aufzulassen, kann diese Fläche größtenteils entsiegelt werden. Dies wäre aber auch bei der Tunnellösung nachträglich noch möglich, denn die Auflassung dieser Fläche ist nicht planfeststellungsrelevant.

Der südliche Teil des FSW – von der Volkmannstraße bis zur Otto-Brenner-Brücke – bleibt beim Verzicht auf den Tunnel unverändert bestehen. Somit entfällt bei Umsetzung der Alternativlösung der 2,2 ha große Park auf dem Tunneldeckel. Inwieweit die im Mittelstreifen stehenden Platanen bei der Sanierung der Fahrbahnen des FSW erhalten werden können, bedarf einer detaillierten Straßenplanung und einer Zustandsbewertung der Bäume.

3. Kostenschätzung
3.1 Abschnitt Mitte (Alternativlösung)
Folgende Maßnahmen sind in der Kostenschätzung berücksichtigt:
- Sanierung des FSW einschl. Umbau der 3 Knotenpunkte und incl. des Straßenabschnittes An den Rampen bis zur Otto-Brenner-Brücke
- Neubau (Verbreiterung) EÜ Rothenburger Straße
- Umbau der Rothenburger Straße (Anpassung Querschnitt)
- Neubau der Emmy-Noether-Straße (2. Richtungsfahrbahn)
- Neubau Lärmschutzwände (Emmy-Noether-Straße und Rothenburger Straße)
- Neubau Unterführung Emmy-Noether-Str.
- Ertüchtung der bestehenden Unterführung Schwabacher Straße
- Neubau (Verbreiterung) EÜ Rothenburger Straße (für Anlage von Radwegen erforderlich)
- Mehrkosten Bündelung Richtungsfahrbahnen (Auffüllung altes Kanalbett im Mittelstreifen)

Nicht enthalten sind die Kosten für die
- Anlage von Grün-/ Freizeitanlagen und die
- Ertüchtigung von Ingenieurbauweren, die bei Realisierung der Tunnellösung nicht erforderlich wären (z.B. Brücke Sandreuthstraße, Stütz- und Lärmschutzwände entlang des FSW zwischen Volkmannstr. und Otto-Brenner-Brücke),

da hierfür detaillierte Planungen erforderlich sind.

Die voraussichtlichen Kosten betragen 141,5 Mio. Euro.

3.2 Abschnitt West
Die Kosten für den vom Stadtrat am 09.04.2025 beschlossenen Bau des Abschnitts West belaufen sich auf 90,2 Mio. Euro.

4. Planfeststellungsverfahren, Zeitplan und Zuschüsse
Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11.03.2025 ist der von der Regierung von Mittelfranken erlassene Planfeststellungsbeschluss vom 10.07.2020 rechtskräftig, d. h. die Stadt hat Baurecht. Unter der Voraussetzung, dass der Abschnitt West wie planfestgestellt gebaut wird, hat der Planfeststellungsbeschluss 30 Jahre Gültigkeit.

Im Abschnitt West beginnen die Vorabmaßnahmen bereits im Sommer diesen Jahres. Zu den Vorabmaßnahmen zählen die Vergrämung der Zauneidechse (Auflage aus der Planfeststellung) sowie das Herrichten einer Bereitstellungsfläche für den Erdaushub. Diese Arbeiten werden im Herbst 2026 abgeschlossen sein. Die Ausschreibung der Hauptbaumaßnamen (Straßen- und Kanalbau, Bau der Lärmschutzwände und Neubau der Brücke Sigmundstraße) erfolgt im Frühjahr 2026, die Auftragsvergabe ist für Dezember 2026 vorgesehen. Nach einer kurzen Bauvorbereitung sollen die Bauarbeiten im Februar 2027 beginnen und werden Ende 2029/Anfang 2030 abgeschlossen sein.

Sollte im Abschnitt Mitte nicht die Tunnellösung, sondern die Alternativlösung realisiert werden, ist

für alle Abweichungen gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss ein sogenanntes Planänderungsverfahren durchzuführen. Dies betrifft insbesondere alle Änderungen an der Straße „Frankenschnellweg“ einschl.der 3 Knotenpunkte (Rothenburger Straße, Schwabacher Straße und Landgrabenstr./An den Rampen). Andererseits bedeutet es aber auch, dass alle Planungen, die keine Änderung erfahren, sofort realisiert werden dürfen, wie z. B. der Bau der Emmy-Noether-Straße und die Erneuerung der EÜ Rothenburger Straße.

Das Pländerungsverfahren erfolgt auf Grundlage aktuell geltender Gesetze und Vorschriften. Das bedeutet, dass nicht nur die technische Planung zu ändern ist, sondern auch alle im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlichen Gutachten. Das Verkehrsgutachten muss mit einem Prognosehorizont 2035, evtl. auch 2040 neu erstellt werden, ebenso das Luft- und das Schallgutachten. Die landschaftspflegerische Begleitplanung und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (sAP) müssen entsprechend der neuen Planung (Alternativlösung) komplett neu erstellt werden. Ausgleichs- und/oder Ersatzmaßnahmen berechnen sich jetzt nach der Bayerischen Kompensationsverordnung, die Unterlagen für die UVP sind auf Grundlage des aktuell geltenden UVP-Gesetzes komplett neu zu erstellen. Das Klimaschutzgesetz muss jetzt berücksichtigt und ein entsprechendes Gutachten gefertigt werden.
Aus den Erfahrungen des Planfeststellungsverfahrens (Tunnellösung) muss für die Erstellung der UVP-Unterlagen mit einem Zeitbedarf von 2 bis 3 Jahren gerechnet werden. Voraussetzung für das Erstellen der UVP-Unterlagen ist eine vollständig ausgearbeitete und abgestimmte Entwurfsplanung. Hierfür ist ein Zeitraum von 1 bis 1,5 Jahre erforderlich. Die Genehmigungsplanung kann dann parallel mit der Erarbeitung der UVP-Unterlagen erfolgen.Die Dauer des Planänderungsverfahren selbst beträgt erfahrungsgemäß 1 bis 1,5 Jahre.
Gegen den Pländerungsbeschluss kann jeder, der sich von der Planung betroffen fühlt und im Rahmen des Verfahrens Einwendungen erhoben hat, klagen. Das können Privatpersonen, Träger Öffentlicher Belange und anerkannte Verbände sein.

Eine Aussage zum Zeitplan bis Baurecht ist derzeit nicht seriös möglich. Die Bauzeit gegenüber der Tunnelvariante verkürzt sich nach groben Betrachtungen der Bauabläufe um ca. die Hälfte (5-7 Jahre).

Der Freistaat Bayern gewährt für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden Zuschüsse nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG). Die Alternativlösung ist grundsätzlich förderfähig. In welchem Umfang (ganze Planung oder nur teilweise) und in welcher Höhe die Förderung erfolgt, kann ohne Vorliegen der Entwurfsplanung nicht beurteilt werden.

5. Vergleich Alternativlösung mit Tunnellösung
siehe Anlage

Fazit
Aufgrund der derzeit leicht gesunkenen Verkehrsbelastungen im Kraftfahrzeugverkehr kann die vorgestellte Planungsvariante für den Ausbau des FSW eine Alternative darstellen, die technisch und finanziell erheblich einfacher und damit schneller zu realisieren wäre.

Der Alternativplanung wurden aktuelle Verkehrszählungen zugrundegelegt (also kein Prognosebezugsfall für 2030 wie bei der planfestgestellten Ausbauvariante). Versuche mit veränderten Steuerungen der Lichtsignalanlagen seit Oktober 2024 zeigen, dass die Verkehrssituation im Bereich Frankenschnellweg auch ohne Tunnellösung verbessert werden kann. Die Erfahrungen mit den neuen Steuerungsprogrammen der Ampeln am FSW im Bestand zeigen, dass die Überlastungen von den Kapazitäten vor allem auch im übergeordneten Netz (Bundesautobahnen) abhängig sind.

Das Ziel einer leistungsfähigen Hauptverkehrsstraße bleibt bestehen. Staus können aufgrund der Beibehaltung signalisierter Kreuzungen zwar nicht vollständig vermieden werden, aber eine Stauminderung ist möglich. Zusätzlich bieten Grünausgleich sowie Verbesserungen für den Fuß-

und Radverkehr Vorteile, die in diesen Bereichen den Zielen des FSW-Projektes entsprechen. Ein Lärmschutz kann – bis auf den Tunnelabschnitt südlich An den Rampen – ebenfalls entsprechend realisiert werden.

Die Trennwirkung des FSW und der Bahnlinie wird durch die Bündelung der Fahrspuren südlich der Bahnlinie reduziert. Damit entstehen auch Flächen für eine stadtverträglichere Gestaltung und für Grün, das näher an der Wohnbebauung liegt statt zwischen den Richtungsfahrbahnen und damit von Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden kann.
Die Gesamtkosten als auch der städtische Eigenanteil sowie die bei der Tunnellösung durch die lange Bauzeit verbundenen Kosten- und Finanzierungsrisiken könnten erheblich reduziert werden.