Berichtsvorlage
Vpl/039/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	26.06.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Planungsvariante Ausbau Frankenschnellweg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 14.11.2024

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14.11.2024
Ausführlicher Sachverhalt
Plan Frankenschnellweg
Städtebauliche Barrierewirkungen parallel zum Frankenschnellweg
Anlage_Vergleich_ Ausbau_FSW - _Alternativlösung_

Bericht:

In ihrem Antrag vom 14.11.2024 bittet die Stadtratsfraktionen von Bündnis 90/Die Grünen um die Darstellung einer intern vorliegenden Planung zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs.

Die Verwaltung hatte im Lichte eines unsicheren Ausgangs der seinerzeit laufenden Prozesse eine Planungsvariante entwickelt, die ähnliche aber nicht gleiche verkehrliche Ziele mit deutlich niedrigeren Kosten erreichen sollte. Diese Alternative wurde nun auf Basis der aktuellen Verkehrszählung aus dem Jahr 2024 weiterentwickelt zu einer Variante ohne Tunnel. Dien Planungstiefe ist dabei noch gering, lediglich die grundsätzliche Marchbarkeit und Verkehrswirksamkeit wurde nachgewiesen.

Die Grundzüge dieser Variante werden im beiliegenden Bericht erläutert.

Zu Beginn der Entwicklung stand eine neue Problemdefinition: Staus auf der Trasse zeigen sich in der Morgenspitze von Süden und in der Nachmittagsspitze von Norden her. Damit ist die Route des FSW klar erkennbar eine Pendlerstrecke, die dem Zugang in Nürnbergs Innenstadt dient. Der Planansatz soll diesen Zugang optimieren und die Stausituation mit „konventionellen Mitteln“ lösen. Dabei ist die Verbesserung für den Fern- und Durchgangsverkehr nicht primär Ziel der Planung. Das hier vorgestellte Modell sieht insofern eine gut ausgebaute Stadtstraße vor, keine kreuzungsfreie Schnellstraße. Es ist damit mit dem planfestgestellten Modell des FSW nicht direkt vergleichbar. 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 geringer ist als vor der Corona-Pandemie.

Die Alternativlösung für den Ausbau des Frankenschnellweges (FSW) folgt folgenden Grundgedanken:

- Der FSW ist eine leistungsfähige Hauptverkehrsstraße, gerechnet mit den aktuellen Verkehrszählungen. Die Variante sieht signalisierte Kreuzungen vor, temporäre Stauungen bei manchen Verkehrssituationen sind nicht ausgeschlossen. Der Plan ist nicht kreuzungsfrei und entspricht nicht einer Schnellstraße. Aufgrund der kompakteren Knotenpunkte sind Staus aber seltener und kürzer.

- Die Variante verändert die planfestgestellte Planung durch Verzicht auf Tunnel und Deckel grundsätzlich. Sie ist im Rahmen der Planfeststellung (außer Abschnitt West) nicht umsetzbar.

- aus kosten- und planungsrechtlichen Gründen sollen wesentliche Elemente der bisherigen Planung beibehalten werden (z.B. Westabschnitt, keine Änderungen an den bereits errichteten DB-Bauwerken, Emmy-Noether-Straße als Zubringer zur Innenstadt, Abhängung der Volkmannstraße).

- Verschiebung der Fahrbahnen des FSW nach Norden an die Gleise der DB, um möglichst viel Platz für eine Grünfläche auf der Seite der Wohnbebauung von St. Leonhard zu gewinnen.

- Abhängung der Straße „An den Rampen“, weil die Emmy-Noether-Straße künftig die Funktion der Zubringung Richtung Süden übernimmt. Damit kann eine spürbare Verkehrsberuhigung und Aufwertung für Teile der Südstadt und eine leistungsfähige Signalisierung des LSA-Knotens FSW/Landgrabenstraße erreicht werden.

- In der Rothenburger Straße wird zwischen FSW und Obere Kanalstraße eine Fahrspur in Richtung Norden eingeführt. Damit kann die Durchfahrt durch Gostenhof über Hessestraße und Schreyerstraße unterbunden und eine spürbare Verkehrsberuhigung in Gostenhof sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Knauerschule erreicht werden.

- Berücksichtigung der Radschnellverbindung vom Plärrer nach Zirndorf/Oberasbach und Stein

- das Modell ist zuschussfähig und ermöglicht gegenüber der planfestgestellten Tunnellösung Kosten einzusparen.

Der dargestellte Plan entspricht einer qualifizierten Machbarkeitsstudie, d.h. die Knotenpunkte samt Abbiegespuren und Länge der Spuren wurden auf ihre Leistungsfähigkeit geprüft. Grundlage für die Prüfung bildeten die aktuellen Verkehrszählungen für den FSW und die zuführenden Straßen aus dem Jahr 2024. Die Planungstiefe erreicht keinesfalls die der Planfeststellung des FSW.

Für die Variante wäre ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Potentielle Einwendungen oder /und Klagen können nicht ausgeschlossen werden.

Die Grundzüge der Planungsvariante werden in der Entscheidungsvorlage ausführlich erläutert.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	232.000.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	232.000.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **3.BM/SÖR**

☐

☐