



Für Frankenschellweg-Nutzer ist das ein gewohntes Bild: Stau wie hier An den Rampen in Fahrtrichtung Fürth. Foto: Eduard Weigert

Text Thomas Meiler

Vorfahrt für Lärmschutz

Der kreuzungsfreie Frankenschnellweg-Ausbau entlastet Anwohner und Autofahrer



Hofft auf einen baldigen Baubeginn: Marion Grünewald an einem ihrer Wohnungsfenster über dem Frankenschnellweg.
Foto: Christine Dierenbach

Verkehr optimieren, Staus vermeiden, Lärm und Abgase verringern: Was auf den ersten Blick utopisch erscheint, hat der geplante kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs zum Ziel. Geplagte Autofahrer sollen davon genauso profitieren wie unter Straßenlärm leidende Anwohner.

Wenn Marion Grünewald ihr Küchenfenster öffnet, brandet der Straßenlärm vom Frankenschnellweg in Wellen in ihre Dreizimmerwohnung in der Speyerer Straße in Gibitzenhof. In wenigen Metern Abstand rumpeln Sattelzüge an dem langgestreckten Wohnblock vorbei. Motoren dröhnen, Autos hupen, Bremsen quietschen. Die 54-Jährige schließt das Schallschutzfenster, um sich verständlich zu machen. „Das Kinderzimmer geht auch zum Frankenschnellweg raus. Die Kinder haben sehr gelitten“, erzählt Grünewald, deren Familie seit 35 Jahren in dem Haus lebt. Als sie und ihr Mann 1978 einzogen, gab es die Schnellstraße noch nicht. Damals verlief dort das ausgetrocknete Bett des Ludwigskanals. „Ein Paradies“, erinnert sich Grünewald, die in dem Viertel bereits ihre Kindheit verbrachte. Seit Jahren verfolgt sie die Diskussion um den kreuzungsfreien

Ausbau des Frankenschnellwegs. Wo heute Tag und Nacht der Verkehr rauscht, soll die Straße im Tunnel verlaufen, der Blick statt auf Beton auf eine Grünfläche fallen. „Hoffentlich erlebe ich das noch“, wünscht sich Grünewald, und richtet drei Bitten an die Verantwortlichen: „Dass er endlich gebaut wird, dass es schnell geht und dass wir kein ‚Stuttgart 21‘ bekommen.“

Bis zum tatsächlichen Baubeginn werden sich an den Ampeln vor der Rothenburger Straße, der Schwabacher Straße und an den Rampen noch viele Staus aufbauen. Dabei ist der Frankenschnellweg nicht einmal von überregionaler Bedeutung, weil der Fernverkehr das Stadtgebiet weiträumig umfährt. Eine Verkehrszählung im Jahr 2007 hat ergeben, dass täglich 62 000 Fahrzeuge das Nadelöhr zwischen an den Rampen und der Schwabacher Straße passieren. 43 Prozent davon sind „Binnenverkehr“, der im Großraum Nürnberg beginnt und endet. 51 Prozent entfallen auf sogenannten Ziel- und Quellverkehr, der von außerhalb in den Ballungsraum fährt oder aber umgekehrt dort startet und ein Ziel außerhalb ansteuert. Lediglich sechs Prozent aller Fahrten sind reinem Durchgangsverkehr geschuldet.



Es sind also überwiegend Verkehrsteilnehmer aus Nürnberg und der Region, die sich über den Stillstand auf dem „Frankenschleichweg“, wie die Hauptverkehrsachse spöttisch genannt wird, ärgern müssen. In der Folge versuchen viele Autofahrer, die Engstelle zu umfahren. Sie nutzen Abkürzungen durch angrenzende Stadtteile, belasten kleine Straßen und tragen Lärm und Abgase in Wohngebiete. Der kreuzungsfreie Ausbau soll diese Auswüchse unterbinden und den Verkehr auf einer Achse bündeln. Die Lebensqualität in den angrenzenden Stadtteilen wächst. Ein 1 800 Meter langer Tunnel hebt die Trennlinie zwischen den Stadtteilen St. Leonhard, Gostenhof, Sandreuth, Steinbühl und Gibitzenhof auf. Grünanlagen entstehen, Wege für Fuß-

Auf dem Papier zeigt der künftige Frankenschneidweg bereits sein neues Gesicht. Die Pläne sind fertig. Die Regierung von Mittelfranken als Genehmigungsbehörde arbeitet im Planfeststellungsverfahren die zahlreichen Einwände von Ausbauegegnern und die Stellungnahmen der Stadt Nürnberg als Bauherrin ab. Am Ende des Verfahrens gibt es einen Planfeststellungsbeschluss und damit geltendes Baurecht.

Auf diesen Tag arbeitet die Abteilung Frankenschneidweg des Servicebetriebs Öffentlicher Raum Nürnberg (Sör) seit sieben Jahren hin. Das Projektteam unter Leitung der Diplom-Ingenieure Dietrich-Wilhelm Paul und Ramona Bretschneider ist inzwischen auf 17 Mitglieder angewachsen. Die Planungen für den Tunnel sowie die Lärmschutzwände im Abschnitt West erledigen zwei externe Ingenieurbüros. Wenn es nach Ramona Bretschneider ginge, würde im Frühjahr 2014 mit der Verlegung der Sparten, also der Leitungen im Boden, begonnen werden. 2015 würden dann die eigentlichen Bauarbeiten anlaufen, 2023, nach achtjähriger Bauzeit, wären sie beendet. Würde, wäre, wenn: Weil die Gegner das Projekt möglicherweise vor Gericht zu Fall bringen wollen, steht der tatsächliche Baubeginn in den Sternen. Denn der Ausbau stößt, wie viele Großprojekte, nicht auf vorbehaltlose Zustimmung. Die Gegner, darunter Anwohner und Umweltschützer, Privatleute und Verbände wie der Bund Naturschutz, kritisieren unter anderem, dass die Tunnellösung mehr Durchgangsverkehr und damit mehr Lärm und Abgase bedeuten würde.



Die für den Ausbau verantwortlichen Ingenieure Dietrich-Wilhelm Paul und Ramona Bretschneider mit einem Modell des kreuzungsfreien Frankenschneidwegs.
Foto: Harald Sippel

gänger und Radfahrer erschließen den gewonnenen Freiraum. In der Theorie klingt das einfach, doch die Praxis ist kompliziert, weil der Platz begrenzt ist und der Neubau auf die U-Bahn im Untergrund ebenso Rücksicht nehmen muss wie auf die Bahnbrücken, die die Straße überqueren. Zudem erfolgen die Arbeiten bei laufendem Verkehr. Eine große Herausforderung also für Planer und beteiligte Firmen.

Ramona Bretschneider teilt die Bedenken nicht. Der aktuelle Zustand sei unerträglich. Die Lärmwerte werden deutlich sinken, die Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt Mitte, also im Tunnel, wird auf 70 Kilometer pro Stunde begrenzt, damit der Frankenschneidweg nicht zur Abkürzung zwischen den Autobahnen A3 und A6 verkommt. „Wir bauen keine Stadtautobahn“, betont die Projektleiterin.

Der Frankenschneidweg

Die vierspurige Kreisstraße auf Nürnberger Stadtgebiet, welche die Autobahn A 73 westlich und südlich der Stadt miteinander verknüpft, trägt offiziell den Straßennamen Frankenschneidweg. Sie verläuft weitgehend auf der ehemaligen Trasse des historischen Ludwig-Donau-Main-Kanals. Der Name Frankenschneidweg wird auch als Synonym für die gesamte A 73 verwendet, die von Feucht im Landkreis Nürnberger Land bis Suhl in Thüringen führt und unter anderem Bamberg an den Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen anbindet. Auf dem zentralen Abschnitt zwischen dem Westring und dem Stadtteil Steinbühl in Nürnberg bremsen drei ampelgeregelt Kreuzungen den Verkehr aus. Lange Staus auf der Schnellstraße und den Einmündungen sind die Regel.

„Die Zustimmung ist groß“

Seit dem Amtsantritt von Oberbürgermeister Ulrich Maly im Jahr 2002 hat die Tunnel-Lösung für den Frankenschnellweg große Fortschritte gemacht. Maly ist entschiedener Befürworter des kreuzungsfreien Ausbaus. Er weiß sich darin einig mit der Mehrheit der Nürnberger.

Herr Oberbürgermeister, ist denn der kreuzungsfreie Ausbau wirklich notwendig?

Maly: Viele Menschen sehen den Ausbau ausschließlich als Stauvermeidungs- oder Verkehrs-Beschleunigungsprogramm. Das war er für mich nie. Die Stadtväter haben den Frankenschnellweg damals auf die Trasse des Ludwigskanals gelegt. Heute kann man ganz nüchtern festhalten, dass er nie wieder an dieser Stelle – mitten durch die Stadt – gebaut würde. Unser Auftrag besteht nun darin, dass wir erstens die Anwohner schützen, die seit Jahrzehnten belastet werden. Der Tunnel verringert Abgase, Feinstaub und Lärm deutlich. Zweitens wird die Verkehrsverteilungsfunktion verbessert.

Welche Vorteile versprechen Sie sich davon?

Maly: Wir wissen, dass der Frankenschnellweg die zentrale Verkehrsachse für die Region ist. 94 Prozent sind örtlich beziehungsweise regional gebundener Verkehr, sechs Prozent überregionaler Verkehr. Die Verkehrsverteilung funktioniert jedoch nur schlecht, was die Anschlüsse zur Innenstadt anbelangt. Neben der Anwohnerschutzfunktion verbessert der neue Frankenschnellweg künftig über die Neue Kohlenhofstraße die Anbindung an die Stadt. Wir haben ja deutlich mehr als 50 Prozent des städtischen Schwerverkehrs auf dem Frankenschnellweg. Das ist ein Zustand, um den uns andere Städte beneiden, denn die Alternative wäre ja nicht etwa kein Schwerverkehr, sondern die kapillare Verteilung des Schwerverkehrs überall im Stadtgebiet. Damit hätte man die Belastungen auch überall. Wenn ich Verkehr bündele, dann kann ich an der Immissionsquelle für entsprechenden Schutz sorgen. Das tun wir.

Die Gegner kritisieren, dass mit den rund 450 Millionen Euro, die der Ausbau nach derzeitigen Berechnungen kosten wird, nicht der Nahverkehr und die städtische Infrastruktur insgesamt verbessert sowie Schulen und Kindergärten erneuert werden. Wäre das Geld da nicht besser investiert?

Maly: Grundsätzlich haben die Kritiker recht. Man kann mit 450 Millionen auch viele andere schöne

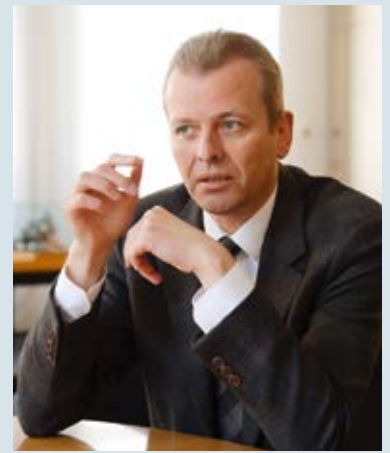
Sachen machen. Ich gebe ihnen auch noch an einem weiteren Punkt recht: Es gibt in deutschen Städten nur noch ganz wenige Verkehrsprobleme, für die Straßenbau tatsächlich eine Lösung ist. Beim Frankenschnellweg ist es aber so. Ich empfehle jedem eine Reise nach München und eine Erinnerung daran, wie es auf dem Mittleren Ring früher zuging. Seit dort Tunnel gebaut wurden, hat sich der Verkehrsfluss verbessert und die Belastungen für die Anwohner sind deutlich gesunken. Das ist auch unser Ziel. Mit dem Ausbau und dem Tunnel korrigieren wir eigentlich eine Entscheidung von vor 60 Jahren, deshalb ist er legitim. Das Geld, das wir dafür bekommen, ist eine Sonderfinanzierung aus der Gemeindeverkehrsfinanzierung. Mit solchen Mitteln wurde und wird nie ein Kindergarten gebaut, weil diese zweckgebunden sind.

Was passiert, wenn das Projekt plötzlich viel teurer wird als geplant? Ist die Stadt dann pleite?

Maly: Nein, wir haben einen sehr großzügigen Zuschuss vom Land bekommen, 395 Millionen Euro. Wir haben unsere eigenen Hochrechnungen zum Beispiel mit den Münchner Tunnelbauern gegengecheckt. Wir kalkulieren also auf Basis der in München im letzten Jahr angefallenen Kosten. Da sind wir ganz dicht an der Realität. Es drohen auch keine Überraschungen mehr, weil alles untersucht ist. Nach menschlichem Ermessen kann, außer vielleicht kleineren Unwägbarkeiten, nichts mehr passieren. Ich erwarte keine Kostenexplosion wie beispielsweise bei der Elbphilharmonie in Hamburg.

Das ist die finanzielle und technische Seite. Dann ist da natürlich noch die Frage der gesellschaftlichen Akzeptanz. Droht die Gefahr, dass der Frankenschnellweg zum „Stuttgart 21“ für Nürnberg wird?

Maly: Nein, überhaupt nicht. Wir haben Ergebnisse aus Untersuchungen und Umfragen, die empirisch sehr relevant sind. Demnach beträgt die Zustimmung in der Bevölkerung so um die 75 Prozent. Beim Frankenschnellweg gibt es, anders als bei „Stuttgart 21“, eine große persönliche Betroffenheit. Auch nach Parteien differenziert ist das so. Selbst eine Mehrheit der Grünen-Wähler ist für den Ausbau des Frankenschnellwegs. Die Partei artikuliert es ein bisschen anders, aber es ist so.

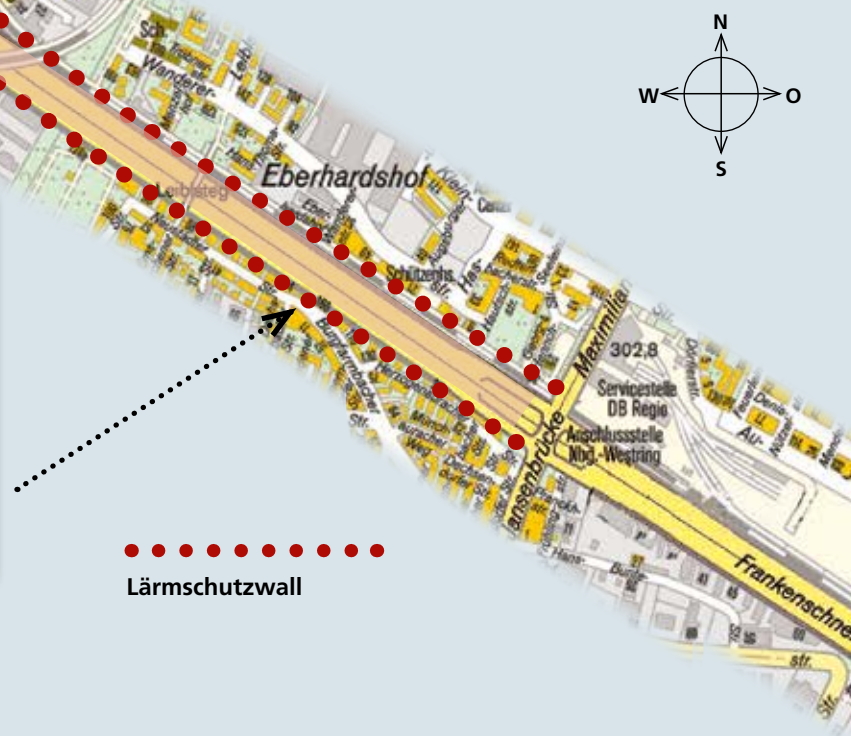


Die zwei Ausbauabschnitte

Stadtgrenze Nürnberg-Fürth

West

Der Abschnitt West umfasst 1,8 Straßenkilometer zwischen der Stadtgrenze Nürnberg-Fürth und dem Westring. In Fahrtrichtung Nürnberg-Hafen, also von Fürth kommend, fahren viele Fahrzeuge an der Anschlussstelle Westring vom Frankenschnellweg ab. Staus vor der Jansenbrücke sind die Regel. Damit der Verkehr künftig besser fließt, soll die Schnellstraße dort auf drei Fahrspuren verbreitert werden. Bis zu acht Meter hohe Lärmschutzwände sollen die angrenzenden Wohngebiete beidseits des Frankenschnellwegs vor Lärm und Abgasen schützen.



Lärmschutzwand

Weniger Lärm

Durch die Untertunnelung und den Bau von Schutzwänden sinken die Lärmwerte teils deutlich. Im Westen schirmen acht Meter hohe Schutzwände die Wohnbebauung ab (Abb. rechts). Der Blick auf das Südportal (Abb. unten) verdeutlicht die Dimension des Tunnels: Die Röhren sind in jede Fahrtrichtung 20 Meter breit. Straßenlärm wird gemäß der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ von 1990 berechnet, der ermittelte Schalldruckpegel ist eine logarithmische Größe, die in Dezibel/A angegeben wird. Die Prognosen sagen, dass die Pegel im Abschnitt West um 8 bis 17 dB(A) zurückgehen werden. Im Abschnitt Mitte ist der Effekt vor allem wegen des Tunnels viel größer. Dort sinken die Werte um 3 bis 24 dB(A).



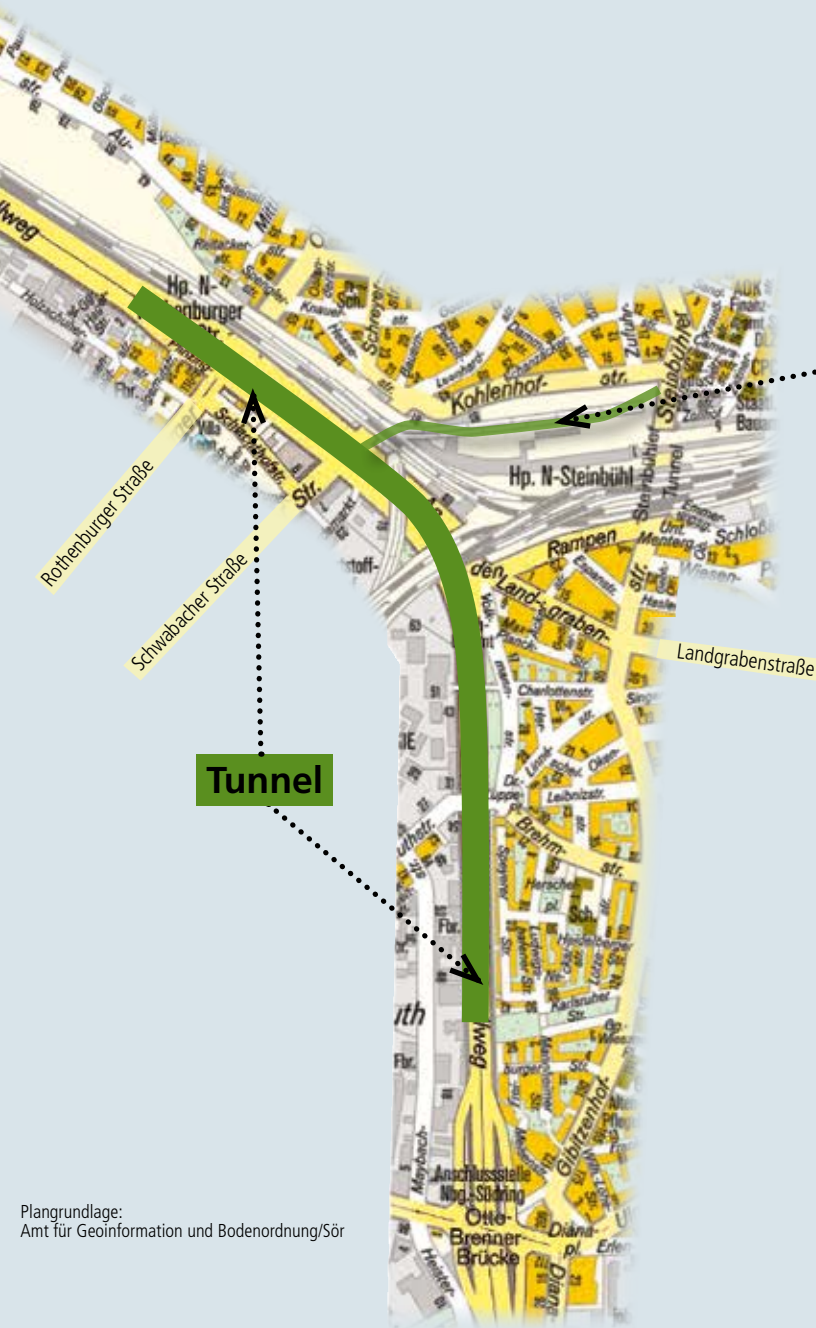
Mitte

Das Kernstück des kreuzungsfreien Frankenschnellwegs ist der 2,6 Kilometer lange Abschnitt Mitte, auf dem 2007 binnen 24 Stunden im Schnitt mehr als 60 000 Fahrzeuge gezählt wurden. Der Verkehr wird teils unter die Erde gelegt, die Fahrbahnen auf der Oberfläche werden neu angeordnet. Wo sich derzeit Autos und Lastzüge an den drei ampelbestückten Kreuzungen an Rothenburger- und Schwabacher Straße sowie an den Rampen stauen, gibt es künftig zwei Möglichkeiten:

1. Der örtliche Verkehr verschwindet zum Teil im Untergrund, ein Teil bleibt an der Oberfläche. Dort gilt weiter Tempo 50. Das Straßen- und Kreuzungsgewirr wird neu geordnet. Neben dem Westportal des Tunnels führen Abbiege- und Einfädelspuren für den Stadtverkehr weiter zur Rothenburger Straße sowie zur Schwabacher Straße, wo künftig die Neue Kohlenhofstraße mündet. Neu strukturiert wird auch die Anbindung der Südstadt über An den Rampen und Landgrabenstraße. Obwohl sich das Verkehrsaufkommen an der Oberfläche der Prognose zufolge durch den Tunnel um mehr als die Hälfte verringern wird, werden auch hier die anliegenden Wohngebiete mit insgesamt 1 700 Meter Lärmschutzelementen zu beiden Seiten geschützt.

Bei der **Neuen Kohlenhofstraße** handelt es sich um eine 600 Meter lange vierspurige Stadtanbindung auf dem Kohlenhofareal. Sie rückt rund 50 Meter von der bestehenden Wohnbebauung ab und bekommt sechs Meter hohe Lärmschutzwände. Ihre Aufgabe ist es, den bisher weitgehend durch Gostenhof fahrenden Verkehr zum Frankenschnellweg aufzunehmen – der Prognose zufolge rund 41 000 Fahrzeuge täglich. Die bestehende Kohlenhofstraße wird eine reine Anliegerstraße.

2. Der Verkehr, der sich nicht zur Innenstadt und in die angrenzenden Stadtteile orientiert, verschwindet in einer Röhre im Boden. Das Westportal beginnt rund 220 Meter vor der Rothenburger Straße, das Südportal des Tunnels kommt rund 300 Meter vor der Otto-Brenner-Brücke/Nopitschstraße wieder ans Tageslicht. Der Tunnel selbst ist 1 800 Meter lang. Aktuell benötigen Fahrzeuge in der Rushhour für die Strecke von der Otto-Brenner-Brücke bis zur Kreuzung Rothenburger Straße bis zu einer Stunde Fahrzeit. Ist der Tunnel eröffnet, dauert die Fahrt gerade einmal knapp zwei Minuten. Das Tempo ist in diesem Abschnitt auf eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Kilometern pro Stunde begrenzt.





 Airport Nürnberg

NEU:
Porto,
London City,
Pisa

Schön, wenn **der Mensch** im
Mittelpunkt steht.

Beste Verbindungen innerhalb Europas
und in alle Welt · schnell erreichbar per
Auto und Bahn · einchecken, shoppen und
genießen · gute Reise von Anfang an

airport-nuernberg.de EINFACH ABHEBEN.

 metropolregion nürnberg

Grünes Licht für den kreuzungsfreien Ausbau

Nach jahrzehntelangem zähem Ringen gab der Stadtrat im Oktober 2009 grünes Licht für das ehrgeizige Vorhaben des kreuzungsfreien Ausbaus. Mit dem eigentlichen Bau der Straßenverbindung zwischen Nürnberg und Erlangen war bereits 1959 begonnen worden. Das erste Teilstück zwischen Kurgartenbrücke und Jansenbrücke ging 1967 in Betrieb. 1976 war der komplette westliche Abschnitt zwischen Stadtgrenze und Schwabacher Straße fertig, erst danach folgte der südliche Abschnitt. In den 1970er Jahren zeigten sich aber auch erstmals die Auswirkungen der überbordenden Motorisierung, das Konzept der „autogerechten Stadt“ kam auf den Prüfstand. Der Ausbau des Frankenschnellwegs geriet ins Stocken. Als die Ausbaupläne wieder aufgenommen wurden, wurde schnell klar, dass die Stadt diesen finanziellen Kraftakt nicht allein stemmen kann. Im Dezember 2012 sagte der Freistaat Bayern zu, einen Großteil der Baukosten, 395 Millionen Euro, zu übernehmen.

Wann genau mit dem Ausbau begonnen werden kann, ist offen. Klar ist, dass die Arbeiten acht Jahre dauern werden, wenn es einmal losgeht. Im ersten Schritt erfolgt dann die Spartenverlegung. Im Untergrund verläuft eine Vielzahl an Leitungen, die aus dem künftigen Baufeld entfernt werden müssen: Gas-, Wasser-, Abwasser-, Fernwärme-, Strom- und Kommunikationsleitungen. Diese Leitungsverlegungen sind sehr anspruchsvoll und nehmen rund zwei Jahre in Anspruch. Parallel dazu baut die Deutsche

Bahn im Abschnitt Mitte zwischen der Schwabacher Straße und den beiden Bahnlinien in Richtung Augsburg und Ansbach eine große Eisenbahnbrücke als Ersatz für zwei alte kleine Bahnbrücken.

Mit den Spartenverlegungen erfolgt auch der Ausbau des Abschnitts West zwischen den Anschlussstellen Stadtgrenze Nürnberg-Fürth und Westring und der Baubeginn des Tunnels im Abschnitt Mitte. Die Bauarbeiten beginnen parallel an mehreren Orten. Wenn der Ausbau im Westen nach drei Jahren Bauzeit zu Ende geht, geht der Tunnelbau in Mitte erst in die heiße Phase.

Der Tunnel wird im dritten Schritt bis auf einen kleinen Teil in offener Bauweise, also in einer offenen Baugrube, errichtet. Lediglich die 80 Meter lange Querung des Bahndamms wird „bergmännisch aufgefahren“, nämlich unter Tage ausgebagert. Dafür sind insgesamt sechs Jahre veranschlagt. Der Tunnel entsteht in mehreren Abschnitten, damit der Verkehr weiterhin fließen kann. Die Arbeiten an oberirdischen Fahrbahnen, Geh- und Radwegen erfolgen zeitversetzt nach Fertigstellung einzelner Tunnel-elemente, ebenso der Ausbau der Neuen Kohlenhofstraße. Während der gesamten Bauzeit läuft der Verkehr, bis auf wenige Ausnahmen, weiter auf dem Frankenschnellweg. Behinderungen, beispielsweise durch eine verengte Verkehrsführung oder durch Baufahrzeuge, werden in den Hauptverkehrszeiten nicht ausbleiben. ■

Zahlen und Fakten

Die **Kalkulation der Gesamtbaukosten** mit Preisstand 2012 **liegt bei 449 Millionen Euro**. Darin sind die über eine Bauzeit von rund acht Jahren anfallenden Preissteigerungen durch Teuerung von Material und Arbeitskosten bereits berücksichtigt. Klar ist aber auch, dass das Projekt umso teurer wird, je länger sich der Baubeginn hinauszögert.

Für den **Tunnelbau** werden rund **200 000 Kubikmeter Beton** benötigt. Mit dieser Menge könnte das Nürnberger Fußballstadion bis zur Oberkante gefüllt werden.

Zur Bewehrung, also **Stabilisierung der unterirdischen Röhre** werden **39 000 Tonnen Stahl** benötigt. Das ist viermal so viel wie für den Bau des Eiffelturms in Paris.

99 Kilometer Leerrohre für Kabel ziehen sich durch das Baufeld. Das entspricht der Entfernung Nürnbergs zur tschechischen Grenze.

Auf den Boden gelegt würden die **Lärmschutzwände** eine Fläche von **rund 25 000 Quadratmetern** bedecken. Das sind dreieinhalb Fußballplätze.

Der Ausbau schafft Platz für **fünf Kilometer neue Radwege**.