

Servicebetrieb
Öffentlicher Raum
Nürnberg



Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs in Nürnberg



www.soer.nuernberg.de

»

Um mit dem auch zukünftig vorhandenen Verkehr besser umzugehen, wollen wir ihn auf dem Frankenschnellweg bündeln, Durchgangsverkehr durch den Tunnel leiten und den Stadtverkehr gezielt lenken.

Christian Vogel
Bürgermeister und Erster Werkleiter SÖR



Das Projekt

Der Frankenschnellweg soll zwischen der Stadtgrenze Nürnberg/Fürth und der Otto-Brenner-Brücke in zwei voneinander getrennten Abschnitten kreuzungsfrei ausgebaut werden. Die Ziele: deutlich besserer Verkehrsfluss, deutlich weniger Stau, deutlich mehr Grün, ein neuer Stadtteilpark, Entlastung für Bürgerschaft und Umwelt.

Abschnitt West

Zwischen der Anschlussstelle Nürnberg/Fürth und der Jansenbrücke soll in Fahrtrichtung Hafen eine dritte Fahrspur angebaut werden, außerdem werden auf beiden Seiten des Frankenschnellwegs Lärmschutzwände errichtet.



Wir wollen den Verkehr bündeln, wir wollen ihn verflüssigen und gezielter lenken, damit negative Begleiterscheinungen beseitigt werden und das Lebensumfeld in der Stadt deutlich besser wird.

Marco Daume
Technischer Werkleiter SÖR



Abschnitt Mitte

Zielperspektive: Der Abschnitt Mitte beginnt mit dem Tunnel in Höhe der Rothenburger Straße.



Das Herzstück des Ausbaus ist der Abschnitt Mitte. Hier ist vorgesehen, den Frankenschnellweg in eine oberirdische und eine unterirdische Ebene aufzuteilen.

Ramona Bretschneider
Projektleiterin FSW

Der Abschnitt Mitte geht von der Rothenburger Straße bis zur Otto-Brenner-Brücke. Hier soll ein 1.800 Meter langer Tunnel gebaut werden, der eine kreuzungsfreie Durchfahrt unter den Verkehrsachsen Rothenburger Straße, Schwabacher Straße, Landgrabenstraße/An den Rampen und Sandreuthstraße ermöglicht. Auf der Oberfläche wird dann nur noch der Verteilerverkehr zu den angrenzenden Stadtteilen und zur Innenstadt abgewickelt.

Mit der Emmy-Noether-Straße soll eine neue Zufahrt zum Innenstadtring hergestellt werden: Sie wird zur zwei-bahnigen Hauptverkehrsstraße mit jeweils zwei Fahrspuren pro Richtung und begrüntem Mittelstreifen.

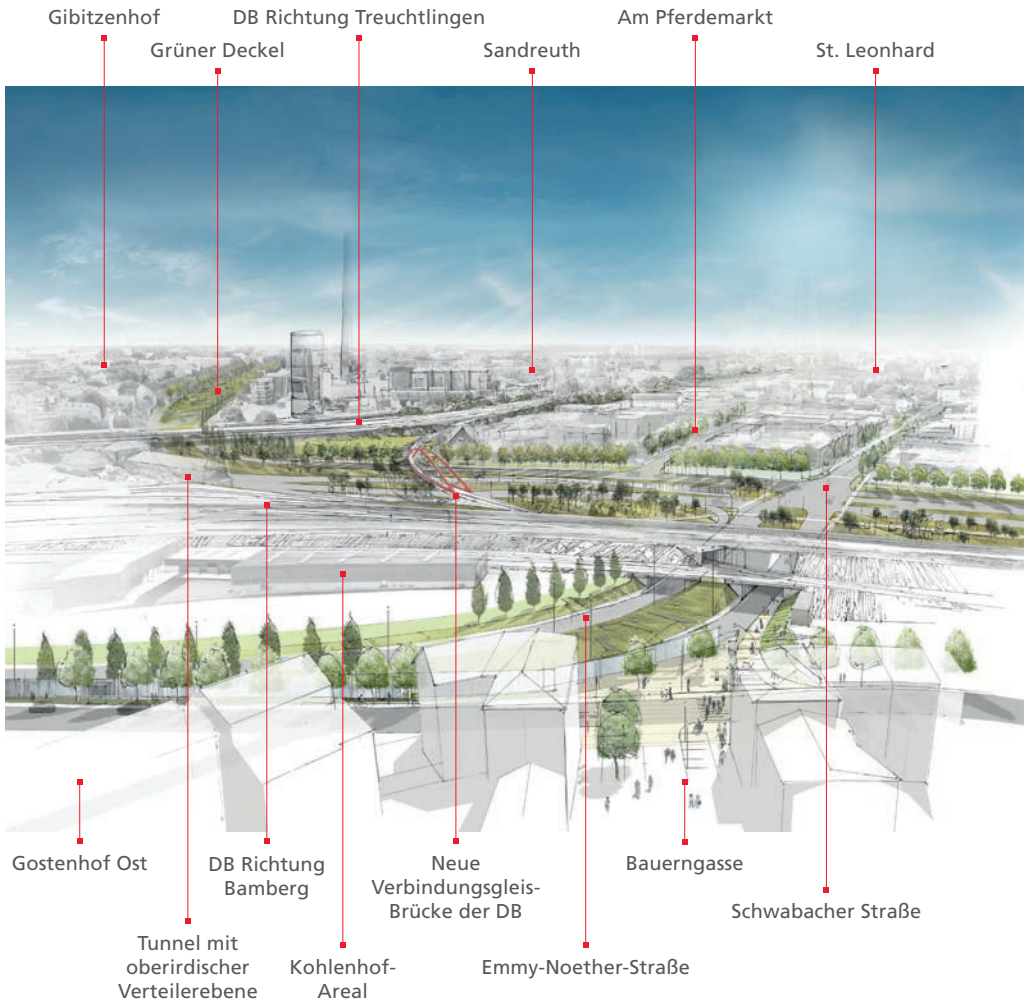


Die Tunnelsicherheit ist ein zentrales Thema. Für die Tunnelnutzer gibt es zum Beispiel eine Tunnellüftung und Fluchtwege und der Tunnel wird von der zentralen Leitstelle laufend überwacht.

Christian Dormeier
Stellvertretender Projektleiter FSW

Der Tunnel

Kernstück des Abschnitts Mitte ist der Tunnel, der den Durchgangsverkehr bündelt und kreuzungsfrei unter dem jetzigen FSW durchleitet. Oberhalb des Tunnels entsteht zum einen die Verteilerebene, durch die der Verkehr in die bzw. aus der Stadt geleitet wird. Zum anderen wird auf dem südlichen Tunneldeckel ein neuer Stadtteilpark angelegt.



Die Emmy-Noether-Straße

Die Emmy-Noether-Straße, wie sie im Rahmen des kreuzungsfreien Ausbaus geplant ist, löst gleich zwei verkehrliche Herausforderungen: zum einen verbessert sie die Erschließung des geplanten neuen Kohlenhofareals und bündelt den Verkehrszu- und -abfluss in die Stadt bzw. aus der Stadt heraus. Zum anderen werden beidseitig Geh- und Radwege angelegt, so dass eine durchgängige Verbindung zwischen St. Leonhard und Gostenhof für den nicht-motorisierten Verkehr entsteht.

Die Kosten



Die Zuschüsse setzen sich zusammen aus einer gesetzlichen Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und einer Sonderförderung des Freistaats Bayern, weil es sich hier um ein ganz besonderes Verkehrsprojekt handelt.

Ronald Höfler
Kaufmännischer Werkleiter SÖR

Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs ist mit rund einer Milliarde Euro veranschlagt. Für die Baumaßnahme gewährt der Freistaat Bayern Zuschüsse in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Der kreuzungsfreie Ausbau ist in hohem Maße förderfähig, weil sich durch ihn die Situation gleich für drei Gruppen verbessert: für die verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, für die unmittelbaren Anlieger und für die Anwohnerschaft im Umfeld des Grünen Deckels.

Die Kosten des Projekts basieren auf der Entwurfsplanung, die der Planfeststellung zugrunde liegt. Diese Kosten, Stand 2020, wurden mit dem Baupreisindex auf den aktuellen Stand 2024 hochgerechnet.

Ohne Umbau des FSW

nur erforderliche Sanierung
Baustelle: 6 Jahre



Ausbau des FSW

mit staatlicher Förderung
Baustelle: 10 Jahre



Die Bauzeit

Bis der Verkehr im neuen Tunnel und an der Oberfläche wie geplant fließen kann, wird eine Bauzeit von rund zehn Jahren benötigt. Während der Bauzeit werden weitgehend alle Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten.

Zwischen einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn ist mit mindestens einem Jahr Vorlaufzeit zu rechnen. In dieser Zeit müssen EU-weite Ausschreibungen für die anstehenden Baumaßnahmen sowie die erforderlichen Vorbereitungen und vorbereitenden Arbeiten, die erst nach rechtskräftiger Baugenehmigung starten können, durchgeführt werden.

Ohne Umbau des FSW

nur erforderliche Sanierung
Baustelle: 6 Jahre



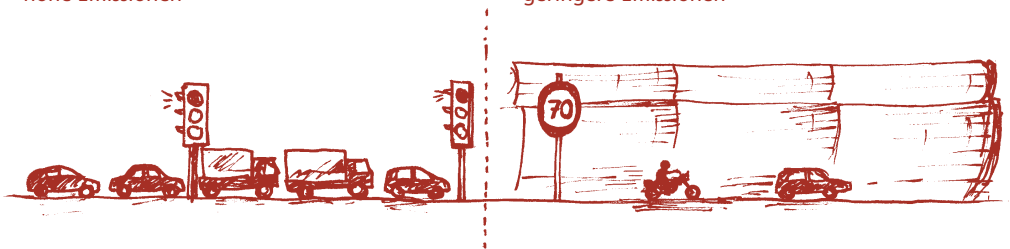
hohe Emissionen

Ausbau des FSW

mit staatlicher Förderung
Baustelle: 10 Jahre



geringere Emissionen



10 Jahre Ausbau

für langfristige Lösungen

Lärmschutzwände (S. 11)



Tunnelportal West (S. 4)



Abschnitt West

Abschnitt Mitte



Lärmschutzwände (S. 11)



Abbildung: Gesamtgrundriss (ohne Maßstab)



Emmy-Noether-Straße (S. 5)



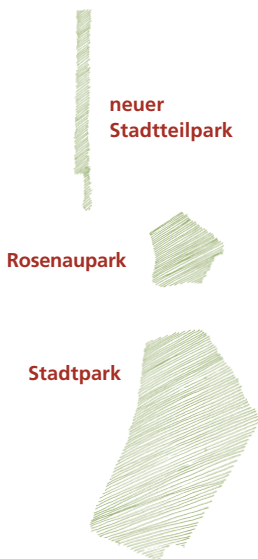
Stadtteilpark, Tunnelportal Süd (S. 10, 13)

FÜR MEHR GRÜN!



23 Tonnen CO₂

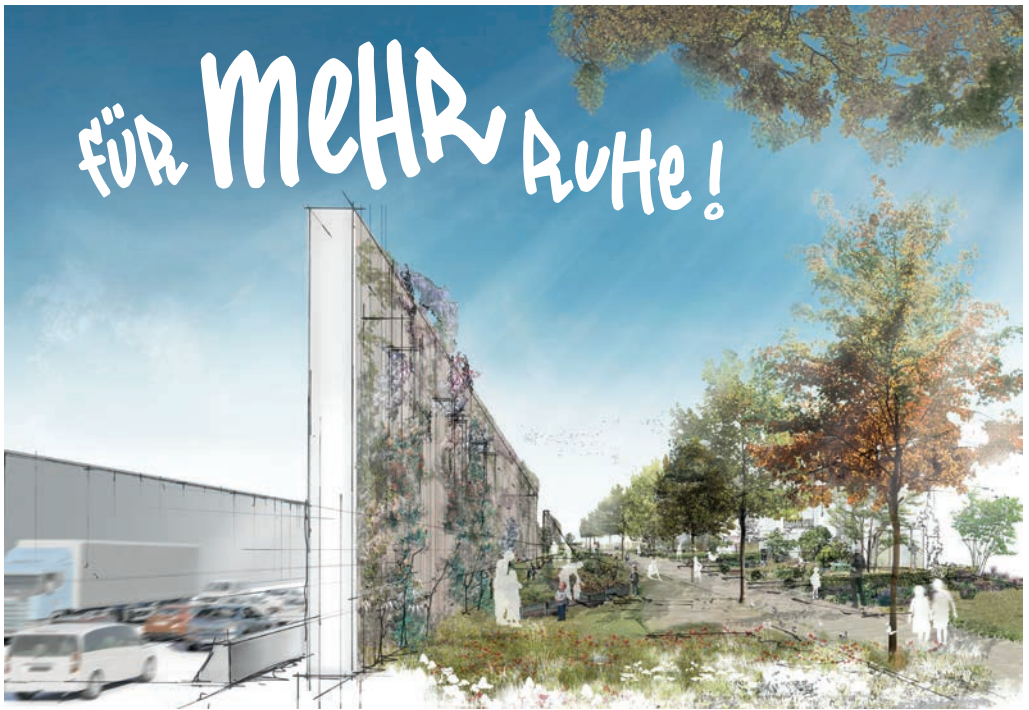
kann der grüne Deckel pro Jahr abbauen



22.000 Quadratmeter mehr Grün entstehen mit dem neuen Stadtteilpark im Abschnitt Mitte. Das entspricht drei Fußballfeldern – oder dem Hummelsteiner Park! Diese neue Grünfläche kann über 23 Tonnen CO₂ pro Jahr abbauen und bietet natürlich viele Spiel- und Erholungsmöglichkeiten. Für die Gestaltung des neuen Parks wird es einen Wettbewerb geben; federführend wird hier das Stadtplanungsamt sein. Wichtig ist: Es wird möglich sein, auf dem Grünen Deckel auch (große) Bäume zu pflanzen, da die Überdeckung des Tunnels hoch genug sein wird.

Daneben entstehen weitere grüne Ausgleichsflächen, unter anderem:

- ein 7.000 Quadratmeter großer Sandlebensraum zwischen den Bahngleisen und dem Frankenschnellweg,
- und es wird am Rande des Westparks Ackerbrachland mit Rasen, Hecken und Baumreihen bepflanzt.



Damit gibt es Erholungsmöglichkeiten für alle Bürgerinnen und Bürger ebenso wie Raum für Natur und Biodiversität.

Allein die neuen Lärmschutzwände haben eine Länge von gut drei Kilometern – davon profitieren über 7.500 direkte Anwohnerinnen und Anwohner, auch in der Emmy-Noether-Straße.

An allen Gebäuden, an denen die gesetzlichen Grenzwerte trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) überschritten werden, ist zusätzlicher passiver Schallschutz vorgesehen (z. B. Schallschutzfenster).

Dazu kommt der Tunnel, der auf 1.800 Metern Länge den Großteil der auf dem Frankenschnellweg verkehrenden Fahrzeuge unter die Erde verlegt und so für mehr Ruhe auf der Oberfläche sorgt. Zusammen mit den passiven Schallschutzmaßnahmen profitieren so insgesamt rund 14.000 Anwohnerinnen und Anwohner.

5 km

mehr Lärmschutz für 14.000 Anwohner

FÜR MEHR WERT!



Als Landschaftsarchitekt sehe ich viele positive Aspekte für die Stadtentwicklung: der Lärmschutz für zahlreiche angrenzende Wohngebäude und vor allem die mit der Übertunnelung verbundene Grüngestaltung eines neuen Parks in einem Stadtteil, dem Grün wirklich fehlt.

Prof. Gerd Aufmkolk
Landschaftsarchitekt

Mit dem Ausbau ist die Einrichtung von rund fünf Kilometern neuer Rad- und Gehwege geplant. Sie verbinden (auch durch die Grünanlage auf dem Tunnel) die anliegenden Stadtteile Sandreuth und Gibitzenhof sowie St. Leonhard und Gostenhof besser: Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer können durch die neuen Wege die große Verkehrsachse Frankenschnellweg einfacher, schneller und sicherer überqueren.

Die Stadt wird besser vernetzt, bietet Platz für mehr Rad- und Fußwege, aber auch für Spiel-, Sport und Erholungsflächen.



Albrecht-Dürer-Haus



ca. 5 km

Max-Morlock-Stadion



über 5 km
neue Fuß- und Radwege

FÜR MEHR FEIERABEND!



10 Minuten

sparen Pendler pro Tag*

Durch den geplanten Tunnel zwischen der Rothenburger Straße und der Anschlussstelle Südring (Otto-Brenner-Brücke) können die Fahrzeuge täglich flüssig und ohne Wartezeiten an Ampeln fahren.

Auf der oberirdischen Verteilerebene kann der Verkehr an den Kreuzungen des Frankenschnellwegs mit der Rothenburger-, der Schwabacher- und der Landgrabenstraße/An den Rampen weiterhin nur mittels Ampelanlagen verkehrssicher abgewickelt werden. Da aber weniger Fahrzeuge auf der Oberfläche unterwegs sind, verringern sich auch hier die Staus.

Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die aus Richtung Westen nach Steinbühl zur Landgrabenstraße fahren, müssen dank des Tunnels lediglich eine Ampel (An den Rampen) passieren anstelle der jetzigen drei.

Damit wird der Verkehrsfluss auf und rund um den Frankenschnellweg verbessert und die Wohngebiete Gostenhof, Gibitzenhof- / Landgrabenstraße werden verkehrlich entlastet. Nicht zuletzt führt der verbesserte Verkehrsfluss zu weniger Stauungen und damit verbundenen Emissionen, da weniger Brems- und Anfahrvorgänge erfolgen.

Der Verkehr wird aufgeteilt und dank Tunnel und Verteilerebene besser gelenkt. So können Pendler in Nürnberg entspannter zur Arbeit und nach Hause gelangen und mehr Feierabend genießen.

*Schätzwert über die gesamte Ausbaustrecke an einem Werktag



Was würde ohne den Ausbau passieren?

Der kreuzungsfreie Ausbau bietet ein enormes Potenzial für die Stadt und ihre Lebensqualität. Ein Verzicht auf diesen Ausbau hätte zur Folge, dass zwar jahrelang Bau-maßnahmen durchgeführt würden, sich dabei aber verkehrstechnisch nichts ändern würde. Denn: Es wäre eine Sanierung im Bestand notwendig, da in den letzten Jahren nur die notwendigen Instandhaltungsarbeiten am Frankenschnellweg und im Umfeld durchgeführt wurden – eben im Hinblick auf den kreuzungsfreien Ausbau.

**Sanierungsmaßnahmen
brächten keine Verbesserung
des Zustands mit sich,
sondern nur seinen Erhalt.**

	Ausbau	Sanierung
Projektkosten	Etwa 1 Mrd. Euro	Etwa 110 Mio. Euro
Mögliche Zuschüsse	Rund 80 %	voraussichtlich keine
Bauzeit	Rund 10 Jahre	Rund 6 Jahre
Lärmbelastung	Verringerung durch Tunnel bzw. Lärmschutzwand	Lärmbelastung steigend wegen Verkehrszunahme
Luft	Verbesserung (Verkehrsfluss, Änderung der Flottenzusammensetzung)	Leichte Verbesserung (Änderung der Flottenzusammensetzung)
Vorteile für Verkehr	Fahrzeitverkürzungen, Staubeseitigung, Entlastung der Alternativrouten	Keine
Grüner Deckel	Städtebauliches Entwicklungspotenzial, Nutzbarkeit für Anwohnerschaft	Entfällt, Trennwirkung durch Frankenschnellweg bleibt bestehen
Neue Rad- und Gehwegverbindungen	rund 5 km neue Wege	Keine
Emmy-Noether-Straße	Erschließung des Gewerbegebiets, Verbesserung der Verkehrsflüsse	Entfällt

Fazit

Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs ist ein Projekt, bei dem die Planerinnen und Planer der Stadt Nürnberg eine bauliche Lösung gefunden haben, die für die Menschen in Nürnberg und in der Metropolregion Lösungen anbietet, die Antworten auf die dringenden Fragen unserer Zeit bietet: Mehr Grün, eine bessere Verkehrsführung, die für weniger Stau und weniger Autoverkehr in den angrenzenden Stadtvierteln sorgt. Für mehr Radwege und damit auch mehr Sicherheit auf den Verbindungswegen zwischen Südstadt, St. Leonhard und Gostenhof. Für besseren Lärmschutz und weniger Schadstoffausstoß durch im Stau stehende Autos.

Impressum

Herausgeber

Stadt Nürnberg
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Eigenbetrieb der Stadt Nürnberg
Sulzbacher Straße 2–6
90489 Nürnberg

Telefon 09 11 / 231-76 37
frankenschnellweg@stadt.nuernberg.de
www.soer.nuernberg.de

Redaktion

André Winkel, Nadine Francke

Design und Satz

ediundsepp Gestaltungsgesellschaft mbH, München
www.ediundsepp.de

Darstellungen

Lang Hugger Rampp Architekten, München
www.langhuggerrampp.de
Die Grille, selbständige Landschaftsarchitekten,
Harry Dobrzanski ByAk BDLA, Penzberg

Stand

Oktober 2024