

Hintergrund

Argumente gegen den Ausbau

Unsere Argumente gegen den Ausbau des Frankenschnellweg gründen wir auf Fakten, die in den meisten Fällen von den Verantwortlichen der Stadt Nürnberg selbst veröffentlicht wurden.

Da sind die gigantischen **Kosten** von „rund einer Milliarde“ Euro für den Ausbau (lt. SÖR: 1,05 Mrd. €, 22.1.2025). Dabei sind wesentliche Kosten, die durch den Ausbau bedingt sind, nicht enthalten wie der sog. Grüne Deckel. Dieser müsste aus städtischen Steuergeldern finanziert werden. Dann die Verlegung zahlreicher Ver- und Entsorgungsleitungen wie für Wasser, Strom, Gas und Fernwärme. Die Kosten dafür werden derzeit auf 62,4 Mio. Euro geschätzt. Dazu die Neuverlegung großer Abwasserkanäle mit geschätzten Kosten von 18,4 Mio Euro. Und der Neubau von Brücken und Unterführungen der Deutschen Bahn wie die Unterführung Rothenburger Straße. Sie ist für Fußgänger und Radfahrer seit Jahrzehnten eine Zumutung (2015 mit 11,05 Mio beziffert). Eine weitere Brücke im Bereich An den Rampen (Kosten noch nicht beziffert). All das käme auf die Gebühren- und Steuerzahler*innen, also alle Nürnberger Haushalte, zu.

Die **Baustelle** für den Tunnel im Bereich zwischen Rothenburger Straße und Landgrabenstraße soll in offener Bauweise durchgeführt werden. D.h. es werden tiefe, große Baugruben für mindestens fünf Jahre das Stadtbild dort bestimmen. In den Spitzenzeiten würden täglich ca. 200 LKWs durch den Stadtteil St. Leonhard fahren. Dazu kämen die Umleitungsstrecken, die z.B. im Bereich St. Leonhard auch durch Wohngebiete führen und dort langfristige Lärmbelastigungen verursachen würden. Aber auch „bis weit in die Südstadt hinein, aber auch am Plärrer und Frauentorgraben würde es für mindestens zehn Jahre Verkehrsverlagerungen geben. Insgesamt wird mit zwölf Jahren Baustellenchaos gerechnet.

Straßenverkehrszunahme: Noch mehr Fahrspuren und der Tunnel werden zusätzlichen Fern- und LKW-Verkehr in die Stadt ziehen. Schließlich stellt der Frankenschnellweg eine Abkürzung für die umliegenden Autobahnen dar. Der Tunnel soll den Durchgangsverkehr kreuzungsfrei unter der Stadt hindurchleiten. Für alle, die aus der Kernstadt kommen oder ihr Ziel dort haben, bleibt es an der Oberfläche bei Ampelkreuzungen, an denen weiterhin Staus entstehen werden. Wer schon einmal in München – der Stauhauptstadt Deutschlands – mit dem Auto unterwegs war, weiß: Auch dort hat der mittlere Ring trotz Tunnel keine Staufreiheit gebracht.

Wir meinen: Statt noch mehr Verkehr mitten durch die Stadt zu schleusen, sollten wir den Fernverkehr konsequent über die längst milliardenschwer ausgebauten Autobahnen um die Stadt herumlenken – und innerhalb der Stadt umweltfreundlichere, zukunftsfähige Lösungen schaffen. Andere Städte wie Paris oder Barcelona, die wesentlich höhere Verkehrsbelastungen und Einwohnerzahlen haben, machen vor, wie es geht.

Der **Stau** bleibt: 80% des Verkehrs sind laut Planfeststellung Ziel- und Quellverkehr, der auch in die Stadt will. Dazu werden an der Neuen Kohlenhofstraße sog. „Aufstellflächen“ geplant. Hier – neben den Wohnhäusern Gostenhofs- stehen dann dreispurig die Autos im Stau vor der Ampel an der Gibitzenhofstraße (die heute zwischen Bahngleisen und Gewerbeflächen am Frankenschnellweg stehen).

Der Ausbau bedeutet einen erheblichen **Verlust an Grün** und eine immense zusätzliche Versiegelung. Bereits beim 1. Abschnitt West werden 2 ha zusätzlich versiegelt. 7ha zusätzlich zu den heute bereits versiegelten Flächen kommen beim Ausbau im Abschnitt Mitte dazu. Weitere 7ha werden durch den

Tunnel zusätzlich unterbaut, die jeglichen Regenwasserabfluss und Grundwasserneubildung behindern.

Mit dem Verlust von Biotopen und zahlreichen alten Bäumen geht für Jahrzehnte auch deren ökologische Wirkung für die Luft und das Raumklima verloren. Offiziell sind es in den Plänen nur 122 Bäume, die dem Ausbau weichen müssen, das kann aber nicht stimmen: Es sind insgesamt 2,5ha wertvolle Biotopflächen im alten Kanalbecken, die geopfert werden. Die Anzahl von alten Bäumen in diesen Flächen wurde nicht gezählt. Genauso wenig, wie alle Bäume im Bereich des 1. Abschnitts West.

Für den Ausbau müssen insgesamt 8 ha Flächen mit Bäumen und Gehölzen, dicht bewachsene Böschungen und Nebenflächen am heutigen FSW gerodet werden. Deren ökologische Relevanz für das Raumklima des Stadtraums fällt auf Jahrzehnte weg. Zwischen Witschelstraße und Nopitschstraße sollen z.B. alle Bäume und Sträucher im Umfeld des FSW gerodet werden. Die Neupflanzungen werden Jahrzehnte brauchen, bis sie eine ähnliche Größe erreicht haben. Der versprochene „grüne Deckel“ umfasst lediglich ein gutes Drittel der Länge des Tunnels. Wegen der geringen Erdüberdeckung über dem Beton kann er nur stellenweise mit großen Bäumen bepflanzt werden.

In einer Stadt, die jetzt schon stark versiegelt ist, führt das zu einem deutlichen Verlust an Lebensqualität und beeinträchtigt die Gesundheit der Menschen. Schon heute heizt sich die Stadt in den Sommermonaten extrem auf – während der häufiger auftretende Starkregen wegen der hohen Versiegelung zu Überschwemmungen führt. Nürnberg liegt beim Hitze-Check der DUH (Deutsche Umwelthilfe) von 190 Städten der BRD auf der Hitzeampel im hintersten tiefroten Bereich. Es bedarf nur wenige Prozentpunkte, dann kann Nürnberg sogar der Stadt Ludwigshafen den traurigen letzten Platz bei der Flächenversiegelung streitig machen.

Die **Luftbelastung** durch Verkehr wird sich durch die Umstellung auf E-Mobilität nur unwesentlich verändern. Die Belastung der Luft wird vermehrt durch Feinstaub und CO₂-Belastungen hervorgerufen; die Umstellung auf E-Fahrzeuge wird nicht die Lösung sein, denn E-Fahrzeuge sind meist schwerer. Der gesundheitsgefährdende Feinstaub wird zunehmen, wenn die Verkehrsbelastung auf zwei Ebenen wie prognostiziert um 10.000 Fahrzeuge ansteigen wird.

Dass die heutige Luftbelastung nicht im Tunnel verschwinden wird, sondern dann gänzlich in konzentrierter Form an den Tunnelein- und -ausfahrten wieder an die Oberfläche tritt und dort die Bewohner erhöht belasten wird, zeigen die Darstellungen in der Luftschadstoffprognose des Planfeststellungsverfahrens deutlich.

Weniger Erholungsorte: Bereits zur Jahreswende 2024/25 mussten die Kleingärtner im Gleisdreieck An den Rampen ihre 25 Parzellen auflösen. Menschen, die sich teilweise 50 Jahre darum gekümmert haben, dass eine Nische im Umfeld von Frankenschnellweg und Recyclinghof am Pferdemarkt vom Gesellschaftsmüll freigehalten wird. Sie hatten sich in der engen Südstadt dort ihre kleinen Paradiese geschaffen. Weitere 25 Parzellen stehen vor der Auflösung an der Berta-von-Suttner-Straße / Ecke Witschelstraße, wenn dort der Umleitungsanschluss für den Baustellenbetrieb eingerichtet wird. Betroffen sind einige Kleingärten am Leibsteg und ein Teil der blühenden Gärten an der Karlsruher Straße.

Ein **Tunnelbauwerk belastet das Klima – und dauerhaft den städtischen Haushalt.** Ein km-Straßentunnel kostet im Vergleich zu einer oberirdischen Straße gleicher Dimension das 10-fache. Das gesamte Tunnelbauwerk ist 1,9 km lang und hat zwischen der Einfahrt kurz vor der Rothenburger Straße und der Ausfahrt mit Abfahrtsmöglichkeit zur Nopitschstraße / Dianaplatz zwei weitere Zu- bzw. Einfahrten. Beide kurz vor und nach den Bahnbrücken An den Rampen. Sie bieten damit den Anschluss des Tunnels an die Südstadt / Landgrabenstraße.

Dem Traum, dass Tunnels den Verkehr verschlucken können und oberirdisch eine heile Welt entsteht, widerspricht der sichtbare enorme Flächenbedarf dieser Zufahrtsbereiche. Zu den 1,9km einfache Tunnelröhren braucht es zusätzliche 1,2km Röhren und Tröge für die Zu- und Abfahrten um in den Tunnel reinzukommen.

Der Tunnel selbst bedarf eines immensen Aufwands an wasserdichtem Beton, der wiederum beim Bau die enorme Menge von 78.759 to CO₂ freisetzt und Rohstoffe verbraucht, die nicht wiederverwendbar sind. Ganz zu schweigen vom nicht reparablen Eingriff in den Untergrund und der Verdrängung des Grundwassers durch die teilweise bis zu 20m tiefen Röhren, die oft die Bursandsteinschichten des Nürnberger Untergrundes durchbohren werden.

Durch den Betrieb des Tunnels würden dauerhaft hohe Kosten auf die Stadt zukommen. Unterhalts- und Betriebskosten lassen sich nicht einfach aufschieben – sie fallen jedes Jahr an. Schon 2010 wurden die jährlichen Betriebskosten des Tunnels auf 2,7 Millionen Euro geschätzt, heute dürften die Schätzungen noch deutlich höher liegen. Für ein Bauwerk, das längst aus der Zeit gefallen ist, würde die Stadt den Haushalt kommender Generationen über Jahrzehnte belasten.

Alleine die Tatsache, dass die meisten Flächen auf dem Tunnel nur eine geringe Erdüberdeckung haben, widerspricht den schönen grünen Bildern, die seit Jahren die Rathausflure dekorieren und nur für die Beschwichtigung der Bürger erzeugt wurden.

Aber nicht nur das braune Bild der mangelnden Erdüberdeckung wird den Stadtraum erheblich verändern, sondern auch die Höhenlage des Tunnels selbst: So muss die Rothenburger Straße zur Querung des Tunnels um 2m angehoben werden und der Park in Steinbühl/Gibitzenhof wird teilweise 3-4m höher liegen als das angrenzende Terrain.

Auch oberirdisch wird der „unsichtbare“ Tunnel dazu beitragen, dass nur in ganz geringen Flächen wirklich Bäume wachsen können, die mit Erdreich verbunden sind, das in der Lage ist Nährstoffe für ein gesundes Wachstum der Bäume zu liefern.

Personalkapazitäten und Haushalt der Stadt sind bereits angespannt. Schon heute wird in wichtigen Bereichen wie Bildung, Kultur, Gesundheit und ÖPNV gekürzt. Während hier Stellen gestrichen werden, soll für den Ausbau des Frankenschnellwegs mit Tunnel zusätzlich Personal eingestellt werden. Dabei bräuchte es für einen zukunftsfähigen Haushalt neue Ideen für die Stadt – aber sicher keine zweigeschossige Autobahn durch Nürnberg. Wir meinen: Es ist höchste Zeit, echte und nachhaltige Alternativen zu prüfen – Lösungen, die sorgsam mit unserer Stadt umgehen und sie wirklich zukunftsfähig und klimaresilient machen. Dafür braucht es auch gemeinsame Visionen, die Politik und Bürgerschaft miteinander entwickeln. Unser Ziel dabei: Kein Durchgangsverkehr mehr, dafür sichere Rad- und Fußwege, ein attraktiver ÖPNV, mit dem auch Pendler gern in die Stadt kommen, – und alles, was man täglich braucht, erreicht man bequem zu Fuß.

Das Bürgerbegehren

Die Initiative für das Bürgerbegehren geht auf ein breites Bündnis unterschiedlichster Initiativen, Vereine und engagierter Einzelpersonen zurück. Aus diesem Kreis haben sich sieben Engagierte bereit erklärt, die Verantwortung für das Bürgerbegehren zu übernehmen: Rotraut Brückner (Stv. Michael Hauck), Jochen Stein (Stv. Wally Geyermann), Brigitte Sesselmann (Stv. Prof. Dr. Harald Kipke).

An Infoständen, bei Infoveranstaltungen, am Rand von Kundgebungen und Demonstrationen hatten ehrenamtlich tätige Unterstützer*innen des Begehrens etwa ein Jahr lang Unterschriften von Nürnberger Bürger*innen gesammelt. In über 100 unterstützenden Läden der Stadt lagen die

Unterschriftslisten aus. Nötig sind zur Einleitung eines Bürgerentscheides in der Stadt die Unterschriften von 3% der Wahlberechtigten, etwa 12.500.

Am 30. März 2026 hatten die Initiator*innen des Bürgerbegehrens ca. 15.000 Unterschriften beim Wahlamt abgegeben und damit das Verfahren formal eingeleitet. Der Termin war mit dem Wahlamt abgestimmt, da die dortigen Beschäftigten vorher mit der Kommunalwahl ausgelastet waren.

Am 15.04.2026 hat der Stadtrat der Stadt Nürnberg das Bürgerbegehren „Lieber zurück auf los statt Ausbau Frankenschnellweg“ für rechtskonform erklärt, die Anzahl der abgegebenen Unterschriften für ausreichend ermittelt und den Bürgerentscheid auf den Sonntag, 28.06.2026, terminiert.

Der Bürgerentscheid am 28.06.2026

Beim Bürgerentscheid dürfen alle wahlberechtigten Bürger*innen der Stadt Nürnberg, das sind auch alle in Nürnberg gemeldeten EU-Bürger*innen, abstimmen. Das Votum ist gültig und für die Stadt verbindlich, wenn mindestens 10% aller Wahlberechtigten für eine der beiden Varianten gestimmt haben und dabei die einfache Mehrheit erreichen.

Die Stadtratsmehrheit hat entschieden, dass alle Wahlberechtigten Briefwahlunterlagen unaufgefordert zugeschickt bekommen und erhofft sich damit eine hohe Wahlbeteiligung. Am 28.6.2026 werden allerdings auch Wahllokale geöffnet haben.

Ab 26.5.2026 will das Wahlamt der Stadt Nürnberg mit dem Versand von Briefwahlunterlagen beginnen.

Die Planung zum Ausbau des Frankenschnellweges

Die Stadt plante eine Stadtautobahn bereits in den 1920er Jahren. Der damalige Jansenplan des früheren Stadtplaners Hermann Jansen sah eine breite Autoverkehrsschneise auf dem bereits brachliegenden Ludwigskanal vor. Daraus wurde nichts. In den 1970er Jahren, als die autoverkehrsgerechte Stadt bereits ihre Schattenseiten mit Lärm, Abgasen, der Zerstörung ganzer Stadtviertel - auch in Nürnberg - gezeigt hatte, machte die Nürnberger CSU wieder Druck für eine Stadtautobahn und der Nürnberger SPD-Oberbürgermeister Andreas Urschlechter zog zunächst mit. Die geplante Schneise sollte südlich der Bahnstrecke Fürth-Nürnberg am Hauptbahnhof vorbei zum Tiergarten führen und dort mitten im Wald mit einem Autobahndreieck an die bestehenden Autobahnen angebunden werden. Das wurde durch Proteste der Nürnberger*innen verhindert, die SPD-Mitglieder waren in der Sache gespalten.

Seit Ende der 1990er Jahre gibt es nun den Versuch der SPD, der CSU das Thema Straßenverkehr und Stadtautobahn aus strategischen Erwägungen wegzunehmen. Trotz großer Proteste führte das 2005 begonnene förmliche Planfeststellungsverfahren 2015 zu Baurecht. Dieses wurde vom BUND Naturschutz und Anliegern beklagt, einige Teilerfolge erzielt, aber seit 2025 gilt das Baurecht der Stadt für den geplanten Ausbau.

Die Kosten für die geplante Ausbaumaßnahme auf 4,9 Kilometern werden von der Stadt mit über 1 Mrd. € angegeben. Ministerpräsident Dr. Markus Söder hat in Aussicht gestellt, 80% der „förderfähigen Kosten“ als Zuschuss zu geben. Das wären ca. 650 Mio. €. Weitere 100 Mio. € will die Staatsregierung zuschießen. Bei der Stadt verblieben damit aber mindestens 250 Mio. € Kosten, die sie nicht hat. Und dazu kämen ca. 80 Mio. € Kosten, die die Gebührenzahler*innen aufbringen müssten.

Im Abschnitt „West“ zwischen Stadtgrenze Fürth und Jansenbrücke soll eine weitere Fahrspur angebaut und eine bis 8 m hohe Lärmschutzwand errichtet werden. Im Abschnitt „Mitte“ zwischen Rothenburger Straße und Otto-Brenner-Brücke ist ein Tunnel für den Durchgangsverkehr vorgesehen

und auf dem Tunnel weitere Fahrspuren und die Verknüpfungen zur Stadt mit mehreren Ampelkreuzungen.

Das Argument der Stadt, es ginge um einen „kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellweges“ gilt damit nur für etwa 20% des Verkehrs. Für 80% des Verkehrs bleiben die Ampelkreuzungen und werden z.T. sogar komplizierter. Mit der Neuen Kohlenhofstraße soll der sog. Aufstellraum für den KFZ-Stau dann vor der Gibitzenhofstraße auf einer fünfspurigen Straße entstehen.