

An die Medienschaffenden der Nürnberger Presse

Pressemitteilung

Frankenschnellweg - ein klima- und verkehrspolitisch nicht mehr vertretbares Großprojekt.

Frankenschnellweg verursacht klimatisch bis zu über 700.000 Tonnen CO₂ – Tunnelbau vernichtet potenziell mehrere Jahrzehnte kommunaler Klimaschutzbemühungen.

Die Kreisgruppe Nürnberg-Stadt des Bundes Naturschutz kritisiert den Ausbau des Frankenschnellwegs als klima- und verkehrspolitisch nicht mehr vertretbares Großprojekt. Nach überschlägigen Berechnungen verursacht das Vorhaben – einschließlich Beton, Zement, Stahl, Baustellenbetrieb, Tunneltechnik und zusätzlichem Verkehr – insgesamt etwa **150.000 bis über 700.000 Tonnen CO₂**. Dies entspricht – je nach zugrunde gelegter Verkehrsprognose – ungefähr **vier bis mehr als dreißig Jahresleistungen kommunaler CO₂-Einsparungen** der Stadt Nürnberg.

Grundlage der Berechnung sind unter anderem die von der Stadt selbst genannten Materialmengen von rund **200.000 Kubikmetern Beton** sowie etwa **39.000 Tonnen Stahl** für das Tunnelbauwerk des Frankenschnellwegs. Die Herstellung dieser Materialien gehört weltweit zu den emissionsintensivsten Industrieprozessen.

Für den Beton- und Zementeinsatz ergeben sich – abhängig von Rezeptur und Zementanteil – spezifische Emissionen von etwa **180 bis 300**



Nürnberg, 26.05.2026
PM 10-26/KG

BUND Naturschutz
Kreisgruppe Nürnberg
Endterstraße 14
90459 Nürnberg

Tel. 0911 / 45 76 06
Fax 0911 / 44 79 26

E-Mail: info@bund-naturschutz-nbg.de

www.nuernberg-stadt.bund-naturschutz.de

Kilogramm CO₂ pro Kubikmeter Beton. Allein daraus resultieren bereits etwa **36.000 bis 60.000 Tonnen CO₂**.

Hinzu kommt der Stahlbedarf von etwa **39.000 Tonnen**. Bei durchschnittlichen Emissionen von etwa **1,5 bis 2,2 Tonnen CO₂ pro Tonne Stahl** entstehen daraus weitere etwa **58.000 bis 86.000 Tonnen CO₂**.

Bereits Beton, Zement und Stahl zusammen verursachen somit etwa:

94.000 bis 146.000 Tonnen CO₂

Noch nicht enthalten sind dabei zahlreiche weitere klimarelevante Posten des Projekts. Nach überschlägiger Betrachtung entstehen zusätzlich:

- durch Asphalt und Straßenoberbau: etwa **5.000 bis 15.000 Tonnen CO₂**
- durch Aushub, Verbau, Abbruch, Entsorgung und Materialtransporte: etwa **10.000 bis 30.000 Tonnen CO₂**
- durch Baustellenbetrieb, Baumaschinen, Dieserverbrauch, Pumpen und Kräne: etwa **5.000 bis 20.000 Tonnen CO₂**
- durch Tunneltechnik, Lüftung, Beleuchtung und Betriebsenergie: etwa **10.000 bis 30.000 Tonnen CO₂**
- durch spätere Instandhaltung und Sanierungen über die Lebensdauer: etwa **10.000 bis 25.000 Tonnen CO₂**

Damit ergibt sich bereits ohne zusätzliche Verkehrsfolgen eine Gesamtsumme von ungefähr:

134.000 bis 266.000 Tonnen CO₂

Besonders problematisch ist aus Sicht des Bund Naturschutz jedoch der sogenannte induzierte Verkehr. Die internationale Verkehrsforschung zeigt seit Jahrzehnten, dass zusätzliche Straßenkapazitäten zusätzlichen Autoverkehr erzeugen oder langfristig stabilisieren. Gerade Tunnel- und Ausbauprojekte führen regelmäßig zu neuen Fahrten, längeren Wegen und einer verstärkten Pkw-Nutzung.

Im Zusammenhang mit dem Frankenschnellweg werden unterschiedliche zusätzliche Verkehrsbelastungen diskutiert. In gerichtlichen und planerischen Unterlagen wird unter anderem eine Zunahme des Durchgangsverkehrs von etwa **900 Fahrzeugen pro Tag** genannt. Kritiker und verkehrspolitische Initiativen verweisen dagegen abschnittsweise auf deutlich höhere zusätzliche Belastungen von bis zu etwa **21.000 Fahrzeugen täglich**.

Berechnet man diese zusätzlichen Verkehrsströme konservativ über einen Zeitraum von 30 Jahren mit durchschnittlich **0,16 bis 0,20 Kilogramm CO₂ pro Fahrzeugkilometer**, ergeben sich folgende zusätzliche Emissionen:

- bei **900 zusätzlichen Fahrzeugen pro Tag**:

- etwa **8.000 bis 10.000 Tonnen CO₂** bei durchschnittlich 5 Zusatzkilometern
- etwa **16.000 bis 20.000 Tonnen CO₂** bei 10 Zusatzkilometern
- bei **5.000 zusätzlichen Fahrzeugen pro Tag:**
 - etwa **44.000 bis 55.000 Tonnen CO₂** bei 5 Zusatzkilometern
 - etwa **88.000 bis 110.000 Tonnen CO₂** bei 10 Zusatzkilometern
- bei **10.000 zusätzlichen Fahrzeugen pro Tag:**
 - etwa **88.000 bis 110.000 Tonnen CO₂** bei 5 Zusatzkilometern
 - etwa **175.000 bis 219.000 Tonnen CO₂** bei 10 Zusatzkilometern
- bei **21.000 zusätzlichen Fahrzeugen pro Tag:**
 - etwa **184.000 bis 230.000 Tonnen CO₂** bei 5 Zusatzkilometern
 - etwa **368.000 bis 460.000 Tonnen CO₂** bei 10 Zusatzkilometern

Zusammen mit den Emissionen des Bauwerks ergibt sich damit insgesamt eine klimatische Größenordnung von etwa:

150.000 bis über 725.000 Tonnen CO₂

Die Stadt Nürnberg nennt für ihre kommunalen Klimaschutzbemühungen jährliche CO₂-Minderungen in einer Größenordnung von etwa **20.000 bis 40.000 Tonnen pro Jahr**. Damit entspricht der Frankenschnellweg – je nach Verkehrsannahme – ungefähr:

4 bis mehr als 36 Jahren kommunaler CO₂-Einsparungen

Der Bund Naturschutz erklärt hierzu:

„Während Bürgerinnen und Bürger zum Energiesparen, zum Umstieg auf Bus und Bahn sowie zum Verzicht auf fossile Heizungen aufgefordert werden, werden gleichzeitig hunderttausende Tonnen CO₂ in Beton, Stahl und zusätzlichen Autoverkehr investiert. Der Frankenschnellweg steht damit exemplarisch für eine Verkehrspolitik des vergangenen Jahrhunderts und konterkariert die Klimaziele der Stadt Nürnberg.“

Die Kreisgruppe Nürnberg-Stadt fordert stattdessen massive Investitionen in Straßenbahn, S-Bahn, Busverkehr, sichere Radwege, Stadtgrün, Entsiegelung und klimaresiliente Quartiersentwicklung. Nur eine echte

Verkehrswende könne langfristig Emissionen senken, Flächenverbrauch reduzieren und die Lebensqualität der Nürnberger Bevölkerung verbessern.

Klaus-Peter Murawski
Staatsminister a.D.
1. Vorsitzender des Bundes Naturschutz in Bayern e.V.,
Kreisgruppe Nürnberg