

# Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:  
613/153/2013

## Planfeststellungsbeschluss für den kreuzungsfreien Ausbau der Kreisstraße N4 (Frankenschnellweg) im Stadtgebiet Nürnberg

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
----------------	--------	-----	-------------	------------

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	23.07.2013	Ö	Kenntnisnahme	
---	------------	---	---------------	--

### Beteiligte Dienststellen

#### I. Kenntnisnahme

Die Ergebnisse des Planfeststellungsbeschlusses werden zur Kenntnis genommen.

#### II. Sachbericht

Am 08.07.2013 hat die Verwaltung den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken über den kreuzungsfreien Ausbau der Kreisstraße N4 (Frankenschnellweg) im Stadtgebiet Nürnberg erhalten. Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingereicht werden.

Von der Reg. v. Mfr. wurde darüber hinaus das folgende weitere Vorgehen gefordert:

- Bekanntmachung der Auslegung in den Amtlichen Seiten der Stadt Erlangen am 11.07.2013
- Auslegung des Beschlusses vom 18.07. - 31.07.2013 bei der Stadt Erlangen

Mit Beschluss vom 28.02.2013 (Anlage 1) schloss sich die Stadt Erlangen den Einwendungen der Stadt Fürth mit Ausnahme des Punktes 6 (Umleitungsverkehr) an und erhob darüber hinaus folgende Forderungen an die Stadt Nürnberg:

1. Erarbeitung eines Lärmschutzkonzeptes für den Ortsteil Eltersdorf, welches sich mit der Frage der Verhältnismäßigkeit von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik hinreichend ausführlich und nachvollziehbar auseinandersetzt.
2. Realisierung des gesetzlich notwendigen Lärmschutzes im Ortsteil Eltersdorf im Falle der Durchführung der Planung durch aktive Lärmschutzanlagen (soweit verhältnismäßig).

Im Folgenden Auszüge aus dem Planfeststellungsbeschluss zu den oben genannten Forderungen:

#### a) Verkehrsprognose (Seite 33 ff.):

Von den Einwendern wurde bemängelt, dass der angenommene Prognosehorizont 2015 bzw. 2020 zu niedrig angesetzt wurde, da bei laufenden staatlichen Straßenbaumaßnahmen des Freistaats Bayern derzeit generell ein Prognosehorizont 2025 zugrunde gelegt wird.

Dies wird grundsätzlich bestätigt. Für Nürnberg ist jedoch festzustellen, dass der Verkehr seit 2002 im Stadtgebiet stagniert. Dies ist durch die jährlich stattfindenden Verkehrszählungen sehr gut dokumentiert.

Auch Prof. Dr.-Ing. Kurzak führt in der Ergänzung vom 04.07.2008 des Untersuchungsberichts zum Einrichtungszentrum Fürth-Steinach von 2003 aus, dass aus Gründen der Bevölkerungsentwicklung (Altersaufbau) mit einer beginnenden Abnahme der Mobilität zu rechnen ist. Aus diesem Grund wird für spätestens 2025 eine Sättigung der Verkehrsnachfrage prognostiziert.

Der von der Stadt Nürnberg gewählte - zu niedrige – Prognosehorizont ist daher unschädlich. Die angesetzten Prognoseverkehrsmengen können auch für ein Prognosejahr 2025 herangezogen werden.

### **b) Verkehrsverlagerungen/Durchgangsverkehr, zusätzlicher LKW-Verkehr auf der A73 (Seite 37 ff.)**

Von den Einwendern wird geltend gemacht, dass (Schwer-)Verkehr, der kein Ziel in Nürnberg hat und bislang auf den Autobahnen um Nürnberg herumfährt, auf die Kreisstraße N 4 verlagert werde.

Dazu wurden von der Planfeststellungsbehörde verschiedenen Verkehrsbeziehungen untersucht (Seite 38ff). Es wurde festgestellt, dass in allen Planfällen, egal wie der Frankenschnellweg im Stadtgebiet Nürnberg ausgebaut wird, der Durchgangsverkehr bei 5.000 - 5.200 Kfz/24 h liegen wird. Dies entspricht - variierend je nach Planfall- prozentualen Anteilen zwischen 5,5 % und 6,6 % des Gesamtverkehrsaufkommens.

Positiv wirkt sich der von der ABDN geplante Overfly (siehe Planfeststellungsbeschluss vom 05.04.2013) am AK Fürth/Erlangen im Zuge des sechsspürigen Ausbaus der A3 auf die Verkehrsbelastung gerade auch im Bereich Eltersdorf aus.

Aufgrund der mangelnden Leistungsfähigkeit der vorhandenen Schleifenrampe Bamberg (A 73 Nord) - Nürnberg (A 3 Ost) weichen viele Verkehre auf die A 73 und weiter auf den Frankenschnellweg aus. Nach Errichtung des Overflys kehren diese wieder auf die A3 zurück und bewirken eine Abnahme des Verkehrs auf der A73.

### **c) Lärmschutz außerhalb des Baubereiches (Seite 61 ff.)**

Im Rahmen der Prüfung der Planung durch die Planfeststellungsbehörde wurden die verschiedenen Forderungen zum Lärmschutz im Detail untersucht.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass aus Gründen der Vereinfachung für die Stadtgebiete Fürth und Erlangen überall dort, wo Wohnnutzung vorhanden ist, als Grenzen der Gesundheitsgefahr Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht angesetzt wurden, unabhängig von eventuellen bauplanungsrechtlichen Festsetzungen.

Unter Zugrundelegung der für die Stadt Nürnberg ungünstigeren Zahlen (ca. 5.000 Kfz/24h Mehrverkehr auf gesamten Strecke zwischen AS Nürnberg/Fürth und AK Fürth Erlangen) haben die Berechnungen ergeben, dass es entlang der BAB A 73 in Fürth und Erlangen in Folge des Ausbaus des Frankenschnellwegs in Nürnberg zu Erhöhungen der Beurteilungspegel um maximal 0,3 dB(A) kommt.

Dort, wo es zu Überschreitungen dieser Grenze kommt, hat die Vorhabensträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen anerkannt (Seite 64 f, Planfeststellungsbeschluss). Die Anwesen, die diesen Anspruch dem Grunde nach geltend machen könnten, sind in den planfestgestellten Unterlagen genannt. Dieser Anspruch resultiert allerdings aus einer „worst-case-Betrachtung“ der Stadt Nürnberg, die notwendig wurde, da der geplante aktive Lärmschutz für einen Teil des Erlanger Stadtteil Eltersdorf (resultierend aus dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A3) nicht berücksichtigt werden durfte.

Es davon auszugehen, dass der im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A3 vorgesehene aktive Lärmschutz bis zur Verwirklichung der Planungen zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs in Nürnberg im Bereich von Eltersdorf umgesetzt ist. Die Ansprüche auf passiven

Lärmschutz verbleiben daher nur dem Grunde nach unter dem Vorbehalt, dass keine weiteren lärmreduzierenden Maßnahmen ergriffen werden und sich die Immissionssituation für die betroffenen Bürger nicht auf diese Weise verbessert hat.

**d) Lufthygiene (Seite 69 ff.)**

Im Bereich der BAB A 73 vom AK Fürth/Erlangen bis zur AS Fürth-Poppenreuth liegt die Gesamtbelastung für NO<sub>2</sub> im Modellfall bei ca. 30 µg/m<sup>3</sup> und für PM<sub>10</sub> bei rund 23 µg/m<sup>3</sup>. Der Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> für beide Schadstoffe wird somit eingehalten.

**Die ausführlichen Unterlagen sind unter [www.erlangen.de/verkehrsplanung](http://www.erlangen.de/verkehrsplanung) einsehbar.**

**Anlagen:**

Anlage 1: Beschluss zum Planfeststellungsverfahren vom 28.2.2013

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang