

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt für Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Vorlagennummer:  
613/129/2013

## **Planfeststellungsverfahren zum kreuzungsfreien Ausbau der Kreisstraße N 4 (Frankenschnellweg) in Nürnberg mit Neubau der Ortsstraße Neue Kohlenhofstraße: Immissionsschutztechnische Auswirkungen des geplanten Ausbaus auf den Ortsteil Eltersdorf hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen**

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.02.2013	Ö	Gutachten	
Stadtrat	28.02.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen  
Amt 23, Amt 31, Amt 66

### I. Antrag

Durch den geplanten kreuzungsfreien Ausbau der Kreisstraße N4 (Frankenschnellweg) in Nürnberg in den Bereichen West und Mitte mit Neubau der Ortsstraße Neue Kohlenhofstraße können grundsätzlich die rechtlichen Voraussetzungen für Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen im Ortsteil Eltersdorf entstehen.

**Die Stadt Erlangen fordert** daher,

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

### II. Begründung

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

##### 1.1. Anlass

Die Stadt Nürnberg beabsichtigt die Neugestaltung der Kreisstraße N 4 „Frankenschnellweg“ (FSW) im Stadtgebiet Nürnberg in den Bereichen West (Str.-km 0+633 bis 2+336) und Mitte (Str.-km 3+451 bis 5+856) mit Neubau der Ortsstraße Neue Kohlenhofstraße (Str.-km 0+154 bis 0+876). Die Bereiche West und Mitte der Baumaßnahme sind wie folgt gegliedert (s. Anlage 1+2):

Im Bereich West ist das Verkehrsaufkommen in Fahrtrichtung Osten (Nbg.-Zentrum, Hafen) zu hoch für die zwei vorhandenen Fahrstreifen. Zwischen der Einfahrt Fürth (AS Nürnberg/Fürth) und der Jansenbrücke (AS Westring) wird daher auf der Südseite ein dritter Fahrstreifen angebaut. Als Folgemaßnahme werden beidseitig Lärmschutzwände errichtet.

Auf der ca. 1 km langen Strecke zwischen den Ausbaubereichen West und Mitte sind keine baulichen Maßnahmen vorgesehen.

Der Abschnitt Mitte beginnt etwa in Höhe der Bertha-von-Suttner-Straße und endet vor der Otto-Brenner-Brücke. Die Verkehrssituation in diesem Abschnitt wird durch Unterfahrung der bisher höhengleichen, signalgeregelten Kreuzungen der Hauptverkehrsstraßen Rothenburger-, Schwabacher- und Landgrabenstraße/An den Rampen mit einem Tunnel verbessert. Auf der Oberfläche werden der kreuzende und der Verteilerverkehr zu den angrenzenden Stadtteilen und zur Innenstadt abgewickelt. Für den Quell- und Zielverkehr werden Ein- und Ausfahrten am Tunnel errichtet.

Parallel zur Schwabacher Straße wird eine neue Straßenunterführung unter der Bahn für den stadteinwärtigen Verkehr in Richtung Plärrer hergestellt. Der stadtauswärts fahrende Verkehr wird künftig durch die vorhandene Unterführung Schwabacher Straße geführt. Im Anschluss wird über den ehemaligen Güterbahnhof eine neue zweibahnige Stadtzufahrt, die neue Kohlenhofstraße, hergestellt, die über die Steinbühler Straße zum Innenstadtring führt. Die bisherige Kohlenhofstraße dient künftig nur noch als Erschließungsstraße.

Durch die Gesamtmaßnahme soll eine leistungsfähige, den Verkehr bündelnde Stadtzufahrt geschaffen werden.

Die Stadt Erlangen wurde mit Schreiben vom 10.01.2013 gebeten, bis zum **11.03.2013** zu dem Plan gem. Art. 73 Abs. 2 Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) als Träger öffentlicher Belange und gem. Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG als betroffener (bezüglich eigener, klagefähiger Rechte) **Stellung zu nehmen**.

Die im Rahmen der Planauslegung festgelegte Ausschlussfrist ist auch für rechtsmittelfähige Einwendungen der Stadt Erlangen (z.B. Eigentumsbeeinträchtigungen, Verletzung der Planungshoheit usw.) maßgeblich. Daher kann für die Einwendungen, die eine Klagebefugnis begründen können, keine Terminverlängerung gewährt werden.

Der Ortsbeirat Eltersdorf wurde mit Mail vom 25.01.2013 auf die Auslegung und die Möglichkeit zur Erhebung von Einwänden hingewiesen.

## **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

### **2.1. Verfahrensstand**

Die Stadt Nürnberg legte mit Schreiben vom 24.06.2010 der Regierung von Mittelfranken die Unterlagen zum Ausbau der Kreisstraße N 4 im Stadtgebiet Nürnberg vor und beantragte die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens.

Die Planfeststellungsunterlagen wurden nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Nürnberg vom 27.9.2010 bis 26.10.2010 zur allgemeinen Einsicht öffentlich ausgelegt.

Die von der Stadt Nürnberg vorgelegten Planunterlagen enthielten neben den Lärmschutzuntersuchungen nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für den Ausbaubereich auch gutachterliche Aussagen zu der Frage des ursächlich auf dem Ausbau beruhenden Lärmzuwachses auf "Umgebungsstraßen", also auf Straßen außerhalb des Ausbaubereiches. Betroffen waren (Seiten-) Straßen innerhalb des Nürnberger Stadtgebietes. Zum Zeitpunkt der Auslegung waren keine Betroffenheiten im Bereich der Städte Erlangen und Fürth erkennbar und dementsprechend erschien dort keine Auslegung erforderlich.

Mit Schreiben vom 22.12.2010 forderte die Planfeststellungsbehörde die Stadt Nürnberg auf, die Voraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen innerhalb des Ausbaubereiches in Folge des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 20.01.2010 (Az. 9 A 22.08) differenzierter zu prüfen.

Im Zuge der Bearbeitung der Anforderungen vom 22.12.2010 hat der Lärmschutzgutachter der Stadt Nürnberg festgestellt, dass es zu (geringfügigen) Lärmzuwächsen auf Abschnitten der BAB A 73 kommen dürfte, die außerhalb des Ausbaubereiches liegen, aber ursächlich auf dem Ausbau der Kreisstraße N 4 im Stadtgebiet Nürnberg beruhen.

Dabei handelt es sich um ursächliche Lärmzuwächse von bis zu 0,3 dB(A) an Messpunkten in Eltersdorf, Kleingründlach, Herboldshof, Steinach, Kronach, Ronhof und Poppenreuth.

Um den Anforderungen des Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG nachzukommen, ist der Plan daher auch in den Städten Erlangen und Fürth auszulegen.

## **2.2. Beteiligung der Bürger**

Die vierwöchige Auslegungsfrist der Planunterlagen (25.01.2013 - 25.02.2013) zu dem oben genannten Planfeststellungsverfahren wurde in den amtlichen Seiten Nr. 2 – 70. Jhrg. am 24.01.2013 ortsüblich bekannt gemacht und ins INTERNET / Homepage der Stadt Erlangen unter [www.erlangen.de/verkehrsplanung](http://www.erlangen.de/verkehrsplanung) eingestellt.

Jeder, dessen Belange durch das Bauvorhaben berührt werden, kann bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist bei der Stadt Erlangen oder bei der Regierung von Mittelfranken, Promenade 27, 91522 Ansbach, Einwendungen gegen diesen Plan schriftlich oder zur Niederschrift erheben. Die Einwendung muss den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen.

Nach Ablauf dieser Frist sind Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen.

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

### **3.1. Stellungnahme der Verwaltung**

#### **▪ Verkehrliche Belange**

An der Anschlussstelle Nürnberg/Fürth der BAB A 73 wird im Prognosebezugsfall, d.h. mit Berücksichtigung des 6-streifigen Ausbaus der A3, für das Jahr 2020 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 68.000 Kfz/24 h prognostiziert. Bei kreuzungsfreiem Ausbau der Kreisstraße N 4 ist ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 72.000 Kfz/24 h an dieser Stelle zu erwarten. Die Stadt Nürnberg geht in den Planfeststellungsunterlagen zu ihren Lasten davon aus, dass der Mehrverkehr von 4.000 Kfz/24 h an der Anschlussstelle vollständig auf den kreuzungsfreien Ausbau der Kreisstraße N4 zurückzuführen ist. Unter Berücksichtigung einer Prognoseungenauigkeit von +/- 1.000 Kfz/24 h wird bei den immissionsschutztechnischen Berechnungen, um auf der sicheren Seite zu liegen, von einem Mehrverkehr von 5.000 Kfz/24 h nach Ausbau des Frankenschnellweges im Prognosejahr 2020 ausgegangen.

Dieser Mehrverkehr wird von der Verwaltung als realistisch eingeschätzt. Die aus dem Ausbau des Frankenschnellweges resultierenden verkehrlichen Wirkungen dürften die Verkehrssituation in Erlangen nicht weiter verschlechtern.

#### **▪ Schallimmissionsschutz**

Durch den geplanten kreuzungsfreien Ausbau der Kreisstraße N4 (Frankenschnellweg) in den Bereichen West und Mitte mit Neubau der Ortsstraße Neue Kohlenhofstraße werden die rechtlichen Voraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen im Ortsteil Eltersdorf geschaffen. Die vorliegenden Unterlagen der Stadt Nürnberg zum gesetzlich notwendigen Schallimmissionsschutz sind aus Sicht der Verwaltung jedoch nicht hinreichend ausführlich und mithin im Ergebnis auch nicht nachvollziehbar:

Inwieweit die örtlichen Gegebenheiten, d.h. die vorhandenen Lärmschutzwände, Berücksichtigung bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen gefunden haben, ist nicht ersichtlich. Die von der Vorhabenträgerin vorgetragene Begründung, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen hier unverhältnismäßig hohe Kosten im Verhältnis zu den prognostizierten geringen Grenzwertüberschreitungen von 0,3 dB(A) verursachen würden, ist zu pauschal.

Es müsste vielmehr ein Lärmschutzkonzept vorgelegt werden, das im Einzelnen z.B. mit darstellbaren Lärmschutzwandhöhen nach dem Stand der Technik die unteren Geschosse der betroffenen Gebäude schützt und die verbleibenden Überschreitungen in den obersten Geschossen mit passiven Maßnahmen unterstützt – vergleichbar dem Konzept der DB AG beim vierspurigen Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg - Ebensfeld. Auf ein solches Konzept sollte sich die Betrachtung der Unverhältnismäßigkeit beziehen, zumal der von der Vorhabenträgerin angebotene passive

Lärmschutz das absolut gesetzliche Minimum der zu ergreifenden Maßnahmen als ultima Ratio darstellt.

Bei einer Vorbelastung von 82.000 Kfz/24 h müsste die Maßnahme einen zusätzlichen Verkehr von weiteren 82.000 Kfz/24 h, d.h. eine Verdopplung und somit einen Gesamtverkehr von 164.000 Kfz/24 h bewirken, damit die Erhöhung nicht mehr als gering angesehen würde. Solche Steigerungen auf schon vorhandenem sehr hohem Niveau sind in überschaubaren Planungszeiträumen unrealistisch.

Trotzdem kommt es erfahrungsgemäß durch viele kleine Maßnahmen über einen längeren Zeitraum zu erheblichen Lärmpegelerhöhungen. Dem Straßengüterverkehr wurden in den letzten Jahren außerdem erhebliche Zuwächse prognostiziert, nichts spricht gegenwärtig für drastische Fehleinschätzungen in diesen Prognosen.

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Verwaltung zu fordern, dass

1. für den Ortsteil Eltersdorf ein Lärmschutzkonzept durch die Vorhabenträgerin erarbeitet wird, welches sich mit der Frage der Verhältnismäßigkeit von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik hinreichend ausführlich und nachvollziehbar auseinandersetzt, und
2. der gesetzlich notwendige Lärmschutz im Ortsteil Eltersdorf im Falle der Durchführung der Planung realisiert wird, soweit verhältnismäßig, durch aktive Lärmschutzanlagen.

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt  
 sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk  
 sind nicht vorhanden

#### Anlagen:

- Anlage 1 – Übersichtsplan Region  
Anlage 2 – Übersichtsplan Gesamtmaßnahme

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

- IV. Beschlusskontrolle  
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift  
VI. Zum Vorgang