

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	19.09.2012	öffentlich - Kenntnisnahme	

Kreuzungsfreier Ausbau der Kreisstraße N4 (Frankenschnellweg) Zunahme Lärm und Abgase in Fürth

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen: Anfrage Bündnis 90 / Die Grünen vom 01.07.2012	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Der Erörterungstermin zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs hat am 16., 17. und 18.04.2012 stattgefunden. Die Stadt Nürnberg als Vorhabenträgerin hat bei der Regierung von Mittelfranken als Planfeststellungsbehörde die Planfeststellung beantragt. Das Protokoll des Erörterungstermins (379 Seiten) ist der Stadt Fürth am 04.07.2012 zugegangen.

Wichtige Themen waren u. a. die Antragsberechtigung der Stadt Nürnberg (Frage nach der Widmung der Straße als Kreisstraße oder Bundesautobahn), der Finanzierbarkeit, der Umweltauswirkungen etc.

Auf Grund der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit können die nachfolgenden Antworten auf die von der Stadtratsfraktion gestellten Anfragen teilweise nicht in aller Ausführlichkeit beantwortet werden.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. In den Fürther Stadtteilen Herboldshof, Steinach, Kronach, Ronhof und Poppenreuth kommt es an einzelnen Anwesen zu Grenzwertüberschreitungen über die Schwelle 70/60 dB(A) hinaus durch die prognostizierte Zunahme des Verkehrs außerhalb des Baubereichs am Frankenschnellweg (A 73 / N4).

2. Die Zahl der Anwohner kann nicht angegeben werden. Nach derzeitigem Stand (derzeitige Verkehrsprognose, Berücksichtigung nur des Grenzwerts 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) sind folgende Anwesen von Grenzwertüberschreitungen betroffen:

Stadtteil	Grenzwertüberschreitung tags (> 70 dB(A))	Grenzwertüberschreitung nachts (> 60 dB(A))
Herboldshof	0	10
Steinach	0	5
Kronach	2	10
Ronhof/Poppenreuth	5	37
Poppenreuth	7	58
Summe	14	120

3. Zum Erörterungstermin wurden vom Vertreter der Stadt Fürth die Fragen nach den lärmtechnischen Auswirkungen auf die Fürther Stadtteile vorgebracht (vgl. Protokoll des Erörterungstermins S. 8 und S. 221 ff.)
4. Von Seiten der Stadt Fürth wurden keine Kritikpunkte an der Verkehrsprognose vorgebracht. Verschiedene Einwander haben kritisiert, dass die Zunahme des Verkehrs (insbesondere des Durchgangsverkehrs und des Mautausweichverkehrs) sowie die Auswirkungen (ÖPNV, Verkehrsverlagerungen ins untergeordnete Straßennetz, Lärm) durch den kreuzungsfreien Ausbau nicht angemessen berücksichtigt wurden. Lärm nimmt mit der Verkehrsmenge unterproportional zu (dekadischer Logarithmus), die Emission von Schadstoffen hängt vor allem auch von der Verkehrsdichte, der Fahrgeschwindigkeit, Brems- und Beschleunigungsvorgängen ab. Eine „direkte“ Zunahme mit der Zunahme der Verkehrsmenge ist auch hier nicht gegeben.
5. Nach Auskunft der Regierung von Mittelfranken wird die Verkehrsprognose, auf der der Antrag beruht, derzeit vom SG 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken überprüft. Nach Abschluss der Prüfung wird darüber entschieden, ob und ggf. wie Prognose angepasst werden muss. Bei einer Anpassung wären die darauf aufbauenden Untersuchungen ebenfalls zu modifizieren.
6. Siehe Antwort zur Frage 2. Der Kreis der Anspruchsberechtigten kann sich durch die Neuberechnung und die Anwendung der Empfehlung der OBB vom 24.11.2010 (Ansatz strengere Grenzwerte 64/54 dB(A) plus Zunahme um 3 dB(A) noch erweitern.
7. Nach Auskunft der Regierung von Mittelfranken ist eine Auslegung in den Kommunen, in denen außerhalb des Baubereichs eine Lärmzunahme zu verzeichnen ist, noch in diesem Jahr vorgesehen. Dies ist jedoch auch von dem Ergebnis der Überprüfung der Verkehrsprognose abhängig.
8. Siehe Punkt 7. Im Rahmen der Auslegung haben dann die Bürger die Möglichkeit, sich zu den ausliegenden Unterlagen zu äußern und ggf. Einwendungen zu erheben. Die Auslegung wird zuvor ortsüblich bekannt gemacht.
9. Nach Auskunft des VGN liegen keine konkreten Zahlen zu Fahrgastverlusten vor. Die Auswirkungen des kreuzungsfreien Ausbaus sind aber in den neueren Untersuchungen für den ÖPNV ab ca. 2005 schon mit berücksichtigt. Die Stadt Nürnberg als Vorhabenträgerin hat eine Zahl von ca. 3 % bis 4 % der Personenfahrten,

die von parallel laufenden ÖPNV-Achsen auf den Autoverkehr verlagert würden, genannt (siehe Protokoll S. 192).

10. Die Fahrgeldeinnahmen im VGN werden bisher nach der sogenannten Regelzuscheidung (Regeltarif: nachfrageorientierte Zuschuldung auf der Basis von Fahrgastbefragungen, Ausgleich für Ausbildungsverkehr und Ausgleich für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste) aufgeteilt. H. E. wird es bei dieser verbundweiten Einnahmeaufteilung bleiben, auch wenn es (wie immer einmal wieder) auf einzelnen Linien zu Fahrgastzuwächsen oder -verlusten kommt.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten				
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt						
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.	im	<input type="checkbox"/> Vwhh	<input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:						

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 11.09.2012

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt