Stadt Fürth

Beschlussvorlage

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Stadtrat	20.02.2013	öffentlich - Beschluss	

Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellweges in Nürnberg - ergänzende Auslegung mit Lärmberechnung für Fürth

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen:	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diente zur Kenntnis.

Die Stadt Fürth gibt folgende Stellungnahme ab und erhebt die nachstehenden Einwendungen:

1. **Darstellung der Unterlagen**:
Die Darstellung der Unterlagen ist aus Sicht der Stadt Fürth nicht ausreichend: Es fehlt ein Lageplan zum Schallschutz, aus dem hervorgeht, wie sich der Lärm ausbreitet (Darstellung der Isophonen für Tag und Nacht, Lärmschutzwände, der betroffenen Grundstücke etc.). In den Tabellen sind die Grundstücke nur mit Flurnummer und Gemarkung aufgeführt, Angaben zu Straße und Hausnummer fehlen. Deshalb ist es für Bürgerinnen und Bürger nicht ohne Weiteres erkennbar, ob und wie sie betroffen sind. Dadurch ist im Zuge der Auslegung ein erheblicher zusätzlicher Beratungsaufwand entstanden.
Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Unterlagen bei einer erneuten erforderlichen Auslegung dementsprechend anzupassen und zu ergänzen.

2. **Verkehrsprognose:**
Grundlage für die Lärmberechnung ist die Verkehrsprognose. Es wird nicht klar, auf welchem Basisjahr die Verkehrsprognose beruht und ob diese damit den aktuellen Erkenntnissen entspricht.
Das angesetzte Prognosejahr 2020 ist nicht ausreichend, da der Prognosehorizont bestenfalls nur wenige Jahre weiter reicht, als das Jahr der geplanten Inbetriebnahme. Erforderlich ist eine Prognose, die zumindest bis zum Jahr 2025, besser noch bis zum Jahr 2030 reicht.
Der Verkehrsprognose wurde eine vereinfachte Betrachtung für den gesamten Abschnitt zwischen Stadtgrenze Nürnberg/Fürth und dem Kreuz Fürth/Erlangen zugrunde gelegt. Dabei wurde ein durchschnittlicher täglicher Verkehr angenommen, der auf Angaben der Autobahndirektion Nordbayern im Bereich Eltersdorf für das Prognosejahr 2020 beruht. Der Verkehr auf den Abschnitten zwischen der AS Ronhof und der AS Nürnberg/Fürth ist nachweislich wesentlich höher als in dem Abschnitt

Eltersdorf, im Abschnitt AS Ronhof und AS Poppenreuth sogar um mehr als 10.000 Kfz pro Tag (Quelle: Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Straßenverkehrszählung 2010).
Die Verkehrsbelastung für den Abschnitt der A73 zwischen AS Fürth Ronhof und AS Nürnberg/Fürth liegt auch im Verkehrsgutachten für den Neubau der Anschlussstelle Steinach an der A73 mit 90.000 Kfz/Tag höher (Quelle: Planfeststellungsunterlagen zum Neubau der Anschlussstelle Steinach an der BAB A 73, Nürnberg - Bamberg von km 25,950 bis km 27,200 mit Anbindung an die Kreisstraße FüS 4 und die Straße „In der Schmalau“ durch die Stadt Fürth, Anlage 16, Verkehrsuntersuchung, Prof. Kurzak, planfestgestellt durch die Reg. von Mittelfranken am 07.07.2011, Gz. 32-4354.1-1/06)
Im Erläuterungsbericht wird angegeben, dass die Berechnung des Verkehrslärms nach der Anlage 1 der 16. BImSchV erfolgte. Sowohl die maßgebende Verkehrsstärke M als auch der maßgebende LKW-Anteil für den Emissionspegel $L_{m,E}$ sind nicht nach der Tabelle A der o. g. Anlage berechnet. Insbesondere der Anteil des Schwerlastverkehrs ist sehr viel niedriger angenommen als für Bundesautobahnen in der Tabelle A vorgeschlagen. Der Anteil des Schwerlastverkehrs wirkt sich stark auf die zu berechnenden Lärmwerte aus.
Der Güterverkehr soll in Bayern von 2007 – 2025 um 56% ansteigen (Quelle: Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern, ITP im Auftrag des BayStMWIVT, August 2010), im Bereich der Städteachse immerhin noch um 35% (Quelle: Verkehrsuntersuchung Erlangen-Fürth-Herzogenaurach, SSP, im Auftrag des Staatlichen Bauamts Nürnberg, März 2011).
Mit der Verlängerung der A 73 nach Thüringen hat sich der Charakter des Frankenschnellweges in Richtung Bundesautobahn gewandelt. Die Stadt Fürth geht davon aus, dass im Zuge des kreuzungsfreien Ausbaus der Fern- und Güterverkehr Richtung Nürnberg-Hafen und Güterverkehrszentrum im Nürnberger Süden verstärkt statt wie bisher über die A 3 und A 9 um Nürnberg und Fürth herum künftig über den kürzeren und in Nürnberg mautfreien Frankenschnellweg fährt und deshalb wesentlich stärker als in der vorgelegten Verkehrsprognose angenommen ansteigt.
Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, eine aktuelle und der zu erwartenden Verkehrsmenge und Verkehrszusammensetzung entsprechende Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2030 vorzulegen und die Lärmberechnung entsprechend anzupassen.

3. **Lärmberechnungen:**
Es fehlen Angaben, welche Parameter bei den Berechnungen zu den einzelnen Anwesen (Wände, Reflexion, Höhenunterschiede, etc.) eingeflossen sind. Ersichtlich ist, dass selbst Hochhäuser nur mit einem Geschoss aufgeführt sind. Exemplarische eigene Nachrechnungen ergaben andere Werte. Teilweise sind die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung überschritten. Daher ist eine Gesamtlärmbetrachtung erforderlich, die auch andere Lärmquellen berücksichtigt. Es ist nachvollziehbar darzulegen, dass trotz Überschreiten der Grenze der Gesundheitsgefährdung eine Zunahme des Lärms nicht unzumutbar ist.
Der Grenzwert für Immissionen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts begründet sich an dem Kriterium der Gesundheitsgefährdung. Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass auch dauerhafter geringerer Lärm krank machen kann. So hat der Bund bereits 2010 die Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) abgesenkt hat. Die Grenzwerte für die Lärmsanierung liegen jetzt bei 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) bei Nacht. Die Auslöseschwellen für Aktionspläne im Zuge der EU-Umgebungslärmrichtlinie zur Vermeidung einer Gesundheitsgefährdung sind bei 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht festgelegt.
Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Annahmen und Eingangsparameter sowie das Lärmberechnungsverfahren angemessen und nachvollziehbar darzustellen sowie die kumulativen Auswirkungen verschiedener Lärmquellen zu betrachten.

4. **Lärmschutz:**
Es sind nicht nur Innenräume, sondern auch schützenswerte Außenwohnbereiche (z. B. Balkone, Loggien, Terrassen) betroffen. Deshalb ist zu prüfen, ob nicht nur

passiver Lärmschutz sondern auch aktive Maßnahmen zum Schutz der Außenwohnbereiche ergriffen werden müssen.
Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Überprüfung auch der schützenswerten Außenwohnbereiche vorzunehmen.

5. **Schadstoffbelastung der Luft:**
Gemäß den vorgelegten Unterlagen ist bedingt durch den kreuzungsfreien Ausbau mit einer weiteren Zunahme der Luftschadstoffbelastung zu rechnen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Immissionswerte „nicht für den Bereich von Autobahnkreuzen und Anschlussstellen“ gelten (Anlage E 11.4, S. 9). Die Berechnung erscheint wegen der hohen Anschlussstellendichte zwischen den AS Ronhof, Poppenreuth und Nürnberg/Fürth als nicht sachgerecht. Da die Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden, ist regelmäßig für repräsentative Zeiträume die Belastung in den betroffenen Abschnitten zu messen. Sollten Überschreitungen festgestellt werden, so sind in gemeinsamer Absprache zwischen den betroffenen Städten Nürnberg und Fürth und der Autobahndirektion Nordbayern kurzfristige Maßnahmen zur Abhilfe zu treffen.
Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Luftschadstoffberechnung auf die tatsächlichen Verhältnisse mit geringem Abstand zwischen den Anschlussstellen und den sich daraus ergebenden Zusatzbelastungen abzustellen

6. **Umleitungsverkehr:**
Es ist davon auszugehen, dass sich der Verkehr durch die langfristige baustellenbedingte Kapazitätseinschränkung nicht nur wie angegeben kleinräumig, sondern weiträumig in das nachgeordnete Straßennetz verlagern wird. Daher ist eine spürbare Zusatzbelastung auf den Straßen im Fürther Stadtgebiet zu erwarten. Die Auswirkungen der Einschränkungen sind anhand eines regionalen Verkehrsmodells zu ermitteln und darzustellen. Die Vorhabenträgerin muss daraufhin geeignete Maßnahmen entwickeln und abstimmen, wie der zusätzliche Verkehr sicher und ohne vermeidbare Beeinträchtigungen abgewickelt werden kann. Hierzu gehört auch eine rechtzeitige und umfassende Information der Bevölkerung in den betroffenen Stadtteilen auch außerhalb Nürnbergs.
Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Wirkungen der baustellenbedingten Verkehrsbeschränkungen auf das nachgeordnete Netz anhand eines geeigneten Verkehrsmodells zu ermitteln sowie in Abstimmung mit den betroffenen Nachbarstädten ein wirksames Maßnahmenkonzept einschließlich einer umfassenden und rechtzeitigen Information der Verkehrsteilnehmer und Bürger zu erarbeiten.

7. **Eigene Grundstücke**:
Die Stadt Fürth erhebt diese Einwendungen auch für die im Eigentum der Stadt befindlichen betroffenen städtischen Grundstücke.

Sachverhalt:

Die Stadt Nürnberg beabsichtigt den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs im Stadtgebiet Nürnberg (Kreisstraße N4). In dem seit 2010 laufenden Planfeststellungsverfahren legt die Stadt Nürnberg nun in Ergänzung der eingereichten Planfeststellungsunterlagen Lärmberechnungen für die Fürther Stadtteile Poppenreuth, Ronhof, Kronach, Steinach und Herboldshof vor, aus denen sich ergibt, dass es in Folge des Ausbaus der Kreisstraße N 4 in Nürnberg auf der BAB A 73 zwischen der Stadtgrenze Nürnberg/Erlangen und dem Anschluss an die BAB A 3 zu einer zusätzlichen Immissionsbelastung angrenzender Bebauung kommt.

Im Zeitraum vom 18.01. bis 18.02.2013 lagen die Unterlagen zur Einsicht aus, des Weiteren ist die Stadt Fürth aufgefordert, bis zum 04.03.2013 als Trägerin öffentlicher Belange und als Betroffene Stellung zu nehmen und ggf. Einwendungen zu erheben.

In den Unterlagen der Stadt Nürnberg ist dazu aufgeführt (Auszug):

> *Anspruch auf Lärmschutz außerhalb des Baubereiches:*
> *Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen außerhalb des Baubereichs ist zu bejahen, wenn der Lärmzuwachs an einem Immissionsort außerhalb des Baubereichs auf Grund einer Verkehrsmehrung, die ursächlich auf dem geplanten Ausbau beruht, zu einer Überschreitung der als Grenze der Gesundheitsgefahr betrachteten Immissionswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts oder zu einer weiteren Verfestigung der Immissionspegel oberhalb dieser Werte führt.*
>
> *Lufthygienische Auswirkungen außerhalb des Baubereichs*
> *Bei einer sehr ungünstigen Betrachtung in der beiliegenden Berechnung bei der die Gesamtschadstoffemissionen der A 73 bzw. des FSW auf die heutige Grundbelastung aufgeschlagen werden, kann es rechnerisch zu leichten Grenzwertüberschreitungen kommen.*

Die Darstellung der Unterlagen wenig detailliert und unvollständig. Es gibt keine Pläne, aus denen hervorgeht, welche Grundstücke betroffen sind, wie sich der Schall ausbreitet, etc. In den Tabellen sind die Grundstücke nur mit Flurnummer und Gemarkung aufgeführt, Angaben zu Straße und Hausnummer fehlen. Hauseigentümer können i. d. R. in ihren Unterlagen noch Angaben zu Flurnummer und Gemarkung finden, betroffene Mieterinnen und Mieter haben dazu selten Zugang. Der Beratungsaufwand in der Stadt Fürth hat sich dadurch massiv erhöht.

Im Rahmen der Auslegung waren zur Einsicht bisher (Stand 13.02.2013) ca. 40 Bürgerinnen und Bürger im Stadtplanungsamt, einige wenige waren hochgradig erregt, da sie seit langer Zeit unter dem Lärm der A73 leiden. Insbesondere die Bereiche, an denen noch kein aktiver Lärmschutz besteht (z. B. Storchenstraße, Gradlstraße, Gewendeweg, Dammstraße), sowie die hohen Gebäude an der Rudolf-Schiestl-Straße sind von jeder zusätzlichen Belastung massiv betroffen. Der Verkehr hat sich seit der Eröffnung des Frankenschnellweges mehr als verdoppelt. Der Grenzwert für Immissionen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts begründet sich an dem Kriterium der Gesundheitsgefährdung. In den letzten Jahren wurde jedoch allgemein bewusst, dass auch geringerer Lärm krank macht und in anderen Bereichen sind die Grenzwerte entsprechend niedriger angesetzt. Der Bund hat bereits 2010 die Grenzwerte für Lärmsanierung um 3 dB(A) abgesenkt. Die Grenzwerte für lärmsanierung liegen jetzt bei 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) bei Nacht. Die Auslöseschwellen für Aktionspläne im Zuge der Umgebungslärmrichtlinien liegen sogar noch niedriger.
Luftschadstoffe:
Die lufthygienische Stellungnahme zur Veränderung der Schadstoffbelastung untersucht die Stoffe Stickoxid (NO_2) und Feinstaub (PM-10). Die Vorbelastung wurde für den Abschnitt AS Fürth Poppenreuth bis AS Eltersdorf entsprechend städtischen Randgebieten angenommen und im Abschnitt AS Stadtgrenze bis AS Poppenreuth mit Werten der Stadt Nürnberg. Die Zunahme der Schadstoffbelastung übersteigt in dem Abschnitt AS Nürnberg/Fürth bis AS Poppenreuth in den Bereichen ohne Lärmschutzwand die geforderten Grenzwerte. Gemäß Gutachten der Stadt Nürnberg ist davon auszugehen, dass durch verbesserte Emissionswerte von Neufahrzeugen die Vorbelastung tendenziell sinken wird und damit die Grenzwerte im Prognosejahr eingehalten werden können. Der mögliche positive Effekt einer Umstellung der Fahrzeugflotte wird jedoch erst allenfalls

mittelfristig wirksam und kann zumindest teilweise durch mehr und größere Fahrzeuge kompensiert werden.

Erschließung der Baustelle / Auswirkungen während der Bauzeit
In den Unterlagen der Stadt Nürnberg ist dazu aufgeführt (Auszug):

> *„Die Durchführung erfolgt, soweit möglich, unter Aufrechterhaltung des Verkehrs. Die Erschließung der Baustelle erfolgt über das bestehende Straßen- und Wegenetz. Für den An- und Abtransport der Erd- und Baustoffe wird, soweit möglich, die Trasse des Frankenschnellweges mitgenutzt, um den innerstädtischen Raum durch den Baustellenverkehr nicht zu belasten.“*

Zum großräumigen Umleitungsverkehr sind keine Aussagen in den Unterlagen zu finden.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen [X] nein [ ] ja Gesamtkosten €	jährliche Folgelasten [X] nein [ ] ja €
Veranschlagung im Haushalt [ ] nein [ ] ja Hst. Budget-Nr. im [ ] Vwhh [ ] Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:	

Beteiligungen

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

Fürth, 13.02.2013

Unterschrift der Referentin bzw. des Referenten	Stadtplanungsamt