

BAB A 73 – Frankenschnellweg im Streckenabschnitt AS Nürnberg/Fürth bis AS Fürth-Ronhof Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h

Begründungen zur Weitergabe an die OBB gemäß Gespräch beim BayStMI vom 15.12.2014 in München

Anlage

- I. Nachfolgend werden die aus Sicht der betroffenen Stadt Fürth wesentlichen Argumente für eine ganztägige Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Abschnitt Anschlussstelle (AS) Nürnberg/Fürth bis AS Fürth-Ronhof in beiden Richtungen der A 73 dargestellt. Weitere Details sind den Anlagen zu entnehmen.

Ordnung des Verkehrs

Die Bundesautobahn (BAB) A 73 hat im Bereich der Stadt Fürth eine vorwiegende Bedeutung für den regionalen und auch den lokalen Verkehr.

Professor Kurzak hat in seinem Gutachten zu Radialstraßen im Großraum Nürnberg/Fürth/Erlangen [1] auch die A 73 südlich des Autobahnkreuzes (AK) Fürth/Erlangen untersucht.

In der damaligen Untersuchung wurde eine Belastung in Richtung Nürnberg von ca. 32.700 Kfz/24 h ermittelt. Die mittlere Fahrtweite betrug 47,6 km, der Anteil des Durchgangsverkehrs durch Nürnberg und Fürth betrug nur 11,5% [1].

Betrachtet man die Summenlinie der Fahrtweitenverteilung, so zeigt sich, dass ca. 50% des Gesamtverkehrs eine Fahrtweite von maximal 30 km aufweisen, mehr als zwei Drittel der Fahrzeuge weniger als 50 km weit fahren, mehr als drei Viertel des Verkehrs weniger als 70 km erreichen und über 85% unter 100 km Fahrtweite aufweisen. Dies unterstreicht die Bedeutung der A 73 für den örtlichen, überörtlichen und regionalen Verkehr und die relativ geringe Bedeutung für den Fernverkehr [1].

Aus dem von der Autobahndirektion Nordbayern (ABDN) und dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) betreuten Verkehrsmodell DIVAN (Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg) lässt sich auch die Bedeutung der A 73 für den innerörtlichen Verkehr in der Stadt Fürth ermitteln.

Hierzu wurden auf Basis der Analyse 2005 (Verkehrsdaten) mit den bisherigen Änderungen im Verkehrsnetz 2015 die Verkehrsbelastungen ausgewertet. Mit Hilfe sogenannter Zielspinnen wurde ermittelt, woher die an den AS Ronhof, AS Poppenreuth und AS Nürnberg/Fürth einfahrenden und ausfahrenden Verkehre stammen und wohin diese fahren. Alle Angaben sind Circa-Angaben auf 100 Kfz gerundet im Rahmen der verfügbaren Modellgenauigkeit [2].

An der AS Ronhof fahren nach dem Verkehrsmodell DIVAN insgesamt 29.300 Kfz pro Tag ein und aus und 63.000 Kfz pro Tag durch, so dass hier das Verhältnis ein- und ausfahrender Kfz zu durchfahrenden Kfz ca. 1:2 beträgt. An der AS Poppenreuth fahren täglich 40.900 Kfz ein und aus, 58.900 Kfz fahren durch. Hier beträgt das Verhältnis nur noch ca. 1:1,4. An der AS Nürnberg/Fürth fahren 38.800 Kfz ein und aus, 44.300 Kfz fahren durch. Hier beträgt das Verhältnis nur noch ca. 1:1,1.

Analysiert man die vorliegenden Ergebnisse weiter, so lässt sich feststellen, dass von den pro Tag an der AS Ronhof in Fahrtrichtung Nürnberg einfahrenden 9.600

Kfz an der AS Poppenreuth ca. 2.100 Kfz (22 %) und an der AS Nürnberg/Fürth ca. 2.000 Kfz (21%) die die A 73 wieder verlassen, insgesamt also 4.200 Kfz und damit fast die Hälfte (43%) die A 73 nur innerhalb dieses kurzen Abschnitts im Fürther Stadtgebiet nutzen. Von den an der AS Poppenreuth einfahrenden 10.100 Kfz verlassen mehr als ein Viertel (2.700 Kfz, 27%) direkt an der nachfolgenden AS Nürnberg/Fürth schon wieder die Autobahn. Insgesamt verlässt in diesem Bereich also mehr als ein Drittel (6.900 Kfz) der einfahrenden 19.700 Kfz die Autobahn A 73 spätestens an der übernächsten Anschlussstelle.

In der Gegenrichtung (Fahrtrichtung Erlangen) verlassen von den an der AS Nürnberg/Fürth einfahrenden 14.300 Kfz 3.200 Kfz (22%) an der nächsten AS Poppenreuth und 3.600 Kfz (25%) an der übernächsten AS Ronhof die Autobahn A 73. Somit sind in dieser Richtung fast die Hälfte (6.800 Kfz, ca. 48%) der Kfz nur innerhalb dieses kurzen Abschnitts im Fürther Stadtgebiet unterwegs. Von den an der AS Poppenreuth einfahrenden 11.800 Kfz verlassen 2.300 Kfz (20%) an der AS Ronhof schon wieder die Autobahn. Insgesamt verlässt in diesem Bereich also ebenfalls mehr als ein Drittel der einfahrenden 26.100 Kfz die Autobahn A 73 spätestens an der übernächsten Anschlussstelle.

Die Entfernung zwischen der AS Ronhof und der AS Poppenreuth beträgt nur 1,6 km, die Entfernung zwischen der AS Poppenreuth und der AS Nürnberg/Fürth 1,8 km. Insgesamt dient auf dem nur 3,4 km langen Autobahnabschnitt mit drei Anschlussstellen ein großer Anteil somit dem innerörtlichen Verkehr. Durch die große Anzahl und den hohen Anteil der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge kommt es zu zahlreichen Verflechtungsvorgängen. Um diese Verflechtungsvorgänge möglichst sicher und leistungsfähig abwickeln zu können, ist ein möglichst einheitliches Geschwindigkeitsniveau anzustreben.

Unabhängig von der Widmung, der Einstufung und dem zuständigen Straßenbau- lastträger weist die Strecke des Frankenschnellweges von der Anschlussstelle Nürnberg Jansenbrücke bis zur Anschlussstelle Fürth-Ronhof die Streckencharakteristik einer innerstädtischen Autobahn innerhalb bebauter Gebiete auf. Nördlich der AS Fürth-Ronhof ändert sich diese Streckencharakteristik: Hier gibt es links und rechts der Autobahn landwirtschaftliche genutzte und bewaldete Flächen, die Linienführung ist annähernd geradlinig.

Diesem in der Örtlichkeit klar erkennbare Wechsel der Streckencharakteristik folgt jedoch nicht die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Auf Nürnberger Stadtgebiet hat der Frankenschnellweg eine Geschwindigkeitsbegrenzung von durchgehend 80 km/h, die Begrenzung auf 80 km/h gilt auch noch im Bereich der AS Nürnberg/Fürth. Im bebauten Bereich des Stadtgebiets Erlangen gibt es ebenfalls eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h. Nur im Bereich des bebauten Stadtgebietes Fürth liegt die Geschwindigkeitsbegrenzung tagsüber auf derzeit 100 km/h.

Sicherheit des Verkehrs

Die Anzahl der Unfälle im Streckenabschnitt zwischen der AS Nürnberg/Fürth und der AS Ronhof liegen nach Angaben des BayStMI vom 16.05.2014 unter dem nordbayerischen Mittelwert. Wie selbst in diesem Schreiben auf Seite 4 angegeben wird, sind „*Quervergleiche mit anderen Streckenabschnitten nicht zielführend*“. Dies gilt insbesondere dann, wenn man Streckenabschnitte vergleicht, die nicht eine ähnliche Trassierung, Querschnittsgestaltung, angrenzende Nutzung (städtisches oder ländliches Umfeld), Verkehrsbelastung und Verkehrszusammensetzung aufweisen. Der Mittelwert aller nordbayerischen Autobahnen enthält damit so unterschiedliche Autobahnen wie die A3, A6, A7 und A9 mit großem Anteil an Fernverkehr und Schwerverkehr ebenso wie eine A 73 mit geringem Anteil an Fernverkehr und auch Schwerverkehr (dieser liegt derzeit bei ca. 7%).

Ziel der EU-Kommission, der Bundesregierung, der bayerischen Staatsregierung wie auch der Kommunen ist die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ein Mittel hierzu ist die Verstetigung des Verkehrs auf Strecken der gleichen Charakteristik bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau. Die Schwere der Unfälle nimmt tendenziell bei geringerem Geschwindigkeitsniveau ab; daher ist die Anzahl der Unfälle, ausgedrückt über die Unfallrate, für sich alleine genommen kein ausreichendes Kriterium, um das Niveau der Verkehrssicherheit hinreichend zu beschreiben.

Gerade durch die große Anschlussstellendichte und der Nutzung als „Regionalautobahn“ ist die Funktion dieser Autobahn eine andere als etwa die einer A 3 oder einer A 9. Dies korrespondiert auch gut mit der Einstufung des Frankenschnellwegs auf Nürnberger Stadtgebiet als künftige Kreisstraße N 4 und nicht etwa als Bundesautobahn, so wie es auch Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs vom 28.05.2013 war (Gz. 32-4354.4-1/09).

Untersuchungen zu Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen zeigen, dass „ein weitgehend homogenes Geschwindigkeitsverhalten auf niedrigerem Niveau [...] in direktem Zusammenhang mit den Veränderungen im Unfallgeschehen“ steht [4].

Leichtigkeit des Verkehrs

Verkehrsentwicklung

Der Verkehr hat auf der A 73 im Abschnitt zwischen AS Ronhof und AS Poppenreuth nach den Zahlenangaben der amtlichen Straßenverkehrszählung (SVZ) von ca. 46.000 Kfz/24h (1985) auf ca. 74.000 Kfz/24h (2010) zugenommen. Dies entspricht einem Anstieg des DTV von 62% in 25 Jahren und liegt damit allenfalls geringfügig unterhalb der Prognose aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1987/88. Bezogen auf den Zeitraum 1975 (also kurz nach Verkehrsfreigabe der Straße) bis heute hat sich der Verkehr von damals ca. 25.700 Kfz/24h annähernd verdreifacht.

Zieht man die aktuellen Prognosen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung heran, so lässt sich eine weitere deutliche Zunahme ablesen. So ist in dem Verkehrsgutachten von Professor Kurzak für den Neubau der Anschlussstelle Steinach, planfestgestellt durch die Regierung von Mittelfranken am 07.07.2011 (Gz. 32-4354.1-1/06), eine Zunahme im Prognosebezugsfall 2020 südlich der AS Ronhof auf über 90.000 Kfz/24 h zu erwarten.

Auch die Prognose des Staatlichen Bauamts Nürnberg im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Erlangen – Fürth – Herzogenaurach geht für den Zeitraum 2010 bis 2025 von einer Zunahme um ca. 4.000 Kfz/24 h aus.

Betrachtet man die geplante bauliche Entwicklung im Bereich der Anschlussstellen, so ist insbesondere an der AS Poppenreuth auch schon kurzfristig eine weitere intensiviertere städtebauliche Nutzung zu erwarten. Im näheren Umfeld sind im sogenannten Kavierlein ([6] Nr. 1) zahlreiche Mehrfamilienhäuser entstanden. Ein Restaurant mit Systemgastronomie befindet sich im Bau (Eröffnung im Frühjahr 2015). Weitere Wohn- und Geschäftsgebäude sind geplant. Allein von diesen Nutzungen ist ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 3.500 Kfz/24 h zu erwarten [3]. Darüber hinaus wurde an der Hans-Vogel-Straße ein Nahversorgungszentrum ([6] Nr. 2) errichtet. Darüber hinaus sind ein Schnellrestaurant mit Drive-In ([6] Nr. 3), zusätzliche Wohnbebauung ([6] Nr. 4), die Neunutzung eines ehemaligen Bauarkts ([6] Nr. 5) sowie die Erweiterung des Stadions Am Ronhof ([6] Nr. 6) zu erwarten.

Verkehrsablauf

Ausgehend von der zu erwartenden Verkehrszunahme ist auch bei den Anschlussstellen noch öfter als bisher zumindest in den Hauptverkehrszeiten mit evtl. Rück-

stau zu rechnen. Hier trägt ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau dazu bei, mögliche Staus frühzeitig zu erkennen; damit Unfälle zu vermeiden oder aber zumindest die Unfallfolgen zu mildern.

Aus der Verkehrsforschung ist bekannt, dass Autobahnen ihre größte Kapazität bei einer Geschwindigkeit von ca. 80 km/h erreichen. Durch die größeren Geschwindigkeitsdifferenzen und die überproportional stark ansteigenden Sicherheitsabstände sinkt die Kapazität bei größeren Geschwindigkeiten [7].

Zudem muss berücksichtigt werden, dass die Fahrzeugführer vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht immer punktgenau einhalten, sondern eher mit einem gewissen Toleranzbereich nach oben fahren, so dass die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich über den zulässigen liegen [7].

Würde die Geschwindigkeit von heute tagsüber 100 km/h auf 80 km/h verringert, würde sich die Fahrzeit zwischen der AS Nürnberg/Fürth und der AS Ronhof unter Vernachlässigung von Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen nur um ca. 30 s verlängern.

Auswirkungen des Verkehrs

Lärmbelastung

Im Bereich der Wohnbebauung gibt es erhebliche Anzahl der Überschreitungen der Lärmsanierungswerte. Durch das Aufbringen des Dünnschichtbelags wurde eine Reduzierung der Lärmbelastung erzielt. Diese beträgt nach Vorher-Nachher-Messungen unseres Ordnungsamtes am Immissionsort eines benachbarten Anliegers jedoch nur ca. 3 dB(A). Zudem ist der Fachliteratur zu entnehmen, dass die Wirksamkeit des lärm mindernden Belages im Laufe der Jahre wieder nachlässt. Insbesondere im Bereich der bestehenden Hochhäuser treten trotz neuem Belag auch tagsüber Überschreitungen der Lärmsanierungswerte auf. Zudem sind die Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, Gärten) nicht ausreichend vor Lärm geschützt

Im Rahmen der Lärmsanierung wurden niedrigere Grenzwerte festgesetzt, da höhere Belastungen die Gesundheit gefährden. Die Lärmwirkungsforschung ist mittlerweile zu der Erkenntnis gelangt, dass ständige Lärmbelastung auch unterhalb von Grenzwerten die Gesundheit schädigt.

Zudem kommen Geschwindigkeitsbeschränkungen durchaus auch aus Lärmschutzgründen auf Autobahnen in Betracht, wie die vom BMVBS eingeführten „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ vom 23. November 2007 ausweisen.

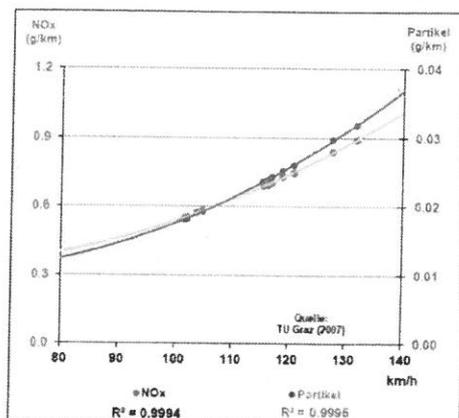
Gerade auf Autobahnen mit einem geringen Schwerverkehrsanteil wie der A 73 (deutlich unter 10%) bewirken Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 80 km/h nochmals eine deutliche Reduzierung des Emissionspegels von annähernd 2 dB (A) (vgl. 16. BImSchV und RLS-90, Diagramm II).

Luftschadstoffe

Im unmittelbaren Anschlussbereich der A 73 befinden sich keine Messstellen des bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU). Die Messstelle in Nürnberg-Muggenhof weist die kürzeste Entfernung zur betrachteten Autobahnstrecke auf. In den vergangenen beiden Jahren lagen die Werte für Stickstoffdioxid (NO_x) und Partikel (PM₁₀) in der Luft an dieser Messstelle unter den jeweiligen Immissionsgrenzwerten, allerdings bemühen sich die zuständigen Behörden darum, die bestmögliche Luftqualität unterhalb dieser Werte, die mit einer nachhaltigen Entwicklung in Einklang zu bringen ist, aufrechtzuerhalten und berücksichtigen dies bei allen relevanten Planungen (§ 26 der 39. BImSchV).

Aus einer Veröffentlichung der TU Graz (siehe nachstehende Grafik) lässt sich eine Reduzierung der Stickoxide und Partikel PM₁₀ durch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h rechnerisch nachweisen, was im Sinn der

39. BImSchV wäre. In Zusammenhang mit den verkehrlichen Feststellungen zur Nutzung der A 73 innerhalb der angebauten Gebiete im Stadtgebiet Fürth würde sich durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h tagsüber ein positiver Effekt für die Luftreinhaltung ableiten lassen.



Emissionsfaktoren für Pkw in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit nach Angaben der TU Graz [8]

Im „Guidebook Air Quality Management“ [9] heißt es dazu: „Moving at a constant, moderate speed emits less air pollutants compared to traffic with frequent speed fluctuations. Fixing the maximum velocity for all vehicles to the maximum of heavy trucks can set through this policy combined with a “trajectory control” system.“

Zu ähnlichen Ergebnissen kommt eine Untersuchung aus den Niederlanden [10]. Dort heißt es in der Zusammenfassung: „The objective of this study was to assess whether, and to what extent, a lowering of the maximum speed limit from 100 to 80 kph had reduced traffic related air pollution in the direct vicinity of a highway. [...] In conclusion, this study demonstrates a significant reduction of PM₁₀ and PM₁ as a result of reducing the speed limit at an urban ring highway.“

Die Bedeutung von Temporeduzierungen wird nach einer Studie der TU Graz noch weiter zunehmen, da der Fahrleistungsanteil der Dieselfahrzeuge am Pkw-Verkehr und dem Verkehr mit leichten Nutzfahrzeugen weiter steigen wird [11].

Fazit

Wie gezeigt werden konnte, sprechen Gründe der Verkehrssicherheit, der Verkehrsentwicklung, des Verkehrsablaufs, der Lärmbelastung und die zusätzliche Reduzierung von Luftschadstoffen für die Beschränkung der Geschwindigkeit auf 80 km/h auf der A 73 innerhalb des bebauten Bereichs der Stadt Fürth, so wie es auch in den Nachbarstädten Erlangen und Nürnberg erfolgreich praktiziert wird.

Gerade die Verkehrsverteilung zwischen den AS Nürnberg/Fürth und Fürth-Ronhof macht deutlich, dass unmittelbare Vergleiche mit der Situation im Stadtgebiet Erlangen nicht nur möglich, sondern erforderlich sind. Dem Argument „Ordnung des Verkehrs“ ist aufgrund der Nutzungsdichte zwischen den Anschlussstellen das Argument „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ aufgrund der Vielzahl an Verflechtungsvorgängen beizustellen.

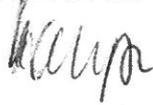
Der volkswirtschaftliche Nutzen durch geordneteren, sichereren und leistungsfähigeren Verkehrsablauf sowie die Reduzierung der Belastungen vor allem für den Menschen wiegt bei einer sachgerechten Abwägung die eventuell entstehenden minimalen Zeitverluste durch ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau bei weitem auf.

II. Abdruck: SpA/Vpl z. A.: A 73 Frankenschnellweg
OA/U
SvA

III. Ref III. zur Mitzeichnung

IV. D z. K.

Fürth, 13.01.2015
Baureferat



Quellenverzeichnis

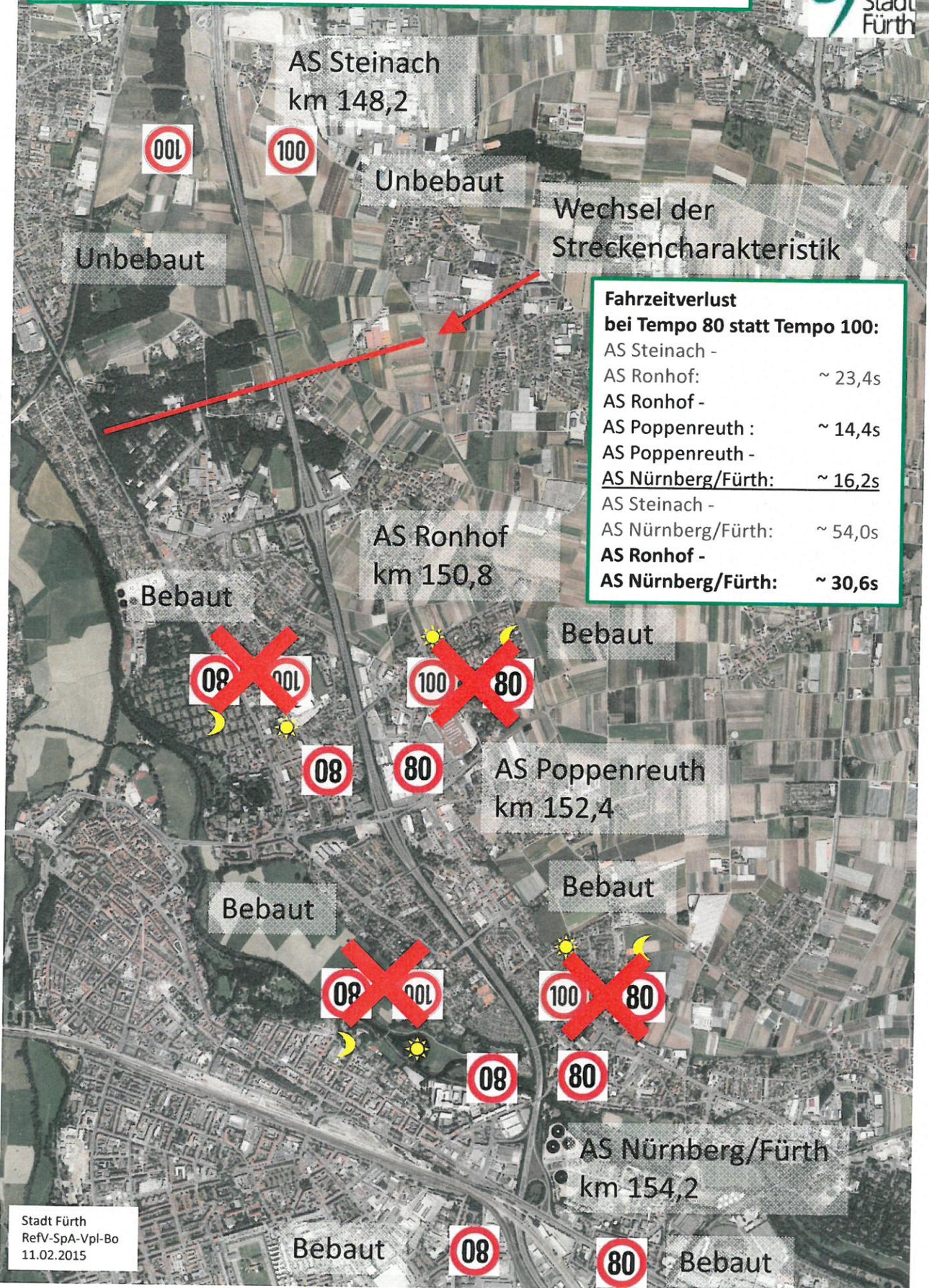
- [1] Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak: Verkehrsuntersuchung Radialstraßen im Großraum Nürnberg/Fürth/Erlangen, Einzugsbereiche und Fahrtweiten- grundlagen für die Beurteilung der Einstufung der Straßen; München, 1999
- [2] Stadt Fürth, Baureferat, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung: Auswertung des Verkehrsmodells DIVAN hinsichtlich der Bedeutung der BAB A73 für den innerörtlichen Verkehr in Fürth; Fürth 2015
- [3] Stadt Fürth, Baureferat, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung: Diagramm der Verkehrsentwicklung, Datenbasis BaySIS, Amtliche Straßenverkehrszählung; Fürth, Januar 2015
- [4] Thoma, J.: Auswirkungen von Tempo 80/120 auf die Verkehrssicherheit; in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Volume 35, Ausgabe 2/1989
- [5] Obermeyer Planen und Beraten GmbH; Verkehrstechnische Untersuchung Erschließung CitiLife Fürth; München, November 2011
- [6] Stadt Fürth, Baureferat, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung: Übersichtslageplan zukünftige zusätzliche bauliche Nutzungen im Bereich der AS Poppenreuth; Fürth Januar 2015
- [7] Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Das Fundamentaldiagramm - Grundlagen und Anwendungen, Merkblatt (Entwurf); Köln, Oktober 2004
- [8] Thudium, Jürg: Evaluation Tempo 100 auf der Unterinntalautobahn im Winter 2006/07, Teil 1, Effekte auf Fahrgeschwindigkeiten, Emissionen und Immissionen, im Auftrag der Tiroler Landesregierung; Oekoscience AG Chur, 29.04.2007
- [9] INTERREG IIIc, Citeair (2007): Air Quality Management Guidebook, Case Study 4: 80 KM/H SPEED LIMIT ON A13 MOTORWAY IN OVERSCHIE, ROTTERDAM, p. 120 – 125.
- [10] Dijkemaa, M.; van der Zee, S.; Brunekreef, B.; van Striena, R. : Air quality effects of an urban highway speed limit reduction; Elsevier, Oktober 2008
- [11] Rexeis, M.: Berechnung der emissionsseitigen Auswirkungen der Einführung einer durchgehenden 100 km/h Beschränkung auf der A 12 zwischen Imst und Landeck/Zams; Erstellt im Auftrag der Tiroler Landesregierung; Report Nr. I-13/2005 Rex-Em12/05/679 vom 26.08.2005

Anlagen

Anschlussstelle	km	Länge	V _{zul} tags [km/h]	V _{zul} nachts [km/h]	V _{zul} tags [m/s]	V _{zul} nachts [m/s]	Fahrzeit tags [s]	Fahrzeit nachts [s]	Fahrzeitverlust [s]	Fahrzeitverlust [min]
Steinach	148,2		100	100	27,8	27,8				
Ronhof	150,8	2,6	100	80	27,8	22,2		117	23,4	0,39
Poppenreuth	152,4	1,6	100	80	27,8	22,2		72	14,4	0,24
Nürnberg/fürth	154,2	1,8	100	80	27,8	22,2		81	16,2	0,27
Nürnberg/Westring			80	80	22,2	22,2				
							216	270	54	0,9
							Summe	Summe	Summe	Summe

Quelle: Autobahnatlas
<http://www.autobahnatlas-online.de/A73.htm>

A 73, AS Ronhof bis AS Nürnberg / Fürth: Tempo 80 statt Tempo 100



Fahrzeitverlust bei Tempo 80 statt Tempo 100:	
AS Steinach -	
AS Ronhof:	~ 23,4s
AS Ronhof -	
AS Poppenreuth :	~ 14,4s
AS Poppenreuth -	
<u>AS Nürnberg/Fürth:</u>	<u>~ 16,2s</u>
AS Steinach -	
AS Nürnberg/Fürth:	~ 54,0s
AS Ronhof -	
AS Nürnberg/Fürth:	~ 30,6s

A 73, AS Ronhof bis AS Nürnberg / Fürth: Tempo 80 statt Tempo 100 - Die wichtigsten Argumente

- **Ordnung des Verkehrs:**
 - Große regionale Bedeutung (Zahlen Professor Kurzak 1999):
 - ~ 50% des Gesamtverkehrs fahren weniger als 30 km
 - ~ 67% des Gesamtverkehrs fahren weniger als 50 km
 - ~ 85% des Gesamtverkehrs fahren weniger als 100 km
 - Große lokale Bedeutung (Zahlen aus Verkehrsmodell DIVAN):
 - AS Ronhof: 63.000 Kfz fahren durch, 29.300 Kfz fahren ein und aus (Verhältnis ca. 2,0 : 1)
 - AS Poppenreuth: 58.900 Kfz fahren durch, 40.900 Kfz fahren ein und aus (Verhältnis ca. 1,4 : 1)
 - AS Nürnberg/Fürth: 44.300 Kfz fahren durch, 38.800 Kfz fahren ein und aus (Verhältnis ca. 1,1 : 1)
 - Große innerörtliche Bedeutung:
 - Mehr als ein Drittel der in Fürth einfahrenden Fahrzeuge verlässt spätestens an der übernächsten Anschlussstelle (also noch in Fürth) die A73
- **Sicherheit des Verkehrs:**
 - Hohe Anschlussstellendichte (3 Anschlussstellen auf 3,4 km)
 - Beschilderung und Streckencharakteristik stimmen nicht überein (Widerspruch zum Ziel der „selbsterklärenden Straße“)
 - Prävention von Unfällen
 - Unfallschwere nimmt mit steigender Geschwindigkeit überproportional zu
 - Homogenes Geschwindigkeitsverhalten auf niedrigem Niveau verbessert Sicherheit
- **Leichtigkeit des Verkehrs:**
 - **Verkehrsentwicklung:**
 - Zunahme des Verkehrsaufkommens:
46.000 Kfz/24 h 1985, 74.000 Kfz/24 h 2010 (+ 62%)
 - Starke Zunahme bis 2020 auf 90.000 Kfz/24 h prognostiziert (Prof. Kurzak)
 - Lkw-Verkehr nimmt in der Städteachse überproportional zu (+ 56%)
 - **Verkehrsablauf:**
 - Auch bei zulässigem Tempo 80 fahren die Fahrzeuge meist deutlich schneller (i. M. 96 km/h)
 - Verstetigung des Verkehrsflusses
 - Kapazitätssteigerung bei homogenerem Verkehrsfluss
 - Nur geringer Fahrzeitverlust (ca. eine halbe Minute zwischen AS Nürnberg/Fürth und AS Ronhof)
- **Auswirkungen des Verkehrs:**
 - **Lärmbelastung:**
 - Wirkung des lärmindernden Belags bei ca. – 2 dB(A), Wirksamkeit nimmt mit der Zeit ab
 - Weitere Reduzierung um ca. 2 dB(A) bei vorhandenem geringem Schwerverkehrsanteil möglich (vgl. RLS-90)
 - **Schadstoffemissionen:**
 - gleichmäßiger Verkehrsablauf reduziert Schadstoffemissionen insbesondere bei Feinstaub (PM10 und PM1)

