

Ausbau der A 73 - zwischen AK Nürnberg-Süd und AK Nürnberg-Hafen

- hier: - Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 25.05.2009
- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.10.2009
- Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 01.03.2010

Ausführlicher Sachverhalt

1. Anträge

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt am 25.05.2009 und am 08.10.2009 eine Prüfung der Möglichkeit, auf der Autobahn A73 zwischen Hafen und der Ausfahrt Zollhaus die Seitenstreifen provisorisch als dritte Fahrspur bis zum endgültigen Ausbau verkehrlich zu nutzen und einen Bericht über den aktuellen Planungsstand für den Ausbau der A73. Die SPD-Stadtratsfraktion beantragt am 01.03.2010 zum gleichen Thema eine Darlegung, wie beim Ausbau der A73 eine maximale Reduzierung der Lärmbelastung erreicht werden kann und wie die Luftbelastung im Siedlungsbereich Falkenheim, Kettlersiedlung und Gartenstadt so gering wie möglich gehalten werden kann. Außerdem werden Vor- und Nachteile zweier Varianten für den Ausbau der Ausfahrt Königshof und deren Kosten abgefragt.

2. Zuständigkeiten und Verfahren für den Ausbau der A73 sowie eine vorausgehende provisorische Nutzung der Seitenstreifen als dritte Fahrspur

Der 6- bzw. 8-streifige Ausbau der A73 liegt in der Baulast der Autobahndirektion Nordbayern (ABD/N), die Planungen werden von der ABD/N erstellt. Das Projekt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen des Bundesverkehrswegeplans 2003 in der höchsten Dringlichkeitsstufe, dem „Vordringlicher Bedarf“ enthalten, allerdings nicht unter den „laufenden und fest disponierten Vorhaben“ sondern unter den „neuen Vorhaben“. Damit besteht für dieses Projekt ein uneingeschränkter Planungsauftrag, das Baurecht herbeizuführen. Dies geschieht mit einem Planfeststellungsverfahren. Gemäß Zeitplan der ABD/N ist nach dem Abschluss der Vorentwurfsplanungen 2010 und der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens 2011 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für 2012 vorgesehen. Im zeitlich günstigsten Fall kann ab 2013 mit Baurecht gerechnet werden. Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Investitionsrahmenplan und stellt weder Finanzierungsplan noch –programm dar. Die Finanzierung der Maßnahme und der Baubeginn muss von der ABD/N zu gegebener Zeit vorangetrieben werden.

Eine grundsätzliche Zustimmung seitens des Stadtrates der Stadt Nürnberg zum Ausbau der A73 liegt seit 2003 vor. Im Gutachten des Verkehrsausschusses vom 03.04.2003, TOP 16 zum Ausbau der A6 wird unter Nr. 1 der frühere Beschluss der Ablehnung des 8- bzw. 6-spurigen Ausbaus der A73 einstimmig aufgehoben. Ebenso einstimmig erfolgt als Nr. 10 die Begutachtung: „Zwischen der Anschlussstelle Zollhaus und dem Autobahnkreuz Nürnberg Hafen werden im Zuge des 6-spurigen Ausbaus maximale Lärmschutzmaßnahmen (teilweise bzw. vollständige Einhausung) durchgeführt.“

Als Vorablösung wird seitens der ABD/N über eine provisorische Nutzung von Seitenstreifen als Fahrspuren in Form von sog. durchgehenden Verflechtungsstreifen für einen oder mehrere Abschnitte der A73 nachgedacht. Auch diese und die dazu notwendigen Baumaßnahmen liegen in der Baulast der ABD/N. Da es sich dabei aber um keine wesentliche bauliche Änderung handelt, ist kein Planfeststellungsverfahren und auch keine Lärmvorsorge notwendig. Näheres dazu weiter unten. Die ABD/N hat mitgeteilt, dass keine Entscheidungen über diese Seitenstreifennutzungen ohne die Zustimmung der Stadt getroffen werden.

Die Verwaltung ist seit Beginn der Planungen im laufenden engen Dialog eingebunden. Es wird über die bisherigen Planungsschritte und über den aktuellen Sachstand berichtet. Die Positionen, die die Stadtverwaltung hierbei in ihren Stellungnahmen gegenüber der ABD/N eingenommen hat, standen bisher unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den AfV.

Für die Kostenaufteilung gelten die Regelungen im Fernstraßengesetz. Dort ist in § 12 festgehalten, dass die Kosten im Falle der Aufteilung grundsätzlich im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste zu tragen sind. Es wird bei den einzelnen Maßnahmen auf die voraussichtliche Kostenbeteiligung durch die Stadt Nürnberg hingewiesen.

3. 6-streifiger Ausbau der A73 – Sachstand und Planungsabschnitte

Die erste Präsentation von Verkehrsprognosen und der möglichen Varianten der Ausbaumaßnahmen an den Anschlussstellen durch die ABD/N beim Verkehrsplanungsamt erfolgte am 20.07.2009. Am 23.07.2009 wurde eine Arbeitsgruppe/Entscheidergruppe Autobahndirektion/Stadt zum 6-streifigen Ausbau der A73 eingerichtet. In der Folgezeit wurden für die einzelnen Abschnitte der A73 Planungsvarianten geprüft und mit der ABD/N besprochen. Die Vorschläge der Verwaltung werden dem AfV vorgestellt. Es wird gebeten, die Verwaltung mit der konkreten Planung und Kostenschätzung zu beauftragen. Die Ergebnisse sollen dem AfV anschließend zur Entscheidung vorgelegt werden.

3.1 Abschnitt westlich AK Nürnberg Süd bis einschließlich AS Nürnberg Zollhaus

Fahrtrichtung AK Hafen: Der Abschnitt erhält in der Planung 3 durchgehende Fahrstreifen Richtung AK Hafen. Dazu kommt ein 4. Streifen, der in die einstreifige Ausfahrtsrampe an der AS Zollhaus übergeht. Diese teilt sich vor Erreichen der Münchener Straße in einen nach rechts, d.h. stadteinwärts führenden Streifen und einen nach links Richtung Schwanstetter Straße führenden Streifen. Zur Erleichterung der Ausfahrt Richtung Schwanstetter Straße wird ein sog. innen liegender Beschleunigungsstreifen gebaut, d.h. die Linksabbieger kreuzen zunächst nur den aus Süden kommenden Verkehr und müssen ihm Vorrang geben. Sie können dann parallel zu dem von der Münchener Straße nach Süden führenden durchgehenden Streifen beschleunigen, bevor sie sich dort durch Spurwechsel nach rechts einfädeln. Eine Lichtsignalanlage ist hierbei nicht vorgesehen.

Fahrtrichtung AK Nürnberg Süd: In der Gegenrichtung kommen nach dem Ausbau 3 Fahrstreifen auf die AS Zollhaus zu, zu denen ein Fahrstreifen addiert wird, der aus der Münchener Straße bzw. Schwanstetter Straße kommt. In Richtung AK Nürnberg Süd werden somit 4 Fahrstreifen weiterführen.

Die Grundform der Anschlussstelle und die vorhandene Lichtsignalanlage auf der Südseite bleiben erhalten, wenngleich alle Ein- und Ausfahrtsrampen großzügiger trassiert und verschoben werden. Die Berechnungen der ABD/N ergeben, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit für die Prognosebelastung gegeben ist. Das Brückenbauwerk muss nicht verändert werden.

Diese Lösung erhielt sowohl von der ABD/N als auch der Stadt den Vorrang vor einer anderen Variante mit veränderter Führung der Ausfahrt der Autobahn von Südosten in Richtung Schwanstetter Straße als Schleifenrampe auf der Nordseite der AS. Letztere Variante hätte einen wesentlich größeren Eingriff in die Waldflächen und einen massiven Umbau der Brücke erforderlich gemacht und wurde deshalb nicht weiter verfolgt.

Kostenbeteiligung der Stadt für diesen Abschnitt:
keine.

3.2 Abschnitt westlich AS Nürnberg Zollhaus bis einschließlich AS Nürnberg Königshof

Beide Fahrtrichtungen: Die Autobahn erhält durch den Ausbau durchgehend 3 Fahrstreifen pro Richtung. Alle Aus- und Einfahrtrampen bleiben in ihrer Grundform erhalten, müssen jedoch wegen der Verbreiterung der Autobahn teilweise neu gebaut werden.

Fahrtrichtung AK Hafen: Die Ausfahrtsrampe von Südosten soll auf einem längeren Abschnitt 2-streifig errichtet werden, so dass Rechtsabbieger Richtung Saarbrückener Straße und Linksabbieger Richtung Marthweg längere getrennte Aufstellspuren erhalten. Der unmittelbare Kreuzungsbereich der Ein- und Ausfahrtrampen mit dem Straßenzug Saarbrückener Straße – Marthweg sowie die Brücke über die Autobahn müssen jedoch nicht umgebaut werden. Der Kreuzungsbereich soll neu mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden.

Diese Lösung erhielt sowohl von der ABD/N als auch der Stadt den Vorrang vor einer veränderten Führung der Ausfahrt der Autobahn von Südosten in Richtung Marthweg als Schleifenrampe im Nordquadranten der AS. Letztere Variante, die auch von der SPD-Stadtratsfraktion als Variante 2 ihres 2. Antragspunktes erwähnt wird, hätte einen wesentlich größeren Eingriff in die Waldflächen für die genannte Ausfahrtsrampe und eine komplette Neuverlegung der Einfahrtsrampe in Richtung AK Hafen erforderlich gemacht und wurde deshalb nicht weiter verfolgt.

Es wird deshalb ein Planungsauftrag für die beiden Maßnahmen Verlängerung der 2-Streifigkeit der Ausfahrtsrampe und Errichtung einer Lichtsignalanlage erbeten.

Fahrtrichtung AK Nürnberg Süd: Ein Umbau des Kreuzungsbereiches mit dem Straßenzug Saarbrückener Straße – Marthweg ist nicht notwendig. Es soll hier jedoch ebenfalls zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit der Ausfahrt eine Lichtsignalanlage errichtet werden. Ein Planungsauftrag wird hierfür erbeten.

Durch die Lösung mit Lichtsignalanlagen werden zwei wichtige Ziele erreicht:

- Die Zufahrt von der Autobahn in Richtung Marthweg – Hafen Süd, die vor allem für den Schwerlastverkehr bei dichtem Verkehr auf der Saarbrückener Straße – Marthweg sehr schwierig ist, wird massiv erleichtert.
- Die Sicherheit für den auf der Westseite verlaufenden Fuß- und 2-Richtungs-Radweg wird verbessert.

Die Lichtsignalanlagen sollen an den Verkehrsrechner der Stadt Nürnberg angeschlossen und koordiniert betrieben werden. Nach den Untersuchungen der ABD/N ist für alle Verkehrsströme und für die Koordinierung (Grüne Welle) mit der Prognosebelastung eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben.

Kostenbeteiligung der Stadt für diesen Abschnitt:

- Anteilig Verlängerung der Zweistreifigkeit der Ausfahrtsrampe Fahrtrichtung Hafen
- Anteilig Lichtsignalanlagen an den beiden Kreuzungsbereichen der Ein- und Ausfahrtrampen mit dem Straßenzug Saarbrückener Straße – Marthweg

Mögliche Vorabmaßnahme für die Lichtsignalanlagen: In Abstimmung mit der ABD/N (siehe Schreiben vom 23.06.2010) ist eine Vorablösung für die Lichtsignalanlagen im Jahr 2011 möglich. Für beide LSA zusammen schätzt die ABD/N grob mit Kosten von 270.000 Euro, wovon die Stadt einen Kostenanteil von 80.000 Euro zu tragen hätte. Es wird deshalb dem AfV zum Beschluss vorgeschlagen, dass in Zusammenarbeit Verwaltung / ABD/N dazu kurzfristig Pläne erstellt und Kosten ermittelt werden, damit die Maßnahme dem Verkehrsausschuss zur Entscheidung vorgelegt werden kann.

3.3 Abschnitt westlich AS Nürnberg Königshof bis einschließlich AS Nürnberg Hafen-Ost / AK Nürnberg Hafen

Beide Fahrtrichtungen: Die 3 Fahrstreifen Richtung AK Hafen führen nach Ausbau bis unter der Brücke der AS Hafen Ost hindurch. Dann geht der rechte Fahrstreifen in die Rampe des AK Hafen zum Frankenschnellweg Richtung Zentrum über, während die beiden anderen Streifen wie im Bestand geradeaus weiter als Südwesttangente führen. In der Gegenrichtung wird sich die Rampe vom Frankenschnellweg aus dem Zentrum zu den beiden von der Südwesttangente kommenden Fahrstreifen zum 3-streifigen Querschnitt addieren. Ein Umbau des Brückenbauwerks ist dazu nicht erforderlich.

Fahrtrichtung AK Hafen: Die Ausfahrtsrampe an der AS Hafen-Ost von Osten zur Hafenstraße – Finkenbrunn bleibt in ihrer Grundform erhalten, muss jedoch wegen der Verbreiterung der Autobahn neu gebaut werden. Dabei wird sie auf einem längeren Abschnitt 2-streifig errichtet, so dass Rechtsabbieger Richtung Finkenbrunn und Linksabbieger Richtung Hafenstraße lange getrennte Aufstellspuren erhalten. Ein Planungsauftrag dazu wird erbeten.

Fahrtrichtung AK Nürnberg Süd: Die Einfahrtrampe in Richtung AK Süd bleibt in ihrer Grundform erhalten, muss jedoch wegen der Verbreiterung der Autobahn teilweise neu gebaut werden.

Kostenbeteiligung der Stadt für diesen Abschnitt:

Anteilig Verlängerung der Zweistreifigkeit der Ausfahrtrampe Fahrtrichtung Hafenstraße - Finkenbrunn

3.4 Rampe des AK Nürnberg Hafen von der A73 kommend Richtung Frankenschnellweg nach Nürnberg-Zentrum

Die Baulastgrenze der ABD/N für die A73 liegt in Höhe der AS Nürnberg Hafen-Ost. Alle nordwestlich davon liegenden Straßenteile, insbesondere das Kreuz Nürnberg Hafen befinden sich in der Baulast der Stadt Nürnberg. Die ABD/N hat die geschilderten Fahrstreifenzahlen und Rampenführungen mit einschlägigen Berechnungsmethoden für die prognostizierten Verkehrsbelastungen bemessen. Sie hat diese Berechnung auch auf das Kreuz Nürnberg-Hafen ausgedehnt und kommt zu dem Ergebnis, dass die im Bestand 1-streifige Rampe von der A73 kommend Richtung Frankenschnellweg an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit liegen wird. Deshalb rät sie der Stadt zu folgendem weiteren Ausbau: Unmittelbar nach der Unterquerung der Brücke Finkenbrunn – Hafenstraße soll die Überleitungsrampe zum Frankenschnellweg Richtung Zentrum auf 2 Streifen erweitert werden. Im weiteren Verlauf mündet dann die Einfahrt von der Hafenstraße – Finkenbrunn in diese Rampe. Nach der Addition der 2-streifigen Überleitungsrampe zu den 2 aus Richtung AS Eibach kommenden Streifen des Frankenschnellwegs kann dann ein Fahrstreifen enden, so dass wie im Bestand, 3 Fahrstreifen weiter bis zur AS Südring/Otto-Brenner-Brücke gehen.

Kostenbeteiligung der Stadt für diesen Abschnitt:

Da dieser Abschnitt wie der gesamte Frankenschnellweg in der Baulast der Stadt Nürnberg liegt, sind alle Kosten von der Stadt zu tragen. Gegebenenfalls kann hierfür eine Förderung von Bund und Land erfolgen. Aussagen zu Kosten liegen in diesem Planungsstadium noch nicht vor. Es wäre von Seiten der Stadt auch noch im Detail zu prüfen, zu welchem Zeitpunkt die Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Verbindungsrampe unter Beachtung des Ausbauzustandes des nachfolgenden Straßennetzes zielführend ist.

Die ABD/N hat angeboten, im Rahmen ihrer jetzt anstehenden weiteren Planungen für die A73 auch für diesen Abschnitt die entsprechenden Planungsarbeiten zu übernehmen. Die Verwaltung begrüßt dies. Der AfV wird dafür um Zustimmung gebeten.

3.5 Unter- und Überführungen von Straßen und Wegen

Die ABD/N hat der Verwaltung am 04.03.2010 Systempläne übergeben, die die o.g. Fahrstreifenführungen darstellen wie sie auf Verwaltungsebene abgestimmt wurden. Diese Pläne zeigen auch alle bestehenden Unter- und Überführungen der Straßen und Wege. Für diese wurden zunächst seitens der ABD/N ihre jeweiligen Bestandsbreiten belassen. Sie wurden in der Planung lediglich wegen der zusätzlich zu querenden Autobahnfahrstreifen entsprechend verlängert. Zu dieser Planung wird die Stellungnahme der Stadt erbeten. Auch hier gilt bei Änderungen die Kostenaufteilung gemäß Fernstraßengesetz.

Aus Sicht der Verwaltung lässt sich zu den Unter- und Überführungen folgendes feststellen: Außer den weiter oben erläuterten Straßenüberführungen mit den Anschlussstellen befinden sich im Planungsabschnitt im Bestand weitere 4 Unter- und 2 Überführungen von Wegen. Für die beiden Wegeüberführungen mit Breiten von 6,00 bzw. 6,04 Metern gibt es keinen Änderungsbedarf. Die Unterführungen sind im Stadtplanausschnitt, siehe Anlage, markiert. Zwei der vier Unterführungen sind ausreichend breit:

- Unterführung Fuß- und Radweg „Am Steinbrüchlein“ mit 5,50 Metern und
- Unterführung Öffentlicher Feld- und Waldweg zwischen der AS Zollhaus und dem AK Süd mit 7,00 Metern Breite.

Bei 2 weiteren Unterführungen wird die richtliniengemäße Breite deutlich unterschritten:

- Bauwerk N_73_B11c: Fußwegunterführung südlich des Beginns der Ein-/Ausfahrtrampen der AS Hafen Ost (etwa in Höhe der Sankt-Wendel-Straße bzw. der Schleuse 72 des ehemaligen Ludwigskanals): Die lichte Weite im Bestand beträgt 2,50 Meter, gemäß RAST06 wären 6,0 Meter einzuhalten. Die Verwaltung hält mindestens 4,0 Meter durchgehende Breite für erforderlich. Diese Unterführung stellt im Radwegenetz die kürzeste Verbindung südlich des Hafens zwischen dem Radweg am Main-Donau-Kanal und den südlichen Siedlungen bzw. dem Radweg ehemaliger Ludwigskanal dar. Deshalb wird sie als notwendig erachtet und muss zur sicheren Abwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs entsprechend erweitert werden.
- Bauwerk N_73_B9a: Fußwegunterführung etwa in der Mitte zwischen AS Königshof und Zollhaus (etwa in Höhe der Herpersdorfer Straße): Die lichte Weite beträgt im Bestand 2,78 Meter, gemäß RAST06 wären 6,0 Meter einzuhalten. Die Unterführung liegt ca. 500 Meter östlich der Waldwegüberführung mit Anschluss an die Primasenser und die Germersheimer Straße und ca. 700 Meter westlich der Unterführung Am Steinbrüchlein. Obwohl durch die Unterführung ein markierter Wanderweg führt, deutet der stark eingewachsene Zustand des Weges auf eine nur sehr geringe Nutzung hin. Eine wünschenswerte Aufweitung auf 4,0 Meter wäre deshalb bei hohen Kosten möglicherweise unverhältnismäßig. Eine Entscheidung sollte daher erfolgen, wenn die konkreten Kosten abgeschätzt werden können.

Um den Planungsauftrag für die Verbreiterung der beiden Unterführungsbauwerke wird gebeten.

4. Lärmschutz

Zum Thema Lärmschutz für den Ausbau der A73, das im 1. Antragspunkt des SPD-Antrags angefragt wird, nimmt die Verwaltung Stellung.

Auf der A 73, im Bereich der AS Nürnberg-Königshof, verkehren:

95.000 Kfz/24 h
85.500 Kfz/16 h am Tag (6.00 – 22.00 Uhr)
9.500 Kfz/8 h in der Nacht (22.00 – 6.00 Uhr)
12 % Lkw-Anteil am Tag
15 % Lkw-Anteil in der Nacht

Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straße (RLS-90) resultieren daraus folgende Emissionspegel in Abhängigkeit verschiedener zulässiger Höchstgeschwindigkeiten:

Zulässige Höchstgeschwindigkeit v_{zul} in km/h Pkw / Lkw	Emissionspegel in dB(A) Tag / Nacht
120 / 80	78,6 / 72,4
100 / 80	77,5 / 71,5
80 / 80	76,6 / 70,7
80 / 60	75,6 / 69,6

Tabelle: Emissionspegel in dB in Abhängigkeit von v_{zul}

Die Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 120 auf 80 km/h bewirkt eine Pegelminde-
rung um 2,0 dB am Tag und 1,7 dB in der Nacht. Für das menschliche Gehör ist erst eine Pe-
geländerung ab ca. 3 dB wahrnehmbar.

Nach RLS-90 können folgende Korrekturwerte D_{StrO} für die Straßenoberfläche in Ansatz ge-
bracht werden (Auswahl):

Straßenoberfläche	Korrekturwert D_{StrO} in dB
Asphaltbeton	0
Splittmastixasphalt 0/8	- 2
Offenporiger Asphalt 0/11	- 4
Offenporiger Asphalt 0/8	- 5

Tabelle: Korrekturwert D_{StrO}

Hinweis: Die RLS-90 ist in Überarbeitung, um auch neue Bauweisen (z. B. ZWOPA, LOA 5 D)
erfassen zu können.

Die Stadt Nürnberg hat von 1981 bis 1996 auf freiwilliger Basis umfangreiche Lärmschutzmaß-
nahmen an der A 73 zwischen der AS Nürnberg-Hafen Ost und der AS Nürnberg-Zollhaus er-
richtet. Die 8 m hohen Wälle haben eine Gesamtlänge von 3,2 km. Eine Verbesserung der
Lärmsituation kann durch weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Errichtung von Lärm-
schutzwänden auf den vorhandenen Wällen) erreicht werden.

Die Grenzwerte der Lärmvorsorge betragen:

Art der baulichen Nutzung	Grenzwerte in dB(A) Tag / Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 / 47
Wohngebiet	59 / 49
Kern-, Dorf- und Mischgebiet	64 / 54
Gewerbegebiet	69 / 59

Tabelle: Grenzwerte in dB

Fazit:

Der geplante 6-streifige Ausbau der A 73 löst (analog dem zur Zeit laufenden 6-streifigen Ausbau der A 6 bei Kornburg) Lärmvorsorge aus. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist dann ein schalltechnisches Gutachten zu erstellen. Eventuell erforderliche Lärmschutzmaßnahmen werden im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt. Die ABD/N kann nach dem derzeitigen Planungsstand noch nicht sagen, ob diese eine Deckschicht aus offenporigem Asphalt beinhalten wird, zieht aber wegen des geringen Nutzens eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht in Betracht.

5. Provisorische Seitenstreifennutzung

Zum Thema Seitenstreifennutzung hat die ABD/N in der Besprechung am 11.06.2010 ausführliche Erläuterungen gegeben. Eine schriftliche Darstellung liegt mit Schreiben der ABD/N vom 23.06.2010 vor, siehe Anlage. Danach scheidet eine Lösung, wie sie auf der A73 zwischen den AS Baiersdorf-Nord und Erlangen-Nord eingerichtet wurde, aus Kostengründen aus. Dabei würde der dritte Fahrstreifen auch über die Anschlussstellen hinweggeführt werden. Dazu müssten diese aufwändig umgebaut sowie eine dynamische Beschilderung und Kameraüberwachung der Standstreifen eingerichtet werden.

Es kämen auf der A73 zwischen AS Hafen Ost und Zollhaus nur sog. „durchgehende Verflechtungsstreifen“ in Betracht. Dabei endet ein Einfädelstreifen, der von einer Einfahrtstrampe her kommt, nicht nach einigen hundert Metern sondern wird bis zur Ausfahrtsrampe der nächsten Anschlussstelle weiter geführt und geht direkt in diese über. Zwischen dem Abzweig der Ausfahrtsrampe und dem Ende der zugehörigen Einfahrtstrampe einer Anschlussstelle bleibt es damit zwangsläufig bei den 2 vorhandenen Fahrstreifen pro Richtung.

Eine solche Lösung wurde u.a. im Abschnitt Erlangen-Nord bis Erlangen-Zentrum 2007 in Fahrtrichtung Süden eingerichtet. Dies führt zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs und Senkung des Unfallrisikos. Nach Aussage der ABD/N führt es aber nicht zu einer wesentlichen Steigerung der Verkehrsbelastung, wie anhand von Vergleichszählungen 2006 und 2010 ermittelt wurde.

Die ABD/N sieht für die A73 die folgende Prioritätenreihung vor, kann aber nur für die Priorität 1 einen groben Realisierungszeitpunkt, nämlich 2011 oder 2012 nennen.

1. AS Zollhaus Richtung AS Königshof
2. AS Hafen Ost Richtung AS Königshof
3. AS Königshof Richtung AS Zollhaus
4. AS Königshof Richtung AS Hafen Ost.

Es entsteht dabei kein rechtlicher Anspruch auf Lärmvorsorge. Die Grundsätze der Lärmvorsorge gelten für den Neubau oder die wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen.

Gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist eine Änderung wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Da die wesentliche Änderung einen erheblichen baulichen Eingriff voraussetzt, ist die Freigabe des Seitenstreifens zwischen den Anschlussstellen für den Fahrverkehr nicht nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge zu beurteilen.

Abwägungsvorschlag der Verwaltung

Der Ausbau der A73 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2001 bis 2015 als „Vordringlicher Bedarf“ enthalten. Dort befindet er sich in der Liste für Bayern unter lfd. Nr. 95 und 96 mit 49,6 Mio. Euro. Die Liste Bayern umfasst 206 Maßnahmen im vordringlichen Bedarf mit 6,7918 Mrd. Euro Investitionskosten. Somit ist voraussichtlich in Bezug auf die Finanzierung eine hohe Konkurrenzsituation anzunehmen. Es sollten deshalb alle Vorabmaßnahmen unterlassen werden, die den 6-streifigen Ausbau als weniger dringlich erscheinen lassen und damit aufschieben oder gar unwahrscheinlicher machen könnten. Nur dieser Ausbau ist mit einer Verbesserung des Lärmschutzes für die betroffenen Gebiete Gartenstadt, Falkenheim und Kettelersiedlung verbunden.

Im Beschlussvorschlag wird daher die ABD/N aufgefordert, die Planung für den endgültigen Ausbau weiter zu verfolgen und nur solche Vorabmaßnahmen zu ergreifen, die einer verbindlichen und zeitnahen Realisierung des Ausbaus einschließlich der Lärmschutzmaßnahmen nicht im Wege stehen. Eine Vorwegmaßnahme kann dann erfolgen, wenn für den endgültigen Ausbau der A73 Baurecht besteht und ein Baetermin fixiert ist.

6. Fazit und Beschlussvorschlag

Die ABD/N betreibt die Planung des 6 bzw. 8-streifigen Ausbaus der A73 in enger Abstimmung mit der Verwaltung. Der Verkehrsausschuss wird um Kenntnisnahme des derzeitigen Sachstandes gebeten und bekräftigt den Wunsch nach einem zeitnahen Ausbau der A73 mit den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen.

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung im Zuge der Planung des Ausbaus der A73 durch die ABD/N folgende Planungen zu erstellen bzw. erstellen zu lassen und dem AfV die Pläne mit den Kostenanteilen für die Stadt und dem möglichen Zeitpunkt der Umsetzung zur Beschlussfassung vorzulegen:

- a) Anschlussstelle Königshof: je eine Lichtsignalanlage an den beiden Ein-/Ausfahrtskreuzungen
- b) Anschlussstelle Königshof: Verlängerung des 2-streifigen Abschnitts der Ausfahrtsrampe von Osten
- c) Anschlussstelle Hafen-Ost: Verlängerung des 2-streifigen Abschnitts der Ausfahrtsrampe
- d) Spurergänzung der Rampe A73 zum Frankenschnellweg im Bereich des AK Hafen
- e) Aufweitung der Unterführung N_73_B11c
- f) Aufweitung der Unterführung N_73_B9a

Die Planungen zur Signalisierung der AS Königshof sind prioritär zu erstellen um die Maßnahme zeitnah vor dem endgültigen Ausbau der A73 umsetzen zu können.

Die ABD/N wird gebeten, den endgültigen Ausbau auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen zügig weiter zu verfolgen und nur solche Vorabmaßnahmen zu ergreifen, die einer verbindlichen und zeitnahen Realisierung auch der Lärmschutzmaßnahmen nicht im Wege stehen. Eine Vorwegmaßnahme kann dann erfolgen, wenn für den endgültigen Ausbau der A73 Baurecht besteht und ein Baetermin fixiert ist.