

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellungsbeschluss

für

den kreuzungsfreien Ausbau der Kreisstraße N 4 (Frankenschnellweg) 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) und Abkoppelung der Gleisanlagen im Bereich des Kohlenhofes des Bahnhofes Nürnberg Hauptgüterbahnhof im Vorgriff zur geplanten Flächenfreisetzung

Ansbach, den 28.06.2013

Inhalt	Seite
A. Tenor.....	6
1. Feststellung des Plans.....	6
2. Festgestellte Planunterlagen.....	6
3. Nebenbestimmungen.....	13
3.1. Unterrichtungspflichten.....	13
3.2. Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung.....	13
3.3. Tunnelsicherheit.....	14
3.4. Naturschutz.....	15
3.5. Immissionsschutz.....	15
3.6. Beweissicherung.....	15
3.7. Abfallrecht.....	15
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	16
5. Straßenrechtliche Verfügungen.....	18
6. Entscheidung über Einwendungen.....	18
7. Teilsofortvollzug.....	18
8. Kosten.....	19
B. Sachverhalt.....	19
C. Entscheidungsgründe.....	21
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	21
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	21
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	23
1.3 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen.....	23
1.4 Verfahrensanträge.....	24
2. Materiell-rechtliche Würdigung.....	29
2.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen).....	29
2.2 Planrechtfertigung.....	29
2.3 Öffentliche Belange.....	31
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	31
2.3.2 Planungsvarianten.....	31
2.3.3 Verkehrsgutachten.....	33
2.3.3.1 Verkehrsprognose.....	33
2.3.3.2 Geltend gemachte Mängel des Verkehrsgutachtens.....	35
2.3.4 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt).....	44
2.3.5 Bauzeitliche Verkehrsumleitungen.....	44
2.3.6 Tunnelsicherheit.....	50
2.3.7 Immissionsschutz.....	51
2.3.7.1 Lärmschutz im Ausbaubereich.....	51
2.3.7.2 Lärmschutz außerhalb des Baubereichs.....	61
2.3.7.3 Lärmschutzansprüche in Folge baustellenbedingter Verkehrsumleitung.....	67
2.3.7.4 Gesamtlärmbelastung.....	67
2.3.7.5 Lufthygiene.....	68
2.3.7.6 Baulärm.....	73
2.3.8 Naturschutz- und Landschaftspflege.....	74
2.3.9 Gewässerschutz.....	79
2.3.9.1 Wasserrechtliche Tatbestände.....	79
2.3.9.2 Hydrogeologie.....	79
2.3.9.3 Altlasten.....	80
2.3.10 Denkmalpflege.....	81
2.4 Stellungnahmen der beteiligten Kommunen, Behörden und Verbände.....	82
2.5 Private Belange und Einwendungen.....	84

2.6	Individuelle Einwendungen	94
2.7	Gesamtergebnis der Abwägung.....	110
3.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	111
4.	Teilsfortvollzug	111
5.	Kostenentscheidung	113
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	113
E.	Hinweise zu Zustellung und Auslegung des Plans	114

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayNatEG	Bayerisches Naturschutzergänzungsgesetz
BayNatSchG	Bayer. Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayer. Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayer. Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayer. Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayer. Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayer. Waldgesetz
BayWG	Bayer. Wassergesetz
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärm- schutzverordnung)
24. BImSchV	Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMV	Bundesminister für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna - Flora - Habitat - Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen

ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.95 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europ. Gemeinschaften vom 27.06.1985
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz,

**Vollzug des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG);
Planfeststellungsverfahren für den kreuzungsfreien Ausbau der Kreisstraße N 4
(Frankenschnellweg) 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) und Abkoppelung der Gleisanlagen im Bereich
des Kohlenhofes des Bahnhofes Nürnberg Hauptgüterbahnhof im Vorgriff zur geplanten
Flächenfreisetzung**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den kreuzungsfreien Ausbau der Kreisstraße N 4 (Frankenschnellweg) 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) und Abkoppelung der Gleisanlagen im Bereich des Kohlenhofes des Bahnhofes Nürnberg Hauptgüterbahnhof im Vorgriff zur geplanten Flächenfreisetzung wird mit den sich aus den Ziffern A 4 und A 7 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern, Rot- und Blaeintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren von der Stadt Nürnberg als Vorhabensträgerin zugesichert wurden, sind – auch wenn sie nicht in den festgestellten Plan aufgenommen wurden – durchzuführen, soweit sie dem öffentlich-rechtlichen Regelungsbereich der Planfeststellung unterliegen. Sonstige Zusagen bleiben von der Planfeststellung unberührt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die nachfolgenden Unterlagen. Die mit „nachrichtlich“ gekennzeichneten Unterlagen sind nur zur Information beigefügt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
---------------	----------------------	---------

Ordner

Unterlagen 1 - 3

1 T	Erläuterungsbericht vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	
2	Übersichtsplan Gesamtmaßnahme vom 24.06.2010 (<u>nachrichtlich</u>)	1:25000
3.1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbe-	

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	richt, geändert durch Tektur vom Juni 2013	
3.2 Blatt 1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikte vom 24.06.2010	1:1000
3.2 Blatt 2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikte vom 24.06.2010	1:1000
3.2 Blatt 3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestand und Konflikte vom 24.06.2010	1:1000
3.2 Blatt 4	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestand und Konflikte vom 24.06.2010	1:1000
3.2 Blatt 5	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestand und Konflikte vom 24.06.2010	1:1000
3.3 Blatt 1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	1:1000
3.3 Blatt 2 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	1:1000
3.3 Blatt 3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen vom 24.06.2010	1:1000
3.3 Blatt 4	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen vom 24.06.2010	1:1000
3.3 Blatt 5	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen vom 24.06.2010	1:1000
3.3 Blatt 6	Landschaftspflegerischer Begleitplan - externe Ausgleichsmaßnahmen - nördlich Boxdorf - Neunhof vom 24.06.2010	1:2000
3.3 Blatt 7	Landschaftspflegerischer Begleitplan - externe Ausgleichsmaßnahmen - Silberbuck vom 24.06.2010	1:2000
3.3 Blatt 8	Landschaftspflegerischer Begleitplan - externe Ausgleichsmaßnahmen - Westpark vom 24.06.2010	1:2000
3.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Legende vom 24.06.2010 (<u>nachrichtlich</u>)	
3.5	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) - naturschutzfachliche Angaben	

Ordner

Unterlagen W 4 - W 15

W 4	Übersichtspläne - Übersichtslagepläne - Luftbild vom 24.06.2010 (<u>nachrichtlich</u>)	1:5000
W 6 T	Straßenquerschnitt - Regelquerschnitt vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	1:50
W 7.1.1 Blatt 1 T	Lageplan - Lageplan 1 vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	1:1000
W 7.1.1 Blatt 2 T	Lageplan - Lageplan 2 vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	1:1000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
W 7.1.2 Blatt 1	Sparten - Lageplan 1 vom 24.06.2010	1:1000
W 7.1.2 Blatt 2	Sparten - Lageplan 2 vom 24.06.2010	1:1000
W 7.2 T	Bauwerksverzeichnis, geändert durch Tektur vom Juni 2013	
W 8 Blatt 1	Höhenplan nördliche Fahrbahn vom 24.06.2010	1:1000/100
W 8 Blatt 2	Höhenplan südliche Fahrbahn vom 24.06.2010	1:1000/100
W 10.1	Ingenieurbauwerke - Brücke Sigmundstraße vom 24.06.2010	1:100 1:50
W 10.2 Blatt 1	Ingenieurbauwerke - Lärmschutzwand Regelquerschnitt vom 24.06.2010	1:50
W 10.2 Blatt 2	Ingenieurbauwerke - Lärmschutzwand Abwicklung vom 24.06.2010	1:500
W 10.2 Blatt 3	Ingenieurbauwerke - Lärmschutzwand 3D Ansichten vom 24.06.2010 (<u>nachrichtlich</u>)	
W 11 1.1	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung	
W 11 1.2	Emissionsberechnung Straßenabschnitte (<u>nachrichtlich</u>)	
W 11 1.3	Beurteilungspegel	
W 11 1.4 Blatt 1 T	Lageplan Lärmschutz vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	1:1000
W 11 1.4 Blatt 2 T	Lageplan Lärmschutz vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	1:1000
W 11.2	Ergebnisse der lufthygienischen Untersuchungen vom 23.09.2009 (<u>nachrichtlich</u>)	
W 13	Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchungen	
W 14.1 Blatt 1 T	Grunderwerb - Lageplan 1 vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	1:1000
W 14.1 Blatt 2	Grunderwerb - Lageplan 2 vom 24.06.2010	1:1000
W 14.2 T	Grunderwerbsverzeichnis, geändert durch Tektur vom Juni 2013	
W 15.1	Verkehrsprognose (<u>nachrichtlich</u>)	

Ordner

Unterlagen M 4 - M 8

M 4.1 Blatt 1	Übersichtslageplan (<u>nachrichtlich</u>)	1:5000
M 4.1 Blatt 2	Übersichtslageplan - nur Tunnel (<u>nachrichtlich</u>)	1:5000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
M 4.2	Übersichtshöhenplan - Tunnelachse (<u>nachrichtlich</u>)	1:2500/250
M 6.1 Blatt 1	Regelquerschnitte - Verteilerebene über Tunnel vom 24.06.2010	1:100
M 6.1 Blatt 2	Regelquerschnitte - Neue Kohlenhofstraße vom 24.06.2010	1:100
M 6.2	Regelquerschnitte vom 24.06.2010	1:100
M 7.1.1 Blatt 1	Lageplan 3 vom 24.06.2010	1:1000
M 7.1.1 Blatt 2 T	Lageplan 4 vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	1:1000
M 7.1.1 Blatt 3	Lageplan 5 vom 24.06.2010	1:1000
M 7.1.2 Blatt 1	Lageplan Tunnel vom 24.06.2010	1:1000
M 7.1.2 Blatt 2	Lageplan Tunnel vom 24.06.2010	1:1000
M 7.2 T	Bauwerksverzeichnis, geändert durch Tektur vom Juni 2013	
M 7.3	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügung (Widmungsplan) vom 24.06.2010	1:2500
M 8.1 Blatt 1	Höhenplan - Verteilerebene Fahrtrichtung Hafen - Baubeginn FSW - Neue Kohlenhofstraße vom 24.06.2010	1:1000/100
M 8.1 Blatt 2	Höhenplan - Verteilerebene Fahrtrichtung Hafen mit Einfahrt Südstadt - Neue Kohlenhofstraße - Sandreuthstraße vom 24.06.2010	1:1000/100
M 8.1 Blatt 3	Höhenplan - Verteilerebene Fahrtrichtung Fürth - Sandreuthstraße - Neue Kohlenhofstraße vom 24.06.2010	1:1000/100
M 8.1 Blatt 4	Höhenplan - Verteilerebene Fahrtrichtung Fürth mit Ausfahrt Südstadt - Neue Kohlenhofstraße - Baubeginn FSW vom 24.06.2010	1:1000/100
M 8.1 Blatt 5	Höhenplan - Rothenburger Straße vom 24.06.2010	1:1000/100
M 8.1 Blatt 6	Höhenplan - Neue Kohlenhofstraße - Fahrtrichtung Innenstadt vom 24.06.2010	1:1000/100
M 8.1 Blatt 7	Höhenplan - Neue Kohlenhofstraße - Fahrtrichtung Schweinau vom 24.06.2010	1:1000/100
M 8.2 Blatt 1	Höhenplan - Tunnelachse vom 24.06.2010	1:1000/100
M 8.2 Blatt 2	Höhenplan - Tunnelachse vom 24.06.2010	1:1000/100
M 8.2 Blatt 3	Höhenplan - Ausfahrt Landgrabenstraße vom 24.06.2010	1:1000/100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
M 8.2 Blatt 4	Höhenplan - Einfahrt Landgrabenstraße vom 24.06.2010	1:1000/100

Ordner

Unterlagen M 10 - M 13

M 10.1 Blatt 1	Ingenieurbauwerke - Grundwasserwanne Neue Kohlenhofstraße vom 24.06.2010	1:200 1:100
M 10.1 Blatt 2	Längsschnitt vom 24.06.2010	1:200
M 10.1 Blatt 3	Rohrbrücke N-ERGIE - Grundrisse und Schnitte vom 24.06.2010	1:100
M 10.1 Blatt 4	GWV Schwabacher Straße - Lageplan, Schnitte vom 24.06.2010	1:200 1:500
M 10.1 Blatt 5	Eisenbahnüberführung Bahn-km 1,799 vom 24.06.2010	1:100/50
M 10.2 Blatt 1 T	Betriebsgebäude, RRB Mitte - Lageplan, Grundrissebene, Schnitte vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	1:200 1:500
M 10.2 Blatt 2	Betriebsgebäude, RRB Süd - Lageplan, Grundrissebene, Schnitt vom 24.06.2010	1:500 1:200
M 11.1.1 T	Schalltechnische Untersuchung - Erläuterungsbericht, , geändert durch Tektur vom Juni 2013	
M 11.1.2.1	Verkehrszahlen Knoten 1 bis 3 (<u>nachrichtlich</u>)	
M 11.1.2.2	Verkehrszahlen Knoten 5 (<u>nachrichtlich</u>)	
M 11.1.2.3	Emissionspegel Straßen (<u>nachrichtlich</u>)	
M 11.1.3 T	Schalltechnische Untersuchungen - Beurteilungspegel, geändert durch Tektur vom Juni 2013	
M 11.1.4 Blatt 1 T	Lageplan zur schalltechnischen Berechnung (nach 16. BImSchV) vom 24.06.2010, geändert durch Tektur vom Juni 2013	1:1000
M 11.1.4 Blatt 2	Lageplan zur schalltechnischen Berechnung (nach 16. BImSchV) vom 24.06.2010	1:1000
M 11.1.5 Blatt 1	Lärmschutzmaßnahmen Steinbühler Straße vom 24.06.2010	1:1000
M 11.1.5 Blatt 2	Lärmschutzmaßnahmen Landgrabenstraße vom 24.06.2012	1:1000
M 11.1.5 Blatt 3	Lärmschutzmaßnahmen Ulmenstraße vom 24.06.2010	1:1000
M 11.1.5 Blatt 4	Lageplan zur schalltechnischen Berechnung (nach 16. BImSchV) vom 24.06.2010	1:1000
M 11.2	Ergebnisse der lufthygienischen Untersuchungen (<u>nachrichtlich</u>)	

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
M 13.1.1	Geologisch-hydrogeologische Verhältnisse und Auswirkungen beim Ausbau des Frankenschnellwegs Abschnitt Mitte	
M 13.1.2	Grundwassergleichen vom 24.06.2010 (<u>nachrichtlich</u>)	1:10000
M 13.1.3	Lageplan Schadensfälle gesamt vom 24.06.2010 (<u>nachrichtlich</u>)	1:15000
M 13.1.4	Vergleich Grundwasserabsenkung im Quartär zwischen der Baumaßnahme und den älteren Baumaßnahmen U-Bahn Rothenburger Straße, Abwasserkanal FSW-Süd vom 24.06.2010 (<u>nachrichtlich</u>)	1:10000
M 13.1.5 Blatt 1	Angezeigte Brunnen / Gartenbrunnen im Absenktrichter der Baumaßnahme (<u>nachrichtlich</u>)	
M 13.1.5 Blatt 2	Lageplan vorhandener Brunnen vom 24.06.2010 (<u>nachrichtlich</u>)	1:5000
M 13.1.6 T	Zusammenstellung wasserrechtlicher Tatbestände, geändert durch Tektur vom Juni 2013	
M 13.2.1	Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen Entwässerung Tunnel	
M 13.2.2	Bemessung der Gesamtabflussmenge der Oberflächenfahrbahnen FSW, Abschnitt Mitte (<u>nachrichtlich</u>)	

Ordner

Unterlagen M 14 - M 15

M 14.1 Blatt 1	Grunderwerbsplan vom 24.06.2010	1:1000
M 14.1 Blatt 2	Grunderwerbsplan vom 24.06.2010	1:1000
M 14.1 Blatt 3	Grunderwerbsplan vom 24.06.2010	1:1000
M 14.1 Blatt 4	Grunderwerbsplan 4 vom 24.06.2010	1:1000
M 14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 24.06.2010	
M 15.1	Verkehrsprognose (<u>nachrichtlich</u>)	
M 15.2 Blatt 1	Gesamtsicherheitskonzept nach RABT-2006 vom 27.04.2009, Ver. 2.4 (einschließlich Änderungen vom 24.10.2012) (<u>nachrichtlich</u>)	
M 15.2 Blatt 2	Übersicht Betriebseinrichtungen Variante Tunnel - Lang Teil 1/2 vom 24.06.2010 (<u>nachrichtlich</u>)	1:1000
M 15.2 Blatt 3	Übersicht Betriebseinrichtungen Variante Tunnel - Lang Teil 2/2 vom 24.06.2010 (<u>nachrichtlich</u>)	1:1000
M 15.2 Blatt 4	Lageplan Aufstell- und Sammelflächen (nachr. Darst.) (<u>nachrichtlich</u>)	1:2500
M 15.3.1	Spartenplan koordiniert vom 24.06.2010	1:500

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
Blatt 1		
M 15.3.1 Blatt 2	Spartenplan koordiniert vom 24.06.2010	1:500
M 15.3.1 Blatt 3	Spartenplan koordiniert vom 24.06.2010	1:500
M 15.3.1 Blatt 4	Spartenplan koordiniert vom 24.06.2010	1:500
M 15.3.1 Blatt 5	Spartenplan koordiniert vom 24.06.2010	1:500
M 15.3.1 Blatt 6	Spartenplan koordiniert vom 24.06.2010	1:500
M 15.3.1 Blatt 7	Spartenplan koordiniert vom 24.06.2010	1:500
M 15.3.2 T	Spartenträgerverzeichnis Frankenschnellweg Nürnberg, geändert durch Tektur vom Juni 2013	

**Ordner
Unterlagen E**

E 1 T	Erläuterungsbericht zur ergänzenden Auslegung vom 10.01.2013, geändert durch Tektur vom Juni 2013	
E 2	Übersichtsplan Region vom 10.01.2013 (<u>nachrichtlich</u>)	
E 11.1 T	Ergänzende Untersuchungen zum Lärmschutz an Straßen außerhalb des Ausbaubereichs vom 10.01.2013, geändert durch Tektur vom Juni 2013	
E 11.2 T	Lärmberechnung A 73 Nord, Fürth bis Eltersdorf, geändert durch Tektur vom Juni 2013	
E 11.3	Lärmberechnung FSW-Süd, Werderau / Dianastraße	
E 11.4 T	Lufthygienische Stellungnahme zur Veränderung der Schadstoffbelastung an ausgewählten Streckenabschnitten unter Berücksichtigung der Richtlinie RLuS 2012 im Rahmen der Planfeststellung Frankenschnellweg, Nürnberg vom 24.05.2013 (<u>nachrichtlich</u>)	
E 15	Verkehrszahlen vom 10.01.2013 (<u>nachrichtlich</u>)	
E 16	Konzept zur vorübergehenden Verkehrsumleitung während der Bauzeit vom 10.01.2013	
E 16.1	Lärmtechnische Auswirkung des kreuzungsfreien Ausbaues des Frankenschnellweges auf das Umfeld Umleitungsstrecke Bertha-von-Suttner-Str., Fuggerstr., Rothenburger Str., Schlachthofstr., Am Pferdemarkt	
E 16.2 Blatt 1 T	Übersichtslageplan Umleitung Fugger-/Schlachthofstraße vom 14.06.2013 (<u>nachrichtlich</u>)	1:1000

3. Nebenbestimmungen

3.1. Unterrichtungspflichten

Das Bergamt Nordbayern ist frühzeitig vom Beginn der bergmännischen Arbeiten zu unterrichten.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

3.2.1 Die Ausführungspläne und die Ausführungsstatik für den geplanten Straßentunnel sowie alle Gründungen, auch von oberirdischen baulichen Anlagen, im Einflussbereich der U-Bahn sowie erforderliche technische Vorkehrungen zur Auftriebssicherheit des Straßentunnels bzw. des U-Bahntunnels im Kreuzungsbereich mit der U-Bahn sind der Regierung von Mittelfranken als Technische Aufsichtsbehörde nach § 54 PBefG zur Prüfung und Zustimmung gem. § 60 Abs. 1 BOStrab vorzulegen. Hierzu gehören insbesondere Ausführungszeichnungen, Baustoffangaben, Lastannahmen, sowie sonstige für die Beurteilung der Sicherheit wesentliche Beschreibungen und Berechnungen). Die Bauunterlagen sind dabei vorher mit dem U-Bahnbauamt der Stadt Nürnberg zu koordinieren. Der genaue Einflussbereich kann mit der Technischen Aufsichtsbehörde und dem U-Bahnbauamt erst dann festgelegt werden, wenn die Art der Bauausführung, einschließlich der Einflüsse aus dem Baustellenbereich bekannt sind. Alle erforderlichen Rückverankerungen, einschließlich temporärer Sicherungen von Baugruben, sowie Gründungen sind in Bezug auf ihre Reichweite auf das U-Bahnbauwerk abzustimmen.

3.2.2 Die der Technischen Aufsichtsbehörde vorzulegenden Bauunterlagen über die bautechnischen Anlagen müssen den handschriftlichen Namenszug des verantwortlichen Erstellers sowie den Vorprüfungs- und Koordinierungsvermerk des Leiters des U-Bahnbauamtes der Stadt Nürnberg bzw. seines verantwortlichen Vertreters tragen. Dieser Vermerk beinhaltet, dass

- die Bauunterlagen zur Bauausführung durch die Stadt Nürnberg (U-Bahnbauamt) - vorbehaltlich des Prüfergebnisses des Sachverständigen nach § 5 Abs. 2 BOStrab (z.B. Prüferamt/Prüfingenieur für Baustatik) - freigegeben sind,
- die statischen Berechnungen und insbesondere die Ausführungszeichnungen mit den Bestandsplänen des U-Bahnbauamtes der Stadt Nürnberg übereinstimmen,
- die vom Statikersteller zur Berechnung verwendeten Bodenkennziffern den tatsächlich gegebenen Werten im Baubereich entsprechen,
- die statisch relevanten Bauzustände in den Bauunterlagen berücksichtigt wurden.

Die Bauausführung in diesem Bereich darf nur aufgrund von Bauunterlagen begonnen werden, denen die Regierung als Technische Aufsichtsbehörde für die bautechnischen Anlagen nach § 60 Abs. 3 BOStrab die Zustimmung erteilt hat.

Endgültige Bauwerksabmessungen sind aufgrund der geprüften statischen Berechnungen festzulegen.

3.2.3 Der Baubeginn und das Bauende im Bereich der U-Bahnlagen ist der Technischen Aufsichtsbehörde anzuzeigen.

3.2.4 Vor Unterbrechung der Geh- und Radwegebeziehungen im Baubereich ist ein Fußgänger- und Radwegekonzept zu erstellen, das der Planfeststellungsbehörde

zur Genehmigung vorzulegen und dem ADFC Nürnberg e.V. sowie der Öffentlichkeit in geeigneter Weise bekannt zu geben ist.

3.3 Tunnelsicherheit

- 3.3.1 Die Untersuchungsstelle nach Ziff. 1.1.4 RABT-2006 ist noch im weiteren Verlauf vor Baubeginn von der Verwaltungsbehörde (Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg - SÖR) zu bestimmen.
- 3.3.2 Hinsichtlich der Beleuchtungsanlage, den verkehrstechnischen Anlagen, der Videoüberwachung, der Tunnelentwässerung, der Stromversorgung der Tunnelanlage, der Ersatzstromversorgung, der Kabelverlegung der Tunnelfunkausstattung, der Mobilfunkversorgung, des Verkehrsfunk/Radio, der Lautsprecheranlage, der Orientierungsbeleuchtung und Fluchtwegkennzeichnung, der Betriebsräume sowie der automatischen Brandmeldeanlage wird grundsätzlich den Anforderungen aus der RABT-2006 entsprochen, weitere Einzelheiten sind jeweils im Zuge der Detailplanung noch festzulegen.
- 3.3.3 Zusätzlich zu den für Einsatzfahrzeuge befahrbaren Querschlügen bei km 1+250 und km 1+770 sind die gemäß Ziffer 6.1.7 RABT 2006 erforderlichen Überfahrten vor den Tunnelportalen vorzusehen.
- 3.3.4 Die Planung der Durchfahrtsbreite der befahrbaren Querschlüge ist in Anlehnung an „Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr“ (Fassung Feb. 2007) durchzuführen. Die Planung ist mit der Berufsfeuerwehr Nürnberg abzustimmen.
- 3.3.5 Die Vorgaben der RABT 2006 hinsichtlich Kennzeichnung der Feuerlöscher, gelbes Blinklicht bei Entnahme und Anzeige der Entnahme an einer ständig besetzten Stelle, sind zu beachten.
- 3.3.6 Die Druckerhöhungsanlage der Löschwasserversorgung hat den Vorgaben der DIN 14462:2012-09 zu entsprechen. Besondere Anforderungen an die Betriebssicherheit (insbesondere Redundanz) sind mit der Branddirektion Nürnberg abzustimmen.
- 3.3.7 Für die Druckerhöhungsanlage der Löschwasserversorgung ist eine Ersatzstromversorgung vorzusehen.
- 3.3.8 Die für den Betrieb zuständige Stelle hat Alarm- und Gefahrenabwehrpläne zu erstellen, in denen auch die Belange behinderter Personen abzuhandeln sind.
- 3.3.9 Die Meldewege sind mit Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten abzustimmen.
- 3.3.10 Im Einvernehmen mit der für den Brandschutz zuständigen Stelle sind Feuerwehrpläne gemäß DIN 14095 anzufertigen, fortzuschreiben und der Feuerwehr zur Verfügung zu stellen.
- 3.3.11 Die in der Alarm- und Gefahrenabwehrplanung festgelegten Handlungsabläufe für die unterschiedlichen Notfälle sind vom Tunnelmanager und den Einsatzdiensten in Zusammenarbeit mit dem Sicherheitsbeauftragten regelmäßig zu überprüfen und zu üben. Die Anforderungen nach Ziff. 2.1 RABT-2006 zu den Übungen sind zu beachten.
- 3.3.12 Mindestens alle vier Jahre sind Großübungen unter realistischen Bedingungen durchzuführen. Im Zeitraum dazwischen sind jährlich Teil- und/oder Simulationsübungen durchzuführen. Der Sicherheitsbeauftragte und die Einsatzdienste beur-

teilen gemeinsam diese Übungen, erstellen einen Bericht und schlagen eventuelle Verbesserungsmaßnahmen vor.

- 3.3.13 Die in Ziffer 6 des Gesamtsicherheitskonzeptes benannten zusätzlichen Maßnahmen (Hubschrauberlandeplätze, Sammelplätze) und deren konkrete Anordnung sind mit der Berufsfeuerwehr Nürnberg und den anderen rettungsdienstlichen Beteiligten nochmals zu erörtern.

3.4 Naturschutz

Es hat ein Abgleich der betroffenen Bäume mit dem Baumschutzkataster der Stadt Nürnberg zu erfolgen. Die Ergebnisse dieses Abgleichs sind der Unteren und der Höheren Naturschutzbehörde vorzulegen.

Die in der Planunterlage 3.1 T dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.

3.5 Immissionsschutz

- 3.5.1 Im Planungsabschnitt West sind mögliche Lücken zwischen der neu zu errichtenden Lärmschutzwand und der Brückenkonstruktion am Leiblsteg zu schließen.
- 3.5.2 Die Rückseiten aller neu zu errichtenden Lärmschutzwände sind mit einer hochabsorbierenden Beschichtung gemäß den zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen (ZTV-Lsw 06) auszuführen.
- 3.5.3 Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV (BGBl 1997 I 172). Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Räume. Die Anspruchsberechtigung dem Grunde nach ergibt sich aus den schalltechnischen Berechnungen (Unterlage M 11.1.3 T, Unterlage W 11.1.3, Unterlage E 11.2 T, Unterlage E 11.3 T, Unterlage E 16.1).

3.6 Beweissicherung

Der Zustand der baulichen Anlagen, die in einer Entfernung von bis zu 25 m vom äußeren Rand zu errichtender oder zu ändernder Bauwerke liegen, ist vor Beginn der Bauarbeiten zum Zwecke der Beweissicherung festzustellen. Den jeweiligen Eigentümern ist rechtzeitig vor Baubeginn eine Ausfertigung des Beweissicherungsgutachtens auszuhändigen. Soweit Schäden im Zusammenhang mit den Bauarbeiten geltend gemacht werden, hat auf Kosten der Vorhabensträgerin eine Begutachtung dieser Schäden zu erfolgen.

Daneben sind die baulichen Anlagen von Einwender 14 in die Beweissicherung aufzunehmen.

3.7 Abfallrecht

- 3.7.1 Wird bei Abbruch-, Rückbau- und Aushubarbeiten Material angetroffen, das nach Farbe, Geruch oder Konsistenz nicht natürlichem Material entspricht, sind die

Aushubarbeiten unverzüglich einzustellen und das Umweltamt der Stadt Nürnberg zur Festlegung des weiteren Vorgehens zu informieren. Verunreinigtes Erdreich ist in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Nürnberg ordnungsgemäß zu entsorgen.

- 3.7.2 Auf den Baustelleneinrichtungsflächen dürfen nur Abfälle gelagert werden, die im Zuge des Bauvorhabens anfallen.
- 3.7.3 Sofern bei Aushubmaßnahmen Belastungen festgestellt werden, ist unverzüglich das Umweltamt der Stadt Nürnberg zu informieren. Belasteter Aushub ist vor Ort zu beproben bzw. es sind Haufwerke zu bilden, die dann beprobt werden. Von den Haufwerken sind Proben zu entnehmen und in Abhängigkeit von der geplanten Verwertung oder Beseitigung zu untersuchen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

- 4.1.1 Der Stadt Nürnberg wird die gehobene Erlaubnis zum Einbringen von Stoffen (Anlagen, Tunnelbauwerke, Tröge, Grundwasserwannen, etc.) in Gewässer erteilt.
- 4.1.2 Der Stadt Nürnberg wird eine beschränkte Erlaubnis für das bauzeitlich begrenzte Zutageleiten, Zutagefördern und Ableiten von Grundwasser und das Einleiten in Gewässer während der Bauzeit erteilt. Der Umfang der Grundwasserentnahme ist zur Vorentwässerung über 3 Monate auf maximal 140,4 l/s, in der übrigen Bauzeit auf maximal 90 l/s begrenzt.
- 4.1.3 Der Stadt Nürnberg wird die gehobene Erlaubnis zum dauerhaften Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser und Einleiten in Gewässer nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG und für das Einleiten in die Kanalisation erteilt.
- 4.1.4 Der Stadt Nürnberg wird die gehobene Erlaubnis für Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierzu bestimmt oder hierfür geeignet sind, erteilt. Die Tunnel- und Trogbauwerke werden mit einem Grundwasserumleitungssystem versehen, sodass der oberstromige Aufstau und die unterstromige Absenkung auf ein Maß von < 5 cm begrenzt wird.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zu Grunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- 4.3.1 Das abgeleitete Grundwasser aus der Bauwasserhaltung ist in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg regelmäßig auf LHKW, BTEX, PAK, MKW und As, Pb, Cd, Cr, Cu, Ni, Hg, Zn, Sn, Se zu untersuchen. Als Probennahmestelle wird grundsätzlich die Einleitstelle des aus einzelnen Bauabschnitten gesammelten Wassers in die Kanalisation bzw. den Vorfluter festgesetzt. Im begründeten Einzelfall bleibt die Forderung nach der Untersuchung einzelner Förderstellen vorbehalten. Eine Einschränkung bzw. Erweiterung des Programms ist möglich.

Untersuchungsmodus:

Bereich Gaswerk und Volkmannstraße:

1 h nach Förderbeginn, nach einem Tag, nach einer Woche, danach monatlich

Sonstige Bereiche:

1 h nach Förderbeginn, danach monatlich

Ausreinigung:

Es ist eine geeignete Reinigungsanlage zu installieren, die folgende Anforderungen erfüllt:

Bei Einleitung in die Kanalisation bzw. die Pegnitz sind die Orientierungswerte des LfU-Merkblatts 4.5/15 einzuhalten.

Bei Einleitung in den Main-Donau-Kanal sind die Stufe-I-Werte des Merkblatts 3.8/1 einzuhalten.

- 4.3.2 Zur Beweissicherung ist in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg der Grundwasserstand ausgewählter Grundwassermessstellen vor, während und nach der Grundwasserhaltung durch Datenlogger aufzuzeichnen. Das Messnetz muss ausreichend sein, um mögliche negative Auswirkungen durch die Verschleppung von Schadstoffen sowie durch eine Veränderung des Wasserstands in relevanten Bereichen dokumentieren zu können. Dem Wasserwirtschaftsamt ist rechtzeitig vor Beginn der Wasserhaltung ein geeignetes Messnetz mit Angabe des geplanten Untersuchungsmodus (Wasserstandsbeobachtung über Sonde, erforderlichenfalls Grundwasseruntersuchung auf relevante Schadstoffe) vorzulegen.

In Bereichen mit relevanten Veränderungen sind auch nach dem Ende der Wasserhaltung die Wasserstände an ausgewählten Messstellen aufzuzeichnen. Ein zusammenfassender Bericht ist nach einem Jahr dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vorzulegen.

- 4.3.3 Nach Ausführung der Bauwerke ist dem Wasserwirtschaftsamt ein Bestandsplan mit Eintragung der errichteten Dränageeinrichtungen vorzulegen. Es sind ein DIN A3 - Übersichtslageplan mit Eintragung aller Dränagen sowie Detailpläne für die Einzelbereiche zu erstellen. Der erwartete MGW- und HGW-Stand sowie die NN-Höhen der Dränagen sind jeweils anzugeben. Die Rechts- und Hochwerte sowie die NN-Höhen sind parallel als shape-Datei darzustellen.

- 4.3.4 Falls die Dränagen im Umfeld des ehemaligen Gaswerks anspringen, ist das Dränagewasser in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg repräsentativ auf LHKW, BTEX, PAK und MKW zu untersuchen. Sofern keine relevanten Belastungen festgestellt werden, kann in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg gegebenenfalls auf weitere Untersuchungen verzichtet werden.

- 4.3.5 Die durchgeführten Beweissicherungs- und Abwehrmaßnahmen sind in einem zusammenfassenden Bericht jährlich darzustellen und zu bewerten. Wesentliche Vorkommnisse und Probleme sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg umgehend mitzuteilen.

In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg sind die zwischen den relevanten Schadensfällen und der Wasserhaltung liegenden Grundwassermessstellen auf einschlägige Schadstoffe zu untersuchen. Der Wasserstand ist durch Datenlogger kontinuierlich aufzuzeichnen und über ein Fernmeldesystem laufend zu melden.

Bei Unterschreitung eines kritischen Wasserstands in den schadensfallbezogenen Grundwassermessstellen sind in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg geeignete hydraulische Abwehrmaßnahmen an passenden Messstellen

durchzuführen. Die Abwehrmaßnahmen müssen, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist, im Schadenszentrum durchgeführt werden, um eine Verschleppung von Schadstoffen soweit wie möglich zu verhindern. Die einzelnen Maßnahmen bei den jeweiligen Schadensfällen wie Ausreinigungsverfahren und Untersuchungs- bzw. Entnahmemodalitäten sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vorab abzustimmen.

Spätestens 6 Monate vor Beginn der Wasserhaltungsmaßnahmen ist dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg ein abschließendes und detailliertes Handlungskonzept zu den vorgesehenen Beweissicherungs- und Abwehrmaßnahmen bezüglich der Schadensfälle / Verdachtsflächen sowie zur großräumigen Grundwasserbeobachtung vorzulegen. Aufbauend auf diesem Handlungskonzept werden vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg in Abstimmung mit dem Bauträger, dem Umweltamt und den beteiligten Gutachtern die erforderlichen Maßnahmen festgelegt.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe einge-zogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidung über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7. Teilsofortvollzug

Die sofortige Vollziehung dieses Beschlusses wird, beschränkt auf die lfd. Nrn. 312, 313, 314 und 315 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage M 7.2 T), angeordnet.

8. Kosten

Die Stadt Nürnberg trägt die Kosten des Verfahrens. Die Höhe der Gebühren und Auslagen wird mit gesondertem Bescheid festgesetzt.

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Stadt Nürnberg möchte die Kreisstraße N 4 in den als "West" und "Mitte" bezeichneten Teilbereichen umbauen.

Im Abschnitt "West", der von der Kreuzung mit der Fürther Straße bis zur Jansenbrücke reicht, soll auf der Südseite in Fahrtrichtung Nürnberg/Zentrum eine dritte Fahrspur angebaut werden.

Im Abschnitt "Mitte", der vor der Kreuzung mit der Rothenburger Straße beginnt und an der Otto-Brenner-Brücke endet, sollen die bestehenden höhengleichen Kreuzungen höhenfrei umgebaut werden. Es ist der Bau eines Tunnels mit Zwischenein- und -ausfahrten in den Tunnel vorgesehen.

Daneben ist der Neubau der Neuen Kohlenhofstraße auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs als neue Stadtzufahrt geplant.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 24.06.2010 beantragte die Stadt Nürnberg für den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs in Nürnberg - Kreisstraße N 4 - das Planfeststellungsverfahren nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 27.09.2010 bis 26.10.2010 bei der Stadt Nürnberg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Nürnberg oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 09.11.2010 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

Die Regierung bat folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Verbände um Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
- Amt für Ländliche Entwicklung
- Autobahndirektion Nordbayern
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- DB Services Immobilien GmbH
- Deutsche Telekom AG
- e.on Netz GmbH
- FIBER NETWORK KG

- Industrie- und Handelskammer Mittelfranken
- Kabel Deutschland GmbH&Co. KG
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- N-ERGIE AG
- Netzwerk Privatbahnen e.V.
- Planungsverband Industrieregion Mittelfranken
- Höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Mittelfranken
- Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Mittelfranken
- Regierung von Oberfranken, Bergamt Nordbayern
- Staatliches Bauamt Nürnberg
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
- Vermessungsamt Nürnberg
- VGN GmbH
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg

Die im Verfahren bis zu diesem Zeitpunkt eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom 16.04.2012 bis 18.04.2012 im Historischen Rathaussaal in Nürnberg erörtert. Der Erörterungstermin wurde in der örtlichen Tagespresse am 22.03.2012, im Amtsblatt der Regierung von Mittelfranken am 23.03.2012 und im Amtsblatt der Stadt Nürnberg am 21.03.2012 bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einem Wortprotokoll festgehalten.

Aus Anlass von Einwendungen wurden die außerhalb des Ausbauabschnitts liegenden Straßenabschnitte des Frankenschnellwegs auf mögliche schalltechnische Änderungen in Folge des Bauvorhabens untersucht. Es zeigte sich, dass es entlang des Frankenschnellwegs in Fürth und Erlangen im Prognosejahr 2020 bei Realisierung des Vorhabens zu Erhöhungen der Beurteilungspegel um bis zu maximal 0,3 dB(A) kommt. Aus diesem Grund entschied sich die Planfeststellungsbehörde dazu, die Unterlagen zu den ergänzenden schalltechnischen Untersuchungen in der Stadt Fürth vom 18.01.2013 bis 18.02.2013 und in der Stadt Erlangen vom 25.01.2013 bis 25.02.2013 auszulegen. Für den weiteren Verlauf des Frankenschnellwegs südlich der Otto-Brenner-Brücke wird ebenfalls eine Erhöhung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs in Folge der Ausbaumaßnahme prognostiziert. Dies betrifft insbesondere den Nürnberger Stadtteil Werderau. Auch hier kommt es zu Erhöhungen der Immissionspegel, weshalb eine erneute Auslegung in der Stadt Nürnberg vom 18.01.2013 bis 18.02.2013 erfolgte. Bei der ortsüblichen Bekanntmachung wurde in den Städten jeweils darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Nürnberg, der Stadt Fürth und der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 04.03.2013 bzw. bei der Stadt Erlangen und der Regierung von Mittelfranken bis zum 11.03.2013 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

Es wurden von privaten Betroffenen verschiedene Einwendungen zu den ergänzend ausgelegten Planunterlagen erhoben.

Die Regierung führte deshalb vom 08.04.2013 bis 10.04.2013 im Historischen Rathaussaal in Nürnberg einen weiteren Erörterungstermin durch, von dem die von der Änderung betroffenen Behörden und Verbände, sowie die privaten Einwender durch Bekanntmachung in der Tagespresse benachrichtigt wurden. Im Übrigen wurde der Termin in den Amtsblättern der Städte Erlangen (21.03.2013), Fürth (13.03.2013) und Nürnberg (20.03.2013) sowie im Mittelfränkischen Amtsblatt bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einem weiteren Wortprotokoll festgehalten.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Die Regierung von Mittelfranken ist gemäß Art. 39 Abs. 1 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

Nach Art. 36 Abs. 2 BayStrWG dürfen Kreis- und Gemeindestraßen besonderer Bedeutung nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Der Planfeststellungsantrag umfasst zum einen den Ausbau der Kreisstraße N 4 in den Bereichen "West" und "Mitte" und zum anderen den Bau der Neuen Kohlenhofstraße, die als Ortsstraße gewidmet werden soll.

Von der künftigen Einstufung der gegenständlichen Straßen hängt die Notwendigkeit der Planfeststellung überhaupt und die Maßgeblichkeit bundes- oder landesrechtlicher Planfeststellungsvorschriften ab (vgl. Numberger in Zeitler, BayStrWG Rn. 18 zu Art. 36). Die Einordnung der Straße erfolgt dabei nach den gesetzlichen Qualifikationsmerkmalen, die nach dem erstrebten Endzustand der Straße zu bestimmen sind (vgl. BVerwG, DVBl 1984, 338). Der Planfeststellungsbehörde steht dabei kein Ermessenspielraum zu (vgl. Numberger in Zeitler, BayStrWG Rn. 18 zu Art. 36). Die Klassifizierung einer Straße richtet sich nach ihrer Verkehrsbedeutung. Die Verkehrsbedeutung bestimmt sich nicht bloß nach der Quantität der durch die Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen, sondern auch durch das qualitative Moment der Funktion der Straße im Verkehrsnetz.

Das Verkehrsnetz im Stadtgebiet Nürnberg ist folgendermaßen angeordnet:

Die Stadt Nürnberg wird umrahmt von den Bundesautobahnen BAB A 3 (Würzburg - Regensburg), BAB A 6 (Heilsbronn - Amberg) und BAB A 9 (Bayreuth - München). Der Fernverkehr wird dabei durch die Verkehrsbeeinflussungsanlage um die Stadt herum geführt. Die Bundesstraßen sowie die beiden Äste der BAB A 73 übernehmen die Zubringerfunktion vom Autobahnnetz zur Kernstadt Nürnberg. Das Bundesfernstraßennetz in Nürnberg ist in sich durch den die Kernstadt umgebenden Bundesstraßenring (B 4R) geschlossen. Die Kreisstraßen im Stadtgebiet Nürnberg fungieren als Zubringer zum überörtlichen Verkehrsnetz.

Teil der Kreisstraßenkonzeption ist die Kreisstraße N 4, die die Stadtteile Reichelsdorf im Süden über Eibach, Werderau, Gibitzenhof, Sandreuth, Gostenhof bis Eberhardshof und Muggenhof im Norden miteinander verknüpft und im Süden an die Staatsstraße St 2407 und im Norden an die BAB A 73 anbindet. Die Kreisstraße N 4 stellt eine wichtige Verbindung Nürnbergs zur Nachbarstadt Fürth dar und dient dabei ausweislich des Verkehrsgutachtens "Frankenschnellweg 2002/2003" der Dr. Brenner + Münnich Ingenieurgesellschaft mbH überwiegend dem Ziel- und Quellverkehr.

Die Analyse des Verkehrs zeigt, dass im Abschnitt "Mitte" (von der Jansenbrücke bis zur Landgrabenstraße) der Ziel- und Quellverkehr bezogen auf den Raum Nürnberg-Fürth-Schwabach bei 51,7 % und bezogen auf das Stadtgebiet Nürnberg bei 70 % liegt. Der Anteil des Binnenverkehrs liegt bei 42,8 % (bezogen auf den Raum Nürnberg-Fürth-Schwabach) bzw. 15,9 % (bezogen auf das Stadtgebiet

Nürnberg). Im Abschnitt "Süd" (von der Landgrabenstraße bis zur Otto-Brenner-Brücke) beträgt der Ziel- und Quellverkehr bezogen auf den Raum Nürnberg-Fürth-Schwabach 45,1 % und bezogen auf das Stadtgebiet Nürnberg 56,9 %. Der Binnenverkehr nimmt einen Anteil von 48,9 % bzw. 30,4 % (bezogen auf das Stadtgebiet Nürnberg) ein. Der Durchgangsverkehr bezogen auf den Raum Nürnberg-Fürth-Schwabach erreicht in den Abschnitten Mitte und Süd des Frankenschnellwegs etwa 5 - 6 %. Bezogen auf das Stadtgebiet Nürnberg beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs ca. 13 %.

Die Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2020 zeigt, dass sich die Verkehrsanteile durch den Ausbau des Frankenschnellwegs nicht entscheidend verändern. Der Durchgangsverkehr wird zwar ansteigen, es ist jedoch zu erwarten, dass der Durchgangsverkehr bezogen auf den Raum Nürnberg-Fürth-Erlangen unter 7 % und bezogen auf das Stadtgebiet Nürnberg unter 15 % liegen wird. Der Anteil des Fernverkehrs wird sich um maximal 1.000 Kfz/24h erhöhen. Durch den beantragten Ausbau wird sich somit an der Zubringerfunktion der Kreisstraße N 4 zum überörtlichen Verkehrsnetz nichts ändern (zur Frage der Belastbarkeit der Verkehrsprognose siehe unten).

Die Kreisstraße N 4 entspricht somit auch nach dem kreuzungsfreien Ausbau den in Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG formulierten Anforderungen, wonach Kreisstraßen Straßen sind, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, eine Staatsstraße oder andere Kreisstraße anschließen.

Eine Rechtsvorschrift, die die Klassifizierung einer Straße als Kreisstraße bei Überschreiten einer bestimmten Verkehrsbelastung nicht mehr zuließe, gibt es nicht (vgl. BayVGH vom 15.2.2005 BayVBl. 2006, 118).

Bei der Kreisstraße N 4 handelt es sich um eine Kreisstraße von besonderer Bedeutung im Sinne des Art. 36 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG. Die Beurteilung, ob es sich um eine Kreisstraße von "besonderer Bedeutung" handelt, richtet sich - wenn man die Funktion der Straße im Straßennetz betrachtet - nach der Affinität der Straße zum übergeordneten, generell planfeststellungspflichtigen Straßennetz (vgl. BayVGH, Urteil v. 02.03.1993 - 8 B 91.1039). Es muss sich um Straßen handeln, die die Funktion haben, den Verkehr aus dem jeweiligen Verkehrsschwerpunkt gesammelt zu der Bundesfernstraße zu bringen (vgl. Nummerger, Zeitler, BayStrWG Rn. 10 zu Art. 36). Dies gilt insbesondere für Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen oder Bundesstraßen. Diese Funktion erfüllt die Kreisstraße N 4 mit der Bündelung des Verkehrs und ihrer Anbindung an die BAB A 73 und die St 2407.

Der Bau der Ortsstraße "Neue Kohlenhofstraße" ist als unerlässliche Folgemaßnahme des Ausbaus des Frankenschnellwegs zu betrachten und wird daher in den Plan gemäß Art. 36 Abs. 5 BayStrWG einbezogen. Die "Neue Kohlenhofstraße" wird direkt mit beiden Ebenen des Frankenschnellwegs verknüpft und erfüllt die Zubringerfunktion zum übergeordneten Straßennetz. Ohne diese zweibahnige Anbindung an die Innenstadt könnte der Frankenschnellweg die ihm zugewiesenen Funktionen nicht erfüllen. Die selbständige Verkehrswirksamkeit des Frankenschnellwegs kann ohne Neubau der Neuen Kohlenhofstraße nicht gewährleistet werden, weshalb eine Aufteilung in zwei Verfahren nicht erfolgt.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwi-

schen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen sind wasserrechtliche Erlaubnisse nach § 8 WHG. Auf Grund von § 19 Abs. 1 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war nicht durchzuführen, da die in Art. 37 BayStrWG genannten Voraussetzungen nicht vorliegen. Die Vorschrift ist durch das Bayer. UVP-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (BayUVPRLUG) vom 27.12.1999 in das Bayer. Straßen- und Wegegesetz eingefügt worden.

Auch die Richtlinie 2011/92/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten verlangt obligatorisch eine UVP nur für Autobahnen, Schnellstraßen und vier- oder mehrspurige Straßen wenn diese neue Straße oder dieser verlegte und/oder ausgebaute Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweisen würde (Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Anhang I, Nr. 7 b und c). Um eine derartige Straße handelt es sich bei dem vorgesehenen Bauvorhaben nicht. Der ausgebaute Straßenabschnitt weist keine durchgehende Länge von 10 km auf. Der Abschnitt West wird auf einer Länge von ca. 1,7 km und der Abschnitt Mitte auf einer Länge von rund 2,4 km ausgebaut. Auch zwischen dem Beginn des Abschnittes West und dem Ende des Abschnittes Mitte liegen nur etwa 5,2 km, sodass das Kriterium der durchgehenden Länge von 10 km nicht erfüllt wird.

Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass alle entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Unterlagen dargestellt sind (§ 6 UVPG). Die materiell-rechtlichen Standards sind in diesem Verfahren berücksichtigt.

1.3 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

Es wird beanstandet, dass das Verkehrsgutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH nicht Bestandteil der ausgelegten Unterlagen ist.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Das Gutachten war in seiner Gesamtheit nicht auszulegen. Es ist nicht erforderlich, alle fachlichen Untersuchungen zum Bestandteil der auszulegenden Unterlagen zu machen, da von den auszulegenden Unterlagen lediglich eine Anstoßfunktion ausgehen soll. Die Planfeststellungsunterlagen sollen die Betroffenen in die Lage versetzen, ihre Betroffenheiten zu erkennen und diesbezügliche Einwendungen erheben zu können. Diesem Anspruch genügen die vorliegenden Unterlagen. Aus den Planfeststellungsunterlagen können insbesondere Aussagen zur Verkehrsbelastung im Ist-Zustand, dem Prognosebezugsfall und dem Planfall sowie der Zusammensetzung des Verkehrs nach den Verkehrsarten entnommen werden. Aufgrund der Komplexität eines Verkehrsgutachtens wäre dessen Auslegung auch nicht sinnvoll. Den Einwendern, die das Verkehrsgutachten in seiner Gesamtheit angefordert haben, wurde es übersandt.

Grundsätzlich wurde kritisiert, dass im Bereich Fürth und Erlangen keine umfassende Planauslegung stattgefunden hat, dass die Einwender weder Zahlen zur Verkehrsprognose für das gesamte Projekt noch Zahlen zur Bauausführung etc. sehen konnten.

Wie oben bereits ausgeführt, dient die Planauslegung dazu, die Betroffenen in die Lage zu versetzen, ihre Betroffenheiten zu erkennen und diesbezügliche Einwendungen erheben zu können. Für die Bürger in Fürth und Erlangen war es deshalb ausreichend, anhand der Übersichtslagepläne und der Ausführungen im ergänzenden Erläuterungsbericht über das Vorhaben an sich und das Verfahren informiert zu werden und ansonsten in der Auslegung lediglich die ergänzenden Unterlagen mit Bezug zu Fürth bzw. Erlangen vorzufinden. Es war jedoch nicht erforderlich, die Untersuchungen, die sich speziell auf das Stadtgebiet Nürnberg beziehen, wie beispielsweise die immissionstechnischen Untersuchungen für den Ausbaubereich oder die wasserrechtlichen Unterlagen, in Erlangen und Fürth auszulegen.

Es wird gerügt, dass bei der Auslegung der ergänzenden Unterlagen in Fürth und Erlangen die Immissionsorte in den schalltechnischen Untersuchungen (Unterlagen E 11.x) nur mit den Flurnummern aufgeführt und nicht mit Adressen genannt sind. Nach Ansicht von Einwendern erschwere es diese Verfahrensweise den Betroffenen ihre Betroffenheit zu erkennen. Der VCD beantragt, allen Einwendern und dem VCD eine Karte zukommen zu lassen, auf der die Lärmwerte dargestellt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auch der Planfeststellungsbehörde erschließt sich nicht, warum die Vorhabensträgerin teilweise Hausnummern, teilweise aber Flurnummern angegeben hat. Allerdings ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass der Anstoßwirkung auch bei der Angabe von Flurnummern Genüge getan ist, weil es den Betroffenen mit geringem Aufwand möglich war, die Flurnummer ihres Wohngrundstückes, soweit nicht schon bekannt, zu ermitteln und damit ihre Betroffenheit zu erkennen. Auch eine kartenmäßige Darstellung war nicht erforderlich, um die Anstoßwirkung zu erreichen.

Es wird moniert, dass die Planfeststellungsunterlagen nicht in den Städten Schwabach und Stein ausgelegt worden seien.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung für eine Auslegung in den Städten Schwabach und Stein, da aufgrund der räumlichen Entfernung bzw. der verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem Ausbaubereich und den jeweiligen Stadtgebieten keine ursächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Verkehrsbelastungen in Schwabach und Stein mehr nachweisbar sind; die Größenordnung liegt im Bereich der Modellunschärfe.

1.4 Verfahrensanträge

Von verschiedenen Seiten wird die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Der Antrag wird zurückgewiesen. Eine Einstellung des Planfeststellungsverfahrens ist nur auf Betreiben des Vorhabensträgers möglich. Da der Vorhabensträger keinen Antrag auf Einstellung des Verfahrens gestellt hat, hatte die Planfeststellungsbehörde über den Antrag auf Planfeststellung des gegenständlichen Vorhabens zu entscheiden.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) und der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Nürnberg, e.V. (VCD) fordern ein neues Verkehrsgutachten für den Großraum Nürnberg von einem "neutralen Gutachter" erstellen zu lassen, der noch nicht mit der verfahrensgegenständlichen Materie befasst war.

Dieser Antrag wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat das Sachgebiet 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken beauftragt, die Belastbarkeit des Verkehrsgutachten an Hand der von den Einwenderinnen und Einwendern vorgetragenen Kritikpunkte zu überprüfen. Da die Überprüfung durch das Fachsachgebiet der Regierung von Mittelfranken ergeben hat, dass sich die entscheidungserheblichen verkehrsgutachterlichen Grundaussagen im Ergebnis als schlüssig erweisen, ist die kosten- und zeitintensive Einholung eines neuen Verkehrsgutachtens nicht erforderlich (im Einzelnen siehe C. 2.3.3).

Es wurde beantragt die bauzeitliche Verkehrsführung und alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen und Anordnungen in einem Plan darzustellen und gemeinsam mit den Stellungnahmen der Rettungsdiensten zu diesen Plänen öffentlich auszulegen.

Der Verlauf der bauzeitlichen Verkehrsführung wurde in den Unterlagen der ergänzenden Auslegung dem Grunde nach dargestellt. Nachfragen konnten und wurden im Rahmen des Erörterungstermins vom 10.04.2013 gestellt und von der Vorhabensträgerin auch beantwortet. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung weitergehende Unterlagen auszulegen.

Der VCD beantragt einen Vor-Ort-Termin, damit man die Kritik, die für den Bereich Fuggerstraße vorgebracht worden sei, in einem Vor-Ort-Termin erläutern könne.

Der Antrag wird zurückgewiesen, da die Kritik der Einwender bereits anhand der detaillierten Erläuterungen nachvollzogen werden konnte und ein Ortstermin keine weitere Sachverhaltsaufklärung verspricht.

Es wurde der Antrag gestellt, dass die Stadt Nürnberg die Mittel, die sie für den passiven Lärmschutz in Fürth braucht, der Stadt Fürth gibt, damit an dieser Stelle ein Stück Schallschutzwand gebaut werden kann.

Die Stadt Nürnberg sagte im Erörterungstermin vom April 2013 zu, das Geld für Schallschutzfenster nicht den einzelnen Haus- oder Wohnungseigentümer zur Verfügung zu stellen, sondern der Stadt Fürth, um einen aktiven Lärmschutz zu organisieren, unter der Voraussetzung, dass alle Betroffenen zustimmen.

Es wurde eine Neuauflage der gesamten Planfeststellung beantragt, weil die Rechenunterlagen der Immissionsuntersuchungen nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung gestanden hätten.

Der Antrag wurde im Erörterungstermin vom 08.04.2013 gestellt und steht im Zusammenhang mit der Frage der Lärmberechnungen außerhalb des Baubereichs und der Frage der Anwendbarkeit der RLS-90. Der Antrag wird abgelehnt, da die Grundlagen der Lärmschutzberechnung in den Unterlagen benannt waren und es die Anstoßfunktion der Auslegung nicht erfordert, die zugrunde liegenden Berechnungen im einzelnen auszulegen. Im übrigen wurde den Einwendern auf entspre-

chenden formlosen Antrag Akteneinsicht in die Ausgangsdaten und die Berechnungen gegeben.

Der VCD beantragt, dass sämtliche Einwender auf ihre Einwendung eine schriftliche Stellungnahme des Vorhabensträgers bekommen und dass ihnen die Möglichkeit gegeben wird, darauf zu erwidern. Hintergrund des Antrags ist, dass nach der ergänzenden Auslegung im Jahr 2013 keine schriftlichen Stellungnahmen an die Einwender verschickt wurden, nach der ersten Auslegung im Jahr 2009 wurden hingegen Stellungnahmen der Stadt Nürnberg an Einwender verschickt.

Dem Antrag wird nicht entsprochen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich nach dem Ende der Einwendungsfrist zur ergänzenden Auslegung im März 2013 dazu entschlossen, keine schriftlichen Stellungnahmen der Stadt Nürnberg als Vorhabensträgerin anzufordern, sondern stattdessen zeitnah zum Einwendungsfristende einen Erörterungstermin durchzuführen. Schriftliche Stellungnahmen der Vorhabensträgerin zu den eingegangenen Einwendungen einzuholen und diese an die Einwender weiterzuleiten ist ein gängiger, aber nicht obligatorischer Verfahrensschritt. Angesichts des überschaubaren Gegenstandes der ergänzenden Auslegung konnte auf ihn im Interesse der Verfahrensbeschleunigung zur Vorbereitung des zweiten Erörterungstermins verzichtet werden. Nachdem die Stadt Nürnberg im Erörterungstermin bereits zu den Einwendungen mündlich Stellung genommen hat und ein wechselseitiges Austauschen der Argumente möglich war und diese Diskussion durch die Erstellung eines Wortprotokolls über den Erörterungstermin auch festgehalten ist, sieht die Planfeststellungsbehörde auch keine Veranlassung, nachträglich eine schriftliche Stellungnahme vom Vorhabensträger anzufordern und den Einwendern zur weiteren Erwidern zuzuleiten.

Der VCD beantragt Akteneinsicht in sämtliche Finanzierungsvereinbarungen zu den einzelnen Planfeststellungsabschnitten des ganzen Ausbaukomplexes S-Bahn-Strang Nürnberg–Forchheim.

Die Planfeststellungsbehörde lehnt diesen Antrag ab, da der Anspruch auf Akteneinsicht von Beteiligten im Planfeststellungsverfahren sich auf diejenigen Aktenstücke beschränkt, die Gegenstand der Planfeststellungsakten geworden oder beigezogen worden sind. Bei den Finanzierungsvereinbarungen handelt es sich aber um Verträge zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG, die das gegenständliche Planfeststellungsverfahren und die darin abzuarbeitenden und abzuwägenden Aspekte in keiner Weise berühren und deshalb auch nicht beigezogen wurden.

Der VCD beantragt, dass noch einmal mit "aktuellen Zahlen", fußend auf dem Gutachten Noßwitz, die Interdependenzen zwischen ÖPNV und Frankenschneidweg begutachtet werden, insbesondere hinsichtlich der Auswirkungen auf Fürth. Es wird auch Auskunft darüber gefordert, welche Kosten und Einnahmeverluste die Stadt Fürth über die infra zu tragen bzw. hinzunehmen habe.

Die Stadt Nürnberg hat untersucht, wie sich der Bau des Frankenschneidwegs auf den ÖPNV auswirkt. Demnach werden durch einen Ausbau des Frankenschneidwegs ca. 3-4 % der Personenfahrten im ÖPNV des Großraums Nürnberg von parallel laufenden Achsen auf den motorisierten Individualverkehr verlagert werden. Wie sich die Preispolitik des VGN nach Realisierung der Baumaßnahme entwickelt, kann nur spekuliert werden und hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab.

Die VAG geht davon aus, dass - sollte es zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Schiene auf die Straße kommen - in erster Linie die parallel verlaufende S-Bahn zwischen Fürth und Nürnberg betroffen wäre. Dass die geplante Baumaßnahme die Pkw-Nutzung in einem Maß attraktiv macht, dass auch die U 1 Fahrgäste in nennenswertem Umfang verliert, ist aus Sicht der VAG eher unwahrscheinlich.

Der BN beantragt, das Verfahren unter Widmung der geplanten ausgebauten Straße als Autobahn mit einer entsprechenden Festlegung über den Bundesverkehrswegeplan neu einzuleiten sowie ein Raumordnungsverfahrens durchzuführen. Alternativ fordert der BN die "grundlegenden Verfahrensfehler" zu beseitigen.

Diese Anträge werden abgelehnt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Klassifizierung der Ausbaustrecke als Kreisstrasse zutreffend (s. oben). Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist nicht erforderlich (siehe unten). Verfahrensfehler liegen nicht vor.

Der VCD beantragt, das lufthygienische Gutachten auf Grundlage der neuen Richtlinie noch einmal neu zu erstellen und die Neuberechnung allen Einwenderinnen und Einwendern mit der Gelegenheit zur Stellungnahme zuzusenden. Außerdem solle eine kartenmäßige Darstellung der Belastung mit Feinstaub und Stickoxiden erfolgen.

Eine Neubegutachtung auf der Grundlage der RLuS 2012 ist erfolgt. Da sich daraus keine neuen Erkenntnisse ergeben, wurde auf eine Auslegung verzichtet. Dem Vertreter des VCD sowie dem Bevollmächtigten des BN wurde die Unterlage übermittelt. Der Ausbau des Frankenschnellwegs trägt zur Luftschadstoffkonzentration an der BAB A 73 in Fürth und Erlangen nur mit maximal $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an Stickstoffdioxid und $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an Feinstaub zur Gesamtbelastung bei. Die Planfeststellungsbehörde hält eine kartenmäßige Darstellung nicht für notwendig, da hiervon kein Erkenntnisgewinn ausgeht.

Der Bevollmächtigte des VCD beantragt, die Beiziehung sämtlicher die verfahrensgegenständlichen Straßenabschnitte betreffenden Widmungsakten der Stadt Nürnberg.

Auf eine Beiziehung der Widmungsakten wird verzichtet, da Widmungsakte der Vergangenheit für das vorliegende Planfeststellungsverfahren nicht entscheidungserheblich sind. Im Zusammenhang der Widmungsfrage ist allein die zukünftige Funktion der Straße nach ihrem Ausbau entscheidend. Eine Beiziehung von Akten über die bisherige Funktion und Widmung der Straße verspricht deshalb keinen entscheidungserheblichen Erkenntnisgewinn.

Von einem Einwender wurde als Sachbeistand des BN beantragt, die Regierung von Mittelfranken möge die Vorhabensträgerin beauftragen, den sechsstreifigen Ausbau des Frankenschnellweges zu planen.

Über diesen Antrag war nicht zu entscheiden, da der Vertreter des BN im Erörterungstermin klargestellt hat, dass der BN keinen sechsstreifigen Ausbau bei Erlangen, bei Fürth oder durch Nürnberg wünscht.

Ein Einwender beantragt, die Verkehrszahlen der Höfener Spange zu veröffentlichen und in das Verfahren einzubringen.

Das Planfeststellungsverfahren zum Bau der Höfener Spange wurde im Jahr 2010 durch Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen. Es waren sowohl zu Beginn des Anhörungsverfahrens als auch nach Abschluss des Verfahrens Planunterlagen ausgelegt. Eine Beiziehung dieser Unterlagen im gegenständlichen Verfahren wird als nicht notwendig betrachtet; der Antrag wird abgelehnt. Die vorhandenen Daten zur Verkehrsentwicklung, zu Verkehrszahlen und Verkehrsverlagerungen sind ausreichend und es ist nicht ersichtlich, dass die Verkehrszahlen der Höfener Spange hier entscheidungserheblich sein könnten.

Im Erörterungstermin 2012 wurde beantragt, das Thema Hydrogeologie ebenso wie das Sicherheitskonzept in einem weiteren Erörterungstermin zu erörtern.

Bereits im Erörterungstermin 2012 bestand die Gelegenheit, wasserrechtliche Fragestellungen und das Sicherheitskonzept zu diskutieren. Der Gutachter der Stadt Nürnberg zu wassertechnischen Fragen war lediglich am letzten von drei Tagen des Erörterungstermins nicht anwesend, dem Tag, der lediglich bei Bedarf genutzt werden sollte und auch wurde. Es wurde am zweiten Tag der Erörterung darauf hingewiesen, dass der Fachmann von Seiten der Vorhabensträgerin am nächsten Tag nicht mehr anwesend ist und dennoch gab es keine Wortmeldungen zu diesem Thema. Im Rahmen der erneuten Auslegung in Nürnberg, Erlangen und Fürth im Jahr 2013 waren in den Unterlagen wasserrechtliche Aspekte kein Bestandteil, weshalb eine Erörterung wasserrechtlicher Fragestellungen im Erörterungstermin 2013 nicht geboten war.

Ein Einwender beantragt, alle Ergebnisse der Schadstoffanalyse vor Baubeginn zu veröffentlichen, damit erkennbar sei, welches Gefahrenpotenzial im Boden liege und welches Gefahrenpotential dementsprechend verschoben werde.

In der Unterlage M 13.1.3 ist ein Lageplan der Grundwasserschadensfälle enthalten sowie die Angabe der Hauptschadstoffe. Es ist dargestellt, wie sich das Grundwasser im Rahmen der bauzeitlichen Maßnahmen nach derzeitigem Kenntnisstand verhält und welche Maßnahmen bei Schadensfällen ergriffen werden. Der Forderung des Einwenders ist somit nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichend Maß genüge getan, da bereits durch die ausgelegten Planunterlagen erkennbar war, welches Gefahrenpotential besteht.

Es wurde beantragt, die Gebäude, an denen eine Beweissicherung stattfindet, mit Flur- und Hausnummern in die planfestgestellten Unterlagen aufzunehmen.

Der Einwendung wird nicht entsprochen. Durch die Auflage unter Ziffer 3.6 des Beschlusstextes wurden die Gebäude, an denen eine Beweissicherung zu erfolgen hat, hinreichend konkret genannt.

2. Materieell-rechtliche Würdigung

2.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2.2 Planrechtfertigung

Der kreuzungsfreie Ausbau der Kreisstraße N 4 im Planungsabschnitt Mitte, der Anbau eines Zusatzfahrstreifens im Abschnitt West sowie der Neubau der Ortsstraße Neue Kohlenhofstraße ist aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit geboten, weil der vorhandene Ausbauzustand nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis gerecht wird (Art. 9 BayStrWG).

Im Planungsabschnitt Mitte gibt es drei signalgeregelte Kreuzungen mit den Hauptverkehrsachsen Rothenburger-, Schwabacher- und An den Rampen/Landgrabenstraße. Diese wirken sich leistungsmindernd aus und führen in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig zu Stauungen weit über den Bereich Mitte hinaus. Bei Messungen ohne Baustellen oder ähnlichen Behinderungen wurden werktäglich wiederkehrende Staus mit Staulängen z.T. bis über 1500 m in beiden Fahrtrichtungen festgestellt. Ortskundige Autofahrer wählen daher zu Hauptverkehrszeiten oftmals Umwege durch angrenzende Wohngebiete, um schneller an ihr Ziel zu gelangen. Es kommt somit zu Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz und in die Wohngebiete. Damit werden auch Schall- und Luftschadstoffimmissionen in Straßen und Wohngebiete verlagert, die eigentlich nicht mit dem Frankenschnellweg in Verbindung stehen.

Die Kreisstraße N 4 stellt eine der wichtigsten Verkehrsstrassen im Stadtgebiet Nürnberg dar, da sie mehrere Stadtteile miteinander verknüpft und im Süden an die Staatsstraße St 2407 und im Norden an die BAB A 73 anbindet.

Anhand von Befragungen und Zählungen wurde die Verkehrsbelastung der Kreisstraße N 4 im Jahr 2007 ermittelt. Die Verkehrsentwicklung der Trasse wurde zunächst für das Jahr 2015 prognostiziert und dann auf das Jahr 2020 fortgeschrieben. Bei der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird dabei unterschieden zwischen dem Prognosebezugsfall, der die Verkehrsentwicklung ohne den beantragten kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs betrachtet, und dem Modellfall, in dem der kreuzungsfreie Ausbau im beantragten Umfang berücksichtigt wird. Die ermittelten Werte werden zur Übersicht auf 500 Kfz gerundet in nachstehender Tabelle dargestellt:

Straße	Analyse 2007 in Kfz/24 h	Prognose- bezugsfall im Jahr 2020 in Kfz/24 h	Modellfall im Jahr 2020 in Kfz/24 h
N 4 westlich Jansenbrücke	58.000	59.000	65.000
N 4 östlich Jansenbrücke	51.000	50.000	64.000
N 4 westlich Rothenburger Straße	51.000	50.000	64.000
N 4 östlich Rothenburger Straße	59.500	75.500	35.500 (Oberflächenverkehr) 54.000 (Tunnelebene)
N 4 östlich Schwabacher Straße	62.000	63.000	27.500 (Oberflächenverkehr) 54.000 (Tunnelebene)
N 4 südlich Landgrabenstraße	53.000	58.500	28.000 (Oberflächenverkehr) 39.500 (Tunnelebene)

In Fahrtrichtung Osten (Nürnberg-Zentrum und Nürnberg-Hafen) befindet sich der vorhandene zweibahnige Querschnitt mit 29.500 Kfz/Tag derzeit an der Grenze der Leistungsfähigkeit.

Ziel der vorgelegten Planung ist die Beseitigung der Stauanfälligkeit der Kreisstraße N 4 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Reduzierung der staubedingten Zusatzbelastungen wie Lärm- und Abgasimmissionen in den beiden Planungsbereichen. Der Ausbau dient dazu, die derzeitigen Probleme bei der Abwicklung des Verkehrsaufkommens zu regeln und den Verkehr in den beiden Ausbauabschnitten West und Mitte zu verflüssigen, um auf Dauer die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in diesem Bereich zu gewährleisten. Der Verkehr, der auf parallel verlaufenden Routen durch Wohngebiete verlagert wird, soll aus diesen wieder herausgezogen und auf der Kreisstraße N 4 gebündelt werden.

Im Bereich West sorgt der Anbau eines dritten Fahrstreifens für eine Kapazitätssteigerung, sodass ein stetiger Verkehrsfluss ermöglicht wird. Rückstaus an den Ein- und Ausfahrten und damit verbundene Behinderungen des durchfahrenden Verkehrs werden beseitigt und in der Folge wird die Verkehrssicherheit verbessert.

Im Bereich Mitte werden die Verkehrsströme auf zwei Ebenen entflochten. Die Lichtsignalanlagengeregelten Kreuzungen werden dadurch entlastet und eine Verstärkung des Verkehrsflusses wird erreicht.

Die Einwender haben diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen, wobei es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument geht, dass neue bzw. ausgebaute Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und Ausbau des Radwegenetzes sollten stattdessen gefördert werden. Es wird auf das Leitbild Verkehr der Stadt Nürnberg verwiesen, das die Steigerung des Modal Split zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs vorsieht.

Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: kreuzungsfreier Ausbau der Kreisstraße N 4). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik der Stadt Nürnberg geführt werden.

2.3 Öffentliche Belange

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Gemäß Kapitel B V 1.4.1 des Regionalplans Industrieregion Mittelfranken soll das Grundkonzept für den motorisierten Individualverkehr so ausgebildet werden, dass insbesondere im gemeinsamen Oberzentrum Nürnberg/Fürth/Erlangen der Verkehr flüssiger gestaltet wird.

Das Vorhaben entspricht somit den Vorgaben des Regionalplanes, da es erklärtes Planungsziel ist, den Verkehrsfluss zu verstetigen.

Bei der raumordnerischen Überprüfung der Planungsunterlagen durch die Höhere Landesplanungsbehörde wurden keine überörtlichen Einrichtungen und Planungen festgestellt, die dem Vorhaben entgegenstehen. Einwendungen aus landesplanerischer Sicht wurden weder von der Höheren Landesplanungsbehörde noch vom Regionalverband Industrieregion Nürnberg erhoben.

Ein Raumordnungsverfahren wurde nicht durchgeführt. Die Höhere Landesplanungsbehörde teilte dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. bereits mit Schreiben vom 18.01.2002 auf Anfrage hin mit, dass die Voraussetzungen zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nicht gegeben seien.

Auch nach derzeitiger Rechtslage (Art. 24 Abs. 1 BayLPIG) sind Gegenstand eines Raumordnungsverfahrens nur Vorhaben von erheblicher überörtlicher Bedeutung. Da sich gegenüber der Beurteilung der Höheren Landesplanungsbehörde vom 18.01.2002 keine geänderte Sachlage ergibt, kann weiterhin vom Nichtvorliegen der Voraussetzungen zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ausgegangen werden.

2.3.2 Planungsvarianten

Die Stadt Nürnberg untersuchte, ob der Verkehr des Frankenschnellwegs auf Umfahrsachsen verlagert werden kann, um damit das Ausbaivorhaben entbehrlich zu machen. Es zeigte sich allerdings, dass aufgrund der starken ortsbezogenen Verkehrsstruktur eine Verlagerung nur unzureichend möglich ist.

Bezüglich des Ausbaus des Frankenschnellwegs wurden mehrere verkehrsplanerische Möglichkeiten untersucht:

- Schaffung einer zweiten Ebene zur Konzentration des nicht auf die Innenstadt bezogenen Verkehrs auf diese Ebene
- Bau einer neuen Stadtzufahrt auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes
- Geänderte Verkehrsführung durch organisatorische Maßnahmen (z.B. Einbahnstraßenregelung)

Im Planungsprozess zeigte sich, dass nur eine Kombination der einzelnen Maßnahmen das Planungsziel erreichen kann.

Zur Realisierung der zweiten Ebene wurde ein "Over-Fly" für die Rothenburger und die Schwabacher Straße untersucht. Dies ist allerdings aufgrund der Lage der Bahnleise und der Höhenlage am Frankenschnellweg nicht möglich. Ein Trog-

bauwerk bzw. eine Galerielösung sind aufgrund des sehr hohen Grundwasserspiegels nicht durchführbar bzw. sehr unwirtschaftlich.

Die Vorhabensträgerin entschied sich vielmehr für eine Tunnellösung, da auf diese Weise die Planungsziele am besten erreicht werden können.

Der Ausbau des ÖPNV sowie der Ausbau des Radwegenetzes sind nicht dazu geeignet, die Stauanfälligkeit der Kreisstraße N 4 zu beseitigen und die Verkehrssicherheit zu verringern. Die S-Bahn zwischen Nürnberg und Forchheim über Fürth und Erlangen ist zwischenzeitlich in Betrieb und bietet daher eine sehr gute Verbindung des öffentlichen Nahverkehrs. Für den Radverkehr steht bereits eine durchgehende, kraftfahrzeugfreie Verbindung zwischen Nürnberg und Fürth zur Verfügung sowie ein Anschluss nach Erlangen. Außerdem bestehen entlang der Fürther Straße beidseitig Radwege. Nichtsdestotrotz hat sich an der Belastung der Kreisstraße N 4 und der damit verbundenen Stauanfälligkeit nichts geändert. Wie den jährlichen Verkehrszählungen der Stadt Nürnberg entnommen werden kann, stagniert die Verkehrsmenge auf der Kreisstraße N 4 bereits seit Jahren auf einem Niveau, durch das in den Hauptverkehrszeiten die Grenze der Leistungsfähigkeit der lichtsignalgeregelten Kreuzungen erreicht bzw. überschritten ist.

Eine andere als die gewählte Trasse oder ein anderes Verkehrskonzept hat sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Gesichtspunkte nicht als bessere Lösung aufgedrängt. Von einigen Einwendern wurde als grundlegende Alternative zum kreuzungsfreien Ausbau angedacht, statt einer Beseitigung der höhen-gleichen Kreuzungen an den Frankenschnellweg einen durchgehenden dritten Fahrstreifen anzubauen. Da sich die Planungsziele des Vorhabens durch diese Alternative aber kaum erreichen ließen, steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass sich diese Alternative keinesfalls aufdrängt, ohne dass sie von der Vorhabensträgerin näher hätte untersucht werden müssen. Das Problem für die Leistungsfähigkeit des Frankenschnellweges stellt nämlich nicht der vorhandene vierstreifige Querschnitt dar. Bei einer Verkehrsbelastung von 53.000 Kfz/24h ist dieser Querschnitt als solcher ausreichend leistungsfähig. Das Problem des Frankenschnellweges sind vielmehr die vorhandenen Lichtsignalanlagen. Mit einem durchgehenden dritten Fahrstreifen je Fahrtrichtung ließe sich zwar die Leistungsfähigkeit für den Verkehr des Frankenschnellweges an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten etwas verbessern, doch entscheidende Kapazitätssteigerungen wären damit nicht erreichbar. Hinzu kommt das Problem der vorhandenen Überführungsbauwerke (Bahnüberführungen im Osten und Jansenbrücke im Westen). An diesen Stellen müsste jeweils wieder auf den vierstreifigen Querschnitt verzogen, d. h. der dritte Fahrstreifen eingezogen werden. Erfahrungsgemäß sind gerade die Bereiche, an denen ein Fahrstreifen weggenommen wird, erhöht stauanfällig. Besonders prekär stellt sich die Situation in West - Ost - Richtung dar, da dort unmittelbar nach der Kreuzung mit der Schwabacher Straße bereits die erste Bahnbrücke kommt und nur etwa 100 bis 150 m Abstand für die Einziehung des dritten durchgehenden Fahrstreifens vorhanden wären. Nachteilige Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der lichtsignalgeregelten Kreuzung mit der Schwabacher Straße und Rückstaus in dieselbe Richtung sind zu erwarten. Die geringen Vorteile eines zusätzlichen Fahrstreifens an dieser Lichtsignalanlage würden dadurch - zumindest für diese Fahrtrichtung - wieder aufgezehrt werden. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Anbau eines dritten durchgehenden Fahrstreifens für den Frankenschnellweg keinen entscheidenden Leistungsfähigkeitsvorteil bringt und somit sich dadurch eine durchgreifende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht erreichen lässt.

2.3.3 Verkehrsgutachten

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die der Planung zugrundegelegten Verkehrsuntersuchungen methodisch richtig erarbeitet, inhaltlich nachvollziehbar und basieren auf ausreichenden Daten; sie sind daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch die Zusammenhänge mit Straßen außerhalb des Baubereichs sind berücksichtigt.

Die Verkehrsprognose beruht auf dem Verkehrsgutachten Frankenschnellweg 2002/2003 der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH. Das Verkehrsgutachten gliedert sich in die drei Teile "Analyse" vom 10.05.2004, "Prognose und Szenarien" vom Oktober 2005 und "Realisierungskonzept" vom Juli 2006. Auszüge des Verkehrsgutachtens wurden als Unterlagen W 15.1 und M 15.1 in die Planfeststellungsunterlagen nachrichtlich aufgenommen.

Die Schlüssigkeit des Verkehrsgutachtens wurde vom Sachgebiet Straßenbau an der Regierung von Mittelfranken überprüft und bestätigt.

Die Einwender beziehen sich mehrfach auf die "Verkehrsuntersuchung Nürnberg - kreuzungsfreier Ausbau Frankenschnellweg 1998", die von einer Gutachtergemeinschaft aus dem Büro von Prof. Dr.-Ing. Kurzak und dem Büro Intraplan Consult erfolgte. Von einem mehrere Einwender vertretenden Rechtsbeistand wurde am 11.06.2012 beantragt, Schriftverkehr und Einlassungen des Prof. Dr.-Ing. Kurzak zur Verkehrsprognose Frankenschnellweg zur Stellungnahme zugeleitet zu bekommen. Zum Zeitpunkt dieses Antrags lagen der Planfeststellungsbehörde keinerlei Unterlagen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak zur Verkehrsuntersuchung Frankenschnellweg vor. Am 16.04.2013 übermittelte ein von diesem Rechtsbeistand verteilter Privateinwender selbst diese Verkehrsuntersuchung Frankenschnellweg von Prof. Dr.-Ing. Kurzak an die Planfeststellungsbehörde.

Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde für das beantragte Vorhaben grundsätzlich nicht heranzuziehen, da es nicht Grundlage der vorgelegten Planunterlagen ist. Mit dem Verkehrsgutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH wurde ein Gutachten neueren Datums vorgelegt, auf dessen Grundlage die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet wurden und das aus diesem Grund für die Planfeststellung relevant ist.

2.3.3.1 Verkehrsprognose

Es ist nicht zu beanstanden, dass die Stadt Nürnberg die im Verkehrsgutachten für 2015 ermittelten Werte ohne weitere Erhöhung für das Jahr 2020 angenommen hat. Die angesetzten Prognoseverkehrsmengen werden auch im Jahr 2020 noch auf der sicheren Seite (insbesondere für die Lärmberechnungen zu Gunsten der Anlieger) liegen. Auf den ersten Blick erscheint es ungewöhnlich, dass die Stadt Nürnberg die Werte aus dem Jahr 2015 ohne Zunahme auf das Jahr 2020 fortgeschrieben hat. Wie sich jedoch aus den Verkehrszählungen der Stadt Nürnberg, Baureferat, Verkehrsplanungsamt, zuletzt aus dem Jahr 2012, ergibt, stagniert seit etwa 2002 der Verkehr im Stadtgebiet Nürnberg. Seit dem Jahr 1972 führt die Stadt Nürnberg jährlich im selben Zeitraum Verkehrszählungen durch, durch die die Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet Nürnberg sehr gut dokumentiert ist. Die Erfassung der Verkehrsmengen an den Standardquerschnitten der Pegnitzbrücken und des Außenkordons liefert dabei wichtige Indikatoren für die Beurteilung der Entwicklung des Gesamtverkehrs in Nürnberg. Dabei werden alle wichtigen Straßen, die über die Stadtgrenze führen, als Außenkordon zusammengefasst. Die an diesen Straßen gelegenen Querschnitte spiegeln den Verkehrsaustausch Nürnbergs mit den angrenzenden Städten und dem Umland wider (Ziel- und Quellver-

kehr). Anhand dieser Erhebungen lässt sich gut nachweisen, dass die Verkehrsmenge an der Stadtgrenze seit dem Jahr 2002 nahezu gleichgeblieben ist. Die Entwicklung der Verkehrsmenge auf allen Pegnitzbrücken ist repräsentativ für die Entwicklung des Nürnberger Binnenverkehrs. Dabei wurde im gleichen Zeitraum ebenfalls eine Stagnation der Verkehrsentwicklung und in den letzten Jahren sogar ein leichter Rückgang festgestellt. Das trifft auch auf andere Einfallstraßen in Nürnberg zu. Demgegenüber ging das seinerzeitige Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2002/2003 von einer Zunahme des Binnenverkehrs - gemeint ist dabei der Raum Nürnberg-Fürth-Erlangen - von 6,7 % bis zum Jahr 2015 aus. Für den regionalen Verkehr (bis 50 km Reichweite) wurden damals 13 % angenommen. Ein Vergleich dieser damals unterstellten Verkehrszunahmen mit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung zeigt, dass die im Gutachten für das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsmengen tatsächlich nicht erreicht werden. Der Verkehr entwickelt sich langsamer, als man es in den früheren Prognosen angenommen hat; die Steigerung ist viel flacher verlaufen. Durch den flacheren Verlauf der Verkehrsentwicklung hat sich das Prognoseziel immer weiter hinausgeschoben. Im Vergleich zu den für 2015 zu erwartenden Verkehrsmengen liegen die Prognoseverkehrszahlen des Verkehrsgutachtens daher deutlich auf der sicheren Seite. Es ist davon auszugehen, dass die in den letzten 10 Jahren festgestellte Stagnation der Verkehrsentwicklung sich auch in den folgenden Jahren einstellen wird. Die vorher getroffenen Feststellungen für das Prognosejahr 2015 lassen sich auch für das Prognosejahr 2020 treffen. Auch 2020 werden die im seinerzeitigen Verkehrsgutachten angenommenen Verkehrszuwächse nicht erreicht.

Es ist grundsätzlich richtig, dass der angenommene Prognosehorizont 2015 bzw. 2020 zu niedrig angesetzt wurde, wenn man das Vorhaben mit den laufenden staatlichen Straßenbaumaßnahmen des Freistaats Bayern, bei denen generell ein Prognosehorizont 2025 zugrunde gelegt wird, vergleicht. Aus den vorgenannten Gründen wird sich jedoch auch bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus im Stadtgebiet Nürnberg keine nennenswerte weitere Verkehrszunahme einstellen und in etwa auf dem derzeitigen Niveau stagnieren. Aus diesem Grund ist auch zu erwarten, dass die auf der sicheren Seite liegenden Verkehrsprognosen aus dem seinerzeitigen Verkehrsgutachten auch im Jahr 2025 noch hinreichend genau sein werden. Insofern ist der von der Stadt Nürnberg gewählte - zu niedrige - Prognosehorizont unschädlich. Die angesetzten Prognoseverkehrsmengen können auch für ein Prognosejahr 2025 herangezogen werden.

Dass die Verkehrszahlen für 2020 auch für das Prognosejahr 2025 herangezogen werden können hat auch Prof. Dr.-Ing. Kurzak in der Ergänzung vom 04.07.2008 des Untersuchungsberichts zum Einrichtungszentrum Fürth-Steinach von 2003 bestätigt. Er führt dort aus, dass spätestens 2025 mit einer Sättigung der Verkehrsnachfrage und aus Gründen der Bevölkerungsentwicklung (Altersaufbau) mit einer beginnenden Abnahme der Mobilität zu rechnen ist, weshalb sich für das Jahr 2025 keine höheren Belastungen als im Jahr 2020 ergeben.

Zieht man die Verkehrsprognosen des Bundes und des Freistaats Bayern als Vergleichsmaßstab heran, ist anzumerken, dass die Bundesverkehrsprognose ein überproportionales Wachstum im Fernverkehr, der in erster Linie auf den Bundesautobahnen abgewickelt wird, annehmen. Es ist davon auszugehen, dass auf das Stadtgebiet Nürnberg diese Erkenntnisse keinen nennenswerten Einfluss haben werden, da sich der Fernverkehr maßgeblich auf den um Nürnberg herumführenden Autobahnen abwickelt. Die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplans lassen generell auch keinen Rückschluss auf die Verkehrsentwicklung in den Städten zu. Die in Nürnberg beobachtete und nachgewiesene stagnierende Verkehrsentwicklung steht somit nicht im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung im Fernverkehr nach der Bundesverkehrsprognose. Sinngemäß gilt diese Aussage auch für die Verkehrsprognosen des Freistaats Bayern. Nachdem für das

Stadtgebiet Nürnberg konkrete und standortbezogene Erhebungen und Erkenntnisse vorliegen, ist es nicht zu beanstanden, diese der Verkehrsprognose zugrunde zu legen.

Im Erörterungstermin am 8. April 2013 wurde vorgebracht, dass es im Unterschied zum Frankenschnellweg in anderen Verkehrsgutachten durchaus größere Steigerungen bis zum Prognosehorizont gibt. Angesprochen wurde eine Staatsstraße im Bereich Fürth, bei der angeblich eine Steigerung um 35 % prognostiziert ist.

Bei der angesprochenen Verkehrsuntersuchung handelt es sich um eine großräumige Verkehrsuntersuchung für den Bereich Erlangen/Fürth/Herzogenaurach aus dem Jahr 2012 erstellt durch das Büro SSP Consult. In dieser Verkehrsuntersuchung wurden sehr differenziert für eine Vielzahl von Straßen Verkehrssteigerungen bis zum Prognosejahr 2025 jeweils getrennt nach Pkw und Lkw angegeben. Für die BAB A73 südlich des Autobahnkreuzes Fürth/Erlangen wurde dabei eine Steigerung von knapp 5 % bis zum Prognosejahr 2025 ermittelt. Diese Steigerung steht im Einklang mit der bisherigen Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle. Bei der im Erörterungstermin genannten Verkehrssteigerung könnte es sich um eine der Staatsstraßen im Einzugsbereich von Herzogenaurach handeln. Grundsätzlich ist anzumerken, dass es sich bei der vorher angesprochenen Verkehrsuntersuchung um einen ganz anderen Untersuchungsraum wie für den Frankenschnellweg handelt. Vor allem der Bereich Herzogenaurach ist geprägt durch eine sehr prosperierende Gewerbebetriebsentwicklung. Ein Vergleich mit den Aussagen zum Verkehrsgutachten für den Frankenschnellweg, welches sich auf das Stadtgebiet von Nürnberg begrenzen, ist demnach nicht möglich.

2.3.3.2 Geltend gemachte Mängel des Verkehrsgutachtens

Die Stadt Fürth macht in ihren Einwendungen geltend, dass im Verkehrsgutachten, das im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur Errichtung der AS Steinach an der BAB A 73 erstellt wurde, ein größeres Verkehrsaufkommen auf dem Frankenschnellweg prognostiziert worden sei, als dies von der Stadt Nürnberg bei den Berechnungen des Lärms im Stadtgebiet Fürth zugrunde gelegt worden sei. Die Stadt Fürth gehe von einem 3.000 Kfz/24 h höheren Prognoseverkehr aus. Auch private Einwander halten die für das Stadtgebiet Fürth angesetzten Verkehrszahlen auf der BAB A 73 für zu niedrig.

Bei der Erstellung der ergänzenden Unterlagen ist die Stadt Nürnberg zunächst fälschlicherweise davon ausgegangen, dass an der BAB A 73 vom AK Erlangen/Fürth bis zur Anschlussstelle Nürnberg eine gleichmäßig hohe Verkehrsbelastung im Planfall von 87.000 Kfz/24 h herrsche. Es wurde dabei zunächst nicht berücksichtigt, dass die BAB A 73 zwischen dem AK Erlangen/Fürth und der AS Fürth-Nürnberg unterschiedlich hoch belastet ist. Aufgrund der Einwendungen der Stadt Fürth und mehrerer privaten Einwander hat die Stadt Nürnberg diesen Fehler korrigiert und geänderte schalltechnische Berechnungen durchgeführt, bei denen von der AS Fürth-Ronhof bis zur AS Fürth-Poppenreuth im Planfall ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 95.600 Kfz angesetzt wurde. Zwischen der AS Steinach und der AS Fürth-Ronhof wurden für das Prognosejahr im Planfall 87.000 Kfz/24 h angesetzt. Im Planfeststellungsverfahren zum Neubau der AS Steinach, bei dem die Stadt Fürth Antragstellerin war, wurde im Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kurzak für den Prognosebezugsfall und die verschiedenen Planfälle der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs jeweils berücksichtigt (vgl. Seite 6 der Verkehrsuntersuchung Einrichtungszentrum Fürth-Steinach vom 12.05.2003). In dieser Untersuchung wurde für den Planfall der Errichtung der AS Steinach und des Einrichtungszentrums für das Jahr 2020 eine Verkehrsbelastung von 84.800

Kfz/24 h südlich der AS Steinach, südlich der AS Fürth-Ronhof eine Belastung von 90.600 Kfz/24 h, prognostiziert. Obwohl bei allen Planfällen der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs bereits berücksichtigt wurde, hat die Stadt Nürnberg sich dazu entschlossen, in den Immissionsberechnungen für den Bereich zwischen der AS Fürth-Ronhof und der AS Fürth-Poppenreuth eine Verkehrsbelastung von 95.600 Kfz/24 h zugrunde zu legen, um Mehrverkehr durch eine stärker als prognostizierte Zunahme des Durchfahrtsverkehrs in Folge des kreuzungsfreien Ausbaus abzudecken. Die Stadt Nürnberg hat 5.000 Kfz/24 h auf die Prognose der Stadt Fürth aufgeschlagen, da nach den Verkehrsuntersuchungen der Stadt Nürnberg durch den kreuzungsfreien Ausbau 5.000 Kfz/24 h von anderen Straßen abgezogen und auf der Kreisstraße N 4 gebündelt werden. Um bei den Berechnungen auf der sicheren Seite zu liegen, ist die Stadt Nürnberg davon ausgegangen, dass der gesamte Verkehr, der auf der Kreisstraße N 4 durch den kreuzungsfreien Ausbau gebündelt wird, von der Stadtgrenze bis zum AK Fürth-Erlangen der BAB A 73 fährt. Die Stadt Nürnberg hat somit bei der Immissionsberechnung nicht 3.000 Kfz/24 h weniger, sondern 5.000 Kfz/24 h mehr als in der Verkehrsuntersuchung zur AS Steinach prognostiziert in den Immissionsberechnungen angesetzt.

Von Einwendern wurde auch auf die bundesweite manuelle Straßenverkehrszählungen verwiesen. Zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung und zur Ermittlung der Verkehrsstärken auf dem qualifizierten Straßennetz finden regelmäßig (üblicherweise im Fünfjahres-Turnus) bundesweite manuelle Straßenverkehrszählungen (SVZ) statt. Im Rahmen dieser Zählungen befindet sich auch eine Zählstelle an der BAB A 73 AS Fürth-Ronhof. Die Auswertung der Daten zeigt, dass die Verkehrsbelastung zwischen 1990 und 2000 bei etwa 61.000 Kfz/24 h gleich geblieben ist und dann zwischen den Jahren 2000 und 2005 auf etwa 73.000 Kfz/24 h gestiegen ist. Zwischen 2005 und 2010 haben sich nur minimale Erhöhungen um 300 Kfz/24 h ergeben.

Die Verkehrszahlen für Erlangen und Fürth liegen im Ist-Zustand noch deutlich unter den Prognosewerten und es ist nicht ersichtlich, dass die Prognosewerte zu niedrig angesetzt worden sind.

Es wurde mehrfach behauptet, dass die Datenerhebung für das Verkehrsgutachten mit eklatanten Mängeln behaftet sei. Zum einen seien Befragungen nur auf dem stauanfälligen Teilstück des Frankenschnellwegs zwischen Jansenbrücke und Otto-Brenner-Brücke durchgeführt worden. Eine wichtige Messgröße sei dadurch nicht betrachtet worden, nämlich die Autofahrer/innen, die wegen der Stauanfälligkeit auf dem Frankenschnellweg diese Strecke meiden und auf den Autobahnen A 3 und A 9 östlich um Nürnberg herumfahren. Zudem hätten viele Autofahrer/innen den Frankenschnellweg zum Zeitpunkt der Befragungen gemieden, da die Stadt Nürnberg in einer Pressemitteilung eine umfangreiche Verkehrszählung angekündigt hatte und auch die Medien entsprechend berichteten.

Zur Forderung nach einer Verkehrsbefragung auf der Bundesautobahn A 3 ist anzuführen, dass diese wegen der hohen Verkehrsbelastung von knapp 80.000 Kfz/24h nicht durchführbar ist. Selbst wenn hierfür eine verkehrsrechtliche Anordnung überhaupt zulässig wäre, würden sich bei einer Befragung - selbst wenn man sie nur auf Lkw beschränkte - Verkehrsbehinderungen ergeben, die bereits nach kürzester Zeit zu erheblichen Rückstaus auf der Autobahn führen, die nicht hingenommen werden könnten und einen relativ schnellen Abbruch der Befragung zur Folge hätten. Der Anteil der befragten Verkehrsteilnehmer läge dabei in einer verschwindenden Größenordnung, die keine Rückschlüsse auf die tatsächlichen Verkehrsbeziehungen zuließe. Gleiches gilt für den Fall, dass man lediglich die Lkw-Fahrer an den Parkplätzen und Raststätten befragte. Eine Befragung auf bzw. an

den Parkplätzen und Raststätten entlang der Autobahn ist auch nicht erforderlich, da es Verkehrsmodelle gibt, mit denen man die benötigten Aussagen über die vorhandenen Verkehrsabwicklungen und die Verkehrsverlagerungen hinreichend genau ermitteln kann. Die Veröffentlichung der Befragungstermine in der Lokalpresse hat, wenn überhaupt, eher dafür gesorgt, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs zu hoch angesetzt ist. Weil die Inhalte der Lokalpresse typischerweise durchfahrenden Autofahrern nicht, wohl aber Ortskundigen bekannt sind, kann die Veröffentlichung der Befragungstermine in der Lokalpresse allenfalls dazu geführt haben, dass Teile des Binnenverkehrs während der Befragungen auf Ausweichrouten ausgewichen sind.

2.3.3.2.1 Verkehrsverlagerungen / Durchgangsverkehr

Von den Einwendern wird geltend gemacht, dass in Folge des Ausbaus der Kreisstraße N 4 Verkehr, insbesondere Schwerverkehr, der bislang auf den Autobahnen um Nürnberg herumfährt, da er kein Ziel im Nürnberger Stadtgebiet hat, auf die Kreisstraße N 4 verlagert werde.

Die Stadt Nürnberg argumentiert, dass für den Fall der Realisierung des kreuzungsfreien Ausbaus das Verkehrsgutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH einen nahezu gleichbleibenden Durchgangsverkehrsanteil prognostiziert. Unter den Begriff "Durchgangsverkehr" fällt dabei der Verkehr, der den gesamten Raum Erlangen-Eltersdorf/Fürth/Nürnberg von der A 3/ A 73 (AK Fürth/Erlangen) bis zur A 6 durchfährt. Der Durchgangsverkehr habe bei der Verkehrsanalyse im Jahr 2002 im Abschnitt Mitte bei 5,4 % des Gesamtverkehrs von 49.000 Kfz/24 h gelegen. Nach Realisierung des Ausbausvorhabens sollen im Vergleich zum Prognosebezugsfall von der A 3/A 9 maximal etwa 1.000 Kfz/24 Std. auf die A 73 und die Kreisstraße N 4 verlagert werden, sodass der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Abschnitt Mitte (64.000 Kfz/24 h) auch nach dem Ausbau der Kreisstraße N 4 bei rund 6 % liege und somit eine untergeordnete Rolle spiele. Grund dafür ist nach Angaben der Vorhabensträgerin, dass die Strecke von der A 3 zur A 9 über die Kreisstraße N 4 gerade einmal 4 km kürzer ist als über die Autobahnen. Aufgrund der durchgängigen Verkehrsbeschränkung auf der A 73 auf 100 bzw. 80 km/h und der Kreisstraße N 4 auf 80 bzw. 70 km/h und der mehrmaligen Abbiege- und Einfädelvorgängen an Kreuzen und Dreiecken sei diese Strecke für Fernverkehr unattraktiv. Für Pkw verlängere sich die Reisezeit, für Lkw bleibe sie ungefähr gleich. Da nur der vergleichsweise kurze Streckenabschnitt über die Kreisstraße N 4 mautfrei sei, liege die Ersparnis bei lediglich 1,20 bis 2,50 € pro Lkw. Diese werde allerdings durch den Kraftstoffverbrauch sowie durch das diskontinuierliche Fahren an den Abzweigungen aufgebraucht.

Da diese Aussagen der Stadt Nürnberg von den Einwenderinnen und Einwendern bestritten wurden und insbesondere die Größenordnung des Durchgangsverkehrs angezweifelt wurde, hat das Sachgebiet 31, Straßenbau, der Regierung von Mittelfranken die Aussagen der Verkehrsuntersuchung der Stadt Nürnberg anhand des Modells DIVAN (Datenbasis für Intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen Im Großraum Nürnberg) überprüft. Die bestehenden Verkehrsbeziehungen lassen sich sehr gut mit diesem Modell abbilden. Bei DIVAN handelt es sich um eine einheitliche Datenbasis zur Erstellung von Gesamtverkehrsprognosen, die von verschiedenen Planungsträgern nutzbar ist. DIVAN stellt Daten zum bestehenden Verkehrsangebot und zur Verkehrsnachfrage im öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) und im motorisierten Individualverkehr (MIV) einschließlich der erforderlichen Strukturdaten bereit. Der Vorteil von DIVAN ist die Berücksichtigung von Wechselwirkungen zwischen MIV und ÖPNV. DIVAN ist somit eine gesicherte Planungsgrundlage für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen.

Es wurden folgende Verkehrsbeziehungen untersucht:

a) A 73 Nord - A 6 West bzw. Ost

Von der Stadt Nürnberg wird ausgeführt, dass die Verkehrsbeziehung von der A 73 Nord (nördlich AK Fürth/Nürnberg) zur A 6 West (westlich AK Nürnberg-Süd) jetzt schon weitestgehend über den Frankenschnellweg und auf anderen Straßen innerhalb des Stadtgebietes abgewickelt wird. Diese Verbindung ist sowohl zeitlich als auch von der Weglänge her kürzer als über die Autobahnen. Diese Aussage wird auch durch das Verkehrsmodell DIVAN bestätigt. Auch danach benutzt der überwiegende Teil dieser Verkehrsbeziehung bereits jetzt den Frankenschnellweg trotz der dort vorhandenen Verkehrseinschränkungen. Im Vergleich zur vorhandenen Verkehrsbelastung auf dem Frankenschnellweg liegt dieser Anteil jedoch in einer untergeordneten Größenordnung. Auch nach dem Ausbau des Frankenschnellweges ist für diese Verkehrsbeziehung kein nennenswertes Verlagerungspotenzial mehr vorhanden, so dass die sich dadurch ergebenden Zunahmen in einer vernachlässigbaren Größenordnung abspielen. Insgesamt wird auch künftig der Anteil dieser Verkehrsbeziehung im Vergleich zur Gesamtverkehrsstärke des Frankenschnellweges von untergeordneter Bedeutung sein.

Im Gegensatz zu der vorher beschriebenen Verkehrsbeziehung ist die von der A 73 Nord zur A 6 Ost (östlich AK Nürnberg-Ost) über den Frankenschnellweg umwegig. Diese Verkehrsbeziehung wird derzeit über die A 3 abgewickelt. Nach dem Ausbau des Frankenschnellweges wird sich daran nichts ändern, da diese Verkehrsverbindung auch künftig gegenüber der A 3 umwegig sein wird.

b) A 3/A 9 - Frankenschnellweg

Gemäß den Auswertungen nach DIVAN wird der Verkehr von der A 3 (Frankfurt) zur A 9 (München) und umgekehrt derzeit gänzlich über die Bundesautobahnen A 3 und A 9 abgewickelt. Eine Benutzung des Frankenschnellweges findet demnach nicht statt. Infolge des Ausbaus des Frankenschnellweges wurde im Verkehrsmodell der Stadt Nürnberg eine Verlagerung von etwa 1.000 Kfz/24 h von der Autobahn A 3 zum Frankenschnellweg ermittelt. Diese Zunahmen sind vor allem durch die Verbindungen A 73 Nord (Bamberg) - A 9 Süd (München) und A 3 West (Frankfurt) - A 9 Süd (München) bedingt. Die Aussage der Stadt Nürnberg, dass diese Größenordnung gegenüber der Gesamtbelastung gering ist und demnach in der Schwankungsbreite des täglichen Verkehrs liegt, kann bestätigt werden. Nachdem einwenderseitig die genannten Verkehrszunahmen bezweifelt werden, wurde die Autobahndirektion Nordbayern eingeschaltet und auch deren Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 73 hilfsweise herangezogen. Die Verkehrsuntersuchung der Autobahndirektion Nordbayern bestätigt dabei, dass der Einfluss des ausgebauten Frankenschnellweges auf die Ausbauplanung der BAB A 73 als sehr gering anzusehen ist, da der durch den Frankenschnellweg bedingte Mehrverkehr lediglich einen marginalen Anteil am werktäglichen Gesamtverkehrsaufkommen im Jahr 2025 habe. Die Untersuchungen der Autobahndirektion Nordbayern geben dabei einen Anteil von ca. 1,8 % am werktäglichen Verkehr wider. Legt man die prognostizierten Verkehrsbelastungen für die Kreisstraße N 4 in Höhe von 65.000 bis 74.000 Kfz/24 h zugrunde, so liegen die von der Autobahndirektion Nordbayern ermittelten Werte zwar geringfügig höher als die von der Stadt Nürnberg angegebenen Verlagerungsmengen, sie liegen aber im Vergleich zur Gesamtverkehrsbelastung in einer vernachlässigbaren Größenordnung.

Auch der befürchtete Mautausweichverkehr ist eher unwahrscheinlich. Nach Angaben der Stadt Nürnberg und der Autobahndirektion Nordbayern kann unter idea-

len Bedingungen ein Kostenvorteil von 70 Cent pro Lkw bei einer Fahrt auf der rund 3 km kürzeren und zum Teil mautfreien Strecke durch die Stadt erzielt werden. In diesem Zusammenhang erscheint auch die Argumentation der Stadt Nürnberg plausibel, dass sich durch die Vielzahl der Anschlussstellen am Frankenschnellweg, sowie das Ein- bzw. Ausfahren am AK Fürth/Erlangen und am AD Nürnberg/Feucht ein höherer Kraftstoffverbrauch einstellen wird. Ein signifikanter Vorteil für die Lkws, künftig auf den Frankenschnellweg auszuweichen, ist somit nicht erkennbar.

c) Lkw-Verkehre von und zum Hafen

Die Verkehre zum Hafen aus Richtung A 3 (Frankfurt) und A 73 (Bamberg) kommend werden derzeit schon fast ausschließlich über den Frankenschnellweg abgewickelt. Dies wird auch durch die Auswertungen mit DIVAN bestätigt. Die von der Stadt Nürnberg durchgeführte Verkehrsuntersuchung geht zudem davon aus, dass zum Prognosezeitpunkt ein Vollausbau des Hafens stattgefunden hat. Eine separate Auswertung der hafenbezogenen Lkw-Fahrten wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung der Stadt Nürnberg zum Ausbau des Frankenschnellweges nicht durchgeführt. Nachdem jedoch ein Vollausbau des Hafens berücksichtigt wurde, ist davon auszugehen, dass in der Gesamtbetrachtung diese Fahrten enthalten sind. Dies wurde auch von der Autobahndirektion Nordbayern bestätigt, die ebenfalls in ihren Untersuchungen eine prosperierende Entwicklung des Hafengebietes vorsieht.

d) Overfly an der BAB A3 AK Fürth/Erlangen

In der Verkehrsuntersuchung der Stadt Nürnberg ist das AK Fürth/Erlangen im Verkehrsmodell als planfreier Knotenpunkt in Kleeblattform berücksichtigt. Der jetzt von der Autobahndirektion Nordbayern geplante Overfly am Kreuz Fürth/Erlangen ist nach deren Auskunft nur aus Verkehrsabwicklungsgründen und zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotens vorgesehen worden. Diese Verbindungsrampe wirkt sich infolge der halbdirekten Führung (Overfly) leistungssteigernd für die Verkehrsbeziehung A 73 Nord (Bamberg) - A 3 Ost (Regensburg) aus. Dadurch werden die Kapazitätsengpässe im Bestand beseitigt und es kann wieder ein reibungsloser Verkehrsablauf herbeigeführt werden. Dies hat zur Folge, dass die Verkehre, die bisher aufgrund der mangelnden Leistungsfähigkeit der vorhandenen Schleifenrampe Bamberg (A 73 Nord) - Nürnberg (A 3 Ost) auf die A 73 und weiter auf den Frankenschnellweg ausgewichen sind, nach Errichtung des Overflys wieder auf die A 3 zurückkehren werden. Es ist deshalb eher mit einer Abnahme der Verkehrsbelastung auf der A 73 bzw. dem Frankenschnellweg infolge des Overflys zu rechnen, als mit einer Verkehrserhöhung.

Die grundsätzlichen Aussagen der Stadt Nürnberg zum Durchgangsverkehr konnten somit bestätigt werden. Auch ein Vergleich mit Verkehrsgutachten anderer im betroffenen Raum geplanter Verkehrsprojekte hat ergeben, dass die angenommenen Zahlen realistisch sind. Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, die hier nur am Rande genannt werden soll, da die Einwender mehrfach darauf Bezug nehmen, hat vergleichbare Ergebnisse zum Thema Durchgangsverkehr geliefert. Auf Seite 35 der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak wird angenommen, dass in allen Planfällen, egal wie der Frankenschnellweg im Stadtgebiet ausgebaut wird, der Durchgangsverkehr bei 5.000 - 5.200 Kfz/24 h liegen wird, was prozentualen Anteilen zwischen 5,5 % und 6,6 % des Gesamtverkehrsaufkommens - variierend je nach Planfall - entspricht. Somit wird die Annahme der Stadt Nürnberg, die in der festgestellten Planung von einem Durchgangsverkehr von etwa 6 % ausgegangen ist, bestätigt.

2.3.3.2.2 Verkehrsverlagerungen / innerstädtischer Verkehr

Die Einwender prognostizieren enorme Verkehrszuwächse am Rande der Nürnberger Altstadt (Frauentorgraben, Plärrer, Steinbühler Straße). Den Ausführungen der Stadt sei jedoch nicht zu entnehmen, wie die zusätzlichen Verkehrsströme im Bereich der Steinbühler Straße, Plärrer und Frauentorgraben integriert werden sollen.

Die vom Bundesverkehrsministerium bekannt gemachten prognostischen Verkehrssteigerungen, auf welche sich die Einwender berufen, beziehen sich auf den Fernverkehr und sind Grundlagen für den Bundesverkehrswegeplan. Die Verkehrszunahme auf dem Frankenschnellweg resultiert aber gerade nicht aus der Fernverkehrssteigerung, sondern aus der gezielten Bündelung des örtlichen Verkehrs auf dem Frankenschnellweg. In Folge des Ausbaus des Frankenschnellwegs kommt es im Prognosejahr zu einer Steigerung des Verkehrs um 14.000 Kfz/24 h im Vergleich zum Prognosebezugsfall, also wenn das Vorhaben nicht realisiert wird. Diese Steigerung ist dadurch bedingt, dass der sog. Schleichverkehr, der den Frankenschnellweg bislang meidet und in die benachbarten Wohngebiete ausweicht, wieder auf den Frankenschnellweg zurückgeführt wird. Es ergeben sich somit Entlastungen insbesondere auf der Fürther Straße (östlich Paumgartnerstraße) um etwa 4.500 Kfz/24 h, auf der Rothenburger Straße (südlich Austraße) um 9.500 Kfz/24 h, der Pfinzingstraße um 24.000 Kfz/24 h, an den Rampen um 5.000 Kfz/24 h und auf der Volkmannstraße um 3.500 Kfz/24 h. Zunahmen ergeben sich auf der Steinbühler Straße (nördlich Kohlenhofstraße) um 8.500 Kfz/24 h, der Ulmenstraße (östlich Dianaplatz) um 2.500 Kfz/24 h und der Fugger Straße (westlich Rothenburger Straße) um 3.000 Kfz/24 h. Die Verkehrssteigerungen können durch eine Anpassung von Abbiegemöglichkeiten mit entsprechenden Signalprogrammen und damit einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bewältigt werden. Die VAG geht davon aus, dass es durch den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs keine Beeinträchtigungen der Straßenbahn in der Steinbühler Straße gibt. Sollte es entgegen der Erwartungen doch zu Beeinträchtigungen kommen, wird die VAG eine entsprechende Pfortnerschaltung an den maßgeblichen Knotenpunkten Kohlenhofstraße / Steinbühler Straße sowie Landgrabenstraße / Gibitzenhofstraße fordern. Pfortnerschaltungen sind in Nürnberg beispielsweise vor dem Steinbühler Tunnel bereits im Einsatz und haben ihre Funktionsfähigkeit bewiesen.

Die Einwender halten die Größenordnung der Entlastung als zu hoch und die Belastungen als zu niedrig gegriffen und fordern die Überprüfung durch einen Gutachter. Außerdem wurde beanstandet, dass die von der Stadt Nürnberg fortgeschriebenen Prognoseverkehrszahlen für das Jahr 2020 von denen im seinerzeitigen Verkehrsgutachten für 2015 ermittelten Werte - teilweise erheblich - abweichen und somit widersprüchlich seien.

Die Stadt Nürnberg hat bei der Fortschreibung der Verkehrsprognose punktuelle Veränderungen in der Strukturentwicklung der Stadt Nürnberg berücksichtigt, wie z. B. den Wegfall von Arbeitsplätzen in Industriebetrieben (AEG, Siemens, MAN). Dazu wurden von der Stadt auch weitere Knotenpunktzählungen durchgeführt. Zudem wurde eingearbeitet, dass der Containerbahnhof der Deutschen Bahn AG Ende 2009 vom alten Standort in der Austraße in Gostenhof in das Güterverteilungszentrum im Hafen verlagert wurde. Dies war im ursprünglichen Modell für das seinerzeitige Verkehrsgutachten noch nicht berücksichtigt.

Für den Frauentorgraben weichen die Verkehrsbelastungen im seinerzeitigen Verkehrsgutachten und in der Verkehrsprognose der Stadt nur unerheblich voneinander ab. Die geringen Abweichungen von weniger als 5 % liegen zudem im Bereich von allgemeinen Unsicherheiten bei Verkehrsprognosen und bei den Tages-

schwankungen. Weder auf die Gesamtbeurteilung, noch auf die Immissionsbelastungen haben diese Abweichungen einen nennenswerten Einfluss.

Größere Abweichungen zwischen Verkehrsgutachten und Fortschreibung durch die Stadt wurden jedoch für den Bereich nördliche Steinbühler Straße festgestellt. Nach Aussage der Stadt Nürnberg waren die Verkehrsmengen über die Bahnquerungen generell im Bestandsverkehr 2002, der dem damaligen Gutachten zugrunde lag, zu hoch enthalten. Grund dafür waren die im seinerzeitigen Gutachten noch enthaltenen Vereinfachungen des Verkehrsmodells. Dieses Verkehrsmodell hatte ursprünglich eine zu geringe Anzahl an Anbindungen für die großen Verkehrszellen der Altstadt und der Südstadt an das Netz der städtischen Hauptverkehrsachsen. Dadurch konnten in den relevanten Straßenzügen keine so genauen Aussagen über die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen getroffen werden. Die Vereinfachung im Verkehrsmodell führte zudem zu einer Einschränkung von Fahrbeziehungen zwischen den beiden Verkehrszellen. Bei der Fortschreibung hat die Stadt Verfeinerungen des Modells im Prognosebezugsfall vorgenommen. Es wurden die großen Verkehrszellen aufgeteilt, wodurch die Verkehrszellenanbindungen ergänzt und vermehrt werden konnten und die real existierenden Knotenpunkte in das Modell aufgenommen werden konnten. Anhand der von der Stadt Nürnberg durchgeführten Verkehrszählungen, z. B. für den Frauentorgraben, die Steinbühler Straße und die Altstadtzufahrten, konnten die ergänzenden Annahmen überprüft und letztlich auch bestätigt werden, sodass das Verkehrsmodell nach der vorgenommenen Verfeinerung die Bestandssituation nunmehr besser abbildet. Es wurde vor allem eine bessere Abbildung der Verflechtungen rund um den zentralen Verkehrsknoten Plärrer möglich. Daraus resultieren insbesondere die Abweichungen der Verkehrsbelastungen in der nördlichen Steinbühler Straße, aber auch im Bereich des Plärrers Nord. Die deutliche Entlastung des Plärrers im Planfall „Modifikation 2020“ ist eine Folge der neuen Kohlenhofstraße als neue Stadtzufahrt. Demgegenüber steigt die Verkehrsbelastung der nördlichen Steinbühler Straße gegenüber dem Prognosebezugsfall - wie auch im ursprünglichen Verkehrsgutachten - deutlich an. Nachdem aber die Prognosebelastungen im Bezugsfall durch die Modellverfeinerung und die vorher genannten zu hohen Ausgangsdaten im Jahr 2002 im Prognosebezugsfall niedriger liegen als im damaligen Verkehrsgutachten angegeben, sind auch die Verkehrsbelastungen bei der Realisierungslösung niedriger als im damaligen Gutachten angegeben. Das Sachgebiet Straßenbau der Regierung von Mittelfranken teilte mit, dass die beschriebene Methodik nachvollziehbar und plausibel ist.

Die Abweichungen für den Frankenschnellweg westlich der Jansenbrücke und östlich der Otto-Brenner-Straße sind zwischen dem seinerzeitigen Verkehrsgutachten und der Fortschreibung durch die Stadt mit weniger als 5 % sehr gering. Wie bereits ausgeführt, liegen diese Differenzen in der Größenordnung von Prognoseunsicherheiten und im Tagesschwankungsbereich. Nennenswerte Auswirkungen auf die Gesamtbeurteilung und die Immissionsbelastung ergeben sich dadurch nicht.

Ferner wurde von den Einwendern in Frage gestellt, weshalb die Verkehrszahlen auf dem Frankenschnellweg Richtung Hafen deutlich geringer sind, als Richtung Fürth.

Dieser Unterschied lässt sich dadurch erklären, dass die unterschiedlichen Verkehrsbelastungen je Richtung durch Widerstände im Netz und vor allem durch die lichtsinalgesteuerten Knotenpunkte mit der Rothenburger Straße, Schwabacher Straße und Landgrabenstraße/An den Rampen bedingt sind. Die Staubereiche an den Knotenpunkten des Frankenschnellweges werden von den Verkehrsteilnehmern gemieden, so dass von Süden (Hafen) kommend auf andere Straßen ausgewichen wird. In der Gegenrichtung kann der Verkehr ab der Landgrabenstraße

ohne Behinderung fließen, so dass diese Fahrtrichtung dementsprechend stärker belastet ist. Im Bereich der Jansenbrücke ist das Verkehrsverhalten vergleichbar. Dort wird in Richtung Hafen auf andere Straßen ausgewichen, um den Staubebereich zu umgehen. In Richtung Fürth kann dort dagegen behinderungsfrei gefahren werden. Die gleichen Differenzen treten auch im Prognosebezugsfall auf, da dort die beschriebenen Widerstände noch nicht beseitigt worden sind. In der Realisierungslösung gleichen sich jedoch die Richtungsbelastungen infolge des Ausbaus des Frankenschnellweges an, da die Widerstände der lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte entfallen. Dies ist auch aus Unterlage M 15.1 der Planfeststellung ersichtlich. In der Verkehrsprognose liegen danach die richtungsbezogenen Verkehrsbelastungen in der Tunnelebene nahezu in derselben Größenordnung.

Es wurden ferner die im Verkehrsgutachten angesetzten Zuwächse im Binnenverkehr von 6,7 % bezweifelt und für zu niedrig befunden.

Von der Stadt Nürnberg wurde dazu ausgeführt, dass die Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens im Einwohnerbinnenverkehr mit dem Verkehrsnachfragemodell VISEM ermittelt wurde. Darin eingeflossen sind die strukturellen Veränderungen, die Erweiterung des Straßennetzes, der öffentliche Personennahverkehr sowie die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung. Wie bereits ausgeführt, hat sich anhand der jährlichen Verkehrserhebungen am Außenkordon und an den Pegnitzbrücken die Verkehrsbelastung seit etwa 2002 nicht spürbar verändert. Die Verkehrsmengen in diesen Bereichen stagnierten im Wesentlichen. Insofern kann die im Verkehrsgutachten angenommene Erhöhung des Binnenverkehrs um 6,7 % als auf der sicheren Seite liegend betrachtet werden. Die unterstellte moderate Verkehrszunahme steht damit in keinem Widerspruch zu der tatsächlichen Verkehrszunahme. Auswirkungen auf die Beurteilung der verkehrlichen Notwendigkeit der planfestzustellenden Maßnahme ergeben sich dadurch nicht.

Weiterhin wurde beanstandet, dass am Südring unterschiedliche Verkehrsbelastungen im Verkehrsgutachten (62.000 Kfz/24 h) und in den Planfeststellungsunterlagen (50.500 Kfz/24 h) angegeben wurden.

Diese Diskrepanzen rühren daher, dass zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens (2002) für den Bereich Dianaplatz/Gibitzenhofstraße noch keine Verkehrszählungen vorlagen. Erst bei der Aktualisierung bzw. Fortschreibung der Verkehrsprognosen durch die Stadt Nürnberg konnten dort Zählergebnisse berücksichtigt und somit realistische Zahlen ermittelt werden. Daran zeigt sich, dass die Verbindung Südring/Gibitzenhofstraße im Bestandsverkehr 2002 deutlich zu hoch angesetzt war. Ungeachtet dessen haben diese unterschiedlichen und widersprüchlichen Verkehrsbelastungszahlen keine Auswirkung auf die Beurteilung der Gesamtmaßnahme.

Zu den hinterfragten Verkehrsauswirkungen des Ausbaus des Frankenschnellweges auf die Obere Kanalstraße und die Roonstraße hat die Stadt Nürnberg plausibel dargelegt, dass es infolge der neuen Stadtzufahrt über die neue Kohlenhofstraße/Steinbühler Straße zu deutlichen Verlagerungseffekten im umliegenden Hauptverkehrsstraßennetz kommt. Davon profitiert auch die Obere Kanalstraße, in der die Verkehrsbelastung um etwa 2.000 Kfz/24 h abnimmt. Für die Roonstraße wird es jedoch keine signifikanten Veränderungen geben. Die maßgebliche Verkehrsmenge auf der Roonstraße ist im Wesentlichen gebietsbezogen und erstreckt sich im Wesentlichen auf die Stadtteile Gostenhof und Johannis. Gegenüber dem Bezugsfall und den derzeitigen Verhältnissen ist deshalb mit keiner signifikanten

Zunahme des Verkehrs in der Roonstraße infolge des Ausbaus des Frankenschnellweges zu rechnen.

Nachdem das Sachgebiet 31 bei der Überprüfung der von der Stadt Nürnberg vorgelegten Verkehrsuntersuchung keine methodischen Fehler oder signifikante Unstimmigkeiten im Vergleich zu durchgeführten Vergleichsberechnungen mit DIVAN und zu anderen Verkehrsgutachten, die anlässlich anderer Verkehrsvorhaben im Umfeld des festgestellten Vorhabens erstellt wurden, lehnt die Planfeststellungsbehörde den Antrag mehrerer Einwender nach Erstellung eines weiteren Verkehrsgutachtens ab. Unterschiedliche methodische Ansätze sind, jedenfalls solange sich kein allgemein anerkannter fachlicher Standard durchgesetzt hat, ebenso hinzunehmen wie Unterschiede bei der Einschätzung von Ausmaß und Entstehungsgrund des induzierten Verkehrs. Völlig deckungsgleiche Ansichten sind in der wissenschaftlichen Diskussion von vornherein nicht zu erwarten. Erweisen sich die Angriffe auf die Tatsachenermittlung, die Methodik und die Plausibilität der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sämtlich als unberechtigt, so kann auch der Vorwurf, die einzelnen Rechenschritte und -operationen der Untersuchung seien nicht nachvollziehbar und nicht nachprüfbar, so dass es sich letztlich um ein „Black-Box-Verfahren“ handle, keinen Erfolg haben. Bei Untersuchungen, die auf der Basis einer Vielzahl von Verkehrszellen eine Modellprognose vornehmen, entstehen unvorstellbar große Datenmengen, die nur computergestützt zu be- und verarbeiten sind. Es hat kaum Aussagekraft und Informationswert, hierzu seitenlange Rechenprotokolle vorzulegen. Hinzu kommt, dass die Planfeststellungsbehörden bei entsprechender Nachfrage regelmäßig Einsicht sowohl in die weiteren von den Gutachtern gefertigten Unterlagen als auch in die computergestützten Berechnungen gewähren und zu gewähren haben. Der Vorwurf mangelnder Nachvollziehbarkeit ist daher allenfalls dann berechtigt, wenn den Betroffenen – anders als hier – trotz entsprechender Nachfrage zusätzliche Informationen zu den Ausgangsdaten und gegebenenfalls den Rechenschritten vorenthalten werden.

2.3.3.2.2 Verkehrszusammensetzung auf der Kreisstraße N 4 nördlich und südlich der Otto-Brenner-Brücke

Im Erörterungstermin am 10. April 2013 wurde problematisiert, wie sich die prognostizierte Verkehrszunahme nach Fertigstellung des Frankenschnellweges für den Abschnitt nördlich der Otto-Brenner-Brücke (ca. 14.000 Kfz/24 h) zusammensetzt und es wurde einwenderseitig befürchtet, dass doch mehr Durchgangsverkehr durch den Ausbau induziert werde, als gutachterlich prognostiziert.

Das Sachgebiet 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken hat hierzu ausgeführt, dass - bedingt durch die lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte am Frankenschnellweg und die dadurch in den Hauptverkehrszeiten verursachten Staus - sich die Verkehrsteilnehmer derzeit andere Routen suchen. Durch den Ausbau des Frankenschnellweges soll dieser Verkehr wieder über den Frankenschnellweg geführt und dort gebündelt werden. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Verkehre, die derzeit die westliche Ringstraße B 4R (Von-der-Tann-Straße, Gustav-Adolf-Straße, Nopitschstraße) benutzen bzw. über die Hansastrasse und die Südwesttangente zum Kreuz Nürnberg-Hafen fahren. Großräumiger Durchgangsverkehr von der BAB A3 und A9 wird nur in einer Größenordnung von 1.000 bis 2.000 Kfz/24 h auf den Frankenschnellweg verlagert.

Weiterhin wurde im Erörterungstermin am 10. April 2013 auch die Frage nach der Zusammensetzung der Verkehrserhöhung (ca. 5.500 Kfz/24 h) nach Fertigstellung des Frankenschnellweges für den Abschnitt südlich der Otto-Brenner-Brücke gestellt.

Wie bereits vorher beschrieben, handelt es sich dabei nach den Feststellungen des Sachgebietes 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken um Verkehre, die derzeit im Wesentlichen über die HansasträÙe und die Südwesttangente zum Kreuz Nürnberg/Hafen fahren und die künftig durch den Ausbau des Frankenschnellweges auf diesen verlagert werden. Weiterhin ist auch in diesem Teilabschnitt der verlagerebare Durchgangsverkehr von der BAB A3 und BAB A9 auf den Frankenschnellweg berücksichtigt.

2.3.4 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei insbesondere an den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt (Ausgabe 2006)“ sowie an den Vorgaben der "Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln - RABT".

Die darin dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Soweit nachfolgend keine ergänzenden Erläuterungen zu einzelnen Regelungen zum Ausbaustandard und zu erforderlichen Anpassungen anderer von der Planung betroffenen Anlagen gemacht werden, wird auf die Planunterlagen, insbesondere Unterlagen 1 T, W 6 T, W 7.1.1 Blatt 1 T und 2 T, M 6.1 Blatt 1 und 2, M 6.2 und M 7.1.1 Blatt 1 bis M 7.1.2 Blatt 2 verwiesen.

2.3.5 Bauzeitliche Verkehrsumleitungen

Die Stadt Nürnberg plant, das Bauvorhaben weitestgehend unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Kreisstraße N 4 auszubauen. Auch während der Bauzeit soll der Verkehr zum Großteil im vorhandenen Korridor zwischen den nördlich des Frankenschnellweges verlaufenden Bahnlinien und der bestehenden Bebauung südlich des Frankenschnellweges geführt werden. Die Breite des Korridors ermöglicht es, je 2 Fahrspuren pro Richtung neben der Baustelle hindurch zu leiten.

Im Abschnitt West zwischen den Anschlussstellen Nürnberg/Fürth und Westring (Jansenbrücke) sind während des Ausbaus keine längeren Sperrungen und Umleitungen vorgesehen. Durch Mitbenutzung des Standstreifens und der vorhandenen überbreiten Fahrstreifen ist es möglich, dauerhaft 2 Fahrstreifen pro Richtung durch die Baustelle zu führen. Umleitungen durch benachbarte Wohngebiete sind nicht notwendig und verkehrlich auch nicht möglich.

Während des Umbaus der Kreuzungen im Bereich Mitte muss allerdings zeitweilig der Verkehr in Fahrtrichtung Hafen über die nördliche Bertha-von-Suttner-Straße, die Fugger-, die Schlachthofstraße und Am Pferdemarkt umgeleitet werden. Die Umleitungsstrecke wird zeitlich unterbrochen genutzt werden; in der Summe ergibt sich ein Zeitraum von insgesamt etwa zwei Jahren. Auf der Umleitungsstrecke werden als Einbahnverkehr zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Hafen errichtet. Die Angabe der Stadt Nürnberg im Erörterungstermin, dass für die Fuggerstraße zwei Fahrspuren in West-Ost- und eine Fahrspur in Ost-West-Richtung vorgesehen sei,

ist durch die nun vorliegenden Leistungsfähigkeitsuntersuchungen (siehe dazu sogleich unten) überholt.

Bei der Kreuzung mit der Witschelstraße wird eine Ampelanlage aufgestellt; die Witschelstraße selbst wird nicht gesperrt. Die südliche Bertha-von-Suttner-Straße wird vom nördlichen Teil abgetrennt und eine Durchfahrt unmöglich gemacht. Die Ampel an der Rothenburger Straße wird angepasst, um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Im Erörterungstermin vom 10.04.2013 erläuterten die Vertreter der Stadt Nürnberg, dass die Unterführung unter der Bahn an der Rothenburger Straße immer nutzbar sein werde. An der Rothenburger Straße würden Anpassungen im Kreuzungsbereich mit dem Frankenschnellweg vorgenommen. Aber man werde vom Plärrer immer über die Rothenburger Straße zum Frankenschnellweg fahren können. Tageweise könne es zu Fahrspureinengungen oder auch einmal kurzfristigen Sperrungen kommen. Wenn überhaupt eine Vollsperrung notwendig sein werde – normalerweise baue man immer halbseitig –, dann höchstens einmal kurzzeitig an einem Wochenende oder Feiertag, wenn der Verkehr deutlich geringer sei. Der Tunnelbau im Bereich der Kreuzung Rothenburger Straße funktioniere ähnlich, wie es auch beim U-Bahn-Bau der Fall sei: Man werde an diesem Abschnitt ein Teilstück des Tunnels bauen. Der Verkehr werde vorbeigeführt, etwas verschwenkt zur einen Seite. Wenn der Tunnelblock fertig sei, werde der Verkehr auf den Tunnel verlagert und dann könne man den Tunnel auf der anderen Seite weiterbauen. Bei diesen Umlegungen, die mehr oder weniger über Nacht geschehen können, könne man auf der einen Strecke noch fahren, während die andere Trasse parallel hergestellt werde. Neben der vorhandenen Brücke Schwabacher Straße werde ein Damm über den ehemaligen Ludwigskanal errichtet, sodass anschließend die Brücke über den ehemaligen Ludwigskanal abgerissen werden könne. Die Stadt Nürnberg gab im Erörterungstermin vom 10.04.2013 an, alle Verkehrsführungen während der Bauzeit mit den Rettungsdiensten hinsichtlich der Praktikabilität abzustimmen.

Einwender machen geltend, dass in der Fuggerstraße be- und entladende Fahrzeuge bereits heute den Verkehr behinderten und die Umleitungsstrecke daher innerhalb kürzester Zeit verstopft sei.

Der Stadt Nürnberg ist das Problem des Be- und Entladens in der Fuggerstraße bekannt. Die Ampelschaltungen sollen deshalb entsprechend geändert und optimiert werden. Durch ordnende Maßnahmen in Verbindung mit dem Zusatzverkehr ist zu erwarten, dass der Park- und Ladeverkehr weitgehend auf die Firmengrundstücke verdrängt wird.

Vom VCD und weiteren Einwendern wurde erklärt, dass die Fahrzeuge, die vom Bereich Erlangen kommend Richtung Nürnberg wollen, zum Teil schon in der Hans-Böckler-Straße in Fürth abfahren und sich den Weg nach Nürnberg suchen würden. Außerdem würden die Autofahrer bereits an der Otto-Brenner-Brücke abfahren, um den Kreuzungsbereich zu umfahren, was zu einer Verkehrsverlagerung führe. Dadurch komme es während der Bauzeit zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung durch Ausweichverkehre in einem weiträumigen Bereich. Es wird beantragt, die bauzeitlichen Verkehrsverlagerungen mit einem Verkehrserzeugungsmodell genau zu berechnen, um eine mögliche Betroffenheit von Anwohner in den dortigen Straßen im Vorfeld, vor einem Planfeststellungsbeschluss, untersuchen und darlegen zu können. Dieser Antrag wurde von der Stadt Fürth insoweit ergänzt als die Leistungsfähigkeit insbesondere dort, wo man mit einfachen analytischen Leistungsfähigkeitsberechnungen nicht mehr zurande kommt, mit einem Simulationsmodell nachzuweisen sei.

Grundsätzlich ist zu den bauzeitlichen Verkehrsführungen festzustellen, dass während der gesamten Bauzeit für beide Fahrtrichtungen immer zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen. Allerdings ist die Führung regelmäßig an das Baufeld anzupassen, so dass es zu Verschwenkungen kommen kann. Des Weiteren ist vorgesehen, für einen Zeitraum von etwa 2 Jahren den West-Ost-Verkehr über die in den Planfeststellungsunterlagen aufgezeigte Umleitungsstrecke zu führen. Zur Klärung der Frage, ob es durch diese bauzeitlichen Verkehrsführungen zu Verkehrsverlagerungen auf andere Strecken kommt, wurde durch das Sachgebiet 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken auf das Verkehrsmodell DIVAN (Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg) zurückgegriffen. Es wurden für beide Fälle - bauzeitliche Verkehrsführung im Baustellenbereich und West-Ost-Verkehr auf Umfahrungsstrecke - entsprechende Auswertungen durchgeführt. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt interpretieren: Für den Fall der bauzeitlichen Verkehrsführung durch das Baufeld wird sich der Verkehr auf dem Frankenschnellweg in Folge der weniger attraktiven Verkehrsführung reduzieren. Diese Verkehre verlagern sich nicht auf eine einzelne, sondern auf eine Vielzahl anderer Straßen. Der Grund dafür dürfte darin liegen, dass die Verlagerung vom Frankenschnellweg hauptsächlich zu den Hauptverkehrszeiten stattfindet, in denen auch das restliche städtische Straßennetz stark ausgelastet ist und nur geringe Kapazitätsreserven bietet. Es werden dort jedoch nur geringe Verkehrserhöhungen zu erwarten sein. Die gleiche Aussage gilt sinngemäß auch für den Zeitraum der Führung des West-Ost-Verkehrs über die vorgesehene Umfahrungsstrecke. Auch in diesem Fall findet eine Verkehrsverlagerung auf eine Vielzahl anderer Straßen statt. Auch dafür gilt, dass infolge der geringen Kapazitätsreserven sich dort keine spürbaren Verkehrszunahmen erwarten lassen.

Im Planungsabschnitt West wird eine Fahrspur in stadteinwärtiger Richtung angebaut und beidseitig werden Lärmschutzwände errichtet. Diese Baumaßnahme wird unter laufendem Verkehr erfolgen und wird keine nennenswerten Auswirkungen auf den Verkehr haben, da der Verkehr vierspurig durch die Baustelle geleitet wird. Der Abschnitt Mitte ist vom Stadtgebiet Fürth sehr weit weg. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die baustellenbedingten Verkehrsbeeinträchtigungen des Bereichs Mitte nicht auf das Stadtgebiet Fürth auswirken werden. Unabhängig davon sagte die Stadt Nürnberg zu, die Stadt Fürth darüber zu informieren, wie die Baustellenverkehrsführung vorgesehen ist. Die Stadt Fürth ihrerseits beabsichtigt, diese Informationen an ihre Bürger weiterzutragen.

Auf Grund der Feststellungen des Sachgebiets 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken können die Verkehrsverlagerungen während der Bauzeit auch ohne die Erstellung eines gesonderten "Verkehrserzeugungsmodelles" beurteilt werden.

Von einigen Einwendern wurde bezweifelt, dass der West-Ost-Verkehr des Frankenschnellweges leistungsfähig über die vorgesehene Umleitungsstrecke abgewickelt werden kann.

Dazu hat die Stadt Nürnberg im Nachgang zu dem Erörterungstermin eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung vorgenommen, die von dem Sachgebiet 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken auf Schlüssigkeit überprüft wurde. Darin hat die Stadt Nürnberg an den 6 Lichtsignalanlagen in diesem Straßenzug eine ausreichende Leistungsfähigkeit ermittelt und somit nachgewiesen, dass die angenommenen Verkehrsmengen abgewickelt werden können:

- Die zugrunde liegende Annahme der Stadt Nürnberg, dass sich die Verkehrsmenge auf der Umleitungsstrecke um 25 % reduziere, wird tendenziell durch die von Sachgebiet 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken vorge-

nommenen Plausibilitätsüberprüfungen mit DIVAN bestätigt. Ein Teil dieser Verkehrsmenge, die nicht die Umleitungsstrecke nutzt, wird sich großräumig über das Autobahnnetz abwickeln lassen. Der Rest verteilt sich diffus auf die umgebenden Straßen rund um den Frankenschneidweg.

- Die Verkehrsmenge in der Spitzenstunde auf dem Frankenschneidweg und dem umliegenden Straßennetz wurde nach Auskunft der Stadt Nürnberg aus vorhandenen stundengenauen Zählungen ermittelt. Die Stadt Nürnberg zählt dabei jährlich im gesamten Stadtgebiet an ausgewählten Stellen mit automatischen Zählgeräten über einen Zeitraum von 24 Stunden den Verkehr. Daraus lässt sich der Anteil für die Spitzenstunde berechnen. Auf dieser Grundlage wurden die der Leistungsfähigkeitsberechnung zugrunde gelegten Spitzenstundenwerte von 8 % für den Frankenschneidweg und 8,5 % im Umfeld des Frankenschneidweges ermittelt. Auch diese Vorgehensweise ist aus fachlicher Sicht des Sachgebiets 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken nicht zu beanstanden.
- Die Verkehrsbelastungen für die einzeln untersuchten Knotenpunkte wurden nach Aussage der Stadt Nürnberg aus den Analysedaten 2007, welche auch Grundlage der Planfeststellung sind, ermittelt. Die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen herangezogenen Verkehrsmengen wurden von Sachgebiet 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken als richtig bestätigt.
- Die Leistungsfähigkeit der untersuchten lichtsignalgesteuerten Kreuzungen wurde nach Auskunft der Stadt Nürnberg über den Auslastungsgrad berechnet. Der Auslastungsgrad wurde aus dem Verhältnis der erforderlichen Grünzeit zur vorhandenen Grünzeit errechnet. Die vorhandenen Grünzeiten wurden aus den Signalzeitenplänen für jeden Knotenpunkt ermittelt. Parallel dazu wurde von der Stadt auch die üblichere Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) Ausgabe 2001 vorgelegt. Die Berechnung nach HBS ergibt die Qualität des Verkehrsflusses über die mittlere Wartezeit an einer Lichtsignalanlage. Danach erfolgt die Einteilung in verschiedene Qualitätsstufen. Die von der Stadt Nürnberg durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS wurden von Sachgebiet 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken stichprobenhaft überprüft. Sachgebiet 31 kommt zu dem Ergebnis, dass die Berechnungen nachvollziehbar und plausibel sind. Dabei konnte für die Umleitungsstrecke die nach HBS mindestens erforderliche Qualitätsstufe D nachgewiesen werden. Für eine Vielzahl von Verkehrsbeziehungen konnten sogar deutlich günstigere Qualitätsstufen ermittelt werden. Eine schlechtere Qualitätsstufe ergibt sich nur für Straßen, für welche bewusst eine Zuflusdosierung zur Vermeidung von Schleichverkehr (z. B. Witschelstraße) vorgesehen ist. Sachgebiet 31 der Regierung von Mittelfranken hat deshalb die Aussage der Stadt Nürnberg bestätigt, dass sich nicht nur der Umleitungsverkehr, sondern auch die Verkehre auf den einmündenden und kreuzenden Straßen an den Lichtsignalanlagen leistungsfähig abwickeln lassen.
- Kurzzeitige Vollsperrungen für Fahrspurverlegungen, Asphaltierungsarbeiten, Brückenbauten o.ä. erfolgen zudem nur an Wochenenden oder an verlängerten Wochenenden ohne besondere Veranstaltungen mit Einfluss auf den Frankenschneidweg, da der Verkehr an diesen Tagen um ca. 30 % geringer ist. Die Vorhabensträgerin sagte zu, Sperrungen frühzeitig öffentlich bekanntzugeben.

Von einigen Einwendern wird befürchtet, dass mit zusätzlichem bauzeitlichem Verkehr durch Baustellen- und Anlieferfahrzeuge zu rechnen sei, der zu zusätzlichen Verdrängungseffekten führen werde.

Zur Klärung dieser Frage hat die Stadt Nürnberg im Nachgang zum Erörterungstermin vertiefte Betrachtungen angestellt. Dabei wurde festgestellt, dass sich der bauzeitliche Lkw-Verkehr hauptsächlich auf dem Baufeld für den Frankenschnellweg abspielt. Die Umleitungsstrecke wird nicht von Baufahrzeugen befahren werden. Bei dem Zulieferverkehr handelt es sich im Wesentlichen um das Antransportieren von Bodenmaterial, Beton, Stahl und Asphalt. Dieser Lkw-Verkehr fährt bei Anlieferung vom Frankenschnellweg in die Baustelle ein. Bei dem abfahrenden Verkehr handelt es sich im Wesentlichen um den Abtransport des Materials für den Ausbau der Fahrbahnen und den Bodenaushub. Dieser Lkw-Verkehr fährt nach dem Beladen von der Baustelle in den Frankenschnellweg ein. Beide Verkehre (Zu- und Abtransport) finden nur tagsüber statt. In Abhängigkeit von den benötigten und anfallenden Massen wurden die entsprechenden Mengen ermittelt und daraus eine bauzeitliche Lkw-Verkehrsmenge berechnet. Unter der Annahme einer täglichen Arbeitszeit von zehn Stunden und einer gleichmäßigen Verteilung der zusätzlichen Lkw auf beide Richtungsfahrbahnen ergibt sich eine zusätzliche Belastung von acht Lkw pro Stunde bzw. 1 Lkw alle 7,5 Minuten pro Fahrtrichtung. Die Lkw bewirken somit eine Zunahme des Verkehrs von weniger als 0,4 %. Im Ergebnis kommt die Studie zu der Erkenntnis, dass durch die zusätzlichen bauzeitlichen Lkw-Verkehre keine Leistungsfähigkeitseinbußen für den Frankenschnellweg zu erwarten sind.

Die von der Stadt Nürnberg getroffenen Annahmen und Berechnungen wurden durch das Sachgebiet 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken auf Schlüssigkeit überprüft. Die Überprüfung hat gezeigt, dass die Ergebnisse der Studie plausibel hergeleitet sind. Entsprechend dem derzeitigen Erkenntnisstand können diese als hinreichend realistisch bezeichnet werden.

Vorzugswürdige Alternativen für die geplante bauzeitliche Verkehrsführung sind nicht ersichtlich:

Von Einwendern vorgeschlagen wurde eine Umleitung über den Straßenring B 4R oder über die sog. "Höfener Spange".

Die B 4R ist jedoch bereits höchst belastet und wäre kaum in der Lage, den zusätzlichen Umleitungsverkehr aufzunehmen. Außerdem gäbe es bei einer Umleitung über den Straßenring B 4R mehr Betroffene als bei einer Umleitung wie von der Vorhabensträgerin vorgesehen, da die Wohnbebauung vergleichsweise nah an die B 4R herangerückt ist und zusätzlicher Umleitungsverkehr daher für diese Bewohner eine große bauzeitliche Belastung darstellen würde. Am Westring gibt es über größere Strecken hinweg Wohnblocks, die direkt am Gehweg neben der Straße stehen. Das sind Wohnblocks mit bis zu sechs Geschossen in geschlossener Bauweise. Demgegenüber liegt eine solche Situation bei der Umleitungsstrecke nicht vor; die vorgesehene Umleitungsstrecke führt insbesondere durch Gewerbegebiete.

Eine Umleitung über die sog. Höfener Spange ist nachzeitigem Stand nicht möglich, da die Höfener Spange zwar planfestgestellt, jedoch noch nicht gebaut ist. Nach den Planungen der Stadt Nürnberg ist die Fertigstellung der Höfener Spange parallel zum Bau des Frankenschnellwegs geplant. Inwieweit die Höfener Spange als Umleitungsstrecke zur Verfügung stehen wird, ist daher ungewiss, weshalb für die Planung der Umleitungsstrecke nur von dem derzeit bestehenden Straßennetz ausgegangen werden konnte.

Der VCD fordert einen Nachweis, wie der Radverkehr in diesem Bereich während der Bauzeit geführt wird. Ebenso wird ein genauer Nachweis gefordert, wie der ganze Fußgängerverkehr stattfinden soll, insbesondere im Bereich

Kreuzung Rothenburger Straße. Es wird beantragt, dass dafür gesorgt wird, dass der Zugang zur U-Bahn und zur S-Bahn auch für die mobilitätseingeschränkten Menschen durchgehend während der ganzen Bauzeit uneingeschränkt zur Verfügung steht. Die Vertreter der Vorhabensträgerin haben zwar zugesagt, dass Planungsgrundlage der Ausführungsplanung die jederzeitige Erreichbarkeit der U- und S-Bahnzugänge sei. Der VCD fordert aber einen planerischen Nachweis, dass, ob diese Zusage auch eingehalten werden könne.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Rücksprache mit dem Sachgebiet 31 Straßenbau keine ernstlichen Zweifel an der Realisierbarkeit dieser Zusage der Vorhabensträgerin. Eine planerische Darstellung der Ausführungsplanung ist zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht erforderlich. Wie das Bundesverwaltungsgericht zuletzt in seinem Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8/10, ausführte, muss die technische Ausführungsplanung der Vorhabenträgerin nicht zur Einsicht ausgelegt werden. Denn die Vorhabenträgerin ist nicht verpflichtet, dem Plan bereits eine vollständig ausgearbeitete Detailplanung zur Bauausführung beizufügen. Vielmehr reicht es aus, wenn die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren prüft, ob der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt, und die Beachtung der entsprechenden technischen Vorgaben dadurch gewährleistet, dass sie der Vorhabensträgerin die Vorlage der Ausführungsplanung vor Baubeginn zur Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde aufgibt (Urteile vom 18. März 2009 - BVerwG 9 A 39.07 - BVerwGE 133, 239 Rn. 97 und vom 5. März 1997 - BVerwG 11 A 5.96 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 44 S. 25 f.). Die Rechte der Betroffenen werden dadurch nicht nachteilig berührt. Soweit sich erst im Laufe des Planfeststellungsverfahrens oder nach Vorlage der Ausführungsplanung herausstellen sollte, dass die Bauausführung Probleme aufwirft, die im Rahmen planerischer Abwägung bewältigt werden müssen, sind zwar die insoweit notwendigen Entscheidungen durch die Planfeststellung selbst zu treffen oder bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG einer künftigen Entscheidung vorzubehalten (vgl. Urteil vom 11. April 2002 - BVerwG 4 A 22.01 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 169 S. 124). Darauf bezogene Einwendungen der Betroffenen sind dann jedoch nicht ausgeschlossen, da sie innerhalb der Einwendungsfrist nicht erhoben werden konnten.

Eine entsprechende Auflage zur Vorlage und Genehmigung der Ausführungsplanung ist unter Ziffer 3.2.4 des Beschlusstextes vorgesehen.

Einwenderseitig wurde vorgetragen, dass mit dem Bebauungsplan Nr. 4569 für ein Teilgebiet von St. Leonhard südlich des Frankenschnellwegs, östlich der Bertha-von-Suttner-Straße und beiderseits der Fuggerstraße konkrete Festsetzungen und Maßnahmen zur Verbesserung der städtebaulichen Situation und zur Bekämpfung der festgestellten Trading-Down-Effekte getroffen worden seien. Ein wesentlicher Bestandteil der Planung sei die Aufwertung der Fuggerstraße durch Pflanzung einer dichten Baumreihe auf dem nördlichen Senkrechtparkstreifen. Diese Maßnahme solle mit Mitteln der Städtebauförderung durchgeführt werden und die Finanzierung sei bereits gesichert. Die geplante Umleitungsstrecke mache diese notwendige Sanierungsmaßnahme auf absehbare Zeit unmöglich, da dieser Baumstreifen für die dritte Fahrspur herangezogen werde. Die Inanspruchnahme der Fuggerstraße über einen Zeitraum von acht Jahren mit Unterbrechungen für überörtlichen Umleitungsverkehr mache die vom Stadtrat beschlossenen Bemühungen der Stadtsanierung zur Verbesserung der städtebaulichen Struktur obsolet. Die Umleitungsroute durch das Stadterneuerungsgebiet sei grundsätzlich abzulehnen und ein angepasstes Bauprojekt oder großräumige Alternativen seien vorzulegen. Die zuständigen Stellen für die Stadtsanierung Nürnberg, insbesondere bei der

Regierung von Mittelfranken seien zu hören. Auch eine Stellungnahme der Projektleitung und des Quartiersmanagements zur Stadterneuerung St. Leonhard - Schweinau sei einzuholen.

Solange die Umleitungsstrecke über die Fuggerstraße während der Bauarbeiten benötigt wird, ist eine Pflanzung der Baumreihe nicht möglich. Der Maßnahmenkatalog der Städtebauförderung ist jedoch nicht auf die Pflanzung der Baumreihe in der Fuggerstraße beschränkt und weitere Projekte können durchgeführt werden. Maßnahmen der Städtebauförderung sind auf eine langfristige Umgestaltung des Planungsgebiets ausgerichtet, sodass eine zeitliche Verschiebung für die Anwohner zwar ärgerlich, aber das Konzept der Städtebauförderung daran nicht scheitert.

Mehrere Einwander befürchten, dass es in Gostenhof während der Bauphase zu einem erhöhten Verkehrsfluss kommt.

Die Stadt Nürnberg hat mitgeteilt, dass die Straßen in Gostenhof vollkommen ungeeignet für Umleitungsverkehr seien, da die Straßen in diesem Bereich durch Parker so weit eingeengt seien, dass bereits das Befahren mit kleineren Liefer- und Feuerwehrfahrzeugen massive Probleme hervorruft. Daher sind während der Bauzeit keine Umleitungen in diesem Bereich geplant.

2.3.6 Tunnelsicherheit

Im Bereich Mitte ist ein Tunnelbauwerk geplant, das aus zwei Hauptröhren (Nord- und Südröhre) besteht, die jeweils zweispurig im Richtungsverkehr betrieben werden. Die beiden Röhren werden über insgesamt sieben Querschläge verbunden, wobei drei Querschläge befahrbar und fünf Querschläge begehbar sein werden. Zusätzlich zu den Rettungswegen über die Querschläge und Tunnelportale sind zwei Fluchttreppenträume geplant.

Die wesentlichen baulichen und sicherheitstechnischen Anforderungen an das Tunnelbauwerk sind in der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln - RABT, Ausgabe 2006 - benannt. Die für das Bauvorhaben vorgesehene Ausführung sowie die geplanten Sicherheitsmaßnahmen sind in dem Gesamtsicherheitskonzept nach RABT-2006 (Unterlage M 15.2) dargestellt.

Das von der Stadt Nürnberg vorgelegte Gesamtsicherheitskonzept nach RABT 2006 wurde der TÜV Süd Life Service GmbH zur Prüfung vorgelegt.

Es zeigte sich, dass die Planung der befahrbaren Querschläge derzeit auf der Richtzeichnung "T Tor 2" der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) basiert. Diese sieht eine Breite von 3,50 m und eine Höhe von 3,60 m vor. Die befahrbaren Querschläge wurden für PKW und Kleintransporter der Rettungskräfte sowie Rettungswagen vorgesehen. Die Querschläge sind aber auch als Überfahrt für Feuerwehr und Rettungsdienstfahrzeuge auszubilden (siehe Nr. 6.1.3 der RABT). Dabei sind die Schleppkurvenausbildungen zu beachten. Bei der Detailplanung ist zu beachten, dass ein Tor mit einer Breite von 3,50 m nicht von einem Rüstfahrzeug im hier notwendigem Radius befahren werden kann. Die Torbreiten sind daher entsprechend Ziffer 3.3.4 des Beschlusstextes in Anlehnung an die „Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr“ (Fassung Feb. 2007) auszubilden und die Planung mit der Berufsfeuerwehr Nürnberg abzustimmen ist.

Insgesamt ergab die Prüfung der vorgelegten Unterlagen, dass bei Umsetzung der im Gesamtsicherheitskonzept dargelegten sowie der im Bericht des TÜV Süd vom

06.12.2012 benannten zusätzlichen Maßnahmen und unter der Voraussetzung weiterer, detaillierter Planungen und Abstimmungen im Zuge der Bauausführung keine Bedenken gegen den Bau der geplanten Tunnelanlagen aus brandschutztechnischer Sicht bestehen. Die im Bericht des TÜV Süd genannten zusätzlichen Maßnahmen wurden als Auflagen unter Ziffer 3.3 in den Beschlusstenor aufgenommen, um ihre Umsetzung sicherzustellen.

Unter brandschutztechnischen Gesichtspunkten lassen sich somit keine Einwendungen gegen die Planung begründen.

2.3.7 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bei der Beurteilung des Vorhabens aus immissionsschutztechnischer Sicht ist zu unterscheiden zwischen dem Ausbaubereich und dem nachgeordneten bzw. umgebenden Straßennetz.

Im Ausbaubereich sind die Auswirkungen des Vorhabens durch die baulichen Veränderungen der geplanten Straße mit Verschiebungen der lärmemittierenden Quellen zu prüfen.

In Bezug auf das nachgeordnete bzw. umgebende Straßennetz ist zu prüfen, ob das Bauvorhaben Verkehrszuwächse im nachgeordneten Straßennetz nach sich zieht, die die Grenze zur Gesundheitsgefahr überschreiten und aus diesem Grund einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen begründen.

2.3.7.1 Lärmschutz im Ausbaubereich

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist im Ausbaubereich auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) vorzunehmen. Bei dem Ausbau des Frankenschnellwegs in der beantragten Form handelt es sich sowohl für den Abschnitt West als auch für den Abschnitt Mitte um eine wesentliche Änderung einer bereits bestehenden Straße im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV.

Im Westabschnitt findet eine bauliche Erweiterung um einen durchgehenden Fahrstreifen statt, da von der Anschlussstelle Nürnberg-Fürth bis zur Abzweigung zur Jansenbrücke an die Kreisstraße N 4 in Fahrtrichtung Hafen eine dritte Fahrspur errichtet wird. Die Voraussetzungen für das Kriterium der Wesentlichkeit der baulichen Änderung nach § 1 der 16. BImSchV sind somit erfüllt.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)

- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich in der Regel aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Im Bereich der Neuen Kohlenhofstraße wurden in den im Jahr 2010 ausgelegten Unterlagen falsche Immissionsgrenzwerte zur Beurteilung herangezogen. Beispielsweise wurden für Kerngebiete Grenzwerte von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht angesetzt und den errechneten Beurteilungspegeln gegenübergestellt. Tatsächlich sind nach der 16. BImSchV für Kerngebiete allerdings 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht anzusetzen. Dies hatte jedoch keine Auswirkungen auf die Berechnungsergebnisse, lediglich auf die Beurteilung dieser Ergebnisse. So wurde der grundsätzliche Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen an einzelnen Anwesen zu Unrecht verneint. Dieser Fehler wurde in den festgestellten Unterlagen korrigiert und die Unterlage M 11 entsprechend überarbeitet. Eine erneute Auslegung dieser Unterlage war nicht erforderlich, da trotz der falschen rechtlichen Beurteilung seitens der Vorhabensträgerin die Unterlage die geforderte Anstoßwirkung erzeugt hat und es den betroffenen Bewohnern möglich war, die Höhe der zu erwartenden Lärmbelastungen zu erfahren.

Die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung der betrachteten Gebiete wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und deren Ergebnisse bestätigt. Soweit von Einwendern die Berechnungen als falsch oder unglaubwürdig bezeichnet werden, so ist dem entgegenzuhalten, dass die Unterlagen der Überprüfung durch die Fachbehörde standgehalten und daher von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden sind. Die Berechnungen entsprechen den derzeit geltenden Vorgaben.

Die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel ist in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS 90“, zu erfolgen. Diese Vorschrift stammt zwar noch aus den 1990er Jahren, das Bundesverwaltungsgericht hat die Anwendbarkeit der RLS-90 aber erst im Urteil vom 09.06.2010, 9 A 25/09, bestätigt und erläutert, dass es "Ziel der Verordnung [16. BImSchV] und der RLS-90 ist [...], Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Planfeststellungsbehörden und andere Anwender der Richtlinien in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren (so ausdrücklich RLS-90, Kapitel 1.0). Ausgehend hiervon ist eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren weder in der Richtlinie selbst noch in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehen. Eine solche wäre methodisch problematisch und würde dem Regelungsauftrag an den Ordnungsgeber, für Rechtssicherheit und

Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen zu sorgen, zuwiderlaufen (vgl. zum Regelungsauftrag BVerfG, Beschluss vom 30. November 1988 - 1 BvR 1301/84 - BVerfGE 79, 174 <193 f.>). Dieser Auftrag verlangt im Gegenteil, dass sich Lärmbegutachtungen strikt an die Vorgaben der Verordnung und der in Bezug genommenen Richtlinien halten (Urteil vom 20. Dezember 2000 - BVerwG 11 A 7.00 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 36 S. 90)."

Es wurde mehrfach der Einwand erhoben, die den Lärmschutzberechnungen zu Grunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten. Nach Ansicht der Einwender sei dies ein Fehler in den berechneten Beurteilungspegeln zu Lasten der Bewohner, da zu niedrige Geschwindigkeiten angenommen worden seien. Es wurde sinngemäß beantragt, die Lärmschutzberechnungen auf Grundlage einer empirisch zu ermittelnden höheren Geschwindigkeit als der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durchzuführen.

Dem Einwand konnte nicht Rechnung getragen werden. Es ist höchstrichterlich entschieden, dass die Stärke der Schallimmission von einer Straße unter anderem unter Zugrundelegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu berechnen ist. Dass diese häufig nicht eingehalten wird, spielt dabei keine Rolle (BVerwG vom 04.09.2003, BauR 2004,1917). Verkehrswidrigem Verhalten ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu begegnen, was allerdings nicht bedeutet, dass der Vorhabensträger dazu verpflichtet ist, fest installierte Geschwindigkeitsmessgeräte zu platzieren, wie von einigen Einwendern gefordert.

Die Forderung verschiedener Einwender, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den vorgenannten, maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Es gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger liegt. Diese Folge ist normimmanent und verletzt auch nach Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht nicht höherrangiges Recht. Die Einwender müssen deshalb hinnehmen, dass die 16. BImSchV die Geräuscentwicklung beispielsweise auf nasser Fahrbahn sowie Geräusche im tiefen Frequenzspektrum nicht in Form eines besonderen Lärmzuschlags berücksichtigt (BVerwG vom 23.11.2001, DVBl 2002, 565).

Des Weiteren sind Messungen weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 wurde durch eine Vielzahl von Messungen abgesichert und gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 85, 1159). Schallpegelmessungen sind lediglich Momentaufnahmen, die die derzeitige Verkehrsstärke und aktuelle Witterungseinflüsse widerspiegeln, aber nicht die zukünftige Situation darstellen können.

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der LKW-Anteil wurden vom Vorhabensträger mit der der Planung zu Grunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Soweit die Verkehrsprognose von den Einwendern angegriffen wurde, sind diese Einwendungen bereits unter Gliederungspunkt C.2.3.3 "Verkehrsprognose" behandelt worden.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. In den Unterlagen W 11.1.3 und M 11.1.3 T sind die Beurteilungspegel aufgeführt, die nach dieser Berechnungsmethode er-

mittelt wurden. Die Unterlagen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt als der zuständigen Fachbehörde geprüft und die Berechnungsmethode und die Berechnungsergebnisse bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde konnte diese Beurteilungspegel somit zur Entscheidung über Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen heranziehen.

Soweit die Beurteilungspegel die Immissionsschutzgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschreiten, besteht ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen haben dabei grundsätzlich Vorrang gegenüber passiven Lärmschutzmaßnahmen. Unter passiven Lärmschutzmaßnahmen versteht man notwendige Verbesserungsmaßnahmen an den Außenbauteilen schutzbedürftiger Räume (z.B. Einbau sog. "Schallschutzfenster"), soweit die bestehenden Einrichtungen nicht ohnehin den schalltechnischen Anforderungen genügen. Die Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen erfolgt nach den Richtlinien für Verkehrslärmschutz. Die Stadt Nürnberg hat betroffene Gebäude entsprechend zu untersuchen.

Von dem Grundsatz des Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen kann nur dann abgewichen werden, wenn und soweit sich der aktive Schallschutz im Einzelfall als im Vergleich zu passiven Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig erweist. Für diese Abwägung hat die Vorhabensträgerin auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde Kosten-Nutzen-Relationen verschiedener Planungsvarianten ermittelt. Als Maßstab gelten dabei jeweils die Kosten pro Schutzfall (vgl. BVerwG vom 20.01.2010, NVwZ 2010, 1151). Vom aktiven Vollschutz (d.h. der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nur durch aktive Schallschutzmaßnahmen) ausgehend wurden schrittweise Abschlüsse vorgenommen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende optimale Lärmschutzsituation zu ermitteln.

Die Zahl der Schutzfälle wurde ermittelt, indem das Vorhaben ohne jegliche Lärmschutzmaßnahmen simuliert und geprüft wurde, an welchen Gebäuden die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung überschritten werden und somit ein Anspruch auf Lärmschutz besteht. Anschließend wurde für die schutzpflichtigen Gebäude die Zahl der dort gemeldeten Bewohner homogen auf die Immissionspunkte je Gebäude aufgeteilt. Da die Grenzwerte für Tag- und Nachtzeit unterschiedlich sind, ergibt sich auch eine unterschiedliche Zahl an Schutzfällen für Tag- und Nachtzeit.

Bereich West

Für den Bereich West ergeben sich tagsüber 727 Schutzfälle und nachts 1216 Schutzfälle.

Als Variante 1a wurde zunächst ein aktiver Vollschutz durch Einhausung des Frankenschnellwegs im Bereich der Wohngebiete West von der ehemaligen Ringbahnbrücke bis zur Jansenbrücke einschließlich einer Einhausung der Ein- und Ausfahrtsrampen geprüft. Aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen ist diese Variante allerdings nicht realisierbar. Auf den Rampen, die gegenüber der angrenzenden Bebauung bereits sehr hoch sind, müsste nochmals eine Einhausung mit 6 - 7 m errichtet werden. Unmittelbar neben der Einfamilienhausbebauung würde somit ein massives Bauwerk mit einer Höhe von 10 m entstehen, was unzumutbare Sicht- und Verschattungswirkungen zur Folge hätte. Des Weiteren wären bei einer Einhausung die Sichtbeziehungen zur Kreuzung auf der Jansenbrücke unzulässig eingeschränkt. Die Variante eines aktiven Vollschutzes schied daher aus.

Im nächsten Schritt wurde als Variante 1b die Möglichkeit einer Einhausung des Frankenschnellwegs von der ehemaligen Ringbahnbrücke bis zur Jansenbrücke

ohne die Einhausung der Ein- und Ausfahrtsrampen zur Jansenbrücke geprüft. Entlang der Ein- und Ausfahrtsrampen wurden Lärmschutzwände in Ansatz gebracht, wie sie auch in der Planfeststellung beantragt wurden. Die Einhausung hätte eine Länge von 1112 m. Auf Basis der Kosten für den Tunnel im Bereich Mitte wurden die Kosten für die Einhausung vom Vorhabensträger auf 32.850 €/m geschätzt. Zuzüglich der Tunnelausstattung werden die Kosten der Einhausung daher auf 51.880.000 € geschätzt. Die Kosten für die Lärmschutzwände an den Ein- und Ausfahrtsrampen betragen nach den Ansätzen in der Kostenschätzung Vorplanung 350.000 €. Hinzu kommen noch Kosten für passiven Schallschutz in Höhe von etwa 27.000 €, da vor allem im Bereich der Tunnelportale nicht alle schutzbedürftigen Gebäude durch aktive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden können. Es ergeben sich bei dieser Planvariante somit Gesamtkosten in Höhe von 52.257.000 € für die Befriedung der Lärmschutzansprüche, was 42.975 €/Schutzfall entspricht. Nicht in Ansatz gebracht worden sind dabei die Betriebs-, Unterhalts- und Folgekosten, die bei einem Tunnel entstehen.

Als weitere Variante 2 wurde eine Kombination aus 8 m hohen gebogenen Lärmschutzwänden mit den zugehörigen Anschlusswänden an den Rampen der Jansenbrücke, einer 6 m hohen Mittelwand zwischen den Richtungsfahrbahnen und einem lärmreduzierenden Straßenbelag, der die Emissionen um 3 dB(A) gegenüber Splitt-Mastix-Asphalt mindert, untersucht. Bei dieser Variante ergibt sich eine Kosten-Nutzen-Relation von 15.363 €/Schutzfall. Der Bau einer Mittelwand wurde maximal mit einer Höhe von 6 m angesetzt. Unter dem Mittelstreifen liegt ein Hauptsammler der Nürnberger Kanalisation, sodass tiefere Gründungen, die bei höheren Lärmschutzwänden nötig sind, ohne Verlegung des Hauptsammlers nicht möglich wären. Da die Verlegung eines Hauptsammlers äußerst kostenintensiv ist, scheiden Varianten mit höherer Mittelwand kostenmäßig vorab aus. Nachteil der Mittelwand bleibt allerdings, dass Unterhalt und Erneuerungen des Hauptsammlers durch Überbauung bei Errichtung einer Mittelwand erschwert werden.

Bei der Variante 3 wird eine Kombination aus 8 m hohen gebogenen Lärmschutzwänden mit den zugehörigen Anschlusswänden an den Rampen der Jansenbrücke und einer 6 m hohen Mittelwand zwischen den Richtungsfahrbahnen gewählt. Dadurch ergeben sich Kosten von 13.851 €/Schutzfall.

Bei Variante 4 wird die 8 m hohe, gebogene Lärmschutzwand mit einem lärmreduzierenden Belag verbunden. Auf eine Mittelwand wird verzichtet, was zu Kosten in Höhe von 12.931 €/Schutzfall führt.

Bei Variante 5 werden die 8 m hohen, gebogenen Lärmschutzwände mit den zugehörigen Lärmschutzwänden an den Rampen der Jansenbrücke errichtet. Die verbleibenden Lärmschutzansprüche werden über passive Maßnahmen abgedeckt. Hier ergibt sich eine Kosten-Nutzen-Relation von 11.490 €/Schutzfall.

Tabellarisch können die Varianten wie folgt zusammengefasst werden:

Variante	Kosten pro Schutzfall €	passiv noch zu schützende Schutzfälle		passiv noch abzu-dämmende Lärmwerte in dB(A)			
		Tag	Nacht	Mittelwert	Maximum		
1b	42.975	0	16	0	2,6	0	4,0
2	15.363	0	38	0	2,1	0	4,0
3	13.851	0	189	0	2,0	0	5,0
4	12.931	0	126	0	2,3	0	5,0
5	11.490	9	348	1,3	2,2	2,3	8,5

In Vorbereitung des Erörterungstermines 2012 hat die Vorhabensträgerin folgende Abwägung der genannten Varianten angestellt:

"Die Einhausungslösungen Varianten 1a und 1b scheiden wegen Undurchführbarkeit bzw. wegen der sehr hohen Kosten und der betrieblichen Probleme aus. Die Mittelwand in Varianten 2 und 3 bringt im Verhältnis zum Aufwand, den verkehrlichen Nachteilen und den Problemen bzgl. des Abwasserkanals nur wenig lärmtechnische Verbesserung und scheidet deshalb aus. Mit Variante 4, dem Bau einer 8 m hohen gebogenen Lärmschutzwand in Verbindung mit einem lärmreduzierenden Straßenbelag, können die Immissionsgrenzwerte am Tag für alle Schutzfälle eingehalten werden. In der Nacht verbleiben 107 Grenzwertüberschreitungen in überwiegend geringem Umfang. Die Ausführung der Variante 4 wird daher beantragt. Variante 5 ist deutlich schlechter und scheidet deshalb aus, weil bei Variante 4 mit vertretbarem Mehraufwand ein deutlich besserer Lärmschutz erreicht wird."

Im Rahmen des Erörterungstermins im Jahr 2012 hat sich allerdings herausgestellt, dass die Lärminderungswirkung des lärmreduzierenden Straßenbelages mit der Zeit nachlassen kann, so dass es in der Praxis problematisch sein kann, die rechnerisch angesetzte Lärminderungswirkung auf Dauer und durchgängig zu gewährleisten. Zwar wäre die Erteilung von Auflagen des Sinnes denkbar, dass der Vorhabensträgerin die dauerhafte Durchführung eines Monitorings aufgegeben wird, verbunden mit der Verpflichtung, den lärmreduzierenden Belag beim Überschreiten bestimmter Grenzwerte zu erneuern. Doch hätte ein solches Auflagenkonzept, neben dem Kostenaufwand, vor allem den Nachteil, dass stets nur auf eine jeweils bereits eingetretene Grenzwertüberschreitung reagiert werden könnte, das heißt, dass mit einem solchen Konzept in Kauf genommen würde, dass die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner zeitweise - bis zum Abschluss der jeweiligen Sanierung des Belages - auf den von Ihnen zu beanspruchenden Schallschutz verzichten müssten.

Einer Anregung des Bundes Naturschutz aus dem Erörterungstermin folgend, präferiert die Vorhabensträgerin deshalb nun die Umsetzung folgender Kombination der Varianten 4 und 5: im Abschnitt West soll ein lärmmindernder Belag zum Einsatz kommen, (wie Variante 4, jedoch ohne Monitoringkonzept; Oberbauerneuerung im gewöhnlichen Zyklus) **und zusätzlich** soll der passive Schallschutz gemäß Variante 5 gewährt werden, um den gebotenen Lärmschutz für den Fall eines eventuellen Nachlassens der Lärminderungswirkung des lärmreduzierenden Straßenbelages abzusichern.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Abwägung und deren Ergebnis zu eigen. Die beschriebene Kombination der Varianten 4 und 5 wird dadurch erreicht, dass Variante 5 mit den planfestgestellten Unterlagen W 11.x verbindlich gemacht wird, während der Einbau des lärmreduzierenden Straßenbelages von der Vorhabensträgerin mit dem Schreiben vom 11.06.2013 verbindlich zugesagt wurde.

Die betroffenen Grundstückseigentümer haben also Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen baulicher Anlagen (passiver Lärmschutz) nach Maßgabe der Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV), wobei klarstellend darauf hinzuweisen ist, dass bei den Berechnungen nach der 24. BImSchV die Lärminderungswirkung des lärmreduzierenden Belages außer Betracht bleiben muss. Im Detail sind die Maßnahmen in den Lageplänen der festgestellten Planunterlagen (Unterlage W 7) dargestellt und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage W 7.2) beschrieben. Die Gebäude, an denen dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen besteht, sind in der Unterlage W 11.1.3 bezeichnet.

Bereich Mitte

Der Bereich Mitte wurde nochmals unterteilt in die Abschnitte "Tunnelportal West", "Tunnelportal Süd", "Ausfahrt Südstadt" und "Neue Kohlenhofstraße".

Tunnelportal West

Der Abschnitt "Tunnelportal West" reicht vom Baubeginn im Bereich Mitte von Westen kommend bis zur Kreuzung Rothenburger Straße. Von Westen bis zur Georg-Hager-Straße werden Lärmschutzwände errichtet, die einen aktiven Vollschutz gewährleisten. Von der Georg-Hager-Straße bis zur Kreuzung Rothenburger Straße ergeben sich tagsüber 118 Schutzfälle und nachts 195 Schutzfälle.

Eine Einhausung der durchgehenden Fahrspuren stellt den umfassendsten aktiven Lärmschutz dar. Diese Variante 1 stellt somit eine Verlängerung des geplanten Tunnels dar, wobei die Ein- und Ausfahrtsrampen zur Kreuzung offen bleiben. Auf der Südseite sieht diese Variante daher neben der Verlängerung des Tunnels den Bau von Lärmschutzwänden vor.

Als Variante 2 kommen 4 bis 5 m hohe Lärmschutzwände südlich der Ausfahrt zur Rothenburger Straße in Kombination mit einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,25 m auf einer Länge von 150 m an der südlichen Trogwand der Tunnelzufahrt und einer Lärmschutzwand mit 3 m Höhe auf der Südseite entlang der Abfahrtsrampe von der Kreuzung Rothenburger Straße in Frage.

Variante 3 sieht 4 bis 5 m hohe Lärmschutzwände südlich der Ausfahrt in Richtung Rothenburger Straße vor. Im Übrigen erfolgt passiver Lärmschutz.

Varianten mit lärmreduzierendem Asphalt als weitere aktive Lärmschutzmaßnahme wurden verworfen, da sich der mögliche Einbaubereich lediglich auf die beiden durchgängigen Fahrspuren auf einer Länge von 150 m von der Georg-Hager-Straße bis zum Einfahrtstrog des Tunnels erstrecken würde. Im Trogbereich selbst wie im Tunnel sind Betonfahrbahnen aus Sichtgründen (Helligkeit), Hitzverträglichkeit im Brandfall und Dauerhaftigkeit geplant. Im Tunnelvorfeld befinden sich die erforderlichen Rettungsflächen und Überfahrten auf denen es zu Rangierbewegungen und Sonderbelastungen kommt, worauf lärm mindernder Asphalt empfindlich reagiert. Da der lärm mindernde Belag somit nur auf einem sehr kurzen Teilstück zum Einsatz kommen könnte, wäre die Wirksamkeit sehr gering, die Erschwernisse für Unterhalt und Betrieb allerdings relativ groß.

Es ergibt sich folgende tabellarische Übersicht:

Variante	Kosten pro Schutzfall €	passiv noch zu schützende Schutzfälle		passiv noch abzudämmende Lärmwerte in dB(A)			
		Tag	Nacht	Mittelwert	Maximum		
1	43.359	55	107	3,3	5,4	5	10
2	5.897	85	152	3,4	6,0	6	12
3	4.051	96	166	3,8	6,5	7	13

Die Stadt Nürnberg hat sich für die Beantragung der Variante 3 entschieden. Die Teileinhausung wurde wegen der sehr hohen Kosten im Vergleich zur Wahlvariante bei eingeschränkter Schutzwirkung ausgeschlossen. Die Kosten betragen für eine Einhausung mehr als das Zehnfache pro Schutzfall als bei der Wahlvariante. Der Einsatz von Mittelwänden wurde ausgeschlossen, da die Zahl der passiv noch

zu schützenden Schutzfälle sich dadurch lediglich um 11 am Tag und 14 in der Nacht verringert, die Kosten allerdings um ca. 45 % pro Schutzfall höher sind als bei der Wahlvariante.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich auch diese Abwägung und deren Ergebnis zu eigen.

Tunnelportal Süd

Der Abschnitt des Tunnelportals Süd reicht bis zur Otto-Brenner-Brücke. Als Variante 1 wurde eine Einhausung der durchgehenden Fahrspuren und der Einfahrt auf den Frankenschnellweg geprüft. Die Ausfahrt zur Otto-Brenner-Brücke kann nicht eingehaust werden, da dann ein Rückstau an der Ampelanlage in den Tunnel reichen würde und somit für den gesamten Tunnel ein anderes Lüftungssystem mit Einbau einer Zwischendecke erforderlich werden würde. Der Einbau einer Zwischendecke würde jedoch nicht nur zu erhöhten Kosten führen, sondern würde die Oberfläche weiter in die Höhe schieben und wäre an der Kreuzung mit der Rothenburger Straße nicht mehr zu errichten.

Als Variante 2 wurde die Möglichkeit geprüft, Lärmschutzwände östlich des Frankenschnellwegs und auf den Tunnelportalen sowie eine Mittelwand südlich der Überfahrts- und Rettungsflächen vor dem Tunnel sowie einen lärmreduzierenden Belag einzubauen. Die Höhe der Mittelwand ist dabei auf 4 m begrenzt, da unter dem Mittelstreifen ein Abwasserkanal und diverse Entwässerungsleitungen verlaufen. Die Mittelwand kann erst nach den Überfahrts- und Rettungsflächen errichtet werden, da eine bauliche Trennung dieser Flächen ihre Funktion zerstören würde.

Die dritte Variante beinhaltet Lärmschutzwände östlich des Frankenschnellwegs bzw. zur Zufahrt von der Otto-Brenner-Brücke und auf den Portalen.

Es ergibt sich folgende tabellarische Übersicht:

Variante	Kosten pro Schutzfall €	passiv noch zu schützende Schutzfälle		passiv noch abzu-dämmende Lärmwerte in dB(A)			
		Tag	Nacht	Mittelwert	Maximum		
1	88.876	12	67	2,7	3,8	3	8
2	6.996	32	163	3,0	4,2	8	14
3	3.798	45	194	3,1	4,4	10	16

Eine Einhausung würde mehr als das Zwanzigfache pro Schutzfall kosten, weshalb die Variante 1 als unverhältnismäßig zu betrachten ist. Eine Mittelwand und lärmreduzierender Belag bringen im Verhältnis zu den Mehrkosten nur eine geringe Verbesserung der aktiven Lärmschutzsituation. Eine Mittelwand würde allerdings dauerhaft die Zugänglichkeit zum Abwassersammler und den Entwässerungskanälen verschlechtern und Reparaturen wie Erneuerungen erschweren. Der Einbau eines lärmreduzierenden Belags würde zu einem mehrfachen Straßenbelagwechsel innerhalb eines relativ kurzen Teilstücks führen, wodurch sich Probleme bei Unterhalt und Betrieb ergeben. Mit der Vorhabensträgerin hält die Planfeststellungsbehörde deshalb nur die (planfestgestellte) Variante 3 für verhältnismäßig.

Tunnelausfahrt Südstadt

Aktiver Vollschutz wäre nur mit einer Einhausung der Tunnelausfahrt zu ermöglichen. Aufgrund der Kreuzung "An den Rampen" würde ein Rückstau in den Tunnel entstehen, was die Notwendigkeit eines andersartigen Lüftungssystems im gesamten Tunnel bedeuten würde. Der Einbau einer Zwischendecke wäre erforderlich, was an der Kreuzung Rothenburger Straße angesichts der dann größeren Gesamthöhe des Tunnels nicht möglich wäre. Eine Tieferlegung des Straßentunnels im Bereich der Rothenburger Straße ist nicht möglich, da hier der U-Bahnhof Rothenburger Straße liegt und bereits die maximale Tiefenlage des Straßentunnels erreicht ist. Eine Verlegung des U-Bahnhofes ist offensichtlich keine verhältnismäßige Variante.

Der Einbau eines lärmreduzierenden Fahrbahnbelags ist nicht relevant, da eine Lärminderung erst ab einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h wirksam wird. Auf der Ausfahrtsrampe gilt jedoch bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h.

Größtmöglicher Lärmschutz mit aktiven Maßnahmen kann durch die Errichtung einer Lärmschutzwand östlich der Ausfahrt Frankenschneidweg in Kombination mit einer Mittelwand zwischen der Aus- und Einfahrt oberhalb der Böschung der Tunnelzufahrt erreicht werden (Variante 1). Als Variante 2 kommt der Verzicht auf die Mittelwand in Betracht.

Variante	Kosten pro Schutzfall €	passiv noch zu schützende Schutzfälle		passiv noch abzudämmende Lärmwerte in dB(A)			
		Tag	Nacht	Mittelwert	Maximum		
1	3.943	26	114	4,0	3,7	8	13
2	2.868	29	117	3,7	3,8	8	13

Die beiden Varianten unterscheiden sich nur sehr gering voneinander. Durch die zusätzliche Mittelwand können lediglich 3 Schutzfälle pro Tag und drei Schutzfälle pro Nacht mehr aktiv geschützt werden als bei der Variante ohne Mittelwand. Zudem verringern sich die Lärmwerte für die passiv noch zu schützenden Schutzfälle durch die Mittelwand nur minimal. Die Kosten pro Schutzfall liegen allerdings 30 % höher als beim Verzicht auf die Lärmschutzwand. Dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entspricht deshalb die planfestgestellte Variante 2.

Neue Kohlenhofstraße

Als Maßnahme des aktiven Vollschutzes wäre grundsätzlich eine Einhausung der neuen Kohlenhofstraße denkbar. Aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen ist das allerdings nicht realisierbar. Bei einer Einhausung wären die Sichtbeziehungen zur Kreuzung Steinbühler Straße in unzulässigem Maß eingeschränkt. Wegen der regelmäßig vor der Ampel zur Steinbühler Straße wartenden Fahrzeuge wäre eine Sonderlüftung erforderlich, die das Bauwerk nochmals vergrößern würde. Eine Straßenverbindung zwischen der neuen und der alten Kohlenhofstraße sowie zum ehemaligen Güterbahnhofsgelände, das neu bebaut werden soll, wäre bei einer Einhausung nicht möglich.

Den größtmöglichen zu realisierenden aktiven Lärmschutz stellt eine Einhausung dar, die für den Anschluss der bestehenden Kohlenhofstraße und den ehemaligen Güterbahnhof auf 160 m Länge unterbrochen wird und etwa 80 m vor der Stein-

bühler Straße endet. Die Abstände ergeben sich aus den notwendigen Längen zur Einhaltung von Sichtbeziehungen in Kreuzungsbereichen. Der Einbau eines lärmreduzierenden Fahrbahnbelags ist nicht relevant, da eine Lärminderung erst ab einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h wirksam wird. In der "Neuen Kohlenhofstraße" gilt jedoch eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h (Variante 1).

Als aktiv nächstwirksame Stufe ist der Bau einer 8 m hohen Lärmschutzwand in Kombination mit einer 6 m hohen Mittelwand denkbar. Die Mittelwand kann dabei nur in Teilbereichen errichtet werden, um in Kreuzungsbereichen die notwendigen Sichtbeziehungen zu gewährleisten (Variante 2).

Als weitere Varianten wurde die Errichtung einer Lärmschutzwand mit unterschiedlichen Höhen von 8 m bis 2 m geprüft (Varianten 3 bis 9).

Variante	Kosten pro Schutzfall €	passiv noch zu schützende Schutzfälle		passiv noch abzudämmende Lärmwerte in dB(A)			
		Tag	Nacht	Mittelwert	Maximum		
1. Teileinhausung	114.167	16	95	1,0	3,1	1	6
2. 8 m hohe Lärmschutzwand + Mittelwand	19.775	1	54	1,0	2,8	1	6
3. 8 m hohe Lärmschutzwand	14.369	1	55	1,0	3,0	1	6
4. 7 m hohe Lärmschutzwand	12.126	10	60	1,0	3,1	1	6
5. 6 m hohe Lärmschutzwand	7.027	10	69	1,0	3,1	1	6
6. 5 m hohe Lärmschutzwand	5.914	21	76	1,0	3,4	1	6
7. 4 m hohe Lärmschutzwand	4.423	29	106	1,3	3,4	3	8
8. 3 m hohe Lärmschutzwand	3.400	39	133	1,7	3,6	4	9
9. 2 m hohe Lärmschutzwand	2.410	52	170	1,9	3,5	4	9

Die Teileinhausung würde pro Schutzfall mehr als das Fünffache an Kosten verursachen. Da die Zahl der passiv noch zu schützenden Schutzfälle sich nicht signifikant von den aktiv nächstwirksamen Stufen unterscheidet, stehen die Kosten für eine Teileinhausung nicht im Verhältnis zu dem Nutzen.

Bei Variante 3 wird im Vergleich zu Variante 2 auf eine Mittelwand verzichtet. Durch den Verzicht auf die Mittelwand ist aber lediglich ein Schutzfall zusätzlich passiv zu schützen und auch die passiv noch abzudämmenden Lärmwerte unterscheiden sich im Mittel und vom Maximalwert her kaum. Da die Variante 2 mit Mittelwand allerdings etwa 5.000 € pro Schutzfall mehr an Kosten verursacht, ist die Variante als unverhältnismäßig gegenüber Variante 3 zu betrachten.

Variante 4 und 5 unterscheiden sich dadurch, dass Variante 4 eine 7 m hohe Lärmschutzwand, Variante 5 eine 6 m hohe Lärmschutzwand vorsieht. Die passiv noch abzudämmenden Lärmwerte unterscheiden sich im Mittel- und im Maximalwert kaum voneinander, die Zahl der passiv noch zu schützenden Schutzfälle differiert lediglich um 9 Fälle. Da Variante 4 aber um etwa 70 % teurer ist als Vari-

ante 5, Variante 5 aber einen nahezu gleichwertigen Lärmschutz bietet, ist Variante 5 der Variante 4 vorzuziehen.

Die Kosten pro Schutzfall der Variante 3 sind etwa doppelt so hoch wie bei Variante 5, der 6 m hohen Lärmschutzwand. Bei Variante 5 sind allerdings lediglich 23 Schutzfälle mehr passiv zu schützen als bei Variante 3, wobei die passiv noch abzudämmenden Lärmwerte im Mittel- und im Maximalwert nahezu identisch sind. Die Kosten pro Schutzfall der Variante 3 sind im Vergleich zur Variante 5 unter Berücksichtigung der noch verbleibenden Zahl an passiv zu schützenden Schutzfällen als unverhältnismäßig zu betrachten.

Bei den Varianten 6, 7, 8 und 9 steigt die Zahl der noch passiv zu schützenden Fälle deutlich gegenüber der Variante 5 an. Gleichzeitig erscheinen die Kosten pro Schutzfall bei Variante 5 als maßvoll. Die planfestgestellte Variante 5 ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde deshalb verhältnismäßig. Sie bietet den bestmöglichen aktiven Schallschutz, der dem Vorhabensträger zuzumuten war.

Die noch verbliebenen, zusätzlich passiv zu schützenden Anwesen ergeben sich aus der Unterlage M 11.1, Tabelle M 11.1.3 T. Soweit dort in der Spalte "Differenz Grenzwert" ein positiver Wert ausgewiesen ist, besteht dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben also Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen (passiver Lärmschutz) nach Maßgabe der Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

2.3.7.2 Lärmschutz außerhalb des Baubereichs

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs in Nürnberg wurde auch geprüft, ob es in Folge des Ausbauvorhabens "in der Tiefe des Raumes", also in Straßen rund um den Ausbauabschnitt bzw. in außerhalb der Bauabschnitte liegenden Bereichen der Kreisstraße N 4, zu Verkehrszuwächsen kommt, die Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen auslösen.

Das BVerwG vertritt in ständiger Rechtsprechung die Auffassung, § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV erfasse nur Lärmsteigerungen in der Nachbarschaft des zu ändernden Verkehrswegs (vgl. etwa BVerwG, Beschl. v. 11.11.1996 - 11 B 65/96 - Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 5 S. 4; BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 - 4 A 18/04 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 44 S. 135). Lärmsteigerungen, die sich infolge eines Straßenbauvorhabens an baulich unveränderten Teilen des Verkehrsnetzes ergeben, sind daher lediglich im Rahmen des Abwägungsgebots zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 - 4 A 18/04 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 44 S. 135, 136 f.). Auf den Lärmschutz außerhalb des Baubereichs finden die 16. BImSchV und die darin genannten Grenzwerte daher keine Anwendung. Das Ziel der Lärmschutzmaßnahmen ist, anders als im Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung, nicht das Erreichen der sog. Lärmvorsorgewerte aus § 2 der 16. BImSchV, sondern (lediglich) das Unterschreiten der jeweiligen Zumutbarkeitsgrenzen. Die Algorithmen der 16. BImSchV / RLS 90 können jedoch zur Lärmberechnung herangezogen werden.

In Anlehnung an das Urteil des Bundesverwaltungsgericht vom 17.03.2005, Az. 4 A 18/04, ist ein Anspruch auf Lärmschutz außerhalb des Baubereichs nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde regelmäßig dann zu bejahen, wenn

- an einem Immissionsort außerhalb des Baubereichs auf Grund von Verkehrszuwächsen, die ursächlich auf dem geplanten Aus- oder Neubau beruhen, ein Lärmzuwachs von ≥ 3 dB(A) entsteht („Wahrnehmbarkeitsschwelle“) und
- der Grenzwert für Dorf- und Mischgebiete (64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) überschritten ist oder überschritten wird (wobei dieser Grenzwert stets und unabhängig von der Charakteristik des konkreten Gebietes Anwendung findet).

Diese Fallkonstellation tritt beim gegenständlichen Vorhaben nicht ein. Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs führt an keiner Straße in seinem Einzugsgebiet in Nürnberg, seinem weiteren Verlauf in Nürnberg in nördlicher oder südlicher Richtung oder an der BAB A 73 zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um 3 dB(A).

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen "in der Tiefe des Raumes" ist aber auch dann begründet, wenn der durch das neue Vorhaben induzierte Verkehr bzw. der von ihm bewirkte Lärm gesundheitsgefährliche Verhältnisse am vorhandenen Verkehrsweg auslöst, mehr als marginal verschlimmert oder Abhilfe im Rahmen anstehender Sanierung wesentlich erschwert. Die Grenzen der Gesundheitsgefahr liegen nach der Rechtsprechung (BayVGh, Urteil vom 05.03.1996, Az. 20 B 92.1055, BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9/95, u.a. zuletzt VG Würzburg, Urteil vom 12.04.2011, W 4 K 10.118) bei Lärmbeeinträchtigungen von

- 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts in reinen oder allgem. Wohngebieten,
- 72 dB(A) tags / 62 dB(A) nachts in Misch- oder Kerngebieten,
- 75 dB(A) tags / 65 dB(A) nachts in Gewerbegebieten.

Stadtgebiet Nürnberg

Im Nürnberger Stadtgebiet wurde bei folgenden Straßen untersucht, ob der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs in der beantragten Weise zu einer Erhöhung der Verkehrslärmbelastung führt:

- Dianastraße
- Frühlingstraße
- Fugger Straße (westlich Rothenburger Straße)
- Fürther Straße (östlich Paumgartnerstraße)
- Gibitzenhofstraße (nördlich Pfälzer Straße)
- Heisterstraße
- Landgrabenstraße (westlich Gibitzenhofstraße)
- Leyher Straße (östlich Sigmundstraße)
- Leyher Straße (westlich Von-der-Tann-Straße)
- Maximilianstraße (nordöstlich Fürther Straße)
- Noptischstraße
- Pettenkoferstraße
- Rothenburger Straße (südlich Austraße)
- Rothenburger Straße (südlich Fuggerstraße)
- Schwabacher Straße (südlich Webergasse)
- Spießstraße
- Steinbühler Straße (nördlich Kohlenhofstraße)

- Ulmenstraße (östlich Dianaplatz)
- Witschelstraße (östlich Von-der-Tann-Straße)

An einzelnen Anwesen folgender Straßen führt das gegenständliche Vorhaben zu einer Erhöhung der Verkehrs- und Lärmbelastung, wobei die im Prognosejahr zu erwartende Lärmbelastung bereits oberhalb der Grenze der Gesundheitsgefahr liegt, sodass dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht:

- Frühlingstraße
- Fugger Straße (westlich Rothenburger Straße)
- Landgrabenstraße (westlich Gibitzenhofstraße)
- Steinbühler Straße (nördlich Kohlenhofstraße)
- Ulmenstraße (östlich Dianaplatz)

Es sind Erhöhungen um maximal 0,9 dB(A) zu erwarten. Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind an diesen Straßen im Innenstadtbereich nicht möglich, da lärm-mindernde Straßenbeläge erst bei einer Geschwindigkeit ab 50 km/h lärmmin-dernd wirken und Lärmschutzwände aus städtebaulichen Gründen nicht möglich sind. Somit verbleiben Maßnahmen des passiven Lärmschutzes. Die Anwesen, die dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen haben, sind in den Unterlagen M 11.1.3, M 11.1.4 und M 11.1.5 Blatt 1 bis 4 gekennzeichnet.

Im weiteren Verlauf der Kreisstraße N 4 in südliche Richtung (Stadtteil Werderau) kommt es durch den von der Baumaßnahme induzierten Mehrverkehr zu einer Erhöhung der Lärmbelastung an einzelnen Anwesen folgender angrenzender Straßen um maximal 0,8 dB(A) oberhalb der Grenzen zur Gesundheitsgefahr:

- Dianastraße
- Heisterstraße
- Noptischstraße
- Pettenkoferstraße
- Spießstraße

Die Vorhabensträgerin hat aus Gründen der Vereinfachung im Stadtteil Werderau überall dort, wo Wohnnutzung vorhanden ist, als Grenzen der Gesundheitsgefahr Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht angesetzt, unabhängig von eventuellen bauplanungsrechtlichen Festsetzungen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind in diesem Bereich unverhältnismäßig, weil in diesem Bereich bereits aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) vorhanden sind, die nur noch mit erheblichem Mehraufwand ein höheres Schutzniveau erreichen können. Da es auf einem großen Teilstück vergleichsweise wenige Schutzfälle gibt, sind zudem die Kosten im Verhältnis zum Nutzen sehr hoch. Es verbleiben daher Ansprüche auf passiven Lärmschutz. Die Anwesen, die dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen haben, sind in der Spalte "Überschreitung Planung" der Unterlage E 11.3 farbig markiert.

An den sogenannten "Siedlungen Süd" kommt es unter anderem aufgrund des Abstandes zur Fahrbahn und den vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen nicht zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel oberhalb der genannten Grenze zur Gesundheitsgefahr. An der am ungünstigsten gelegenen Wohnbebauung in der Tannhäuserstraße werden am Tag 62 dB(A) und in der Nacht 57 dB(A) erwartet.

Stadtgebiete Fürth und Erlangen

Laut Verkehrsgutachten der Stadt Nürnberg ist davon auszugehen, dass an der Anschlussstelle Nürnberg/Fürth der BAB A 73 nach Realisierung des Projekts im Prognosejahr ein Mehrverkehr von 4.000 Kfz/24 h herrschen wird. Da sich die Anschlussstelle im Randbereich des Verkehrsgutachtens befindet, liegt die Genauigkeit bei +/- 1.000 Kfz/24 h. Zu Gunsten der Anwohner setzt die Stadt Nürnberg in den immissionsschutztechnischen Berechnungen einen Mehrverkehr von 5.000 Kfz/24 h an und geht davon aus, dass der gesamte Mehrverkehr an der Anschlussstelle Nürnberg/Fürth bis zum Autobahnkreuz Erlangen/Fürth fährt. Tatsächlich ist jedoch davon auszugehen, dass der durch die Baumaßnahme induzierte Mehrverkehr abnimmt, je weiter die Anschlussstelle von Nürnberg entfernt ist und am Autobahnkreuz Fürth/Erlangen nur noch 1.000 Kfz/24 h beträgt. Unter Zugrundelegung der für die Stadt Nürnberg ungünstigeren Zahlen haben die Berechnungen ergeben, dass es entlang der BAB A 73 in Fürth und Erlangen in Folge des Ausbaus des Frankenschnellwegs in Nürnberg zu Erhöhungen der Beurteilungspegel um maximal 0,3 dB(A) kommt.

Bei den Berechnungen wurden die vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen des zuständigen Straßenbaulastträgers, Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahndirektion Nordbayern, berücksichtigt. Die sich in Planung befindlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen des zuständigen Straßenbaulastträgers wurden nicht berücksichtigt, soweit die Planungen nicht als verfestigt bezeichnet werden konnten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 mit Umbau des Autobahnkreuzes Erlangen/Fürth ist beispielsweise aktiver Lärmschutz für einen Teil des Erlanger Stadtteils Erlangen-Eltersdorf vorgesehen. Der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben war jedoch zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses noch nicht bestandskräftig, weshalb diese aktiven Maßnahmen bei den Berechnungen nicht angesetzt wurden.

Ebenfalls nicht bei den Berechnungen angesetzt wurde ein neuer, lärmreduzierender Fahrbelag auf der BAB A73 im Bereich des Stadtgebiets Fürth. Nach Angaben der Autobahndirektion Nordbayern ist angedacht, in diesem Jahr im Bereich zwischen der Anschlussstelle Nürnberg-Fürth und der Anschlussstelle Fürth-Ronhof in beiden Fahrtrichtungen einen DSH-V5 (Dünnschichtbelag heiß auf Versiegelung) aufzubringen. Gemäß Schreiben des Bayerischen Innenministeriums vom 14.03.2011 Nr. IID9-4381-001/09 können dabei auf schnell befahrenen Straßen Lärminderungen gegenüber dem Referenzbelag von mindestens 4 dB(A) erwartet werden. Da aber noch keine Zuordnung der Lärminderungswerte gemäß RLS 90 vorliegt und zur Dauerhaftigkeit noch keine Aussage gemacht werden kann, kann dieser Deckschichttyp nicht im Rahmen von Planfeststellungen angewendet werden und bleibt deshalb - zu Gunsten der Betroffenen - außer Betracht.

Die Vorhabensträgerin hat also "worst-case - Betrachtungen" anzustellen, um sicherzustellen, dass nach Realisierung ihres Vorhabens keine gesundheitsgefährdenden Zustände durch das Vorhaben entstehen bzw. weiter verfestigt werden.

Wo die Lärmbelastung im Prognosejahr über den oben genannten Grenzen der Gesundheitsgefahr liegt, besteht somit dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die Vorhabensträgerin hat aus Gründen der Vereinfachung für die Stadtgebiete Fürth und Erlangen überall dort, wo Wohnnutzung vorhanden ist, als Grenzen der Gesundheitsgefahr Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht angesetzt, unabhängig von eventuellen bauplanungsrechtlichen Festsetzungen. Dort, wo es zu Überschreitungen dieser Grenze kommt, hat die Vorhabensträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen anerkannt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wäre es unverhältnismäßig, der Stadt Nürnberg als Vorhabensträgerin in diesem Verfahren aktive Lärmschutzmaßnahmen an der BAB A 73 aufzuerlegen, da die Lärmsanierung dieser Straße in den originären Aufgabenbereich eines anderen Straßenbaulastträgers fällt und da der Beitrag an Verkehrslärm, der auf dem kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellweges in Nürnberg beruht, mit 0,3 dB(A) bei einer Gesamtbelastung von über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts äußerst gering ausfällt. Hinzu kommt, dass bereits verfestigte Planungen der Autobahndirektion Nordbayern als Vertreter des Straßenbaulastträgers der BAB A 73 bestehen, Maßnahmen der Lärmsanierung im Stadtgebiet Fürth bzw. im Zuge des Umbaus des AK Fürth/Erlangen im Stadtgebiet Erlangen durchzuführen.

Es verbleiben daher dem Grunde nach nur Ansprüche auf passiven Lärmschutz - auch unter dem Vorbehalt, dass der originär zuständige Straßenbaulastträger bis zur Verwirklichung der Planungen zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs in Nürnberg keine weiteren lärmreduzierenden Maßnahmen ergriffen hat und sich die Immissionssituation für die betroffenen Bürger nicht auf diese Weise verbessert hat. Die Anwesen, die diesen Anspruch dem Grunde nach geltend machen können, sind in der Unterlage E 11.2 T genannt.

Bei der Erstellung der Unterlagen ist die Stadt Nürnberg zunächst fälschlicherweise davon ausgegangen, dass an der BAB A 73 vom AK Erlangen/Fürth bis zur Anschlussstelle Nürnberg eine gleichmäßig hohe Verkehrsbelastung von 87.000 Kfz/24 h im Planfall im Prognosejahr herrscht. Es wurde dabei zunächst nicht berücksichtigt, dass die BAB A 73 von der AS Fürth-Ronhof bis zur AS Fürth-Poppenreuth höher belastet ist als südlich des AK Erlangen/Fürth. Aufgrund der Einwendungen der Stadt Fürth und mehrerer privaten Einwender hat die Stadt Nürnberg diesen Fehler korrigiert und geänderte schalltechnische Berechnungen durchgeführt, bei denen von der AS Fürth-Ronhof bis zur AS Fürth-Poppenreuth im Planfall ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 95.600 Kfz angesetzt wurde. Im Vergleich zu den ausgelegten Berechnungen ergaben sich lediglich an zwei Immissionsorten (Fl.Nr. 85/6, Gemarkung Ronhof und Fl.Nr. 184/10, Gemarkung Ronhof) erstmals Erhöhungen des Beurteilungspegels auf über 60 dB(A) nachts. Da diesen Betroffenen grundsätzlich ein Anspruch auf Lärmschutz zusteht und diese Betroffenheit aufgrund der falschen Rechenergebnisse in den Planunterlagen nicht erkennbar war, wurden die Betroffenen schriftlich vom Sachverhalt informiert und es wurde ihnen Gelegenheit zur Erhebung von Einwendungen gegeben. Auf eine erneute Auslegung der Planunterlagen wurde verzichtet, da sich im Übrigen keine neuen Rechtspositionen ergeben haben und die Anstoßwirkung der Auslegung auch bereits durch die - wie sich letztlich heraus gestellt hat - falschen Beurteilungspegel erfüllt wurde. Die Differenzen der Berechnungen bewegen sich im Nachkommabereich (ca. 0,4 dB(A)) und liegen somit in einem nahezu identischen Bereich.

Es wurde eingewandt, dass die schalltechnischen Berechnungen fehlerhaft seien, da ihnen ein LKW-Anteil von 20 % in der Nacht und 8 % am Tag zugrunde liege. Laut Tabelle A der 16. BImSchV richte sich die Verkehrsstärke bei Bundesautobahnen nach einem LKW-Anteil von rund 46 % in der Nacht und 25 % am Tag. Im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung und dem stetig steigenden Frachtverkehr müsse von einem sogar über die Tabelle A hinausgehenden LKW-Anteil ausgegangen werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Tabelle A der 16. BImSchV findet nur Anwendung, wenn keine projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen. Für den zugrundeliegenden Streckenabschnitt der BAB A 73 liegen jedoch projektbezogene Untersuchungsergebnisse vor. Grundlage dieser Zahlen ist die

Aussage im Verkehrsgutachten, dass durch den Ausbau des Frankenschnellwegs der Lkw-Anteil von 8 % auf ca. 12 % - bezogen auf den Tagesdurchschnitt - steigen wird. Diese Zahl musste dann für die Lärmberechnung auf Tages- und Nachtwerte heruntergebrochen werden. Diese Aufteilung hat das Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg anhand eigener Unterlagen und in Abstimmung mit den Zählungen der Autobahndirektion Nordbayern vorgenommen. Betrachtet man die Zahlen der letzten Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2010, so wurde für den Abschnitt AS Fürth-Ronhof bis AS Fürth-Poppenreuth ein Schwerverkehrsanteil von 5 % am Tag und 13,2 % in der Nacht ermittelt. In der Prognose wurde von der Stadt Nürnberg eine Steigerung des Lkw-Anteils angenommen, wobei die Aufteilung auf 8 % am Tag und 20 % in der Nacht für das Prognosejahr als realistisch erscheint. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der AS Steinach an der BAB A 73 wurde anhand der Verkehrsuntersuchung von Prof.-Dr. Ing. Kurzak ein Lkw-Anteil von 10 % am Tag und 20 % in der Nacht für die Lärmberechnung im Prognosejahr 2020 angesetzt, wobei bei den Prognosen ein kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs bereits vorausgesetzt wurde. Die angesetzten Anteile des Schwerverkehrs differieren zwischen den beiden Planfeststellungen somit nur in sehr geringem Maß und liegen im Rahmen der Prognoseungenauigkeit, weshalb ein Vergleich mit den Unterlagen der Planfeststellung zum Bau der AS Steinach die Daten der Stadt Nürnberg im gegenständlichen Verfahren im Wesentlichen bestätigt.

Im Erörterungstermin vom 8. April 2013 wurde in diesem Zusammenhang zudem vorgebracht, dass der Lkw-Anteil für den Frankenschnellweg bezweifelt werde, da bei einem vergleichbaren Projekt in Augsburg der Lkw-Anteil 18 % betrage.

Es wurde nicht erläutert, auf welchen Straßenzug in Augsburg sich dieser Wert bezieht. Es kann nicht die Bundesautobahn A8 München-Augsburg-Ulm gemeint sein, da diese hinsichtlich Verkehrsbedeutung und Verkehrszusammensetzung sich eher mit den Bundesautobahnen A3 und A9 um Nürnberg vergleichen lässt. Es wird deshalb vermutet, dass sich die Aussagen der Einwender auf die durch Augsburg verlaufende 4-streifige Bundesstraße 17 beziehen. Die amtliche Straßenverkehrszählung 2010 weist für diesen Streckenzug in Augsburg Schwerverkehrsanteile von 9 - 10 % aus. Diese liegen deutlich unter den genannten 18 %. Andere Straßen in Augsburg, die mit dem Frankenschnellweg vergleichbar wären, sind nicht bekannt. Die behaupteten Lkw-Anteile von 18 % in Augsburg können deshalb nicht verifiziert werden.

Über die in den Planfeststellungsunterlagen hinaus genannten Anwesen bestehen keine berechtigten Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen. Soweit die Vorhabens-trägerin für die Stadtgebiete Fürth und Erlangen aus Gründen der Vereinfachung generell als Grenze der Gesundheitsgefahr für Gebiete mit Wohnnutzung Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht angenommen hat, ist dieses Vorgehen jedoch unschädlich, weil die Wohnbereichsgrenzwerte niedriger als alle anderen Grenzwerte liegen. Deshalb hat die Stadt Nürnberg allenfalls Personen dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz gewährt, der ihnen in Wahrheit nicht zusteht. Nicht eintreten kann jedoch das Gegenteil, dass ein an sich begründeter Anspruch auf passiven Schallschutz im Ergebnis der Vereinfachung nicht zuerkannt worden sein könnte.

2.3.7.3 Lärmschutzansprüche in Folge baustellenbedingter Verkehrsumleitung

Im Rahmen der Planfeststellung war auch die Frage nach Lärmschutzansprüchen wegen bauzeitlichem Umleitungsverkehr zu prüfen. Auch hier finden die 16. BImSchV und die darin genannten Grenzwerte keine Anwendung. Die Algorithmen der 16. BImSchV / RLS 90 können jedoch wieder zur Lärmberechnung herangezogen werden.

Auch bezüglich des Umleitungsverkehrslärms ist die Zumutbarkeitsgrenze überschritten, wenn die Grenzen zur Gesundheitsgefahr ursächlich auf Grund des Umleitungsverkehrs erstmals, wenn auch nur geringfügig, überschritten werden oder wenn der Verkehrslärm - soweit diese Grenzen durch den vorhandenen Verkehrslärm bereits überschritten sind - durch die Umleitungsmaßnahme weiter erhöht wird.

Die Grenzen der Gesundheitsgefahr macht die Planfeststellungsbehörde wiederum an folgenden Immissionswerten fest:

- 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts in reinen oder allgem. Wohngebieten,
- 72 dB(A) tags / 62 dB(A) nachts in Misch- oder Kerngebieten,
- 75 dB(A) tags / 65 dB(A) nachts in Gewerbegebieten.

Bereits im Bestand werden an Wohnhäusern im Nahbereich der Straßen, auf denen der Umleitungsverkehr stattfindet, Beurteilungspegel ermittelt, die größtenteils über diesen Werten liegen. Diese Pegel werden durch den Umleitungsverkehr noch weiter erhöht, sodass dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen für die in Unterlage E 16.1 genannten Anwesen besteht. Das Ziel der Lärmschutzmaßnahmen ist, anders als im Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung, wiederum nicht das Erreichen der sog. Lärmvorsorgewerte aus § 2 der 16. BImSchV, sondern (lediglich) das Unterschreiten der jeweiligen Zumutbarkeitsgrenzen. Wegen des vorübergehenden Charakters der Beeinträchtigungen (der Gesamtzeitraum der Vollsperrung mit Umleitung beläuft sich auf voraussichtlich zwei Jahre, wobei dieser Gesamtzeitraum auf mehrere, jeweils deutlich kürzere Teilzeiträume aufgeteilt werden wird) sind die Lärmschutzansprüche lediglich auf Maßnahmen des passiven Lärmschutzes gerichtet.

2.3.7.4 Gesamtlärmbelastung

Im Rahmen der 16. BImSchV ist grundsätzlich kein Summenpegel zu ermitteln, sondern Straßen- und Schienenlärm sind getrennt zu berechnen. Wenn aber durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer Straße eine Lärmbelastung entsteht, die im Zusammenwirken mit der Vorbelastung aus bereits bestehendem Straßen- und Schienenlärm ursächlich zu einer Gesamtbelastung führen kann, welche die Grenze der Gesundheits- bzw. Eigentumsgefährdung erstmals überschreitet oder eine bereits eingetretene Überschreitung ursächlich verfestigt, hat nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Gesamtlärmbetrachtung zu erfolgen (BVerwG vom 05.03.1999, NVwZ-RR 1999, 556 (557)).

Da an den Ausbaubereich Stadtgebiete angrenzen, die neben dem vorhandenen Straßenlärm auch durch den Schienen- und Anlagenlärm von den Bahnlinien Nürnberg-Treuchtlingen, Nürnberg-Schnelldorf, Nürnberg-Bamberg sowie dem Bahnbetriebswerk sehr hoch belastet sind, ist nicht a priori auszuschließen, dass der Summenpegel aller Lärmquellen die Grenze der Gesundheitsgefahr überschreitet.

Die Vorhabensträgerin konnte aber nachweisen, dass mit der beantragten Planung und der darin vorgesehenen Untertunnelung von Fahrbahnteilen die Geräuschabstrahlung des maßgebenden Verkehrswegs insgesamt reduziert wird. Auf Basis im Vorfeld durchgeführter schalltechnischer Untersuchungen konnte festgestellt werden, dass die Straßenplanungen auch bei Überlagerung mit dem Schienenverkehr im Untersuchungsgebiet in Zukunft zu keiner Verschlechterung führen. Damit kann das Vorhaben im Vergleich zu dem "Ist-Zustand" ursächlich weder zu einem erstmaligen Überschreiten der Grenze der Gesundheits- bzw. Eigentumsgefährdung, noch zu einer Verfestigung einer evtl. bereits bestehenden Gefährdungssituation beitragen. Schallschutzansprüche auf Grund einer Gesamtlärbetrachtung scheiden deshalb aus.

2.3.7.5 Lufthygiene

Den Planunterlagen sind als Unterlagen W 11.2 und M 11.2 Luftschadstoffgutachten für die beiden Ausbaubereiche Mitte und West beigelegt. Aufgrund der in 2010 erschienenen Neuauflage des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 3.1) wurden Emissionsberechnungen auf Basis der überarbeiteten Fassung notwendig. Dieser lufthygienische Bericht vom 02.08.2011 ist den Planunterlagen ebenfalls nachrichtlich beigelegt.

Für den Abschnitt der BAB A 73 vom AK Fürth-Erlangen bis Nürnberg-Doos und die Kreisstraße N 4 von der Nopitschstraße in Nürnberg bis zur Unterführung der Bahngleise wurde ein Luftschadstoffscreening anhand des PC-Berechnungsverfahrens MLuS'02 durchgeführt (Unterlage E 11.4). Durch die Einführung der 39. BImSchV und die Aufhebung der 22. BImSchV sowie einer Vielzahl neuerer Erkenntnisse wurde eine grundlegende Aktualisierung des MLuS 02 notwendig. Mit Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 27. Februar 2013 wurden die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012 und das zu den Richtlinien gehörige PC-Berechnungsverfahren eingeführt. Eine Vergleichsberechnung nach der RLuS 2012 wurde durchgeführt und als Unterlage E 11.4 T den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt.

Die Unterlagen zur lufthygienischen Situation wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt als der zuständigen Fachstelle überprüft und die darin getroffenen Aussagen wurden bestätigt.

Ausbaubereich

Für den Ausbaubereich stellte das Bayerische Landesamt für Umwelt fest, dass nach Realisierung des Vorhabens insgesamt in vielen Bereichen des Planfeststellungsgebietes Verbesserungen der Immissionskonzentrationen im Vergleich zur Situation ohne Realisierung des Vorhabens auftreten.

In den Luftschadstoffgutachten aus dem Jahr 2009 ist dargestellt, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) nicht im gesamten Ausbaubereich eingehalten werden können.

Demnach kommt es bei Realisierung des Vorhabens zu Überschreitungen des Grenzwertes für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ um bis zu 2 µg/m³. Im Vergleich zum Prognosebezugsfall kommt es bei Realisierung des Vorhabens im Ausbaubereich allerdings zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation, da im Prognosebezugsfall Überschreitungen der Stickstoffdioxidimmissionen um bis zu 14 µg/m³ vorhergesagt werden. Eine Ausnahme stellt der Bereich des zukünftigen Südpor-

tals dar, an dem es zu Jahresmittelwerten von $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ kommen soll, während im Prognosebezugsfall $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$ angesetzt werden.

Hinsichtlich des Feinstaubes PM_{10} ist mit einer Einhaltung des Jahresmittelwertes bei Realisierung des Vorhabens in allen Abschnitten des Ausbaubereichs zu rechnen. Die prognostizierten Jahresmittelwerte liegen zwischen 27 und $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$, während für den Prognosebezugsfall Jahresmittelwerte zwischen 28 und $57 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt wurden. Bezüglich des Feinstaubes PM_{10} stellt allerdings die Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes den kritischeren Grenzwert dar. Maximal zulässig nach der 39. BImSchV sind Überschreitungen des Tagesmittelwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an 35 Kalendertage pro Jahr. Im Prognosebezugsfall käme es nahezu überall im Ausbaubereich zu einer Überschreitung der maximal zulässigen Anzahl an Überschreitungen pro Kalenderjahr; für die einzelnen Untersuchungsabschnitte wurden zwischen 26 und 178 Überschreitungstage ermittelt. Im Modellfall kommt es dagegen nur noch an der Ausfahrt zur Südstadt an 41 Tagen zu Überschreitungen, im Bereich bei der ehemaligen Ausfahrt Volkmannstraße an 76 Tagen. Im Vergleich zum Prognosebezugsfall steigt die Zahl der Überschreitungen im Bereich der ehemaligen Ausfahrt Volkmannstraße von 65 Tagen auf 76 Tage an. In den übrigen Bereichen sinkt die Zahl der Überschreitungen dagegen zum Teil deutlich, wie im Bereich der Kohlenhofstraße von 178 Überschreitungen auf 23 Überschreitungen.

Die Grenzwerte der 39. BImSchV für den Schadstoff Benzol können im gesamten Ausbaubereich eingehalten werden.

Ein Vergleich der Emissionen zwischen den Unterlagen W 11.2 und M 11.2 und den Neuberechnungen auf Basis der neu erschienenen HBEFA 3.1 zeigt, dass die Anwendung der neuen Beurteilungsgrundlage zu einer generellen Verringerung der Schadstoffemissionen von PM_{10} und Benzol führt. Für Stickstoffdioxid zeigt sich für Stadtverkehr (gestörter Verkehrsfluss) eine Zunahme der Emissionen um bis zu 22 %, während sich für gleichmäßigen Durchgangsverkehr eine Reduzierung ergibt.

Außerhalb des Baubereichs

Im Bereich der BAB A 73 vom AK Erlangen/Fürth bis zur AS Fürth-Poppenreuth liegt die Gesamtbelastung für NO_2 im Modellfall bei ca. $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und für PM_{10} bei rund $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für beide Schadstoffe wird somit eingehalten.

Südlich der AS Fürth-Poppenreuth beträgt der prognostizierte Jahresmittelwert der Gesamtbelastung für NO_2 ca. $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und für PM_{10} etwa $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert für NO_2 wird somit überschritten. Nach Einschätzung des Gutachters der Stadt Nürnberg können außerdem Überschreitungen des Tagesgrenzwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an mehr als 35 Tagen pro Jahr nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Der Anteil, den der Ausbau des Frankenschnellwegs zur Luftschadstoffkonzentration an der BAB A 73 in Fürth und Erlangen beiträgt, ist dabei mit maximal $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffdioxid und $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Feinstaub sehr gering. Die Luftschadstoffkonzentration ergibt sich im Übrigen aus dem vorhandenen bzw. dort auch ohne Ausbau im Stadtgebiet Nürnberg fließenden Verkehr.

Im Bereich des Stadtteils Nürnberg Werderau können die Grenzwerte für den Schadstoff Stickstoffdioxid bei einer Belastung von ca. $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eingehalten werden. Im Vergleich zum Prognosebezugsfall ist mit einer Erhöhung der Immissionswerte um maximal $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu rechnen. Durch die Verflüssigung des Ver-

kehrts und die dadurch entfallenden Stauereignisse werden die Emissionen des Mehrverkehrs ausgeglichen bzw. überkompensiert. Der Grenzwert für Feinstaub kann im Jahresmittel bei prognostizierten Belastungen von ca. 28 µg/m³ eingehalten werden, eine Überschreitung des Tagesgrenzwertes an mehr als 35 Tagen kann allerdings nicht ausgeschlossen werden.

Sowohl für den Ausbaubereich als auch für die betrachteten Straßenabschnitte außerhalb des Baubereichs gilt, dass sich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bei Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV kein Anspruch auf Vorkehrungen zum Schutz vor Luftschadstoffen stützen lässt. Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens (vgl. BVerwGE 121, 57-67).

Aus dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot folgt aber, dass der Planungsträger grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Konflikte zu bewältigen hat und hierzu - gegebenenfalls in Form von Vorkehrungen gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG einer Lösung zuführen muss. Die Problembewältigung kann allerdings auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung auf ein nachfolgendes Verwaltungsverfahren verlagert, wenn hierdurch die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 22. November 2000 - BVerwG 11 C 2.00 - BVerwGE 112, 221 <224 f.>). Gleiches muss gelten, wenn das Vorhaben - wie hier - bereits in weiten Teilen für eine Verbesserung der Luftschadstoffsituation im Vergleich zum Prognosebezugsfall führt und für die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ein spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen beruhendes Verfahren existiert, dem die endgültige Problemlösung vorbehalten bleiben kann. Mit der Luftreinhalteplanung hat der deutsche Gesetz- und Ordnungsgeber in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Bereits im Jahr 2004 wurde daher ein Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Fürth-Erlangen-Nürnberg erstellt. Für das Stadtgebiet Nürnberg fand im Dezember 2010 eine 1. Fortschreibung dieses Luftreinhalteplanes statt. Nach Aussage des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ist zu erwarten, dass die in der Stadt Nürnberg derzeit laufende Luftreinhalteplanung auch für die Gebiete, in denen die Grenzwerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) überschritten werden eine Schadstoffminderung bewirken wird. Die Planfeststellungsbehörde verweist daher zur weiteren Reduzierung der Luftschadstoffe auf die bereits laufende Luftreinhalteplanung. Die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und mithin der hierfür zuständigen Behörde zu überlassen, liegt gerade in einem Fall wie hier bei Ausbau einer Bestandstrasse in einem bereits stark mit Luftschadstoffen belasteten Gebieten schon deswegen nahe, weil für die Luftreinhalteplanung ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung steht (z.B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen; Auflagen für emittierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde auch unter Einbeziehung ihrer Befugnis zur Anordnung notwendiger Folgemaßnahmen nicht zu Gebote. Denn die 39. BImSchV geht ebenso wie die von ihr umgesetzten gemeinschaftsrechtlichen Luftqualitätsrichtlinien davon aus, dass mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung steht, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann (vgl. BVerwGE 121, 57-67). Im Rahmen des Tunnelbaus wird auf dem südlichen, längeren Tunnelende eine Luftmessstation errichtet, wo laut lufthygienischem Gutachten die größten Konzentrationen nach dem Ausbau zu erwarten sind. Auf diese Weise kann im Zuge der Luftreinhalteplanung ein besonderes Augenmerk auf den Umgriff des Ausbaubereichs gelegt werden und eine langfristige Dokumentation der Luft-

schadstoffsituation ist gewährleistet. Vor Baubeginn wird die Stadt Nürnberg ein Jahr lang monatlich an acht Messpunkten ein Messprogramm durchführen, um die derzeitige Situation zu dokumentieren. Als Messpunkte werden Messorte verwendet, die schon für die Luftreinhalteplanung der Stadt und die Grundwerteermittlung für den Frankenschnellweg herangezogen wurden ergänzt um zwei Punkte, die sich direkt in der Werderau befinden.

Die Forderungen nach Einführung einer Umweltzone werden im Planfeststellungsverfahren daher mit Verweis auf die Luftreinhalteplanung zurückgewiesen. Die Einführung einer Umweltzone ist keine notwendige Folgemaßnahme aus dem kreuzfreien Ausbau des Frankenschnellwegs.

Im Übrigen hat der Europäische Gerichtshof bereits mit seinem Urteil vom 25.07.2008 (C-237/07) klargestellt, dass die Mitgliedsstaaten nicht verpflichtet sind, Maßnahmen zu ergreifen, die jede Überschreitung von Luftqualitätsgrenzwerten ausschließen (Randnummern 44 ff. des Urteils). Aus den Ausführungen des Europäischen Gerichtshofs ergibt sich, dass das Gericht bei der Prüfung der Maßnahmen, die zur Einhaltung der Grenzwerte ergriffen werden müssen, neben den Anforderungen der Luftqualitätsrichtlinien einen „Ausgleich“ mit sonstigen betroffenen öffentlichen und privaten Interessen verlangt (vgl. Rdnr. 46 f. der Entscheidung). Es reicht aus, die Gefahr der Überschreitung von Grenzwerten - unter Berücksichtigung dieses Ausgleichs - „auf ein Minimum zu verringern“, um „schrittweise“ die vom EG-Recht vorgegebenen Werte oder Schwellen zu erreichen (vgl. Rdnr. 47 der Entscheidung).

Es wurde von Seiten der Einwender geltend gemacht, dass nicht nur die Belastung an den Hausfassaden, sondern auch die Belastung im Luftraum über den Gehwegen ermittelt werden müsse, da ansonsten die am höchsten belasteten Bereiche ausgeblendet würden. Nach der 39. BImSchV sei die Schadstoffbelastung nur für solche Bereiche nicht zu beurteilen, die zum Aufenthalt für Menschen nicht geeignet seien.

Dieser Einwendung ist zu entgegnen, dass es nicht zutrifft, dass die Schadstoffbelastung für alle zum Aufenthalt von Menschen geeigneten Bereiche zu berechnen ist. Nach Abschnitt B Nr. 1 Buchst. a) erster Spiegelstrich der Anlage 3 zur 39. BImSchV ist die Belastung derjenigen Bereiche zu beurteilen, „in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich ... über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist“. Maßgebliches Kriterium für die Festlegung des Untersuchungsbereichs ist also das Verhältnis der Aufenthaltsdauer von Menschen zum Mittelungszeitraum des jeweils zu beurteilenden Grenzwerts; diese Aufenthaltsdauer muss einen „signifikanten“ Anteil am Mittelungszeitraum ausmachen. Da die Grenzwerte dem Schutz der menschlichen Gesundheit dienen, kommt es auf die Belastung des einzelnen Menschen und damit auf dessen typische Aufenthaltsdauer an, und nicht auf den Zeitraum, in dem wechselndes Publikum vorhanden ist. Danach sind selbst bezogen auf Grenzwerte mit dem geringsten Mittelungszeitraum von einer Stunde (vgl. §§ 2 f. der 39. BImSchV) nur solche Bereiche zu untersuchen, in denen der Einzelne nicht nur für einen kurzen Moment, ausgesetzt ist (vgl. Urteil vom 26. Mai 2004 a.a.O. S. 60 f.). Die Luftqualität über Gehwegen ist mithin dann nicht zu beurteilen, wenn dort lediglich ständig wechselnder Fußgängerverkehr stattfindet. Anderes gilt abhängig vom Mittelungszeitraum des jeweiligen Grenzwerts für Gehwege, auf denen sich etwa „Schankvorgärten“ von Gaststätten befinden, wie sie im betroffenen Bereich allerdings nicht vorliegen.

Unabhängig davon wurde die Luftqualität vorliegend nicht nur bezogen auf die Hausfassaden, sondern im Rahmen einer zusätzlichen Untersuchung flächenhaft - und damit unter Einschluss der Gehwegbereiche - anhand eines mikroskaligen Ausbreitungsmodells (MISKAM) berechnet (vgl. LU S. 97 f. und ergänzende Stellungnahme der Immissionsschutzbehörde vom 5. November 2009).

Im Übrigen hat die Stadt Nürnberg darauf hingewiesen, dass die Grenzwertüberschreitungen insbesondere durch die hohe Vorbelastung, die in erheblichem Maße vom Straßenverkehr beeinflusst werde, bedingt sei. Aufgrund strengerer Emissionsminderungsvorgaben für Neufahrzeuge und der schrittweisen Verjüngung der Fahrzeugflotte sei tendenziell eine Abnahme der verkehrserzeugten Luftschadstoffe in den Stadtgebieten zu erwarten. Diese Abnahme sei in den Berechnungen noch nicht berücksichtigt. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mitgeteilt, dass in den Berechnungen, die von der Stadt Nürnberg vorgelegt wurden, konservative Werte angesetzt wurden und die Berechnungen somit auf der "sicheren Seite" liegen.

Einwender fordern den Einbau eines Filters, um die Abgase im Tunnel zu filtern.

Dieser Forderung wird nicht entsprochen. Abgase aus dem Tunnel treten zwar an den Tunnelportalen und Zwischenausfahrten aus, sind aber in der Summe deutlich geringer als im Bestand, da die Belastung durch Stau und sog. Stopp-and-Go-Verkehr wegfällt. Die Abgas- und Staubkonzentration ist an den Portalen zudem so gering, dass eine Reinigung nicht sinnvoll möglich ist. Es müssten sehr große Luftmengen abgesaugt und über sehr große Filteranlagen geleitet werden, wobei der Energieaufwand dafür wieder zur Abgas- und CO₂-Belastung beitragen würde. Durch die Errichtung einer Luftmessstation am Tunnelportal wird die dauerhafte Überwachung und Entwicklung der lufthygienischen Situation an dieser kritischen Stelle überwacht. Sollte sich zeigen, dass die Prognosen nicht eintreten, besteht auch die Möglichkeit, einen Filter nachzurüsten. Bislang ist die Abreinigung von Tunnelabgasen nicht Stand der Technik.

Der VCD beantragt, in Fürth und Erlangen, dort, wo mit dauerhaften Grenzwertüberschreitungen der Luftschadstoffe zu rechnen ist, noch vor Baubeginn eine Umweltmessstation für Feinstaub und Stickoxide zu errichten. Von Seiten des Bürgervereins Siedlungen Süd e.V. wird die Errichtung einer Umweltmessstation im Kreuzungsbereich Südwesttangente/Saarbrückener Straße gefordert. Eine Einwanderin fordert die Errichtung einer Umweltmessstation im Bereich der Anschlussstelle Königshof.

Der Anteil, den der Ausbau des Frankenschnellwegs zur Luftschadstoffkonzentration an der BAB A 73 in Fürth und Erlangen beiträgt, ist mit maximal 0,3 µg/m³ für Stickstoffdioxid und 0,2 µg/m³ für Feinstaub sehr gering. Die Problematik entsteht nicht durch den Ausbau des Frankenschnellwegs im Nürnberger Stadtgebiet, sondern durch die bereits vorhandene Belastung.

Die Errichtung einer Luftmessstation an den genannten Stellen wird abgelehnt. Aus den Berechnungen im Bereich A73-Nord kann abgeleitet werden, dass die Abgassteigerung nur im Bereich von 0,2-0,3 µg/m³ liegt und damit unterhalb der Messgenauigkeit. Die Siedlungen Süd sind bereits durch große Lärmschutzwälle abgeschirmt und die Bebauung liegt in deutlichem Abstand zum Verkehrsweg. Außerdem ist die Vorbelastung der Luft in dem Gebiet wesentlich geringer als im innerstädtischen Bereich von Nürnberg oder Fürth, sodass weder signifikante Steigerungen entstehen noch die Überschreitung von Grenzwerten zu befürchten

ist. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Saarbrückener Straße nicht die Südwesttangente kreuzt, sondern die A73-Süd.

Während der Bauzeit

Der VCD stellte im Erörterungstermin den Antrag, für die Fuggerstraße und für alle anderen Straßen, die vom bauzeitlichen Verkehr betroffen sein werden, auch die Luftschadstoffe zu berechnen. Ein Einwender beantragte, die Immissionen für die beiden Schulen, den Kindergarten, den Hort und für die im Umgriff der Umleitungsstrecke gelegenen Freizeiteinrichtungen zu berechnen. Es wurde gefordert, die Lärm- und Luftschadstoffbelastung durch Umleitungs- und Ausweichverkehr während des Baus mit einem Messsystem zu überwachen.

Diese Anträge werden abgelehnt. Die vorgesehene Umleitungsstrecke verläuft relativ nah parallel zum Frankenschnellweg. Der Verkehr wird damit nur auf eine parallele Achse verschoben. Die lufthygienische Belastung des Gebietes ändert sich in summa nicht zum Schlechteren. Einzelne Spitzenpunkte werden vom Frankenschnellweg in die Umleitung verlagert, gleichzeitig wird jedoch der Gesamtverkehr und damit die Gesamtbelastung durch die Verdrängungswirkung einer Umleitung etwas reduziert. Es kann deshalb ohne nähere Berechnung festgestellt werden, dass der Umleitungsverkehr nicht zu unzumutbaren Steigerungen der Luftbelastungen führen wird.

2.3.7.6 Baulärm

Baustellen bzw. Baumaschinen sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen, auf die die §§ 22 ff. BImSchG Anwendung finden. Eine Baustelle ist folglich so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert werden. Zur Beurteilung der entstehenden Baulärmimmissionen können die Richtwerte der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm) herangezogen werden. Diese setzt Richtwerte fest, die sich gemäß Nr. 3.2.1 der AVV-Baulärm grundsätzlich an den Festsetzungen vorhandener Bebauungspläne orientieren.

Das Bundesverwaltungsgericht hat es in seinem Urteil vom 10.07.2012, Az: 7 A 11.11 indessen als zulässig erachtet, den nach der AVV-Baulärm an sich maßgeblichen Immissionsrichtwert ggf. auf den Wert der im Einwirkungsbereich der Baustelle vorhandenen tatsächlichen Vorbelastung durch Verkehrslärm zu erhöhen. Es kann einem Vorhabensträger nicht abverlangt werden, eine Baustelle leiser zu betreiben als eine bereits vorhandene Vorbelastung, die auf die Anwohner bereits einwirkt.

Die baustellenbedingten Belastungen unterschreiten in allen Baubereichen die Vorbelastung durch den vorhandenen Verkehrslärm, sodass der Vorhabensträgerin keine gesonderten Maßnahmen zur Reduzierung des Baulärms aufzuerlegen waren.

Im Baustellenbereich westlich der Rothenburger Straße beträgt der maximale Fasadenswert in der lautesten Bauphase 69 dB(A). Unter Zugrundelegung der Verkehrszahlen von 2007 beträgt der Verkehrslärm an dieser Stelle ca. 74 dB(A).

An der Baustelle für den Südabschnitt des Tunnels werden an der am ungünstigsten gelegenen Wohnfassade maximal 70 dB(A) Baulärm erwartet. An dieser Stelle herrscht eine Verkehrslärmvorbelastung von 73 dB(A).

Während der Bauzeit für die neue Kohlenhofstraße liegen unter Berücksichtigung der in diesem Bereich geplanten Zwischenlagerfläche die errechnete Werte für Baulärm bei maximal 66 dB(A), während die Verkehrslärmvorbelastung bei etwa 74 dB(A) liegt.

Ein Einwender forderte die laufende Überwachung der Lärm- und Luftschadstoffmissionen während der Bauzeit mit einem Messsystem.

Eine messtechnische Überwachung hält die Planfeststellungsbehörde nicht für notwendig, da die Berechnungsergebnisse alle unter den Vorbelastungswerten durch Verkehrslärm liegen. Zudem wurden bei den Berechnungen mittlere Baumaschinen-Lärmwerte herangezogen, obwohl die Stadt Nürnberg bei Großbaustellen im Innenstadtbereich in der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen die Verwendung von lärmarmen Baumaschinen verlangt, sodass sich nochmals geringere Lärmwerte ergeben werden. Des Weiteren sagte die Stadt Nürnberg zu, soweit möglich bereits vor Beginn der Bauarbeiten für den Straßenbau die Maßnahmen des passiven und aktiven Schallschutzes zu realisieren, sodass die Anwohner bereits während der Bauzeit von deren abschirmender Wirkung profitieren können.

2.3.8 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.8.1 Verbote

Das Vorhaben verstößt nicht gegen zwingendes Recht.

2.3.8.1.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete.

Die Stadt Nürnberg hat eine Verordnung zum Schutz des Baumbestandes im Stadtgebiet Nürnberg (BaumschutzVO - BaumSchVO), die innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile gilt. Geschützt sind alle Bäume ab einem Stammumfang von 80 cm (gemessen in 100 cm Höhe) und Ersatzpflanzungen für Bestandsminderungen nach § 6 der Verordnung. Das Fällen dieser Bäume ist nach § 3 der Baumschutzverordnung grundsätzlich verboten. Unter der Voraussetzung, dass überwiegende Gründe des Allgemeinwohls das Fällen von Bäumen erforderlich machen und die Maßnahme insbesondere mit dem Schutzzweck der Verordnung vereinbar ist, ist das Fällen von geschützten Bäumen zulässig.

Die beantragte Maßnahme liegt im öffentlichen Interesse und durch die landschaftspflegerische Begleitplanung ist eine natur- und landschaftsverträgliche Ausgestaltung der Maßnahme gewährleistet. Die Untere und die Höhere Naturschutzbehörde haben keine Einwände gegen die Planung erhoben.

2.3.8.1.2 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

Die Prüfung des speziellen Artenschutzrechtes (§§ 44, 45 BNatSchG) ist Voraussetzung für die naturschutzrechtliche Zulassung eines Vorhabens. Sie soll die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG bezüglich der ge-

meinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten im Sinne von Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie – VRL – 79/409/EWG vom 02.04.1979 sowie Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG vom 21.05.1992) ermitteln und darstellen sowie prüfen, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben sind.

Um der Planfeststellungsbehörde die Entscheidung, ob bzw. welche Ausnahmen zugelassen werden können und ob die hierfür notwendigen Voraussetzungen gegeben sind, zu ermöglichen, hat der Vorhabensträger ein entsprechendes Gutachten erstellen lassen. Es ist als Unterlage 3.5 den Planfeststellungsunterlagen nachrichtlich beigefügt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG weder für geschützte Pflanzen- noch Tierarten einschlägig sind. Die Höhere Naturschutzbehörde hat dieses Gutachten überprüft und dessen Ergebnisse bestätigt.

2.3.8.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Konkretisiert werden diese Belange durch die in Art. 1 BayNatSchG und § 1 BNatSchG genannten Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das von dem Vorhaben betroffene Gebiet und die entstehenden Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 3.1 beschrieben. Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden.

2.3.8.3 Naturschutzrechtliche Kompensation

2.3.8.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe im Sinne von § 14 BNatSchG in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen sind auszugleichen oder in sonstiger Weise zu ersetzen. Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

2.3.8.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Die Planfeststellungsbehörde hat das Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach Bundesnaturschutzgesetz im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der

vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Gemäß diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem ersten Schritt, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Schutzwürdige Biotope, den Kriterien der Biotopkartierung entsprechende Ökoflächen und Gehölze werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan als S 1 bezeichneten Schutzmaßnahmen vor Beeinträchtigungen geschützt. Außerdem werden die Bauarbeiten in beiden Abschnitten von einer ökologischen Bauüberwachung begleitet.

Zudem wurde die Notwendigkeit der Überbauung von Straßenbegleitgrün und der Rodung vorhandener Bäume entlang des Frankenschnellwegs aufgrund der nachdrücklichen Forderung betroffener Anwohner nach dem Erörterungstermin vom 16.04.2012 - 18.04.2012 nochmals kritisch überprüft. Es wurden im Nachgang des Erörterungstermins Pflanzkorridore ermittelt und in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingearbeitet, in denen Baum- bzw. Gehölzpflanzungen erfolgen.

Weitere Minimierungsmaßnahmen könnten nur durch den Verzicht auf die Maßnahme erzielt werden.

2.3.8.3.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Nach Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten verbleiben bei der Realisierung des Vorhabens insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Überbauung von Gehölzbeständen, Hecken, Ruderalfluren, Altgrasfluren und Gärten
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Überbauung von Verkehrsbegleitgehölzen und gärtnerisch genutzten Flächen
- Beeinträchtigung des feuchten Lebensraumkomplexes im zentralen Teil des Mittelstreifens auf dem Fragment des Ludwig-Donau-Main-Kanals mit Feuchtbüsch, Großröhricht und Großseggenried durch Überbauung
- Beeinträchtigung von trockener Initialvegetation durch Überbauung zwischen den Gleisanlagen am alten Güterbahnhof
- Verlust ortsbildprägender Strukturen am alten Güterbahnhof
- Beeinträchtigung der Lebensräume von Blauflügeliger Ödlandschrecke und Blauflügeliger Sandschrecke

Diese Strukturen sind zwar überwiegend durch die Auswirkungen des hohen Verkehrsaufkommens auf dem Frankenschnellweg stark vorbelastet, stellen jedoch für den innerstädtischen Raum wichtige Biotopstrukturen und Rückzugsräume für zum Teil gefährdete Tier- und Pflanzenarten dar. Weiterhin besitzen sie teilweise hohe Bedeutung für Stadtbild und das Stadtklima.

2.3.8.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die spezifische naturschutzrechtliche Abwägung hat ergeben, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei Abwägung aller, das heißt auch der vom Vorhaben ausgehenden Anforderungen an Natur und Landschaft, keinen Vorrang haben. Die verbleibenden erheblichen und nachhaltigen, unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ausgeglichen.

Als Ausgleichsmaßnahme A 1 ist vorgesehen, im Abschnitt zwischen der Rothenburger Straße und der Schwabacher Straße in einem 20 - 30 m breiten Streifen zwischen dem Frankenschnellweg und dem Bahndamm auf 6.850 m² offene Sandlebensräume entwickelt. Auf der Ausgleichsfläche werden naturraumtypische Sande aufgetragen, die dünenartig modelliert werden. Die Maßnahme fungiert als spezielle artenbezogene Ausgleichsmaßnahme zugunsten der beiden vom Eingriff betroffenen Arten Blauflügeliger Ödlandschrecke und Blauflügeliger Sandschrecke.

Am Rande des Westparks werden auf einer Fläche von 2.392 m² aus einer Ackerbrache Sandmagerrasen, Hecken und Baumreihen entwickelt. Diese Maßnahme dient insbesondere dem Ausgleich der Beeinträchtigungen von Altgrasbeständen und Hecken.

Auf der Ausgleichsfläche A 3 wird ein naturferner Laubholzforst auf dem Silberbuck zu einem naturnahen Laubmischwald umgebaut.

Nördlich von Boxdorf und Neunhof werden als Ersatzmaßnahmen beiderseits der Bundesstraße B 4 verschiedene Feuchtlebensräume entwickelt. Von Seiten der Landwirtschaft wurden Befürchtungen geäußert, dass es insbesondere durch die Anlage von Feuchtflächen zu negativen Begleiterscheinungen an den angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen kommen können. Diesen Befürchtungen wurde Rechnung getragen, indem die Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermins zusagte, vor Baubeginn gemeinsam mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den betroffenen Landwirten, wenn diese dies möchten, eine Begehung durchzuführen und durch fotografische Dokumentation und, wenn es besondere Auffälligkeiten gibt, durch ein Protokoll den Zustand der Flächen zu dokumentieren.

Von Einwendern wurde die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen in Boxdorf-Neunhof kritisiert, da es sich hierbei um Vorstadtbereiche mit niedriger baulicher Dichte, hoher Kaufkraft und bester Grün- und Freiflächenversorgung handele.

Die Ausgleichsmaßnahmen in Boxdorf-Neunhof dienen der Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt. Im innerstädtischen Bereich sind solche Kompensationsmaßnahmen nur sehr begrenzt möglich. Daher wird auf etwas außerhalb gelegene Gebiete zurückgegriffen. Nichtsdestotrotz werden im Ausbaubereich zur Gestaltung des Stadtbildes ca. 160 Alleebäume gepflanzt, bei einem Verlust von ca. 120 Bäumen. Diese Ersatzpflanzungen können allerdings aus naturschutzfachlicher Sicht nicht als Ausgleichsmaßnahme anerkannt werden. Die Pflanzungen liegen aber im Wohnumfeld der angrenzenden Stadtteile und kommen somit der dortigen Bevölkerung unmittelbar zugute.

Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt,

-methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was keinen Bedenken begegnet.

Im Nachgang des Erörterungstermins vom 16.04. - 18.04.2012 wurde ein Baumpflanzplan erstellt, in dem die Notwendigkeit der Rodung einzelner Bäume und die Möglichkeit der Pflanzung von Bäumen in unmittelbarer Nähe nochmals eingehend untersucht wurde. Im Ergebnis wurde die Landschaftspflegerische Begleitplanung überarbeitet und es wurden an der Inspektionsfläche auf der Südseite der Lärmschutzwand West Pflanzkorridore eingezeichnet. Als Gestaltungsmaßnahme G 3 wurde die Einbindung und Abschirmung der Lärmschutzwand im Abschnitt West und die Pflanzung von stadtklimafesten Bäumen und Sträuchern vorbehaltlich eventuell erforderlicher nachbarrechtlicher Zustimmungen sowie die weitgehende Erhaltung bestehender Bäume und Gehölze in diesen Pflanzkorridoren festgehalten. An der Lärmschutzwand werden zudem in unregelmäßigen Abständen Rankhilfen angebracht und entsprechende Gewächse von der Vorhabensträgerin angepflanzt, die nur diese Rankgitter bewachsen (vgl. Unterlage W 6 T).

Im Abschnitt Mitte sind als G 1 und G 2 Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, die das Bauwerk in das Stadtbild eingliedern sollen. Es sind einzelne Gehölz- und Baumpflanzungen vorgesehen, soweit Platz vorhanden ist und die Bauwerksprüfung nicht eingeschränkt wird.

2.3.8.4 Naturschutzrechtliche Abwägung

Die geplante Baumaßnahme verursacht einen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, der nur durch Verzicht auf den Ausbau vermeidbar wäre. Problemschwerpunkt ist der Verlust von Gehölzen, Altgrasfluren, Gärten, Hecken und sonstigen Gehölzen insbesondere auf den Feuchtlebensräumen in den Fragmenten des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Diese Beeinträchtigungen lassen sich jedoch nicht weiter verringern.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach vollständiger Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen alle durch die Baumaßnahme verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind. Das Konzept der Ausgleichs-, Ersatz-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen ist nachvollziehbar. Die Höhere Naturschutzbehörde hat ihr Einverständnis mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung erklärt. Diese Einschätzung macht sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen. Folglich bleibt keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurück und das Landschaftsbild wird neu gestaltet sein.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überwiegen die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Ziele. Die Realisierung der Baumaßnahme wird für erforderlich und geboten erachtet. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind nicht so gewichtig, dass das Vorhaben unterlassen werden müsste. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gehen bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft nicht den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßenverkehrs im Range vor (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

2.3.9 Gewässerschutz

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg konnte in seiner Stellungnahme vom 25.11.2010 zusammenfassend feststellen, dass die bauzeitlichen Eingriffe in den Grundwasserhaushalt auf der Basis der zahlreichen Messdaten und deren Umsetzung in einem Grundwasserströmungsmodell gut prognostiziert werden können und zu keinen schädlichen Veränderungen an Gebäuden oder Schutzgütern führen werden.

Die Auswirkungen des fertig gestellten Bauwerkes auf die hydrogeologischen Verhältnisse werden sich im Rahmen einer Schwankungsbreite beim Grundwasserstand von 5 cm +/- bewegen und sind damit ebenfalls als unerheblich einzustufen.

Zum Schutz des Grundwassers wurden unter Ziffer 4.3 in den Beschlusstenor Nebenbestimmungen aufgenommen. Bei Beachtung dieser Nebenbestimmungen steht das Vorhaben mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes im Einklang.

2.3.9.1 Wasserrechtliche Tatbestände

Wasserwirtschaftliche Belange werden von dem Vorhaben insoweit berührt, als durch die Bauarbeiten und den Bestand der fertigen Bauwerke die Grundwasserhältnisse beeinflusst werden. Während der Bauzeit wird Grundwasser zu Tage gefördert, abgeleitet und abgesenkt. Das Tunnelbauwerk, das Betriebsgebäude mit Rückhaltebecken, Tröge, Regenrückhaltebecken unterhalb des Tunnels, Grundwasserwannen und Gründungselemente kommen völlig oder bereichsweise unterhalb des Grundwasserspiegels zu liegen. Zudem werden Stoffe in Form von Verpressmitteln für Anker oder im Grundwasser liegende Bauwerke und Gründungsmittel in das Grundwasser ein

Die beschriebenen Gewässerbenutzungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer 4 des Beschlusstenors gesondert ausgesprochen.

Die Gestattung für das Zutagefördern, Ableiten und Absenken des Grundwassers während der Bauzeit wird in Form einer beschränkten Erlaubnis gem. § 10 Abs. 1 WHG, Art. 15 Abs. 1 BayWG erteilt.

Die Gestattungen für das Einbringen von Stoffen, das dauerhafte Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser und das Aufstauen, Absenken und Umleiten des Grundwassers nach dem Ende der Bauzeit können gemäß §§ 10 und 15 WHG in Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden.

2.3.9.2 Hydrogeologie

Gemäß Modellierung ist mit einer maximalen Absenkung von ca. 15 m im tiefsten Punkt der Tunnelröhre im Bereich des Gleisdreiecks zu rechnen. Im worst-case-Fall kann der Absenktrichter bis zu einigen Kilometern reichen (vgl. Unterlage M 13.1.3). Bei der vorherrschenden Geologie wird vom Gutachter auch aufgrund von Erfahrungen mit vorhergehenden Absenkungen im betroffenen Bereich nicht mit relevanten Setzungsschäden gerechnet. Zur Beweissicherung wird in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt der Grundwasserstand vor, während und nach der Wasserhaltung an ca. 60 ausgewählten Messstellen durch Datenlogger aufgezeichnet und dokumentiert. Im Rahmen der Abstimmungsgespräche mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und dem Umweltamt der Stadt Nürnberg wurde eine Erhöhung der Wasserfördermenge von 90 l/s auf 140,4 l/s über einen Zeit-

raum von bis zu 3 Monaten vereinbart. Der Grundwassertrichter ändert sich dadurch nicht, die Gesamtfördermenge kann vielmehr etwas verringert werden, da das Absenkziel schneller erreicht wird.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen wird mit keinen erheblichen negativen Auswirkungen für das Grundwasser gerechnet. Der erwartete Grundwasseraufstau wird durch die nahezu in Grundwasserfließrichtung liegende Röhre sowie das vorgesehene Grundwasserumleitsystem gemäß Prognose auf weniger als 5 cm begrenzt.

Durch die eingerichteten Sicherheitsdränagen zur Grundwasserspiegelbegrenzung, die nur alle ca. 10 Jahre anspringen, sind keine dauerhaften und negativen Einflüsse auf das Grundwasser zu erwarten.

Im Teilbereich Frankenschnellweg Mitte wird es durch den Rückbau der bisherigen Dränage teilweise (Landgrabenstraße / An den Rampen bzw. Otto-Brenner-Brücke) zu einem lokalen Anstieg des Grundwasserspiegels auf die ursprünglichen, natürlichen Verhältnisse bis um maximal 1,7 m kommen. Mit negativen Auswirkungen auf unterkellerte Bauwerke etc. wird aber nicht gerechnet, da seit dem Bau des Frankenschnellwegs im Einflussbereich keine neuen tiefer gründenden Gebäude errichtet worden sein sollen.

Die Bauwasserhaltung wird temporär zu einer großräumigen Grundwasserabsenkung führen, die jedoch keinerlei Setzungsrelevanz bei bestehenden Bauwerken hat, da die von der Absenkung betroffenen Lockersedimente nicht setzungsempfindlich sind und Grundwasserabsenkungen im Blasensandstein grundsätzlich keinerlei Setzungsrelevanz besitzen. Im Bereich, der von der Grundwasserabsenkung betroffen ist, wurden bereits tiefere Absenkungen aufgrund anderer Baumaßnahmen (z.B. U-Bahnbau) durchgeführt. Bei den in diesem Bereich vorhandenen Böden, treten Setzungen nur bei der erstmaligen Grundwasserabsenkung bzw. im Nürnberger Sandstein gar nicht auf. Es ist daher nicht mit Setzungen bzw. Schäden an Gebäuden zu rechnen.

Da die Grundwasserfließrichtung im Wesentlichen parallel zur Tunnelachse verläuft, ist nach Abschluss der Baumaßnahme eine deutlich messbare Auswirkung des Baukörpers auf die Grundwasserverhältnisse nicht zu erwarten.

Vorsorglich werden jedoch verschiedene Maßnahmen zur uneingeschränkten Aufrechterhaltung des natürlichen Grundwasserstromes geplant (SohlfILTER; Verfüllung der Arbeitsräume mit gut durchlässigem Material etc.)

Da der Tunnel in wasserdichtem Beton ausgeführt wird, ist entlang des Tunnels keine ständige Grundwasserableitung erforderlich. Der Tunnel ist auftriebssicher.

Im Bereich der Tunnel – und Trogportale werden Grundwasserbegrenzungsanlagen oberhalb eines HGW Niveaus geplant, die nur gelegentlich anspringen werden und zur Sicherung des Bauwerkes erforderlich sind.

2.3.9.3 Altlasten

Im Bereich des Absenktrichters der Baumaßnahme befinden sich verschiedene Altlastenstandorte bzw. Altlastenverdachtsflächen, die teilweise schon saniert werden.

Im Rahmen einer Projektrecherche wurden die Daten von 37 relevanten Altlastenstandorten ermittelt. Diese Standorte sind aus den Unterlagen M 13.1.1, Nr. 3.2.1 und im Lageplan M 13.1.3 ersichtlich.

Um zu verhindern, dass kontaminiertes Grundwasser aus diesen bekannten Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen durch die Wasserhaltung verschleppt werden, werden in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hydraulische Abwehrmaßnahmen an geeigneten Grundwassermessstellen durchgeführt. Dabei sollen bis zu 5 l/s pro Schadensfall entnommen, gereinigt und in die Kanalisation eingeleitet werden.

Die Vorgehensweise zur Beweissicherung und Abwehrmaßnahmen zur Schadstoffproblematik im Grundwasser wird unter „Nr. 3.2.1 Schadstoffe im Grundwasser (Altlasten)“ der Anlage M 13.1.1 der Planfeststellungsunterlagen beschrieben. Diese Vorgehensweise wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg in enger Absprache abgestimmt. Einem erheblichen Abstrom von kontaminiertem Grundwasser aus bekannten Schadensfällen im Einzugsbereich der Wasserhaltung wird durch hydraulische Abwehrmaßnahmen über geeignete Brunnen begegnet. Die bekannten relevanten Grundwasserverunreinigungen wurden erfasst.

Durch ein mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg abgestimmtes und laufend abzustimmendes Beweissicherungsprogramm können negative Auswirkungen auf das Grundwasser rechtzeitig erkannt und erforderliche Abwehrmaßnahmen rechtzeitig ergriffen werden.

Im Hinblick auf die PFT-Problematik am Flughafen Nürnberg hat die Stadt Nürnberg eine PFT-Untersuchung für die Grundwasserabsenkung beim Tunnelbau des gegenständlichen Vorhabens durchgeführt. In Absprache mit dem Umweltamt der Stadt Nürnberg und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg wurden acht Grundwassermessstellen im Abstrom zu ehemaligen Galvanikstandorten beprobt. An dem Pegel mit der höchsten Summe aus PFT wurde ein Wert von 0,11 Mikrogramm pro Liter nachgewiesen. An vier Pegeln waren PFT-Summen von $<0,01 \mu\text{g/L}$, und an den weiteren drei Pegeln PFT-Summen von $0,013 \mu\text{g/L}$, $0,019 \mu\text{g/L}$ und $0,039 \mu\text{g/L}$ zu finden. Gesetzliche Grenzwerte für die Einleitung PFT-belasteter Wässer existieren nicht. Jedoch empfiehlt die Länderarbeitsgemeinschaft Wasser, für die Wiederversickerung von Grundwasser einen Einleitwert von $0,3 \mu\text{g/L}$ und für eine Einleitung in die Kanalisation ebenfalls einen Einleitwert von $0,3 \mu\text{g/L}$ einzuhalten. Der empfohlene Einleitwert wird damit an allen Pegeln deutlich unterschritten.

2.3.10 Denkmalpflege

Im Bereich der Trasse liegen als Bodendenkmäler Reste des Ludwig – Donau – Main – Kanals, des ehemaligen Hafens Nürnbergs und möglicherweise noch Reste der nach Süden und Südosten an den ehemaligen Hafen anschließenden Schleusen. Im Kohlenhofareal sind Reste einer Befestigungsanlage des 30-jährigen Krieges erhalten.

Nach allen vorliegenden Unterlagen ist davon auszugehen, dass beim Bau des Frankenschnellweges Teile des Kanals, vor allem die technischen Installationen südlich bzw. südöstlich des Hafens, großräumig geschleift wurden. Vom ehemaligen Bestand dürfte hier nur noch die Abdichtung der Kanalböschungen und der Kanalsole vorhanden sein.

Im Bereich des Hafens ist lediglich von partiellen Zerstörungen auszugehen, anhand der Lage der Fahrbahnen im Bereich des Frankenschnellweges dürfte die nördliche Hafenummauer und die angrenzenden Anlagen noch weitgehend ungestört

im Boden erhalten sein. Dies könnte auch für die Verankerungen der Kräne gelten, die zumindest 1959 noch vorhanden waren. Mit Sicherheit erhalten sind die tiefer liegenden Teile der Hafenumauerungen und die Hafensohle.

Westlich des Hafens, im Bereich der künftigen Tunneleinfahrt, müsste die südliche Kanalböschung noch weitgehend ungestört erhalten sein, die nördliche ist oberflächennah vom Unterbau des Frankenschnellweges und den seinerzeitigen Begleitmaßnahmen zerstört.

Von der Befestigung Gustav – Adolfs sind allenfalls noch ein aufgefüllter Graben und verfüllte Pfostenlöcher als Bodenverfärbungen erhalten.

Alle beschriebenen Befunde sind Bodendenkmäler im Sinne des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes. Primär sind nach den Bestimmungen des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes die Bodendenkmäler zu erhalten. Der Erhalt hat Verfassungsrang und ist ein wichtiges anzustrebendes Planungsziel. Allerdings kann der Erhalt nicht unbegrenzt gefordert werden. Im Einzelfall müssen auch Zerstörungen von Denkmälern hingenommen werden, wenn übergeordnete andere planerische Ziele anderweitig nicht zu erreichen sind. Für diesen Fall ist eine ausreichende Dokumentation der Bodendenkmäler unerlässlich.

In konkreten Fällen ist eine Verlegung der Trasse wegen der baulichen Gegebenheiten nicht möglich. Eine Führung des Verkehrsweges ist nur im Bereich des Bodendenkmals möglich, eine Schonung des Denkmals durch Verzicht auf die Tieferlegung der Trasse zugunsten einer auf der Oberkante des Bodendenkmals aufgesetzten Trassenführung mit Einhausung ist städtebaulich nicht akzeptabel.

In Abwägung der städteplanerischen Ziele mit dem öffentlichen Interesse am Erhalt der Bodendenkmäler muss der Erfüllung der städteplanerischen Ziele Vorrang eingeräumt werden. Damit kann der Erhalt der vermuteten Bodendenkmäler nicht gefordert werden. Wegen der Bedeutung der Kanal- und Hafenanlagen für die Technikgeschichte bzw. der Befestigungsreste aus der Zeit des 30-jährigen Krieges für die Stadtgeschichte können die Bodendenkmäler nicht ersatz- bzw. auflagenlos aufgegeben werden. Zur Sicherung der Befunde ist eine wissenschaftliche archäologische Begleitung der Baumaßnahmen unter Dokumentation der Befunde notwendig, um die in den Bodendenkmälern enthaltenen Informationen als historische und kulturgeschichtliche Quellen vor ihrer Zerstörung zu dokumentieren und in sekundärer Form als Schrift-, Zeichnungs- und Bildquelle für die Zukunft zu bewahren. Entsprechende Auflagen wurden in den Beschlusstext aufgenommen.

Die Untere Denkmalschutzbehörde und das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege haben keine Einwendungen gegen die geplante Baumaßnahme erhoben.

2.4 Stellungnahmen der beteiligten Kommunen, Behörden und Verbände

Soweit die Stellungnahmen der beteiligten Kommunen, Behörden und Verbände inhaltlich nicht bereits im Abschnitt C. 2.3 behandelt wurden bzw. soweit die Forderungen nicht durch Auflagen oder Tekturen umgesetzt wurden oder sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt haben, werden sie in diesem Abschnitt behandelt:

2.4.1 Bund Naturschutz in Bayern e.V. (Geschäftsstelle Mittelfranken)

Der BN bezeichnet die faunistischen Untersuchungen als ungenügend, da z.B. Untersuchungen zu Laufkäfern und Hautflüglern fehlten. Es sei mit einer Vielzahl weiterer gefährdeter Tierarten im Planungsgebiet zu rechnen, die nicht berücksichtigt worden seien.

Die vom BN geforderten vertieften faunistischen Untersuchungen können zwar genauere Kenntnis über die dort vorkommenden Arten liefern. Es ist jedoch durchaus üblich und auch zielführend, im Rahmen von Eingriffsbeurteilungen von sogenannten Indikatorarten auszugehen, die, wenn sie im betreffenden Lebensraum vorkommen, auf dessen Ausstattung und Qualität sowie auf das zu erwartende Artenspektrum schließen lassen. Tiefergehende faunistische Erhebungen würden keine grundlegend neuen Aspekte bezüglich des Ausgleichskonzeptes liefern, sodass die Planfeststellungsbehörde in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde die Vorlage vertiefender Erhebungen nicht für erforderlich hält.

Der BN fordert die Aufstellung einer Flächenbilanz. Im landschaftspflegerischen Begleitplan fänden sich zwar Angaben, welche Biotopflächen versiegelt werden sollen, aber keine Angaben des gesamten Flächenverbrauches.

Es ist richtig, dass der landschaftspflegerische Begleitplan nicht zwischen versiegelten und überbauten Strukturen unterscheidet. Diese Unterscheidung macht für die Eingriffs- und Ausgleichsbilanz jedoch nur dann Sinn, wenn z.B. intensiv genutzte Ackerflächen beansprucht werden, für die auch ohne vorhandenen Biotopwert ein gewisser Umfang an Kompensationsflächen einzufordern ist. Dies trifft im dicht besiedelten Gebiet rund um den Frankenschnellweg nicht zu. Die Ermittlung der Nettoneuversiegelung ist in den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben vom 21.06.1993, an denen sich die Vorhabensträgerin orientiert hat, nicht vorgesehen und wird daher weder von der Planfeststellungsbehörde noch von der Höheren Naturschutzbehörde gefordert.

Der BN hält das Kompensationskonzept nicht für ausreichend, um die gefährdeten Arten und Lebensräume zu sichern. Eingriffe in den Gehölzbestand würden überwiegend nicht ausgeglichen. Für den restlichen Baumbestand im alten Kanalbecken zu fordernder Ausgleich werde nicht in den von der entstehenden "Stadtautobahn" und hier besonders in dem künftigen Verteilerkreuz zwischen Rothenburger Straße und Landgrabenstraße belasteten Stadtteilen geschaffen. Der Verlust des Baumbestandes sei durch Straßenbegleitgrün und Sandmagerrasenfläche nicht zu kompensieren. Der Waldumbau am Silberbuck stelle selbst einen Eingriff dar.

Die Höhere Naturschutzbehörde stuft das Kompensationskonzept als schlüssig ein. Der Beurteilung der Fachbehörde schließt sich die Planfeststellungsbehörde an und weist dementsprechend die Einwendung des Bundes Naturschutz zurück. Soweit der Bund Naturschutz bemängelt, dass der Baumbestand nicht durch Straßenbegleitgrün zu ersetzen sei, ist anzumerken, dass ein Großteil der zu entfernenden Gehölze bereits durch den Straßenverkehr beeinflusst wird und daher schon jetzt als Straßenbegleitgrün anzusehen ist. Die Maßnahme am Silberbuck ist im Sinne einer Ökokontofläche bereits durchgeführt worden und ist fachlich sinnvoll, da eine Forstfläche, im Wesentlichen bestehend aus Pionierarten und gebietsfremden Gehölzen, zu einem artenreichen Waldbestand entwickelt werden soll. Hier finden in der Regel wesentlich mehr heimische Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum als im bislang vorhandenen Bestand.

Der Forderung nach einem Abgleich der betroffenen Bäume mit dem Baumschutzkataster der Stadt Nürnberg wurde entsprochen und eine entsprechende Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

2.4.2 DB Services Immobilien (stellvertretend für den DB-Konzern)

Es wird gefordert für die Bauwerke 313/315 und 311 Verkehrsflächen für Instand- und Rettungspersonal in Nähe der Bauwerke und der Gleise (evtl. Zufahrt über Radwege) festzulegen.

Instandhaltungsarbeiten können über den Zugang Nr. 266 vom DB-Gelände aus auf kurzem Weg über den neu geplanten Geh- und Radweg mit einer zu beantragenden Ausnahmegenehmigung vorgenommen werden. Zusätzlich können für Instandhaltungsarbeiten auch die Grünflächen im Umfeld nach vorheriger Absprache herangezogen werden. Weiterhin stehen im näheren Umfeld öffentliche Stellplätze, z.B. Am Pferdemarkt, zur Verfügung, die bedarfsweise auf Antrag abgesperrt werden können. Für Rettungseinsätze können die Fahrbahnen von den Rettungskräften jederzeit gesperrt und in Anspruch genommen werden.

Es wird darauf verwiesen, dass die bahneigenen Gebäude "An den Rampen" im Jahr 2010/11 umgebaut und saniert würden. Durch die Immissionen aus dem Frankenschnellweg sei der Einbau von Schallschutzfenstern erforderlich. Die Mehrkosten für die Schallschutzmaßnahme sei der DB AG aus der Planfeststellungsmaßnahme zu erstatten.

Sofern Grenzwertüberschreitungen an den Gebäuden errechnet wurden, besteht grundsätzlich ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Ein Anspruch auf bauliche Verbesserungsmaßnahmen an Umfassungsbauteilen von Räumen, die überwiegend der Wohnnutzung dienen, besteht jedoch nur dann, sofern die Gebäudehülle zum Zeitpunkt des Straßenausbaus nicht ohnehin einen ausreichenden Schutz der Innenräume gewährleistet.

Die Vorhabensträgerin sagte zu, die im Schreiben vom 08.11.2010 formulierten Hinweise zu beachten und die Ausführungsplanung mit der DB AG abzustimmen.

2.4.3 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das „ob und wie“ der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da die Änderungen der betroffenen Sparten in die Planunterlagen eingearbeitet wurden und sich die Spartenträger im Übrigen mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden.

2.5 Private Belange und Einwendungen

Die Entscheidung unter Ziffer 6 des Beschlusstextes, die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie nicht in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben, stützt sich

auf die unter den einzelnen Gesichtspunkten dieser Beschlussbegründung bereits dargelegten Überlegungen. Insoweit wird insbesondere auf die Ausführungen zu den Themenkomplexen "Notwendigkeit der Maßnahme" unter Ziffer C.3.2.1, "Schadstoffbelastung" unter Ziffer C.3.3.4.2, "Naturschutz und Landschaftspflege" unter Ziffer C.3.3.5, "Schutzgebiete" unter Ziffer C.3.3.5.2, "Grundwasser" unter Ziffer C.3.3.6.3 und "Bodenschutz" unter Ziffer C.3.3.7 verwiesen. Soweit sich nicht bereits hieraus ergibt, dass den Einwendungen unter Beachtung aller Belange nicht stattgegeben werden kann, wird im Folgenden dargelegt, warum und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen individuelle Betroffenheiten im öffentlichen Interesse hinzunehmen sind.

2.5.1 Mehrfach vorgetragene Einwendungen

In diesem Gliederungspunkt setzt sich die Planfeststellungsbehörde mit Argumenten auseinander, die mehrfach vorgetragen wurden. Um Wiederholungen zu vermeiden, hat sich die Planfeststellungsbehörde dazu entschieden, diese im Folgenden nur einmal zu behandeln.

2.5.1.1 Gesundheitsgefährdung

Einwender aus Erlangen-Eltersdorf, Fürth und Nürnberg machen geltend, dass die Straßenbaumaßnahme ihre Gesundheit gefährde. Insbesondere die Lärmbelastung führe zu Schlafstörungen und einer Minderung der Lebensqualität. Die Schutzmaßnahmen gegen den Lärm und gegen den Feinstaub seien zu gering dimensioniert bzw. nicht vorhanden. Es wird kritisiert, dass die Erkenntnisse aktueller Studien nicht berücksichtigt und zu hohe Grenzwerte herangezogen würden. Es wird der Verzicht auf die Maßnahme oder der Einsatz wirksamer aktiver Maßnahmen gefordert.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde geprüft, ob die geltenden Grenzwerte der verschiedenen einschlägigen Beeinträchtigungen, insbesondere Lärm und Luftschadstoffe, eingehalten werden. Dies gilt sowohl für den Bereich, in dem die Baumaßnahme an sich stattfindet, als auch in den Bereichen, in denen es zu nicht vernachlässigbaren Verkehrsverlagerungen in Folge der Baumaßnahme kommt. Mit den von der Stadt Nürnberg beantragten Maßnahmen ist die Einhaltung der einschlägigen vom Gesetzgeber auf fachlichen Grundlagen basierenden Grenzwerte sichergestellt. Die Planfeststellungsbehörde kann die Vorhabensträgerin nicht zur Einhaltung von Werten aus Studien verpflichten, deren Ergebnisse keinen Eingang in die einschlägigen Rechtsgrundlagen bzw. in die Rechtsprechung gefunden haben.

2.5.1.2 Finanzierbarkeit der Maßnahme

Eine Vielzahl von Einwendern lehnt das Vorhaben aufgrund der Kosten ab. Die öffentlichen Kassen würden sehr stark belastet und die öffentlichen Gelder fehlten in der Folge bei anderen, wichtigeren Projekten in der Stadt. Zudem sei das Risiko von Kostensteigerungen beim Ausbau des Frankenschnellwegs hoch, weshalb die finanzielle Belastung noch gar nicht absehbar sei. Außerdem würden die derzeit angegebenen Kosten bis zur Fertigstellung noch weiter steigen, was frühere Groß- und Straßenbauprojekte immer wieder gezeigt hätten. Die hohen Zinslasten seien ebenfalls zu berücksichtigen. Für den Tunnel müssten bestehende befahrbare Straßen und Bepflanzungen abgerissen werden, sodass Geld für die Vernichtung von funktionierenden Verkehrs-

anlagen vergeudet würden. Die Einwender kritisieren, dass die Unterhaltungskosten nicht geklärt seien und Reparaturen sowie Erneuerungen nicht berücksichtigt worden seien.

Hinsichtlich der Vorhabenskosten hat die Planfeststellungsbehörde unter dem Gesichtspunkt eines möglichen Wegfalls der Planrechtfertigung wegen fehlenden Sachbescheidungsinteresses lediglich zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen. Die exakte Höhe der Kosten sowie die künftigen Unterhaltskosten sind deshalb für das Planfeststellungsverfahren nicht entscheidungserheblich und werden nicht geprüft, die Art der Finanzierung des Vorhabens unterliegt nicht der fachplanerischen Abwägung und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (vgl. BVerwG, NVwZ 2000, 555). Nur wenn feststünde, dass das Vorhaben nicht finanziert werden kann, würde die Planrechtfertigung entfallen. Dies ist jedoch keineswegs der Fall. Die Kommunalaufsicht bei der Regierung von Mittelfranken hat bestätigt, dass eine Finanzierung der Maßnahme durch die Stadt unter Einhaltung der Haushaltsgrundsätze jedenfalls nicht ausgeschlossen ist. Für die Finanzierbarkeit der beantragten Planung spricht zudem, dass die Bayerische Staatsregierung eine Sonderfinanzierung in Aussicht gestellt hat, so dass die Stadt Nürnberg lediglich die Finanzierung des verbleibenden Eigenanteils leisten muss.

2.5.1.3 Anwendbarkeit der 16. BImSchV / Einrede der Verjährung

Mehrere Einwender argumentieren sinngemäß, dass der kreuzungsfreie Ausbau der Kreisstraße N 4 dem Neubau einer BAB A 73 vom AK Nürnberg-Süd bis zum AK Fürth-Erlangen entspreche. Die BAB A 73 sei in dieser Form allerdings nie genehmigt worden. Folglich führe der kreuzungsfreie Ausbau der Kreisstraße N 4 in Nürnberg zu einer neuen Autobahn BAB A 73 zwischen AK Nürnberg-Süd und AK Fürth-Erlangen, weshalb die 16. BImSchV auf die gesamte BAB A 73 zwischen dem AK Nürnberg-Süd und dem AK Fürth-Erlangen anzuwenden sei. Ansprüche der öffentlichen Hand auf Bau der Autobahn seien verjährt. Es wurde ein "Eilantrag gemäß § 53 VwVfG" mit dem sinngemäßen Inhalt gestellt, das Verfahren bis zur rechtlichen Klärung der Auswirkungen der Verjährung auszusetzen.

Die Einwender verkennen, dass nicht der Neu- oder Ausbau der BAB A 73 geplant ist, sondern der Ausbau einer Kreisstraße. Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist dabei auf den Aus- bzw. Neubaubereich beschränkt. Dort, wo keine baulichen Maßnahmen ergriffen werden, kann die 16. BImSchV auch nicht angewendet werden. Für die Beurteilung des Verkehrslärms außerhalb des Ausbaubereichs wird im Übrigen auf Ziffer C. 2.3.6.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Ausführungen der Einwender zur Verjährung liegen schon deshalb neben der Sache, weil die Stadt Nürnberg keine bereits in der Vergangenheit genehmigte Planung umzusetzen wünscht, sondern einen Neuantrag gestellt hat. Im Übrigen bezieht sich die von den Einwendern in Bezug genommene Vorschrift (Art. 53 BayVwVfG) auf vermögensrechtliche Ansprüche der öffentlichen Hand, nicht auf die Ausübung eines - vermeintlichen - öffentlich-rechtlichen Baurechts. Einer Aussetzung des Verfahrens bedurfte es zur Klärung dieser Rechtsfrage nicht.

2.5.1.4 Auswirkungen auf Reichelsdorf und Katzwang

Es wird einwenderseitig ausgeführt, dass es durch den Ausbau des Frankenschnellwegs zu einer Verkehrszunahme in Reichelsdorf und Katzwang komme, die nicht ermittelt worden sei. Die ohnehin schon sehr hohen Verkehrsbelastungen der Bürger dort würden in Folge des Ausbaus weiter erhöht. Die Stadt Nürnberg habe eingestanden, dass die grundlegende Analyse des Hafenverkehrs von 1994/1995 völlig veraltet sei und eine umfangreiche Untersuchung der Verkehrsbeziehungen am Hafen im Jahr 2013 erfolge. Diese Untersuchung müsse abgewartet und in die Planungen eingearbeitet werden.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen für den Frankenschnellweg wurde ermittelt, dass es im Bereich südlich der Otto-Brenner-Brücke bis zum Kreuz Nürnberg-Hafen durch das geplante Vorhaben zu einer Erhöhung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs um 5.500 Kfz/24 Std. auf dem Frankenschnellweg kommt. Von den Autobahnen werden rund 1.000 Kfz/24 Std. auf den Frankenschnellweg verlagert. 3.500 Kfz/24 Std. dieses Mehrverkehrs werden von der Südwesttangente auf den Frankenschnellweg abgezogen. Es verbleiben somit noch 1.000 Kfz/24 Std. an Mehrverkehr, der den Frankenschnellweg südlich des Kreuzes Nürnberg-Hafen mehr belastet. Dieser wird sich an den Anschlüssen zur Hafen- und Wienerstraße verteilen, da es sich nahezu ausschließlich um Wirtschaftsverkehr zwischen dem Stadtzentrum und dem Hafen handelt. Wie sich der Verkehr dann im einzelnen im Hafengebiet verteilt ist Aufgabe der von der Stadt Nürnberg angekündigten Untersuchung des Hafenverkehrs. Die Durchfahrt über Reichelsdorf und Katzwang in Richtung Schwabach zur BAB A 6 ist für den überörtlichen Durchgangsverkehr jedenfalls unattraktiv. Es handelt sich um eine Ortsstraße mit Geschwindigkeitsbegrenzungen und ampelgeregelten Kreuzungen, was mehr Zeit und Kraftstoff erfordert als die Fahrt über die inzwischen ausgebaute BAB A 6 und das AK Nürnberg-Süd. Ein Abwarten der angekündigten Untersuchung zum Hafenverkehr ist deshalb nicht notwendig, da die Verkehrsuntersuchungen zum Frankenschnellweg selbst vorliegen und ausreichend sind.

In diesem Zusammenhang wurde die Befürchtung von Einwendern geäußert, dass nach dem Ausbau des Frankenschnellwegs die Planungen für eine direkte Verbindung zwischen der BAB A 6, der bestehenden B 2 und dem Frankenschnellweg durch das Rednitztal wieder aufgegriffen werden könnten.

Diese Befürchtung ist unbegründet. Von Seiten des Staatlichen Bauamtes und der Autobahndirektion Nordbayern bestehen keinerlei Intentionen, die aufgegebene Planung einer Trasse durch das Rednitztal wieder aufzunehmen. Beleg dafür ist beispielsweise auch, dass im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 6 von der AS Schwabach-West bis zur AS Roth der bisher noch vorhandene "Anschluss" an eine ursprünglich geplante B 2a beseitigt wird. Im übrigen ist der Antrag der Stadt Nürnberg Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und nicht hypothetische zukünftige Anträge anderer Straßenbaulastträger.

2.5.1.5 Geschwindigkeitsbegrenzung nicht haltbar

Nach Ansicht einiger Einwender sind die geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen im Tunnel und auf den Abfahrten nicht haltbar, da der Frankenschnellweg nach dem Ausbau zur Autobahn umgewidmet werden müsse.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Wie unter Ziffer C 1.1 beschrieben, ändert der Ausbau nichts an der Verkehrsfunktion des Frankenschnellwegs, weshalb eine Umwidmung zur Autobahn nicht erfolgen wird. Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist notwendig, weil die Trassierung im Tunnel aus Gründen der Haltesichtweiten keine größere Geschwindigkeit zulässt. Bei der dichten Abfolge von Anschlussstellen sind derartige Begrenzungen aus Sicherheits- und Verkehrsflussgründen notwendig.

Geschwindigkeitskontrollen werden auf Hauptverkehrsstraßen von der Polizei nach Bedarf durchgeführt.

2.5.1.6 Negative Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr

Der Ausbau des Frankenschnellwegs führt nach Meinung vieler Einwender dazu, dass wieder mehr Menschen mit dem Auto nach Nürnberg fahren. Dadurch würde der ÖPNV Fahrgäste und somit auch Einnahmen verlieren, was wiederum zu einer weiteren Erhöhung der Fahrpreise führe. Es wird auch befürchtet, dass dem ÖPNV Gelder gestrichen werden, um den Ausbau des Frankenschnellwegs zu finanzieren. Viele Einwender halten es für sinnvoller, das Geld in den ÖPNV zu investieren.

Studien zeigen, dass durch einen Ausbau des Frankenschnellwegs ca. 3-4 % der Personenfahrten im ÖPNV des Großraums Nürnberg von parallel laufenden Achsen auf den motorisierten Individualverkehr verlagert werden. Wie sich die Preispolitik des VGN nach Realisierung der Baumaßnahme entwickelt, kann nur spekuliert werden und hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs in Nürnberg ist jedenfalls aufgrund seiner langen Planungsgeschichte in den Prognosebezugsfällen aller größeren Planungen im Großraum Nürnberg bereits als realisiert eingestellt. So ist auch im Rahmen der S-Bahnplanungen in Richtung Fürth-Erlangen-Bamberg der kreuzungsfreie Ausbau im Prognosejahr unterstellt. Die Stadt Nürnberg hat in ihrem Nahverkehrsentwicklungsplan den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs ebenfalls als realisiert unterstellt und hat nichtsdestotrotz eine Reihe von weiteren Ausbauprojekten für das U-Bahn und Straßenbahnnetz in diesen Plan integriert.

Von dem "Bündnis gegen den Ausbau des Frankenschnellweges" wird in diesem Zusammenhang gefordert, das Nahverkehrsentwicklungskonzept der Stadt Nürnberg bei den Planungen zu berücksichtigen.

Zu der Forderung ist anzumerken, dass Auswirkungen auf die Ziele des Nahverkehrsentwicklungsplans der Stadt Nürnberg durch den geplanten Ausbau des Frankenschnellweges nicht zu erwarten sind, da dieser darin bereits berücksichtigt ist.

2.5.1.7 Grünflächen / Südstadtpark

Es wird einwenderseitig befürchtet, dass die von der Stadt geplanten Grünflächen auf der Tunneloberfläche ("Südstadtpark"), deren Kosten nicht in der Gesamtkostenschätzung für den Ausbau des Frankenschnellweges enthalten sind, aus haushalterischen Gründen nicht realisiert würden.

Der "Südstadtpark" als solcher ist nicht Bestandteil der Planfeststellung, weshalb die Kosten für dessen Herstellung auch nicht in der Gesamtkostenschätzung enthalten sind. Die Maßnahmen des Ausgleichs- und Ersatzkonzeptes, die im Einzelnen unter Ziffer C 2.3.5 beschrieben sind, sind aber entsprechend der Festlegungen im landschaftspflegerischen Begleitplan während der Baumaßnahme durchzuführen. Entsprechend der Auflage 3.4.2 dieses Beschlusses müssen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Bezüglich der planfestgestellten Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen sind die Befürchtungen, die Maßnahmen könnten aus Kostengründen nicht realisiert werden, also unbegründet. Zur Durchführung darüber hinausgehender Gestaltungsmaßnahmen kann die Vorhabensträgerin von der Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet werden.

2.5.1.8 Durchfahrtssperre für Mautausweichverkehr / Mauterhebung im Ausbaubereich

Es wird von einigen Einwendern befürchtet, dass viele Lkw-Fahrer nach dem kreuzungsfreien Ausbau nicht mehr die Autobahnen rund um Nürnberg, sondern die kürzere und als Kreisstraße nicht mautpflichtige Strecke durch die Stadt nutzen werden. Alle mobilen Navigationsgeräte würden die preiswerteste und schnellste Route angeben, die über den Frankenschnellweg führen werde. Teilweise wird gefordert, den Frankenschnellweg ebenfalls zu bemauten, teilweise auf der N 4 ein Durchgangsverbot für den LKW-Mautausweichverkehr zu erlassen.

Als relevant für eine mögliche Verdrängung von Lkw-Verkehr auf den dann kreuzungsfreien Frankenschnellweg und die BAB A 73 kommen potentiell die Strecke von der BAB A 3 zur BAB A 9 und von der BAB A 6 zu den BAB A 3 und A 73 Richtung Forchheim in Betracht. Laut den Verkehrsuntersuchungen der Stadt Nürnberg fährt der Verkehr, der von der BAB A 6 auf die BAB A 3 oder A 73 Richtung Forchheim will, aber bereits jetzt zum Großteil über die N 4. Die Strecke von der BAB A 3 zur A 9 ist über die A 73 und durch die Stadt über den ausgebauten Frankenschnellweg lediglich 4 km kürzer als über die Autobahnen um Nürnberg herum. Mit Ausnahme der Kreisstraße N 4 ist die Route über die BAB A 73 ebenfalls mautpflichtig, sodass sich die Ersparnis auf ca. 1,20 € bis 2,50 € pro Lkw beläuft. Aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Frankenschnellweg und der mehrmaligen Abbiege- und Einfädelvorgänge an Kreuzen und Dreiecken ist diese Strecke für den Fernverkehr jedoch unattraktiv, da die Mautersparnis durch den Kraftstoffmehrverbrauch durch das diskontinuierliche Fahren an den Abzweigungen aufgezehrt wird. Mautpflichtig ist dabei der Schwerverkehr über 12 t. Aus diesen Gründen wird in Folge des kreuzungsfreien Ausbaus der N 4 lediglich eine Entlastung des Gesamtverkehrs der umliegenden Autobahnen um etwa 1.000 Kfz/24 h prognostiziert. Wie oben (vgl. Ziffer 2.3.3.2.1) bereits ausgeführt, wurden diese verkehrsgutachterlichen Erkenntnisse von Sachgebiet 31 der Regierung von Mittelfranken überprüft und bestätigt. Die Mautfreiheit der N4 wird somit entgegen den Befürchtungen der Einwender auch nach dem Ausbau keinen relevanten Einfluss auf die Verkehrsbelastung der Kreisstrasse haben.

Hinsichtlich des behaupteten Einflusses mobiler Navigationsgeräte auf die Routenwahl von LKW-Lenkern gilt, dass mobile Navigationsgeräte bereits im Ist-Zustand die Route über den Frankenschnellweg als kürzeste Route anzeigen. An der Streckenlänge wird sich durch den Ausbau nichts nennenswertes ändern, so dass sich ein möglicher Einfluss der Navigationsgeräte schon jetzt auswirken müsste und somit nicht zu einer Steigerung des Verkehrs nach Ausbau des Frankenschnellweges führen wird.

Eine Mauterhebung auch auf der Kreisstraße N 4 ist im übrigen nicht möglich, da nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz nur auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen bzw. Abschnitten von Bundesstraßen Maut erhoben werden kann.

Hinsichtlich der Forderung nach dem Erlass eines Durchgangsverbots für den LKW-Mautausweichverkehr gilt folgendes: Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO können zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen und aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs bei erheblichen Auswirkungen mautfluchtbedingt veränderter Verkehrsverhältnisse angeordnet werden. Erhebliche Auswirkungen liegen unter anderem vor, wenn sich der Beurteilungspegel durch den Mautausweichverkehr um mindestens 3 dB(A) erhöht oder aber ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erstmals erreicht oder überschritten oder - soweit eine solche Lärmbelastung schon zuvor bestand – erhöht wird.

Indessen setzt eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO voraus, dass die genannten Voraussetzungen auch tatsächlich vorliegen. Eine vorsorgliche Anordnung kommt nicht in Betracht. Dies gilt hier in besonderem Maße, nachdem aus verkehrsgutachterlicher Sicht gerade nicht mit einem nennenswerten Mautausweichverkehr zu rechnen ist.

Die Stadt Nürnberg hat aber im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zugesagt, die Verkehrsentwicklung mittels Verkehrszählungen zu beobachten und für den Fall, dass es wider Erwarten nach dem Ausbau doch dazu kommen sollte, dass die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO erfüllt sein werden, ein entsprechendes Verbot bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Die Stadt Nürnberg sammelt bereits entsprechende Daten und beobachtet den Lkw-Verkehr. In einer Bestandsanalyse wurde dokumentiert, wie viele mautpflichtige Lkws auf der Strecke vom Autobahnkreuz Fürth/Erlangen Richtung Nürnberg fahren. Dies wird auch weiterhin beobachtet, um festzustellen, wie sich die Zahlen entwickeln.

2.5.1.9 Ökologie und Demographie

Es wird von Einwendern kritisiert, dass es in Zukunft aus ökologischen und demographischen Gründen weniger Verkehr auf den Straßen gebe, weshalb ein solches Projekt sinnlos und kontraproduktiv sei.

Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Es ist in Zukunft zwar eine Stagnation, jedoch keine so deutliche Reduktion der Verkehrszahlen erkennbar, dass der Ausbau des jetzt bereits deutlich überlasteten Frankenschneidweges in absehbarer Zukunft entbehrlich werden könnte.

2.5.1.10 Wertverlust durch Minderung der Wohnqualität und zusätzlichen Immissionen

Von einigen Einwendern werden Wertverluste von Gebäuden, eventuelle Mietausfälle und Mietminderungen während der Bauzeit und nach Vollendung der Bauarbeiten wegen steigenden Verkehrsaufkommens, Lärms sowie wegen erhöhter Abgasbelastung befürchtet.

In den Planfeststellungsunterlagen sind sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte

gewährleisten, sodass über diese Maßnahmen hinaus kein Anspruch auf finanziellen Ausgleich besteht.

Die Einwender sind der irrigen Auffassung, dass eine Wertminderung, die einem staatlichen Verhalten ursächlich zugerechnet werden kann, stets ausgleichspflichtig zu sein habe. Dies ist nicht der Fall und insbesondere durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht geboten. Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zu einer vielbefahrenen Straße an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Wertminderungen dieser Art werden deshalb von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwGE 123, 23-37).

Fehlt es insoweit an einer gesicherten Rechtsposition des Grundeigentümers, schließt dies selbstverständlich nicht aus, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange Wertminderungen bedenkt, die das Vorhaben auslösen wird. Die Planfeststellungsbehörde geht indessen aus den bereits dargelegten Gründen davon aus, dass mit dem Ausbau des Frankenschnellweges weder in der Bauphase, noch in der Betriebsphase Verkehrsmehrungen oder Mehrungen der Lärm- oder Abgasbelastungen entstehen werden, die zu nennenswerten Wertverlusten an Gebäuden oder zu begründeten Mietminderungen führen können. Auch für das Eintreten von Mietausfällen, die ursächlich auf den Ausbau zurückzuführen wären, gibt es keine hinreichenden tatsächlichen Anhaltspunkte. Die diesbezüglichen einwenderseitigen Befürchtungen müssen als unsubstantiiert bezeichnet werden. Sie werden im Ergebnis der Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde durch die für das Vorhaben streitenden Aspekte überwunden.

2.5.1.11 Anbauverbot

Die Einwender machen geltend, dass nach dem Ausbau des Frankenschnellweges ein Anbauverbot gelte und sich dadurch der Grundstückswert mindere.

Auch nach dem Ausbau des Frankenschnellweges ist keine Änderung der Widmung der Kreisstraße vorgesehen. Anbauverbote sind daher nicht zu befürchten.

2.5.1.12 Inspektionsweg entlang der Lärmschutzwände

Mehrere Einwender sehen in der Anlage eines Weges, der mit größeren Fahrzeugen zur Wartung und Inspektion längs der Lärmschutzwand angelegt werden soll, eine wesentliche Beeinträchtigung. Unbefugte Personen könnten evtl. auch nachts diesen Weg benützen und damit eine Gefahr für die persönliche Sicherheit der Anwohner und ihre Grundstücke darstellen. Der Wartungsweg wird in der vorgesehenen Breite abgelehnt und die Reduzierung der Wartungs- und Kontrollfläche gefordert. Es wird gefordert, die Kontrollen und Arbeiten an der Wand wie auf der Nordseite durchzuführen, wo die Flächen viel geringer sind. Zudem könnten durch einen schmaleren Weg einige Bäume erhalten werden und müssten nicht so sehr zurückgeschnitten werden. Es wird ein künftiger öffentlicher Weg befürchtet.

Die Stadt Nürnberg teilte mit, dass der Inspektionsweg nicht öffentlich zugänglich sein werde und kein öffentlicher Geh- und Radweg geplant sei. Wo die Inspekti-

onsfläche an öffentlich zugängliche Wege stoße, werden Tore mit einer Höhe von ca. 1,80 m eingebaut und verschlossen, um unbefugte Zutritte zu vermeiden. Zudem wird zwischen dem Inspektionsweg und den Grundstücken der Anwohner ein Zaun mit einer Höhe von ca. 1,80 m errichtet werden. Den Befürchtungen der Anwohner wird auf diese Weise hinreichend Rechnung getragen. Eine regelmäßige Inspektion der Lärmschutzwand ist notwendig, um die Standsicherheit zu gewährleisten. Da ein Zufahrtsweg im Hinblick auf die Länge der Lärmschutzwand für den Unterhalt günstiger ist als ein Zugangsweg, ist die Entscheidung für einen Zufahrtsweg und gegen einen Zugangsweg nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

2.5.1.13 Stadtteilentwicklung und Trennwirkung der Verkehrsanlagen

Einige Einwender sehen die Ziele der Sanierungs- und Stadterneuerungsprogramme als durch das Vorhaben gefährdet an. Weite Teile von Gostenhof, Steinbühl, St. Leonhard und Schweinau litten bereits heute an einer unerträglichen Verkehrsbelastung mit der Folge, dass jeder wegziehe, der es sich irgendwie leisten könne. Mit dem Ausbau würden die letzten Grünstrukturen in diesem Bereich zerstört.

Insbesondere durch die Errichtung wirkungsvollen Lärmschutzes kann die Situation für die Anwohner in den genannten Wohngebieten verbessert werden. Die bestehenden Grünstrukturen sind soweit möglich zu erhalten. Es wird aber zweifellos zu einem Verlust an bestehenden Grünstrukturen kommen. Diese Beeinträchtigung des Stadtbildes wird durch die Pflanzung von Alleebäumen abgemildert. Zudem wird die Stadt Nürnberg eine Bepflanzung der Lärmschutzwände mit Hilfe von Rankgittern ermöglichen.

Die Einwender beklagen, dass die geplanten Schallschutzwände und die Höhenlage verschiedener Fahrspuren und Tunnelzufahrten die Trennwirkung der Verkehrsanlagen im Vergleich zum heutigen, bereits negativen Zustand nochmals verschlechtern werde. Die geplanten Fuß- und Radwege würden hinter Lärmschutzwänden geführt werden mit der Folge, dass ein "Angst-Raum" entstehen werde und weite Teile der Bevölkerung diese Wege nicht nutzen würden. Es wird weiterhin kritisiert, dass der geplante Tunnel zwischen einem Wohngebiet und einem Industriegebiet, das überwiegend eingezäunt und nicht öffentlich zugänglich sei, liege. Die angestrebte Wirkung könne mit der vorliegenden Planung somit nicht eintreten.

Der Frankenschnellweg entwickelt gemeinsam mit den Bahnlinien zweifellos eine Trennwirkung. Diese bereits bestehende Trennwirkung wird durch den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs jedoch nicht weiter verstärkt. Es finden Ergänzungen des Fuß- und Radwegekonzeptes statt, um Verknüpfungen zwischen den einzelnen Stadtvierteln zu ermöglichen.

Die Einwender befürchten, dass der Stadtteil Werderau zunehmend verfallend und immer mehr Bewohner wegzögen.

Die geäußerten Befürchtungen sind durch nichts belegt und insbesondere von den mit Fragen der Stadtplanung betrauten Trägern öffentlicher Belange in keiner Weise angeführt worden. Sie können deshalb von der Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidungsfindung nicht berücksichtigt werden.

2.5.1.14 Fehler der Immissionsberechnungen

Einwender machen geltend, dass bei den Berechnungen zum Lärm und zu den Luftschadstoffen im Stadtgebiet Fürth ein Zuschlag für die Anschlussstellen erhoben werden müsse. An den Anschlussstellen käme es zu Beschleunigungsvorgängen, die besonders lärm- und schadstoffemittierend seien.

Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurde sowohl für den Ausbaubereich als auch für die Gebiete außerhalb des Ausbaubereichs die RLS-90 angewendet. Zur Frage der Anwendbarkeit der RLS-90 wird auf Ziffer C.2.3.7.1 verwiesen. Darin ist das Berechnungsverfahren vorgegeben und es sind Zuschläge für besondere Situationen vorgesehen, wie z.B. für Ampeln und Steigungen von mehr als 5 %. Ein Zuschlag für die Berücksichtigung der Eigenarten von Anschlussstellen ist nicht vorgesehen. Die Besonderheit der Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge an den Anschlussstellen wird jedoch dadurch aufgefangen, dass man bei der Lärmberechnung davon ausgeht, dass der Autofahrer schon mit seiner Endgeschwindigkeit auf der Rampe fährt, obwohl er in Wirklichkeit erst langsam anfährt und dann immer schneller wird. Es besteht daher keine Veranlassung, die durchgeführten Lärmberechnungen an den Anschlussstellen nicht anzuerkennen.

Das den lufthygienischen Untersuchungen außerhalb des Ausbaubereichs zugrundeliegende Berechnungsmodell stellt auf linienförmige Immissionsquellen ab. Der Sachverständige für Fragen der Lufthygiene hat schlüssig und nachvollziehbar ausgeführt, dass bei der getrennten Planung von Ausfahrten, wenn also eine Ausfahrt oder ein Autobahnkreuz isoliert umgebaut werden soll, eine abweichende Betrachtungsweise geboten ist. Wenn es aber, wie hier, um den durchgehenden Verkehr auf der BAB A 73 geht, den die Stadt verändert, dann kann dieses Berechnungsmodell zur Abschätzung der lufthygienischen Situation herangezogen werden.

2.5.1.15 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Einwender aus dem Stadtgebiet Fürth machen geltend, dass es durch erhöhte Verkehrsmengen an der BAB A 73 zu nicht hinnehmbaren Erschütterungen und Beeinträchtigungen durch sekundären Luftschall komme. Es werden erschütterungstechnische Untersuchungen und effektive Schutzmaßnahmen gefordert.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Erschütterungen und sekundärer Luftschall sind ein wichtiges Thema beim Bau oder der Änderung von Schienenbahnstrecken. Durch den raschen Kontaktwechsel Rad-Schiene und somit von Stahl auf Stahl, verursachen Schienenfahrzeuge Erschütterungen, die vom Gleis in das umgebende Erdreich oder Gestein eingeleitet werden und von dort über Oberflächen- oder Halbraumwellen Fundamente, Wände und Decken der Gebäude anregen. Es entstehen Erschütterungen und sekundärer Luftschall, die vom Menschen in Abhängigkeit von der Amplitude und dem Zeitverlauf als störend und belästigend empfunden werden. Beim gegenständlichen Vorhaben handelt es sich allerdings um Straßenverkehr, der bereits vorhanden ist und der sich durch den Ausbau des Frankenschnellwegs in Nürnberg nur marginal erhöht. Die Befürchtung, dass durch die geringe Erhöhung der Straßenverkehrsmenge auf dem vorhandenen Autobahnabschnitt in Fürth besondere Belastungen durch Körperschall oder sekundären Luftschall entstehen könnten und die Schwelle schädlicher Umwelteinwirkungen überschritten werden könnte, ist offensichtlich unbegründet, so dass es insoweit keiner näheren Untersuchungen bedarf.

2.5.1.16 Erhebung von KAG-Beiträgen

Die Stadt Nürnberg führte im Erörterungstermin vom 2012 aus, dass beabsichtigt sei, bei einer Verbesserung von Straßen im Anschlussbereich an den Frankenschnellweg KAG-Beiträge zu erheben. Von Einwendern wurde beantragt, über die genaue Höhe der Beiträge informiert zu werden, hilfsweise eine "Worst-Case-Berechnung" für exemplarische Grundstücke durchzuführen.

Die Frage der KAG-Beitragspflicht ist nicht im Rahmen der Planfeststellung zu klären. Aus diesem Grund wurde jeglicher Verweis in den Planfeststellungsunterlagen gestrichen. Soweit die Stadt Nürnberg beabsichtigt, gewisse Kosten auf Anlieger umzulegen, so hat dies über Kostenbescheide zu erfolgen, die den einzelnen Betroffenen zuzustellen sind und gegen die der Einzelne dann vorgehen kann. Die Planfeststellung trifft insoweit keine Regelungen, weshalb es auch nicht notwendig war, im Rahmen der Planfeststellung Berechnungen zu erstellen.

2.6 Individuelle Einwendungen

Die von privater Seite erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form und unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Die Einwendungsführer werden über die ihnen zugeteilte Nummer, unter der ihr Vorbringen behandelt wird, schriftlich benachrichtigt.

2.6.1 ADFC Nürnberg e.V.

Der ADFC weist darauf hin, dass in der Steinbühler Straße nördlich der Kohlenhofstraße keine Radverkehrsanlagen vorhanden seien. Auch künftig sollten dort keine Radverkehrsanlagen geschaffen werden, obwohl nach allen Regeln der Technik auf einer Hauptverkehrsstraße mit so hohem Kfz-Aufkommen die Anlage einer Radverkehrsanlage erforderlich sei. Dieser Straßenabschnitt stelle für den Radverkehr die einzige Möglichkeit dar, den Plärrer mit seinen weiterführenden Radwegeverbindungen und die westlich anschließenden Stadtteile auf direktem Weg von der westlichen Südstadt und Gibitzenhof zu erreichen. Die Steinbühler Straße in Richtung Plärrer bleibe für den Radverkehr eine unverzichtbare Verbindung, stelle aber durch die enorme Steigerung der Verkehrsbelastung durch die Neue Kohlenhofstraße ein erhöhtes Gefährdungspotential für den Radverkehr dar.

Der Einwendung nach Errichtung von Radverkehrsanlagen in der Steinbühler Straße kann aufgrund der baulich beengten Verhältnisse dort nicht entsprochen werden. Eine durchgehende sichere Verbindung vom Steinbühler Tunnel zum Plärrer und zu den westlichen Stadtteilen ist die parallel zur Steinbühler Straße verlaufende Zufuhrstraße. Beim Bau der Neuen Kohlenhofsstraße werden signalregelte Radwegquerungen im Einmündungsbereich zur Steinbühler Straße geschaffen, sodass eine Verbindung zur Zufuhrstraße ermöglicht wird.

Der ADFC kritisiert die im Plan dargestellte Aufleitung des Radverkehrs aus der Steinbühler Straße in Richtung Süden. Die Aufleitung solle etwa auf Höhe der Schanzäckerstraße vorverlegt werden, damit Radfahrer an den sich zurückstauenden Fahrzeugen vorbeifahren können. Die geplante Aufleitung sei für nachfolgende Kfz irreführend, da diese annehmen könnten, der Radler müsse diese benutzen, wenn er geradeaus fahren wolle.

Dieser Vorschlag kann nicht übernommen werden, da in Höhe der Schanzackerstraße aufgrund des fehlenden Platzes eine Aufleitung des Radverkehrs nicht realisierbar ist.

Der ADFC schlägt Maßnahmen an der Landgrabenstraße und dem Dr.-Luppe-Platz vor.

Diese Maßnahmen betreffen Straßenabschnitte, die sich außerhalb des Planfeststellungsbereichs befinden. Es handelt sich nicht um zwingend notwendige Folgemaßnahmen, sodass sie nicht Teil der Planfeststellung sind.

2.6.2 Bürgerinitiative Kohlenhofstraße

Es wird kritisiert, dass keine Schallschutzmaßnahmen bezüglich des Baulärms im Bereich der als "NKS-Zwischenlagerfläche" gekennzeichneten Fläche vorgesehen sind, obgleich der Bereich - für die Dauer der Maßnahme von mindestens sieben Jahren - als Baustelleneinrichtung genutzt werden soll.

Die Zwischenlagerfläche ist während des Baus der Neuen Kohlenhofstraße als Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen, wo die Baucontainer stehen und abends die Geräte abgestellt werden. Der Bau der Neuen Kohlenhofstraße dauert höchstens anderthalb Jahre. In der übrigen Bauzeit für die anderen Bauabschnitte ist die Fläche als Lagerfläche für selten benötigte Materialien vorgesehen. Die Stadt nannte im Erörterungstermin vom 16.04.2012 - 18.04.2012 als Beispiele die Zwischenlagerung von Sandsteinen vom alten Ludwigskanal oder Erdaushub. Es wurde betont, dass es sich um eine Fläche handle, die tagsüber nur ab und zu für Lagerungen und nur während des Baus der Neuen Kohlenhofstraße als Baustelleneinrichtung genutzt werde. Es wurde zugesagt, auf der Fläche - soweit sie als Zwischenlagerfläche genutzt wird - Arbeiten an Samstagen auszuschließen.

Die Bürgerinitiative bemängelt, dass für das geplante Baugebiet "Neue Kohlenhofstraße" noch kein Bebauungsplan besteht, was jedoch zu einer ausreichenden Beurteilung der Schallproblematik nicht von untergeordneter Wichtigkeit sei.

Der Bebauungsplan muss sich nach den durch die Planfeststellung nun vorgegebenen Gegebenheiten richten. Das heißt, im Bebauungsplanverfahren muss sichergestellt werden, dass keine unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen entstehen, sodass gegebenenfalls im Bebauungsplanverfahren weitere Lärmschutzmaßnahmen festzulegen sind. Im zugrundeliegenden straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren können Planungen auf dem ehemaligen Kohlenhofareal nicht einbezogen werden, da diese Planungen noch nicht hinreichend konkret sind.

Die Bürgerinitiative führt aus, dass Werbeplakate die Wirkung einer Schallreflektorfläche erzielen und sich so ungünstig auf die Schallschutzmaßnahmen auswirken könnten. Außerdem führten die wechselnden Werbebotschaften zu einer erheblichen Verkehrsgefährdung.

Die Einwendungen bezüglich Werbeanlagen werden zurückgewiesen. Der gewünschte Abbau der Werbeanlagen stellt keinen im Planfeststellungsverfahren zu behandelnden Sachverhalt dar. Es handelt sich um Werbeflächen, auf privatem Grundeigentum, die das Vorhaben nicht beeinträchtigen bzw. verstärkt das Vorhaben die negative Wirkung auf die Bewohner nicht.

Der Lärmschutz nach der Bauausführung wird als mangelhaft bezeichnet. Der Lärmschutz sei zu niedrig und im Bereich der Einmündung der Schanzäckerstraße unterbrochen und somit unwirksam. Es wird eine Tunnelung bzw. Deckelung der neuen Kohlenhofstraße gefordert. Im Erörterungstermin wurde die Anregung geben, die Straße zumindest 2 m tieferzulegen, damit hier noch weniger Lärmemissionen sind und die Option zu prüfen, die Kohlenhofstraße zu deckeln und einer Bebauung freizugeben.

Auf die Ausführungen oben unter Ziffer 2.3.7.1 (Lärmschutz im Ausbaubereich - Neue Kohlenhofstrasse) wird Bezug genommen.

2.6.3 Einwender 1

Der Einwender wünscht eine demokratische Abstimmung über die Auswahl verschiedener Ausführungsvarianten des kreuzungsfreien Ausbaus.

Die Voraussetzungen eines Bürgerbegehrens bzw. eines Bürgerentscheids, über den im übrigen nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden wäre, liegen nicht vor; das Planfeststellungsverfahren als solches bietet über die durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung hinaus keine plebiszitären Verfahrenselemente an.

2.6.4 Einwender 2

Die Einwender fordern die Ausdehnung der im Stadtgebiet Nürnberg geltenden permanenten Begrenzung der Geschwindigkeit auf 60 km/h auf die A 73 im Stadtgebiet Fürth. Sollte dies nur durch eine Umwidmung der Autobahn in diesem Bereich in eine Kreisstraße möglich sein, so wird auch diese gefordert.

Es besteht keine Möglichkeit, im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der BAB A 73 im Stadtgebiet Fürth anzuordnen. Der Antragsteller in diesem Verfahren ist die Stadt Nürnberg. Mit dem Planfeststellungsbeschluss kann die Planfeststellungsbehörde der Stadt Nürnberg Auflagen auferlegen, allerdings nur, soweit diese den Aufgabenbereich der Stadt betreffen. Für verkehrsrechtliche Anordnungen auf der Autobahn A 73 ist die Stadt jedoch nicht zuständig.

Der Einwender bemängelt, dass durch den Betrieb des geplanten Tunnels für den Eisenbahngüterverkehr eine zusätzliche Lärmbelastung geschaffen werde.

Die Planungen der Deutschen Bahn zur Errichtung einer Güterzugstrecke sind noch nicht planfestgestellt. Das Verfahren läuft noch, weshalb die Einwendungen zur zusätzlichen Lärmbelastung durch diese Strecke in diesem Verfahren geltend zu machen sind.

2.6.5 Einwender 3

Die Einwender machen geltend, dass ihr Anwesen nicht in den Berechnungen berücksichtigt worden sei, obwohl sie direkter Anlieger der Autobahn seien.

Das Anwesen der Einwender wurde in den Unterlagen aufgeführt. Es handelt sich um die Flurnummer 136/2, Gemarkung Poppenreuth, die mit den prognostizierten Immissionswerten von 64,4 dB(A) am Tag und 59,6 dB(A) in der Nacht in der Unterlage E 11.2T verzeichnet ist.

2.6.6 Einwender 4

Der Einwender wendet sich gegen die Planung der Neuen Kohlenhofstraße und fordert die Umsetzung einer früheren Planungsvariante, bei der für die zentrale Innenstadtzufahrt vom Frankenschnellweg ein neuer Kreuzungsbebereich zwischen dem Knoten Schwabacher Straße und dem Knoten Landgrabenstraße/An den Rampen geplant war. Zudem hätte man, so der Einwender, die Strecke auf gerader Linie vom Frankenschnellweg hin zur Steinbühler Straße führen können.

Der Einwendung kann nicht entsprochen werden. Die Stadt Nürnberg hat die zunächst angedachte Variante verworfen, da hydrogeologische Untersuchungen zeigten, dass in diesem Bereich das Grundwasser höher ansteht als zuvor vermutet, was zu erheblichen bautechnischen Schwierigkeiten führen würde. Außerdem hat die DB AG ihre Planungen geändert, sodass eine Verschiebung der neuen Stadtzufahrt erforderlich wurde.

Die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden als unzureichend betrachtet. Generell führt der kreuzungsfreie Ausbau der Kreisstraße N 4 nach Ansicht des Einwenders zu erhöhten Gesundheitsbelastungen für die Anwohnerschaft entlang der Bauerngasse.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. An den Anwesen des Einwenders in der Bauerngasse werden auch nach Realisierung des geplanten Ausbaus die Vorsorgegrenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten. An den Anwesen Bauerngasse 34 und Bauerngasse 35 werden durch Errichtung einer Lärmschutzwand von 6 m Höhe zwischen der Neuen Kohlenhofstraße und der bestehenden Kohlenhofstraße in den obersten Stockwerken Beurteilungspegel von maximal 53 dB(A) am Tag und maximal 50 dB(A) in der Nacht erwartet. Die Grenzwerte für Mischgebiete nach der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden somit auch an den am ungünstigsten gelegenen Immissionsorten eingehalten. Da die Anwesen des Einwenders noch weiter von der Neuen Kohlenhofstraße abgerückt sind als die Anwesen Bauerngasse 34 und 35, werden die Beurteilungspegel an den Anwesen des Einwenders ebenfalls unterhalb des einschlägigen Grenzwertes liegen.

Die zulässigen Grenzwerte für Feinstaub (PM10), Stickstoffdioxid und Benzol werden in der Bauerngasse ebenfalls eingehalten und die Luftschadstoffsituation wird sich gegenüber der bisherigen Situation sogar verbessern. Zum einen rückt die Hauptverkehrsstraße "Neue Kohlenhofstraße" weiter von der Kohlenhofstraße und damit auch von der Bauerngasse ab und zum anderen dient die Lärmschutzwand auch der Abschirmung vor Luftschadstoffen.

2.6.7 Einwender 5

Der Einwender hält die zusätzliche Spur aus Richtung Fürth zur Jansenbrücke für überflüssig. Der Verkehr werde sich an der Ampel auf der Jansenbrücke

stauen und diene daher nur als Stauspeicher. Der Einwender schlägt daher vor, die Ampelschaltung auf der Jansenbrücke zu dynamisieren, sodass bei Staugefahr der Abbiegeverkehr so lange Vorrang habe, bis der Stau entlang der Auffahrt abgebaut sei. Dadurch könne die zusätzlich Spur entfallen.

Der Vorschlag wird nicht umgesetzt. Eine Dynamisierung der Ampelschaltung auf der Jansenbrücke ist nur begrenzt möglich. Würde der vom Frankenschnellweg kommende Verkehr, der auf die Ringstraße einbiegt, eine längere Grünphase erhalten, würde dies innerhalb kürzester Zeit zu einem Stau auf der Ringstraße selbst führen.

Der Einwender führt an, dass die Innenstadt nicht mehr aufnahmefähig für Verkehr sei und keine neuen Parkplätze mehr habe. Es fehle ein Umstiegskonzept auf die U-Bahn, z.B. Parkhäuser an der Rothenburger Straße.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Ausbau des Frankenschnellwegs dient nicht dazu, zusätzlichen Verkehr in die Innenstadt zu leiten, sondern den in der Innenstadt vorhandenen Verkehr zu bündeln und so angrenzende, parallel verlaufende Straßen in Wohngebieten zu entlasten. Die nachgeordneten Straßen, die durch die Verlagerungen stärker als bisher von Verkehr belastet sein werden, wie z.B. die Steinbühler Straße, wurden im Rahmen der durchgeführten Verkehrsuntersuchungen untersucht und auf ihre Leistungsfähigkeit hin überprüft. Es zeigte sich, dass die Verkehrsmengen bewältigt werden können.

Die Errichtung eines Parkhauses an der Rothenburger Straße würde nur in sehr geringem Maß zu einer Verkehrsentslastung im Umfeld des Parkhauses beitragen.

2.6.8 Einwender 6

Der Einwender kritisiert, dass seine Anwesen Fl.Nr. 185/11 und 185/12, Gemarkung Ronhof, nicht in den Berechnungstabellen der ergänzenden Auslegung aufgeführt sind.

Es ist richtig, dass die Anwesen des Einwenders nicht in den Berechnungstabellen auftauchen. Grund dafür ist, dass sich diese Anwesen in zweiter Reihe zum Frankenschnellweg befinden und sich für das Grundstück Fl. Nr. 138/2, Gemarkung Poppenreuth, das zwischen den Anwesen des Einwenders und dem Frankenschnellweg liegt, Werte von 62,9 dB(A) am Tag und 58,1 dB(A) in der Nacht ergeben. Da sich an dem näher an der Lärmquelle liegenden Grundstück kein Anspruch auf Lärmschutz ergibt und die Lärmgrenzwerte zur Gesundheitsgefahr nicht überschritten werden, ist davon auszugehen, dass auch an den Anwesen des Einwenders die Anspruchsvoraussetzungen nicht vorliegen.

2.6.9 Einwender 7

Der Einwender moniert, dass die Kreuzung Poppenreuther Straße/Hans-Vogel-Straße schon jetzt durch den Ziel- und Quellverkehr eines großen Möbelmarktes überlastet sei. Wenn der Verkehr nicht mehr über die BAB A 73 weg komme, werde der Stau noch größer.

Wie der Einwender selbst angibt, herrschen bereits zum jetzigen Zeitpunkt Probleme an der angesprochenen Kreuzung. Durch den Ausbau des Frankenschnellwegs in Nürnberg wird der Verkehr auf der BAB A 73 im Bereich der AS Fürth-Poppenreuth künftig um maximal 5.000 Fahrzeuge auf 95.600 Kfz/24 im Vergleich zum Prognosebezugsfall, also im Prognosejahr unter der Annahme, dass das Bauvorhaben nicht realisiert wird, erhöht. Die Grundbelastung liegt mit 90.600 Kfz/24 h somit in einem Bereich, wo sich die Erhöhung um 5.000 Kfz/24 h nur mehr geringfügig auswirkt.

2.6.10 Einwender 8

Der Einwender widerspricht der Planung im Bereich der Anwesen Landgrabenstraße 6 und 8. In diesem Straßenbereich gebe es nur sehr eingeschränkt Parkmöglichkeiten. Nur eine Seite der Landgrabenstraße biete Parkmöglichkeiten, wodurch Parkplatzsuchverkehr gerade in den Abendstunden stattfindet. Durch die gegenständliche Planung solle nun ein Radweg neu entstehen, der vor den Anwesen Landgrabenstraße 6 und 8 entlang laufe. Dadurch entfalle der bisherige Seitenstreifen mit ca. 6 Parkplätzen vor den genannten Anwesen. Der Einwender sieht darin eine deutliche Verschärfung der Parkplatzsituation und keine Notwendigkeit für die Anlage eines Radwegs. Er schlägt vor, den Radverkehr bereits an der Fußgängerampel enden zu lassen. Zudem wurde gebeten, an der südlichen Fahrbahn der Landgrabenstraße die Möglichkeit zu prüfen, den Gehweg in Folge des Wegfalls einer Fahrspur in senkrechte oder schräge Parkbuchten umzuwandeln.

Den Vorschlägen wird nicht gefolgt. Es besteht kein Anspruch auf die Aufrechterhaltung öffentlicher Parkflächen, weshalb der Wegfall von Parkplätzen hinzunehmen ist. Auch aus dem Recht auf Anliegergebrauch kann ein solcher Anspruch nicht hergeleitet werden (vgl. BVerwG vom 6.8.1982 BayVBl 1983, 57). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde streiten im übrigen gute Gründe für die beabsichtigte Optimierung des innerstädtischen Radwegenetzes. Die Stadt Nürnberg hat zudem angekündigt, dass eine Besucherparkregelung in der Landgrabenstraße eingerichtet wird, um eine Verbesserung für die Anwohner zu erreichen.

2.6.11 Einwender 9

Der Einwender verweist auf die Immissionsrichtwerte nach der VDI-Richtlinie 2058 und die TA Lärm.

Der Einwender erkennt, dass die VDI-Richtlinie und die TA Lärm für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm nicht anwendbar sind, sondern insbesondere zum Schutz vor Gewerbe- und Industrielärm dienen.

Der Einwender kritisiert, dass sein Anwesen Fl.Nr. 237, Gemarkung Ronhof, nicht in den Berechnungstabellen der ergänzenden Auslegung aufgeführt sind.

Es ist richtig, dass das Anwesen des Einwenders nicht in den Berechnungstabellen auftaucht. Grund dafür ist, dass sich bereits für die benachbarten Anwesen, die zwischen dem Anwesen des Einwenders und dem Frankenschnellweg liegen, Lärmwerte unterhalb der Grenze zur Gesundheitsgefahr ergeben und kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. An dem benachbarten Grundstück

Fl.Nr. 233/18, Gemarkung Ronhof, ergeben sich beispielsweise Werte von 56,4 dB(A) am Tag und 51,6 dB(A) in der Nacht. Da sich an dem näher an der Lärmquelle liegenden Grundstück kein Anspruch ergibt, ist davon auszugehen, dass auch an den Anwesen des Einwenders die Anspruchsvoraussetzungen nicht vorliegen.

2.6.12 Einwender 10

Der Einwender kritisiert, dass sein Anwesen Fl.Nr. 239/21, Gemarkung Ronhof, nicht in den Berechnungstabellen der ergänzenden Auslegung aufgeführt sind.

Es ist richtig, dass das Anwesen des Einwenders nicht in den Berechnungstabellen auftaucht. Grund dafür ist, dass sich bereits für die Anwesen, die zwischen dem Anwesen des Einwenders und dem Frankenschnellweg liegen, Lärmwerte unterhalb der Grenze zur Gesundheitsgefahr ergeben und kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. An dem Grundstück Fl.Nr. 237/33, Gemarkung Ronhof, ergeben sich beispielsweise Werte von 57,1 dB(A) am Tag und 52,3 dB(A) in der Nacht. Da sich an dem näher an der Lärmquelle liegenden Grundstück kein Anspruch ergibt, ist davon auszugehen, dass auch an den Anwesen des Einwenders die Anspruchsvoraussetzungen nicht vorliegen.

2.6.13 Einwender 11

Der Einwender spricht sich gegen den Kreisel an der Wiener Straße/Vorjurastraße aus, da sich der Kreisel ungünstig auf die Stadtteile Reichelsdorf/ Reichelsdorfer Keller/ Katzwang auswirke.

Die Einwendung befasst sich mit einem Vorhaben der Stadt Nürnberg, das nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist. Die Regierung von Mittelfranken vermag daher im Rahmen des vorliegenden Verfahrens keine Festlegungen hinsichtlich des von dem Einwender angesprochenen Bauvorhabens zu treffen.

2.6.14 Einwender 12

Der Einwender fordert eine Anbindung der Volkmannstraße und der Max-Planck-Straße an die Landgrabenstraße, da ansonsten eine Verschlechterung des Quartierverkehrs aus dem Stadtteil Steinbühl in Richtung Fürth auftrete.

Dieser Forderung wird nicht entsprochen. Die Max-Planck-Straße ist bereits heute eine Sackgasse. Bezüglich der Volkmannstraße wurde in den Projektbeiratssitzungen und im Verkehrsausschuss der Stadt Nürnberg festgelegt, dass aus städtebaulichen Gründen zur Verkehrsberuhigung der Wohngebiete die Volkmannstraße nicht mehr an den Frankenschnellweg angebunden wird. Diese Festlegung ist nicht zu beanstanden, da für den Quartiersverkehr künftig insbesondere die Nopitschstraße zur Verfügung steht, womit eine ausreichend leistungsfähige Anbindung sichergestellt bleibt.

Der Einwender schlägt die Wahl eines anderen Krümmungsradius und/oder einen durchgehenden Standstreifen und/oder breiteren Fahrstreifen vor, um mit überschaubarem Mehraufwand den Erfordernissen vor Ort mit 80 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit besser Rechnung zu tragen.

Der Vorschlag kann nicht umgesetzt werden. Die Trassierung des Tunnels ist durch mehrere Zwangspunkte, wie sie sich rund um den Ausbaubereich befinden, bedingt. Diese Zwangspunkte lassen eine gestrecktere Trassierung, die eine höhere Geschwindigkeit ermöglichen könnte, nicht zu. Eine Verbreiterung des Tunnels wäre mit erheblichem Mehraufwand verbunden, der den geringen Nutzen von 10 km/h mehr auf einer vergleichsweise kurzen Strecke nicht rechtfertigt.

2.6.15 Einwender 13

Der Einwender kritisiert, dass ein Immissionspunkt für die Größe seines Grundstücks nicht ausreichend sei.

Dem ist zu entgegnen, dass die Bezeichnung "Immissionspunkt" wie sie in den Unterlagen gebraucht wurde, für ein Anwesen steht. Der Immissionspunkt besteht aus mehreren Immissionsorten, die einzeln berechnet und in der tabellarischen Aufstellung der Unterlage W 11 1.3 aufgeführt sind.

Der Einwender fordert Schallschutzmaßnahmen an sämtlichen Gebäudeaußenflächen und nicht nur an den im Lageplan rot markierten Flächen. Die Giebelwand des Gebäudes sei nicht richtig in den Unterlagen dargestellt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht nur, wenn die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV im Zuge der Maßnahme nicht eingehalten werden. An der Südwestfassade des Gebäudes werden die Lärmgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht für Gebäude in allgemeinen Wohngebieten allerdings nicht überschritten, sodass ein Anspruch nicht besteht.

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen besteht nur für die in den Plänen markierten Gebäudefassaden. Die Stadt Nürnberg stellte in ihrer Stellungnahme klar, dass die festgestellte Grenzwertüberschreitung an der Nordwestfassade auch die nordwestliche Giebelwand erfasst und dort dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht. Die Darstellung komplexer Gebäudekubaturen sei in diesem Maßstab sehr schwierig, sodass vereinfachende Darstellungen gewählt worden seien. Durch die schriftliche Zusage der Stadt Nürnberg in Bezug auf die Giebelwand hat sich die Einwendung insoweit jedoch erledigt.

Der Einwender erklärt, dass die gewählten Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend seien. Sämtliche Umfassungsbauteile des Gebäudes, die schutzbedürftige Räume nach außen abschließen, insbesondere Fenster, Türen, Rolladenkästen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen, seien zu ertüchtigen. Nur der Einbau von Schallschutzfenstern sei bei seinem Objekt nicht ausreichend. Es sei weder eine Einberechnung der Dachfläche noch der gesamten Erdgeschossfläche in SW-Richtung erfolgt, was mit der Einwendung geltend gemacht werde.

Diese Einwendung geht ins Leere, da in der Planfeststellung lediglich über den grundsätzlichen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen entschieden wird und nicht über Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen. Die Einstufung der Schutzbedürftigkeit von Wohnräumen sowie Art und Umfang passiver Lärmschutzmaßnahmen erfolgt in analoger Anwendung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97). Sollten sich die Stadt Nürnberg und der Einwender nicht über die Höhe der Entschädigung einigen können, so setzt die nach Art. 5 BayImSchG zuständige Behörde, in diesem Fall die Stadt Nürnberg als Kreisverwaltungsbehörde, die Höhe der Entschädigung in einem gesonderten Verfahren fest (§ 42 Abs. 3 BImSchG). Gegen diese Entscheidung kann dann der Rechtsweg beschritten werden.

Der Einwender fordert eine Entschädigung in Geld für seinen Außenwohnbereich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ein Anspruch auf Entschädigung für den Außenwohnbereich besteht in Bezug auf das Grundstück dieses Einwenders nicht. Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, begründet nur eine Überschreitung des einschlägigen Taggrenzwertes eine Entschädigung für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaeren Außenwohnbereich. Der maximale Beurteilungspegel am Gebäude des Einwenders liegt am Tag bei 52 dB(A) und damit 7 dB(A) unter dem Grenzwert von 59 dB(A) nach der 16. BImSchV für Wohngebiete. Auch wenn der Großteil des Außenwohnbereichs dem Gebäude vorgelagert ist und somit näher an der Lärmquelle liegt, so ist die Differenz von 7 dB(A) zum Grenzwert so groß, dass ausgeschlossen werden kann, dass an anderen repräsentativen Punkten des Außenwohnbereichs der Grenzwert nicht eingehalten werden kann. Ein Anspruch auf Entschädigung für den Außenwohnbereich besteht somit nicht.

Der Einwender moniert, dass die vorgelegten Berechnungen unzureichend und teilweise nicht korrekt seien. Die Schallschutzwand am Leiblsteg aus Acrylglas entspreche nicht den Grundlagen im Schallschutzgutachten. Die Schallschutzwand sei dort nicht 8 m hoch.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Berechnungen wurden korrekt durchgeführt und sind auch vom Bayerischen Landesamt für Umwelt als zuständiger Fachbehörde geprüft worden. Bei den Berechnungen wurde der Leiblsteg berücksichtigt und es ist vorgesehen, die Schallschutzwand soweit wie technisch möglich an den Leiblsteg heranzuführen. Die Stadt Nürnberg hat in ihrer Stellungnahme zu dieser Einwendung aufgeführt, dass die Lücken zwischen Wand und Brückenkonstruktion geschlossen würden. Eine entsprechende Auflage wurde unter Ziffer 3.6.1 in den Beschlusstenor aufgenommen.

Der Einwender kritisiert, dass auf den Plänen, die auf der Internetseite der Stadt Nürnberg abrufbar waren, die rechtsverbindliche Unterschrift fehlt. Der Einwender geht davon aus, dass entweder ein Formfehler vorliegt oder nicht die tatsächlichen Unterlagen veröffentlicht worden seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Rechtsverbindlich sind lediglich die bei der Stadt Nürnberg in Papierform ausgelegten Pläne, nicht die im Internet veröffentlichten Unterlagen. Bei den Unterlagen in Papierform war eine rechtsverbindliche Unterschrift vorhanden. Unter der Rubrik "Nutzungsbedingungen" der Homepage wurde darauf hingewiesen, dass die ausgelegten Pläne, Unterlagen und Fristen

gelten, die in der Peuntgasse 5 einsehbar waren und dass sich die online gestellten Dokumente nur als zusätzlicher Service verstehen und keine Rechtsverbindlichkeit haben.

Der Einwender beanstandet die Nichteinhaltung der Planzeichenverordnung.

Die Planzeichenverordnung gilt nur für Flächennutzungspläne und Bebauungspläne, nicht aber für Planfeststellungsverfahren nach dem Bayerischen Straßen- und Wegerecht.

2.6.16 Einwender 14

Der Einwender macht geltend, dass der Ausbau achtspurig erfolge und somit die Straße in ihrer geplanten Form einer Bundesautobahn gleichkomme, was erhebliche Lärmimmissionen verursache. Da somit Mindestabstände einzuhalten seien, entstünden bauliche Einschränkungen auf dem Grundstück des Einwenders.

Dieser Einwendung ist zu entgegnen, dass es für die Widmung einer Straße nicht auf ihren Ausbauzustand, sondern auf ihre Verkehrsfunktion ankommt. Wie unter Ziffer C 1.1 dargestellt, handelt es sich auch nach dem Ausbau des sog. Frankenschnellwegs im Nürnberger Stadtgebiet um eine Kreisstraße.

Der Einwender befürchtet erhöhte Lärm- und Abgasimmissionen, da sich sein Anwesen im Einflussbereich eines der beiden Tunnelportale befinde.

Um das Ausbauvorhaben mit dem Bestand vergleichen zu können, wurde das Prognosejahr 2020 gewählt und der Verkehr in diesem Jahr für beide Fallgestaltungen prognostiziert. Es wurde errechnet, dass die Immissionsbelastung am Anwesen des Einwenders im Ausbaufall (sog. Planfall) geringer sein wird, als bei Beibehaltung des bisherigen Zustands (Prognosebezugsfall). Im Planfall rückt der Verkehr vom Anwesen des Einwenders ab und verschwindet zum Teil im Tunnel. Außerdem wird vor dem Anwesen des Einwenders eine 4 m hohe Lärmschutzwand errichtet, die Lärm und Abgase reduziert. Daneben besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für Teile dieses Gebäudes.

Im Hinblick auf die Luftschadstoffe ergibt sich eine Verbesserung auch gegenüber der bisherigen Situation. In der Unterlage M 11.2 wurde der Ausbaubereich nochmals in unterschiedliche Abschnitte unterteilt. Das Anwesen des Einwenders ist darin dem Abschnitt "Mitte 1" zuzuordnen. Nach Realisierung im geplanten Umfang, können im Bereich "Mitte 1" die Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) und Benzol eingehalten werden. Die Stickstoffdioxidimmissionen können im Vergleich zum Prognosebezugsfall reduziert werden, es verbleibt lediglich eine Überschreitung des Jahresgrenzwertes um 2µg/m³ NO₂.

Der Einwender behauptet eine ganz entscheidende Abwertung seines Objekts durch die Aufschüttung und Errichtung der Lärmschutzwände.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Anwesen des Einwenders wird durch die Baumaßnahme nicht abgewertet, sondern profitiert in mehrerlei Hinsicht. Im Vergleich zum Bestand wird keine zusätzliche Aufschüttung erfolgen. Die bisherige

Böschung wird als Stützwand in die geplante Lärmschutzwand integriert. Die untere Hälfte der Wand wird als Stützkonstruktion in Beton, die obere als transparente Glaswand ausgeführt. Die Abstandsflächen zum Anwesen des Einwenders sind eingehalten, die Lärmschutzwand wird zum Teil transparent ausgeführt und die verbleibenden städtischen Restflächen in diesem Bereich werden begrünt. Wie bereits ausgeführt, führt die Lärmschutzwand zu einer Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen.

Der Einwender befürchtet Schäden aus den Erschütterungen des zusätzlichen Verkehrs sowie Schäden aus der Grundwasserabsenkung.

Der Verkehr rückt weiter vom Anwesen des Einwenders ab, sodass keine Schäden aus Erschütterungen durch den Verkehr zu befürchten sind. Am Anwesen des Einwenders ist ein mittlerer Grundwasserstand von 300,9 m NN anzunehmen. Bauzeitlich wird der Grundwasserstand dort etwa um 3,4 m absinken. Die Felsoberkante liegt in Höhe von 302 m NN und somit etwa 1 m oberhalb des mittleren Grundwasserspiegels. Somit werden keine setzungsempfindlicheren Schichten entwässert. Die Planfeststellungsbehörde hat jedoch als Auflage unter Ziffer 3.6 veranlasst, dass das Gebäude in die Beweissicherung aufgenommen wird.

Die am Verkehrsgutachten geäußerte Kritik wurde neben weiteren Punkten bereits unter Ziffer C. 2.3 behandelt.

2.6.17 Einwender 15

Die Einwender kritisieren, dass die Planung eines dritten Fahrstreifens nur westlich, aber nicht östlich der Jansenbrücke ungenügend sei und nicht die Voraussetzungen für einen ordnungsgemäßen Verkehrsablauf erfülle. Laut Verkehrsgutachten steige das Verkehrsaufkommen östlich der Jansenbrücke auf einen ähnlich hohen Wert.

Die dritte Fahrspur im Abschnitt West wird benötigt, um den Autofahrern, die an der Stadtgrenze einfahren und an der Jansenbrücke den Frankenschnellweg schon wieder verlassen, einen Wechsel auf die durchgehende Fahrspur zu ersparen. Aufgrund der Häufigkeit dieser Fahrbeziehung wird eine dritte Fahrspur hier für notwendig erachtet, nicht aber östlich der Jansenbrücke.

2.6.18 Einwender 16

Die Einwender beklagen, dass viele Lkw die Minervastraße als Mautausweichroute nutzen. Es sei kein Lärmschutz ab dem Minervatunnel vorgesehen, weshalb Einwendungen gegen den Plan erhoben werden.

Das Ziel des kreuzungsfreien Ausbaus ist es, den beschriebenen Schleichverkehr durch die Wohngebiete auf dem Frankenschnellweg zu konzentrieren. Dadurch, dass der Frankenschnellweg für Stauungen bekannt ist, suchen sich viele Lkw-Fahrer eine Ausweichroute zu den Hauptverkehrszeiten und nutzen z.B. die Minervastraße. Mit dem kreuzungsfreien Ausbau soll der Verkehr auf dem Frankenschnellweg verflüssigt werden und der Schleichverkehr aus den Wohngebieten heraus auf den Frankenschnellweg geführt werden. Außerhalb des Ausbaubereichs wurde berechnet, ob es durch den zusätzlichen Verkehr auf dem Franken-

schnellweg zu Überschreitungen der immissionsschutztechnischen Grenze zur Gesundheitsgefahr kommt, bzw. ob Beurteilungspegel oberhalb dieser Grenze weiter erhöht werden. Soweit dies der Fall ist, besteht für die Gebäude außerhalb des Baubereichs dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Welche Gebäude dies sind, kann im Einzelnen der Unterlage E 11.3 entnommen werden.

2.6.19 Einwender 17

Die Einwender fordern den Erhalt ihres Gartenwohnhauses, das nach den ursprünglichen Planungen der Stadt Nürnberg für die Errichtung eines Inspektionsweges mit einer Breite von 3,00 m abgebrochen werden sollte.

Der Forderung wurde durch Zusage der Vorhabensträgerin entsprochen. Die Stadt Nürnberg ist von ihrer ursprünglichen Forderung, das Gartenhaus zu entfernen, abgerückt. Der Inspektionsweg mit einer Breite von 3,00 m wird direkt vor und hinter dem Gartenwohnhaus der Einwender enden. Im Bereich des Gartenwohnhauses wird der Inspektionsweg in reduzierter Breite weitergeführt.

2.6.20 Einwender 18

Der Einwender wendet sich gegen die Planung, da die Kleingartenkolonie "Stiller Winkel" durch das Vorhaben vollständig eingeebnet und straßenbaulich genutzt werden würde.

Vom Ausbau des Frankenschnellwegs sind nur die Parzellen 76, 80 und 81 der Kleingartenkolonie betroffen. Somit ist die Parzelle des Einwenders nicht betroffen. Allerdings hat die Stadt Nürnberg den Bebauungsplan 4569 beschlossen, der ein Gewerbegebiet auf dem Gebiet der Kleingartenkolonie vorsieht. Die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes sind jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

2.6.21 Einwender 19

Der Einwender führt aus, dass er die Lärmschutzmaßnahme Pettenkoferstraße nicht für wirkungsvoll halte.

Bei der Erhöhung der Mauer in der Pettenkoferstraße handelt es sich um eine freiwillige Lärmsanierungsmaßnahme, die die Stadt Nürnberg im Rahmen des Konjunkturpakets I unabhängig vom gegenständlichen Verfahren realisiert hat. Der Ausbaubereich, in dem bauliche Maßnahmen ergriffen werden, endet nördlich der Otto-Brenner-Brücke. Lärmschutzmaßnahmen (einschl. Maßnahmen zur Ertüchtigung vorhandener Lärmschutzmaßnahmen) südlich dieser Brücke - und somit im Bereich der Pettenkoferstraße - könnten im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens nur unter den oben (s. Ziffer 2.3.7.2) skizzierten Voraussetzungen Lärmschutzansprüche außerhalb des Baubereichs verlangt werden, die jedoch in Bezug auf den Einwender nicht erfüllt sind. Wie der Unterlage E 11.3 entnommen werden kann, liegen die Immissionspegel am Anwesen des Einwenders im 1. OG an der Ostseite (ungünstigster Fall) am Tag bei 61,6 dB(A) und in der Nacht bei 57,1 dB(A).

2.6.22 Einwender 20

Der Einwender macht geltend, dass der Verkehr auf dem Frankenschnellweg nach dem Ausbau weiter zunehmen werde und somit auch die Verkehrsbelastung in der Werderau. Er fordert die Einhausung bis zur Minervabrücke.

Der Einwender wohnt in der Werderau und damit außerhalb des Ausbaubereichs. Lärmschutzmaßnahmen könnten im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens deshalb nur unter den oben (s. Ziffer 2.3.7.2) skizzierten Voraussetzungen für Lärmschutzansprüche außerhalb des Ausbaubereichs verlangt werden.

Für das Anwesen des Einwenders wurden die Immissionspegel ohne den Ausbau des Frankenschnellwegs und bei Ausbau des Frankenschnellwegs im Prognosejahr 2020 berechnet. Ergebnis war, dass es zu einem Lärmzuwachs von maximal 1 dB(A) durch den Ausbau des Frankenschnellwegs kommt und die Beurteilungspegel bei 58,8 dB(A) am Tag und 54,3 dB(A) in der Nacht liegen werden. Da die Werte somit deutlich unter den Werten von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht liegen und auch kein Lärmzuwachs von mindestens 3 dB(A) verursacht wird, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Mithin besteht für die Stadt Nürnberg auf der Grundlage des Immissionsschutzrechts auch keine Verpflichtung zur Verlängerung des Tunnels bzw. einer Einhausung bis zum Minervatunnel.

2.6.23 Einwender 21

Der Einwender befürchtet nach dem Ausbau erhöhte Lärmbelastungen an seinem Wohnanwesen.

Der Einwender wohnt an der Kreisstraße N 1 in der Nähe der AS Nürnberg-Königshof der BAB A 73. Im Zuge der Einwendungsbearbeitung wurde für das Anwesen des Einwenders errechnet, wie sich die Lärmsituation nach der Realisierung des beantragten Vorhabens darstellt. Es zeigte sich, dass sich in Folge des Ausbaus an dem Anwesen eine geringfügige Erhöhung des Immissionspegels von maximal 0,3 dB(A) ergibt. Da die Immissionspegel bei maximal 55,4 dB(A) am Tag und 49,3 dB(A) in der Nacht liegen, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

2.6.24 Einwender 22

Der Einwender befürchtet eine Zunahme des Schwerlastverkehrs und wendet sich gegen die zunehmende Belastung an Lärm und Luftverschmutzung.

Der Einwender wohnt in der Werderau und damit außerhalb des Ausbaubereichs. Lärmschutzmaßnahmen könnten im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens deshalb nur unter den oben (s. Ziffer 2.3.7.2) skizzierten Voraussetzungen für Lärmschutzansprüche außerhalb des Ausbaubereichs verlangt werden. Diese Voraussetzungen liegen aber bezüglich des Anwesens des Einwenders offensichtlich nicht vor, nachdem bereits an dem deutlich näher zum Frankenschnellweg gelegenen Immissionsort Spießstraße 2 lediglich Immissionspegel von max. 56,2 dB(A) tags und 51,6 dB(A) nachts erreicht werden.

Hinsichtlich der lufthygienischen Situation wird auf die Ausführungen oben unter Ziffer C. 2.3.7.5 Bezug genommen. Im übrigen wird, entsprechend der Forderung

der Einwender, zur Beweissicherung über ein Jahr vor Baubeginn ein Messprogramm monatlich durchgeführt, um die derzeitige Abgassituation zu dokumentieren. Als Messpunkte werden Messorte herangezogen, die schon für die Luftreinhalteplanung der Stadt und die Grundwerteermittlung verwendet wurden. Einer der Standardmesspunkte befindet sich dabei direkt in der Werderau in der Nähe der Wohnung des Einwenders.

Auf Nachfrage des Einwenders wurde untersucht, inwieweit die in der Werderau im Zuge des Konjunkturpakets II im Jahr 2010 errichteten Lärmschutzwände Auswirkungen auf die Verteilung der Luftschadstoffe haben. Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass Lärmschutzwände neben ihrer lärmindernden Wirkung auch zu einer Verringerung der Luftschadstoffbelastung in direkt angrenzenden Gebieten hinter der Lärmschutzwand führen. Die Schadstoffe können sich nicht mehr ungehindert seitlich ausbreiten, sondern werden vertikal nach oben abgeleitet, wo sie in den freien Luftstrom gelangen und eine stärkere Verdünnung erfahren als bei bodennaher Freisetzung. Die Luftschadstoffsituation in der Werderau wird neben dem Frankenschnellweg insbesondere durch die nördlich und östlich liegenden Gewerbegebiete und die Nopitschstraße geprägt. Die Heisterstraße (DTV: 8.000 Kfz/24 Std) wird durch die Lärmschutzwand begrenzt, sodass sich die Luftschadstoffe innerhalb dieses Straßenzuges generell schlechter ausbreiten können. In Verbindung mit der abschirmenden Wirkung des stark befahrenen Frankenschnellwegs (DTV 74.000 24/Std) ist jedoch keine Verschlechterung der Immissionssituation entlang der Heisterstraße zu erwarten. An den Abschnitten der Heisterstraße, die nicht direkt an die Lärmschutzwand angrenzen, sowie in den Querstraßen Spieß-, Endresstraße und an der Werderau, kann eine deutliche Verbesserung der Gesamt-Schadstoffimmissionssituation erwartet werden.

Der Einwender macht geltend, dass die im Zuge des Konjunkturpakets im Jahr 2010 errichtete Lärmschutzwand den Lärm auf die gegenüberliegende Wand, errichtet von der Deutschen Bahn, reflektiere und dass der Lärm von dort an der anderen Wand vorbei in die Spießstraße reflektiert werde. Dadurch hätten die Anwohner in der Spießstraße höhere Lärmbelastungen als vor Errichtung der Lärmschutzwand zu erleiden, die durch den Ausbau des Frankenschnellweges noch erhöht würden.

Die Stadt Nürnberg hat aufgrund der Beschwerden einen Gutachter damit beauftragt, die geschilderte Lärmsituation zu überprüfen. Die Stadt Nürnberg hat im Rahmen des zweiten Erörterungstermines schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass es tatsächlich durch die Lärmschutzwand 2 zu Reflexionen für die Bebauung auf der westlichen Seite kommt, dass aber diese Reflexionen in einer Größenordnung liegen, die komplett im Gesamtlärm untergeht. In der Summe ist dieser Reflexionslärm zwar vorhanden, aber er führt zu keiner Werterhöhung. Dies gilt auch für die Situation nach Ausbau des Frankenschnellweges. Zwar hat der Einwender zu Recht darauf hingewiesen, dass der von der Stadt beauftragte Gutachter auch ausgeführt hat, dass - unabhängig von den errechneten Werten - nicht ausgeschlossen werden kann, dass an einzelnen Immissionsorten durch Reflexionen auch wahrnehmbare Veränderungen auftreten können, da das menschliche Gehör durchaus mehrere Schallereignisse getrennt wahrnehmen kann. Dies ändert jedoch nichts daran, dass die oben (s. Ziffer C. 2.3.7.2) skizzierten Voraussetzungen für Lärmschutzansprüche außerhalb des Ausbaubereichs bei weitem nicht erreicht werden, weil für deren Ermittlung auf die Berechnung der Mittelungspegel nach RLS 90 abzustellen ist und nicht auf die eventuelle Wahrnehmung von Einzelereignissen.

Der Einwender beantragt, dass im Hinblick auf die Bedeutung der lärmschutz-technischen Fragen das Landesamt für Umwelt gebeten werden möge, mit seiner Lärmschutzabteilung die lärmtechnischen Annahmen vonseiten der Stadt Nürnberg zu überprüfen.

Die Planfeststellungsbehörde lässt bei jedem Planfeststellungsverfahren die schalltechnischen Untersuchungen von der zuständigen Fachbehörde überprüfen. So wurde auch das gegenständliche Vorhaben dem Bayerischen Landesamt für Umwelt mit Beginn der Einleitung des Verfahrens mit der Bitte um Prüfung vorgelegt. Das Bayerische Landesamt für Umwelt führte bei seiner Prüfung Vergleichsberechnungen durch. Als Ergebnis der Untersuchungen stellte das Bayerische Landesamt für Umwelt fest, dass mit den vom Straßenbaulastträger vorgelegten Berechnungsergebnissen und der Beurteilung Einverständnis besteht.

Der Einwender fordert eine Einzeluntersuchung hinsichtlich Lärm und Schadstoffen für sein Anwesen.

Aus den vorliegenden Lärm- und Schadstoffuntersuchungen können in ausreichender Weise Rückschlüsse auf das Anwesen des Einwenders gezogen werden. Zudem ist die Stadt Nürnberg außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in Kontakt mit dem Einwender und es wurde die Lärmsituation verursacht durch den Bau der Lärmschutzwand im Rahmen des Konjunkturpakets untersucht. Der nicht näher definierten Forderung nach einer "Einzeluntersuchung" ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Weise nachgekommen worden.

Der Einwender fordert, die im Rahmen des Konjunkturpakets gebaute Lärmschutzwand im Klarglasbereich mit einer lärmabsorbierenden Beschichtung zu versehen.

Die Lärmschutzwand, die im Rahmen des Konjunkturpakets II gebaut wurde, unterfällt nicht dem Verfahrensgegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens; sie wurde den Berechnungen als gegeben zugrunde gelegt.

Da die Lärmschutzwand, die im Zuge des Konjunkturpakets II gebaut wurde, am Anwesen des Einwenders zu Verschlechterungen der Lärmsituation geführt habe, habe der Einwender neue Fenster mit Schallschutzklasse IV (statt bisher Schallschutzklasse II) eingebaut. Er beantragt, der Stadt Nürnberg diese Kosten aufzugeben.

Diese Forderung steht nicht in Bezug zum gegenständlichen Planfeststellungsverfahren und wird daher zurückgewiesen.

2.6.25 Einwender 23

Der Einwender befürchtet erhöhte Lärmwerte sowie eine erhöhte Schadstoffbelastung durch zunehmenden Verkehr.

Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (ohne Berücksichtigung des gleichviel einzubauenden lärmreduzierenden Belages) führen zu einer Reduzierung der Lärmimmissionen am Anwesen des Einwenders um bis zu 14 dB(A) im Vergleich zum Ist-Zustand. Soweit die Vorsorgewerte nicht eingehalten werden können, besteht zusätzlich ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Auf die Aus-

führungen oben unter Ziffer C. 2.3.7.1 wird Bezug genommen. Hinsichtlich der luft-hygienischen Situation wird auf das unter Ziffer C. 2.3.7.5 Gesagte verwiesen.

Der Einwender kritisiert, dass die Lärmschutzwand näher als bislang an sein Anwesen heranrücke, wodurch sein Grundstück verschattet und die garten-bauliche sowie kommunikative Nutzung des Gartens gefährdet werde.

Der Einwender irrt in der Annahme, die Lärmschutzwand rücke näher an das Grundstück heran. Die Lärmschutzwand rückt tatsächlich um 0,9 bis 1,5 m vom Anwesen des Einwenders ab. Sie steht damit im Mittel etwa 4,5 m von der Grund-stücksgrenze entfernt. Zudem wird die Lärmschutzwand gebogen hergestellt wer-den, sodass sich die Lärmschutzwand im oberen Teil vom Grundstück des Ein-wenders wegneigen wird. Eine zusätzliche Verschattung oder ein Einmauerungs-effekt ist daher nicht gegeben.

2.6.26 Einwender 24

Der Einwender macht geltend, dass die passiven Lärmschutzmaßnahmen für sein Grundstück nicht ausreichen, da weder eine Einberechnung der Dach-fläche noch der gesamten Erdgeschossfläche in SW-Richtung erfolgt sei.

Diese Einwendung geht ins Leere, da in der Planfeststellung lediglich über den grundsätzlichen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen entschieden wird und nicht über Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen. Die Einstufung der Schutzbe-dürftigkeit von Wohnräumen sowie Art und Umfang passiver Lärmschutzmaßnah-men erfolgt in analoger Anwendung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97). Sollten sich die Stadt Nürnberg und der Einwender nicht über die Höhe der Entschädigung einigen können, so setzt die nach Art. 5 BayLmSchG zuständige Behörde, in diesem Fall die Stadt Nürnberg als Kreisverwaltungsbehörde, die Höhe der Entschädigung in einem gesonderten Verfahren fest (§ 42 Abs. 3 BImSchG). Gegen diese Entschei-dung kann dann der Rechtsweg beschritten werden.

Der Einwender hält eine Nutzung seiner Terrasse und der Gartenfreifläche nach dem Ausbau aufgrund der Lärmpegel und der Feinstaubimmission in gewohntem Maße nicht mehr für möglich. Dies mindere seine Wohn- und Le-bensqualität.

Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (ohne Berücksichtigung des gleichviel einzubauenden lärmreduzierenden Belages) führen zu einer Reduzie-rung der Lärmimmissionen am Anwesen des Einwenders um bis zu 8 dB(A) im Vergleich zum Ist-Zustand. Die Reduzierung der Lärmpegel führt nicht zu einer Minderung, sondern zu einer Steigerung der Nutzbarkeit von Terasse und Garten-fläche. Hinsichtlich der lufthygienischen Situation wird auf das unter Ziffer 2.3.7.5 Gesagte verwiesen.

2.7 Gesamtergebnis der Abwägung

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe wurden im Wesentlichen in dem vorstehenden Abschnitt „Planrechtfertigung“ (C.2.2) dargelegt.

Der Schwerpunkt der individuellen Beeinträchtigungen und privaten Interessen liegt in der künftigen Immissionsbelastung durch das Bauvorhaben und in den Immissionsbelastungen während der Bauzeit. Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass sie die Maßnahme für zumutbar und gerechtfertigt hält.

In den Ausbaubereichen wird durch die Anwendung der 16. BImSchV sichergestellt, dass sich nach dem Ausbau mit Hilfe von aktiven und passiven Maßnahmen die Lärmimmissionen innerhalb der Vorsorgegrenzwerte bewegen. Die Abwägung bei der Wahl zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist nicht zu beanstanden und liegt im Rahmen des planerischen Ermessens. Es wird an vielen Anwesen zu einer Verbesserung gegenüber der derzeitigen Immissionsbelastung kommen. Soweit es in Einzelfällen zu geringfügigen Mehrbelastungen kommt, sind diese entschädigungslos zumutbar; die für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange wiegen höher.

Im Hinblick auf die lufthygienische Situation kommt es nach Realisierung des Vorhabens insgesamt fast im gesamten Ausbaubereich zu Verbesserungen der Immissionskonzentrationen im Vergleich zur Situation ohne Realisierung dieses Vorhabens. Es ist zudem zu erwarten, dass die in der Stadt Nürnberg derzeit laufende Luftreinhalte-/Aktionsplanung auch für die Gebiete, in denen die Grenzwerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM₁₀) überschritten werden, eine Schadstoffminderung bewirken wird.

Außerhalb der Ausbaubereiche im Stadtgebiet Nürnberg, aber auch in den Stadtgebieten von Fürth und Erlangen wird die Vorhabensträgerin mit Hilfe von passiven Lärmschutzmaßnahmen sicherstellen, dass keine gesundheitsgefährdenden Zustände für die Anwohner entstehen oder weiter verfestigt werden. Die verbleibenden, äußerst geringfügigen Mehrbelastungen sind zumutbar; die für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange wiegen schwerer.

Die Erhöhung der Luftschadstoffkonzentration von Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM₁₀) außerhalb des Ausbaubereichs ist lufthygienisch irrelevant und liegt im Bereich der Prognoseunsicherheit.

Während der Bauzeit wird der Verkehr überwiegend im bestehenden Straßenraum der Kreisstraße N 4 fließen. Soweit es in einzelnen Bauabschnitten, die sich insgesamt über die komplette Bauzeit auf etwa zwei Jahre summieren werden, zu einer ausgeschilderten Umleitung des Verkehrs in Fahrtrichtung Süden über die Bertha-von-Suttner-Straße, Fugger Straße, Rothenburger Straße, Schlachthofstraße und Am Pferdemarkt kommt, wird die Stadt Nürnberg auch hier durch die Gewährung von passiven Lärmschutzmaßnahmen sicherstellen, dass für die Anwohner keine gesundheitsgefährdenden Zustände entstehen. Im Hinblick auf den vorübergehenden Charakter der Umleitung, den Nachweis der Leistungsfähigkeit der Umleitungsstrecke und in Ermangelung einer vorzugswürdigen Alternativroute hält die Planfeststellungsbehörde die vorübergehenden, zusätzlichen Belastungen entlang der Umleitungsstrecke für zumutbar.

Die Inanspruchnahme von Privateigentum für die Baumaßnahme ist nur in sehr geringem Umfang notwendig. Die notwendigen Grundinanspruchnahmen sind für die Realisierung des Vorhabens unabdingbar. Sie sind auf Grund der für das Vor-

haben sprechenden überwiegenden Gemeinwohlinteressen gerechtfertigt und werden entschädigt.

Das Vorhaben führt nur in sehr geringem Umfang zu Neuversiegelung von Boden, da das Vorhaben im Stadtgebiet größtenteils auf bereits versiegelten Straßenflächen realisiert wird. Den Belangen der Wasserwirtschaft kann durch entsprechende Auflagen Rechnung getragen werden. Der Verlust von Straßenbegleitgrün wird das Stadtbild negativ beeinflussen. Dabei handelt es sich jedoch nur um einen vorübergehenden Effekt bis zum Wirksamwerden der geplanten Gestaltungsmaßnahmen.

Bei der Abwägung der für und gegen die Planung sprechenden Aspekte ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben wegen Überwiegens der entgegenstehenden Belange aufgegeben werden müsste. Vielmehr ist dem öffentlichen Interesse an der Beseitigung der verkehrlichen Kapazitätsengpässe auf der Kreisstraße N 4 und der Verlagerung von Verkehr aus Wohngebieten heraus auf die N 4 der Vorrang einzuräumen.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der Antrag der Stadt Nürnberg auf Ausbau der Kreisstraße N 4 in der beantragten Form nachvollziehbar und genehmigungsfähig ist. Eindeutig bessere Alternativen zur beantragten Ausbauvariante sind nicht vorhanden. Insbesondere die derzeitigen staubedingten Immissionsbelastungen und verkehrlichen Einschränkungen lassen ein Beibehalten der derzeitigen Situation nicht zu. Die Planung entspricht in ihrer Gesamtheit den aktuellen technischen Erfordernissen und wird den vielfältigen Interessen - auch denen des Immissionsschutzes - gerecht. Unverhältnismäßige Eingriffe in privates Grundeigentum sind mit der Maßnahme nicht verbunden. Insgesamt gesehen hat die Planfeststellungsbehörde ihre planerische Gestaltungsfreiheit unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange wahrgenommen und den Plan für eine Maßnahme festgestellt, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen Interessen entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt. Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet.

3. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, Umstufung und Widmung folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 7 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

4. Teilsofortvollzug

Die Stadt Nürnberg als Antragstellerin im Planfeststellungsverfahren beantragt die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses für folgende Planbestandteile:

- Neubau der Eisenbahnüberführung der Strecke 5952 Nürnberg Rbf - Nürnberg Hgbf über den Frankenschnellweg, Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 313, einschließlich Rückbau der bestehenden Eisenbahnüberführungen dieser Strecke, Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 312

- Neubau der Eisenbahnüberführung der Strecke 5952 Nürnberg Rbf - Nürnberg Hgbf über eine Fuß- und Radwegüberführung, Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 314, sowie
- Errichtung eines Bahnkörpers zwischen den Bauwerken lfd. Nrn. 313 und 314 des Bauwerksverzeichnisses nach Maßgabe der lfd. Nr. 315 Bauwerksverzeichnis.

Die teilweise sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ist im öffentlichen Interesse geboten (§ 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO).

Die DB AG hat im Zusammenhang mit dem zwischenzeitlich abgeschlossenen mehrgleisigen Ausbau der Bahnlinie Nürnberg Hbf. – Fürth Hbf. die Bahnlinie Nürnberg Rbf – Nürnberg Hgbf, das sogenannte Lokzufuhrgleis, seit 2007 außer Betrieb genommen. Auf dieser Bahnlinie plant die DB AG derzeit die Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Schwabacher Straße, die Elektrifizierung der gesamten Strecke und den Neubau der Eisenbahnüberführung über den Frankenschnellweg. Die Wiederinbetriebnahme der Strecke ist seitens der DB AG für spätestens 2016 vorgesehen.

An der Eisenbahnüberführung weist der Frankenschnellweg in Fahrtrichtung Fürth derzeit eine eingeschränkte Durchfahrthöhe von 4,21 m auf. Regelmäßig ereignen sich hier Unfälle mit LKW, die an der Brücke „hängen“ bleiben. Die Stadt Nürnberg hat deshalb gegenüber der DB AG das Verlangen geäußert, die Brücke so umzubauen, dass die uneingeschränkte Durchfahrthöhe von 4,50 m erreicht werden kann. Dies ist mit der derzeitigen Brückenkonstruktion und dem statischen System (flachgegründete Pendelstützen unmittelbar neben der Fahrbahn des Frankenschnellwegs) nicht möglich. Der Neubau der Eisenbahnüberführung ist somit unabhängig vom kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs erforderlich und kann auch unabhängig davon durchgeführt werden. Die Finanzierung der Maßnahmen ist in Abstimmung mit der DB AG gesichert.

Es besteht somit ein erhebliches öffentliches Interesse daran, die Eisenbahnüberführung abzurechen und neu zu errichten, und zwar unabhängig davon, ob der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellweges verwirklicht werden wird oder nicht. Die beiden Eisenbahnüberführungen, Bauwerksverzeichnis lfd. Nrn. 313 und 314, mit dem dazwischen liegenden Damm (lfd. Nr. 315) bilden eine bauliche Einheit und sind deshalb gemeinsam zu betrachten, sodass sich das öffentliche Interesse auf alle vier oben genannten lfd. Nummern des Bauwerksverzeichnisses (einschl. Rückbau) bezieht.

Es besteht weiterhin ein erhebliches öffentliches Interesse daran, diese Erneuerung der Eisenbahnbrücken zeitnah umzusetzen, ohne den Ausgang eines eventuellen Verwaltungsstreitverfahrens abwarten zu müssen. Denn die von der Deutschen Bahn AG eingeplante Sperrung der Bahnstrecke, durch die sich erhebliche Zeit- und Kostenvorteile beim Bau ergeben, endet im Jahr 2016. Ein Bau nach Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs ab 2016 müsste unter Betrieb erfolgen, wodurch sich die Bauzeit wesentlich verlängern und die Kosten signifikant erhöhen würden. Auch kann nicht damit gerechnet werden, dass die Sperrung verlängert oder nach Wiederaufnahme des Betriebs zeitnah erneut eingeplant werden würde; die Sperrung an sich benötigter Bahnstrecken bringt für die Abwicklung des Bahnverkehrs so erhebliche Komplikationen und Anpassungen des Betriebsablaufes mit sich, dass solche Sperrungen nur mit jahrelangem Vorlauf geplant werden können.

Nachdem die Voraussetzungen des § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO erfüllt sind, hatte die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der gebotenen Ermessensentscheidung das

Teilvollzugsinteresse der Vorhabensträgerin gegen ein mögliches Suspensivinteresse der von der Maßnahme Betroffenen abzuwägen.

Durch die Bauarbeiten an den Eisenbahnüberführungen wird kein Privateigentum streitig in Anspruch genommen. Ein Teilsofortvollzug berührt die Rechtsposition von möglichen Betroffenen auch nicht mittelbar dergestalt, dass durch den Bau der Eisenbahnüberführungen "vollendete Tatsachen" dergestalt geschaffen würden, dass die Umsetzung des Gesamtprojekts "kreuzungsfreier Ausbau Frankenschnellweg" präjudiziert würde. Denn die Erneuerung der Eisenbahnüberführung ist aufgrund der unzureichenden baulichen Beschaffenheit der Bestandsüberführung auch unabhängig von einem kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs nötig. Entsprechend der geplanten Abmessungen sind die Überführungen auch funktionsfähig, wenn es nicht zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs kommen sollte. Würde der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs nicht realisiert, bliebe kein Planungstorso, sondern eine für sich wirksame und notwendige Maßnahme bestehen.

Im übrigen liegen der Planfeststellungsbehörde keine Einwendungen vor, wonach der Bau oder der Betrieb der Überführungen für sich genommen Betroffenheiten auslösen würde; derlei ist auch nicht erkennbar. Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde deshalb zu dem Schluss, dass das Vollzugsinteresse der Vorhabensträgerin überwiegt.

5. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes vom 20.02.1998 (GVBl 5/1998, S. 43). Von der Zahlung der Gebühr ist die Stadt Nürnberg nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 KG befreit. Die Regelung bezüglich der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG.

D. **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Beschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage** bei dem

Bayerischen Verwaltungsgericht in Ansbach,
Postfachanschrift: Postfach 6 16, 91511 Ansbach,
Hausanschrift: Promenade 24, 91522 Ansbach,

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. **Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Beschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Gegen die Anordnung des Sofortvollzuges von Teilen des vorstehenden Planfeststellungsbeschlusses kann nach § 80 Abs. 5 VwGO bei dem oben genannten Gericht schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle

dieses Gerichts Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gestellt werden. Der Antrag ist nicht fristgebunden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

- Die Klageerhebung in elektronischer Form (z.B. durch E-Mail) ist unzulässig.
- Kraft Bundesrechts ist in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

E. Hinweise zu Zustellung und Auslegung des Plans

Der Planfeststellungsbeschluss wird dem Träger des Vorhabens und den in Bayern anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen im Sinne des § 3 UmwRG i. V. m. § 63 Abs. 2 BNatSchG, die sich im Verfahren geäußert haben, individuell zugestellt.

Darüber hinaus wird der Planfeststellungsbeschluss – da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären – nicht einzeln zugestellt, sondern es wird der verfügende Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans im Amtsblatt der Regierung von Mittelfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Je eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden bei der Stadt Nürnberg, der Stadt Erlangen und der Stadt Fürth zwei Wochen zur Einsicht ausliegen. Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Mittelfranken angefordert werden. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss auch auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken (www.regierung.mittelfranken.bayern.de) abzurufen.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A. 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen auch bei der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Ansbach, den 28.06.2013
Regierung von Mittelfranken

Wolf
Regierungsdirektor