

**Sachstand UVP zur Westanbindung der Flachsröste
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 11.08.2010**

Ausführlicher Sachverhalt:

1. Ausgangssituation/Beschlusslage

Der AfV / AfS hat in seiner gemeinsamen Sitzung am 19.02.1998 die Verwaltung beauftragt, die möglichen verkehrlichen Konsequenzen einer Nachverdichtung in Fischbach zu untersuchen. Die Verwaltung erstellte auf Basis des damaligen Wohnbauflächenpotentials Verkehrsprognosen mit Fokus auf Fischbacher Hauptstraße, Pellergasse sowie einer Westanbindung der Flachsröste und berichtete dem AfV in seiner Sitzung am 13.04.2000 über die Untersuchungsergebnisse.

Der AfV nahm die Untersuchung zum Verkehrssystem Fischbach zustimmend zur Kenntnis und beauftragte die Verwaltung u.a., die Trasse einer „Westanbindung Flachsröste“ planerisch zu sichern und die entsprechenden planungs- und grundstücksrechtlichen Schritte einzuleiten (Anlage). Zu diesem Zweck sollte die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens vorbereitet werden. Eine im April 2004 durchgeführte Vorprüfung gem. § 3 c UvPG kam zu dem Ergebnis, dass die untersuchten Trassenvarianten einer Westanbindung zu erheblichen negativen Auswirkungen auf mehrere Schutzgüter führen können. Dies machte eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die entsprechende Umweltschutzverträglichkeitsstudie (UVS) wurde im November 2006 fertiggestellt. Aufgrund zwischenzeitlich veränderter struktureller Randbedingungen wurden die Verkehrsprognosen auf Basis der vom Amt für Stadtforschung und Statistik erstellten kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2006 – 2025 sowie aktueller Verkehrszählungen im Rahmen der Querschnittszählung 2007 angepasst und 2008 hinsichtlich der Umweltverträglichkeit erneut bewertet.

2. Verkehrsentwicklung in Fischbach

2.1 Fischbacher Hauptstraße

Die seit vielen Jahren durchgeführten Verkehrszählungen der Verwaltung an entscheidenden Querschnitten in Fischbach geben bis heute keinen Hinweis auf eine richtungsweisende Veränderung des Verkehrsaufkommens im Stadtteil. So ist die Verkehrsbelastung in der Fischbacher Hauptstraße (KR N5) sowohl am westlichen Ortsrand mit rd. 14.000 Kfz/16h als auch am östlichen Ortsrand mit rd. 5.000 Kfz/16h (Außenkordon) seit Jahrzehnten konstant (Anlage). Im Vergleich dazu hat sich die Summe der Belastungen an allen Einfallstraßen in Nürnberg im selben Zeitraum, d.h. seit Mitte der 70er Jahre, nahezu verdoppelt.

2.2 Pellergasse

In der Pellergasse an der Einmündung in die Fischbacher Hauptstraße ist das Verkehrsaufkommen mit rd. 4.000 Kfz/16h seit 1998 ebenfalls unverändert. Eine vom Bürgerverein Nürnberg-Südost e.V. durchgeführte Zählung im September 2008 hat mit einer Verkehrsmenge von 4.058 Kfz/16h die bisherigen Zählergebnisse der Verwaltung bestätigt (Anlage).

3. Bevölkerungsentwicklung / Verkehrsprognosen

Die seinerzeit in der „Verkehrsuntersuchung Fischbach“ (AfV 13.04.2000) prognostizierten Verkehrssteigerungen sind nicht eingetreten, da auch die Bevölkerungsentwicklung hinter den damaligen Annahmen zurückgeblieben ist. Bei der im Verkehrsausschuss am

13.04.2000 behandelten „Verkehrsuntersuchung Fischbach“ lag den Verkehrsprognosen ein Wohnbauflächenpotential von ca. 400 Wohneinheiten (WE) nördlich der Fischbacher Hauptstraße und ca. 435 WE südlich der Fischbacher Hauptstraße zugrunde. Damit ergab sich ein zu erwartender Bevölkerungszuwachs von rd. 2.200 Personen in Gesamt-Fischbach mit den daraus abgeleiteten künftigen Verkehrsbelastungen. Die auf diesen Prognosen basierende Umweltverträglichkeitsprüfung - mit einer zwischenzeitlichen Erweiterung des Untersuchungsauftrags auf 4 Trassenvarianten (Anlage) - wurde im November 2006 fertiggestellt und Anfang 2007 zwischen Hr. OBM, Hr. Ref. VI und Hr. Ref. III abgestimmt.

Aufgrund inzwischen veränderter struktureller Randbedingungen erhielt die Verwaltung den Auftrag, die Verkehrsprognosen für Fischbach auf Basis der vom Amt für Stadtforschung und Statistik erstellten kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2006 – 2025 mit einem Bevölkerungszuwachs von 199 Personen in Fischbach-Nord und 163 Personen in Fischbach-Süd (Anlage) sowie aktueller Verkehrszählungen im Rahmen der anstehenden Querschnittszählung 2007 anzupassen. In der kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2006 – 2025 sind für Gesamt-Fischbach 1.087 Bezieher von Neubauwohnungen enthalten, davon 612 in Fischbach-Nord und 475 in Fischbach-Süd. Die entsprechend aktualisierten Verkehrsprognosen wurden 2008 hinsichtlich der Umweltverträglichkeit neu bewertet. Ergebnis war, dass die Aussagen der Umweltverträglichkeitsprüfung 2006 unverändert Bestand haben und eine Überarbeitung deshalb nicht erforderlich wurde.

4. Verkehrliche Einschätzung

4.1 Allgemeine Entwicklung

Nach der vom Amt für Stadtforschung und Statistik erstellten kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2006 – 2025 mit einem Bevölkerungszuwachs von 362 Personen in Gesamt-Fischbach ist zu erwarten, dass sich auch die künftigen Verkehrsbelastungen in Fischbach im Bereich des heutigen Niveaus bewegen werden. Die bisherige Verkehrsentwicklung – bis hin zu den Ergebnissen aus der aktuellen Querschnittszählung 2010 – sowie die Bevölkerungsprognose 2006 – 2025 des Amtes für Stadtforschung und Statistik bestätigen diese Annahme. Vor dem Hintergrund der prognostizierten und bisher auch nachweisbaren geringfügigen Veränderungen sowie der kaum vorhersehbaren künftigen Entwicklung verkehrsrelevanter Einflussfaktoren (z.B. Spritpreis, Emissionsgrenzwerte, wirtschaftliche Gesamtsituation, etc.), sind die Verkehrsprognosen der Verwaltung als grobe Abschätzung zu verstehen.

4.2 Fischbacher Hauptstraße / Westanbindung Flachsröste

Die erhebliche Differenz zwischen den seit Jahren konstanten Verkehrsbelastungen in der Fischbacher Hauptstraße am westlichen und östlichen Ortsende Fischbachs mit einem Verhältnis von rd. 3 : 1 zeigt, dass das Verkehrsaufkommen in Fischbach überwiegend stadtteilbezogener Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr ist. Bezogen auf die Verkehrsbelastung am westlichen Ende der Fischbacher Hauptstraße liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs bei etwa 25%. Die Verkehrsverhältnisse in Fischbach-Nord und Fischbach-Süd werden aufgrund des gegebenen Verkehrssystems ausschließlich vom gebietsbezogenen Verkehr bestimmt.

Die Westanbindung der Flachsröste würde durch eine Umverteilung des Quell- und Zielverkehrs innerhalb der Flachsröstsiedlung nominal hauptsächlich die Peller gasse entlasten, in geringem Umfang auch die Fischbacher Hauptstraße (KR N5) im Abschnitt zwischen Peller gasse und Westanbindung. Zählungen auf der in den 90er Jahren als Umleitung angelegten provisorischen Westanbindung (Trasse 1A) während des Kanalbaus in der Fischbacher Hauptstraße ergaben eine etwa 50%ige Verkehrsverlagerung von der Peller gasse auf die Westanbindung. Diese Größenordnung wurde auch der aktuellen Verkehrsprognose

zugrundegelegt. Innerhalb der Flachsröstsiedlung würde sich dementsprechend der Verkehr tendenziell zu Lasten des westlichen Ortsteils verlagern (Flachsröststraße/Bärenbühlgraben/Augraben). In Folge wäre in der Fischbacher Hauptstraße zwischen Pellergasse und Westanbindung eine geringfügige Reduzierung der Belastung zu erwarten, am westlichen und östlichen Ortsende Fischbachs würde das Verkehrsaufkommen in der Fischbacher Hauptstraße unbeeinflusst bleiben.

5. Umweltfachliche Bewertung

Die Realisierung der „Westanbindung Flachsröste“ ist mit vielfältigen negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft verbunden. Bei allen vier untersuchten Varianten sind die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen, Tiere, Landschaft sowie der Mensch sehr erheblich oder erheblich negativ betroffen (Anlage). In der Gesamtbetrachtung lässt sich keine Variante durch deutlich geringere negative Auswirkungen auf die Schutzgüter hervorheben. Die Auswirkungen können auch durch Umsetzung der genannten konfliktmindernden Maßnahmen nur sehr begrenzt vermindert werden. Eine erhebliche bis sehr erhebliche Zunahme der Verkehrs- und Lärmbelastung ist für bislang weitgehend unbelastete Bereiche zu erwarten, während die Lärminderung in den entlasteten Straßenzügen – auch unter Berücksichtigung der 2007 durchgeführten Querschnittszählungen sowie der aktuellen kleinräumigen Bevölkerungsprognose für Fischbach (2006 – 2025) – kaum wahrnehmbar sein wird.

Angesichts dieser weitreichenden negativen Folgen ist fraglich, ob dem Projekt ein Vorrang gegenüber den Belangen des Naturschutzes eingeräumt werden kann. Aus umweltfachlicher Sicht wird die „Westanbindung Flachsröste“ daher abgelehnt.

6. Planungsrechtliche Bewertung

Das Gebiet, in dem die vier untersuchten Trassen liegen, ist im seit 08.03.2006 wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) überwiegend als landwirtschaftliche Nutzfläche dargestellt, die Auenbereiche entlang des Hartgrabens, des Fischbachs und des Augrabens als Grünflächen. Nördlich der Fischbacher Hauptstraße sind im FNP Wohnbauflächen dargestellt. Der gesamte Auenbereich zwischen Augraben, Hartgraben und Fischbach ist unter Landschaftsschutz gestellt (LSG Nr. 15). Entlang des Fischbachs und des Augrabens sind zudem Teilflächen im Rahmen der Stadtbiotopkartierung, des Arten- und Biotopschutzprogrammes Bayern (ABSP) und der „13d-Kartierung“ erfasst worden.

Obwohl von 1997 bis 2009 in Fischbach (Distrikt 960) 250 Wohneinheiten im Bereich Einfamilienhausbebauung und 65 Wohneinheiten im Bereich Geschosswohnungsbau mit einer rechnerischen Kapazität von ca. 900 Einwohnern errichtet wurden, belief sich der tatsächliche Bevölkerungszuwachs im gleichen Zeitraum nur auf 366 Einwohner. Im Jahre 1997 hatte Fischbach 4545 Einwohner, im Jahre 2009 waren es insgesamt 4911 Einwohner.

Bewertung und Empfehlung:

Die vorliegenden Zahlen bestätigen, dass – in Hinblick auf die bisherige Bevölkerungsentwicklung und die kleinräumige Bevölkerungsprognose bis 2025 – die vorhandenen Wohnbauflächenpotentiale in Fischbach eine ausreichende Kontingentierung für mittel- bis langfristige Bedarfe haben. Planungsrecht für eine Westanbindung der Flachsröste im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens zu schaffen, muss daher an der Erforderlichkeit als Grundvoraussetzung gemessen und mit der Eingriffsintensität (siehe Ziffer 5) abgewogen werden. Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse bestehen erhebliche Zweifel an einer rechtssicheren Erreichbarkeit des Planungszieles „Westanbindung Flachsröste“.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb, angesichts

- der bisher statistisch bestätigten und in der kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2006 - 2025 auch weiterhin angenommenen stagnierenden Bevölkerungszahlen in Fischbach,
- der erforderlichen massiven Eingriffe in Natur und Landschaft mit vielfältigen Auswirkungen auf unterschiedlichste Schutzgüter sowie
- der zu erwartenden nicht wahrnehmbaren verkehrlichen Entlastungswirkung in der Fischbacher Hauptstraße und
- der fast ausschließlichen Verkehrsreduzierung in der Pellergasse bei gleichzeitig erheblicher Lärmzunahme in bisher unbelasteten Bereichen der Flachsröstsiedlung,

die Planung einer Westanbindung der Flachsröste nicht weiterzuverfolgen.

29.10.97

Beschluß des Verkehrsausschusses

- öffentlich -

Verkehrssystem Fischbach - Untersuchung -

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.11.1997

Anträge der CSU-Stadtratsfraktion vom 26.01.1998 und 27.01.1998

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10.02.1998

- I. 1. Der Verkehrsausschuß nimmt die Untersuchung zum Verkehrssystem Fischbach zustimmend zur Kenntnis.
- mit 12 : 1 Stimmen beschlossen -
2. Um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können, wird die Option auf die Westanbindung der Flachsröste offen gehalten.
- mit 12 : 1 Stimmen beschlossen -
- Die Trasse ist zeitnah planerisch zu sichern. Die Verwaltung wird beauftragt, die entsprechenden planungs- und grundstücksrechtlichen Schritte einzuleiten.
- mit 7 : 6 Stimmen beschlossen -
3. Als fernere Option für weitere Entwicklungen ist die Trasse einer Ostumgehung Fischbachs östlich der A 6 offen zu halten und planerisch zu sichern.
- mit 12 : 1 Stimmen beschlossen -

II. Ref. VII/Vpl

Nürnberg, 13. April 2000

Der Vorsitzende:

i. V.

Jungkutz

Der Referent:

[Signature]

Schriftführerin:

Schnattiger

Beschluß des Verkehrsausschusses

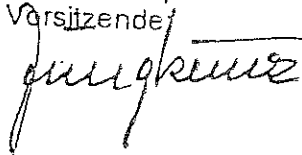
· öffentlich · mit 7 6 Stimmen abgelehnt ·

Verkehrssystem Fischbach – Untersuchung
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 13.04.2000 (mündlich vorgebracht)

I. Es wird beantragt, daß die Verwaltung eine Stellungnahme zur Umweltverträglichkeit der Westanbindung Flachsröste vorlegt.

II. Ref. VII/Vpl

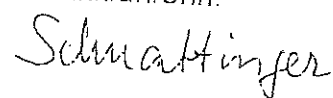
Nürnberg, 13. April 2000
Der Vorsitzende
i. V.



Der Referent:



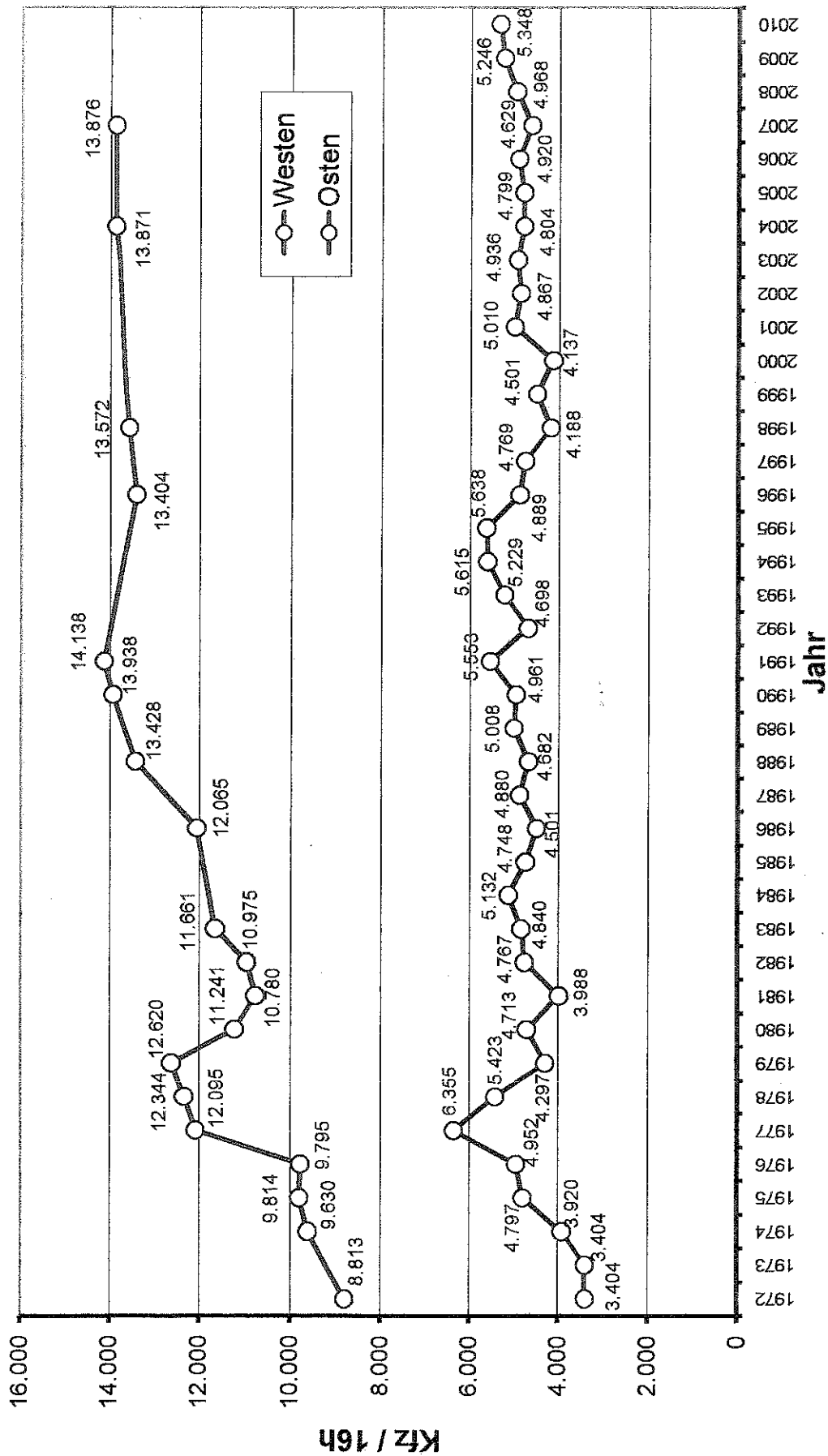
Schriftführerin:





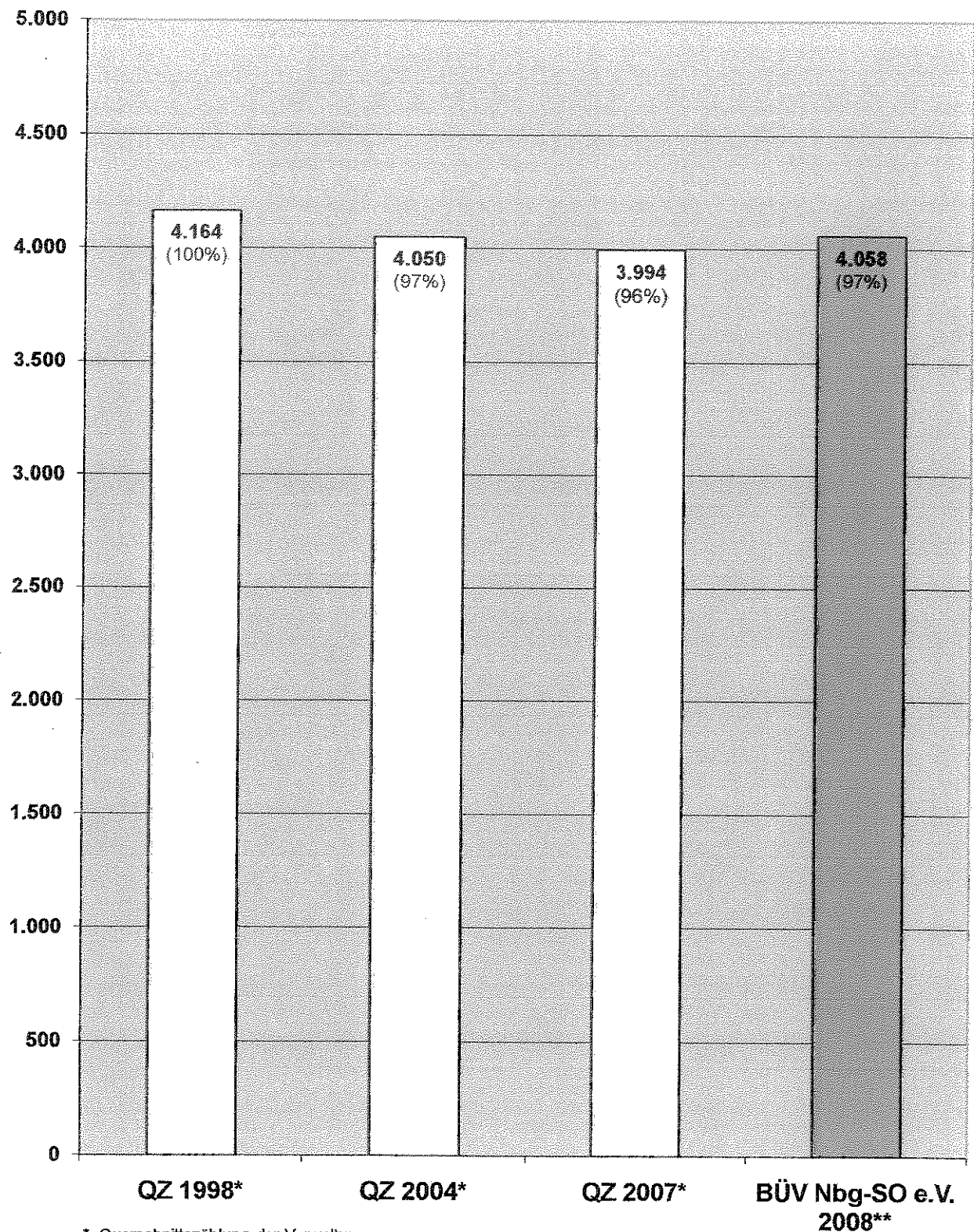
FISCHBACHER HAUPTSTRASSE

Kfz / 16h



PELLERGASSE

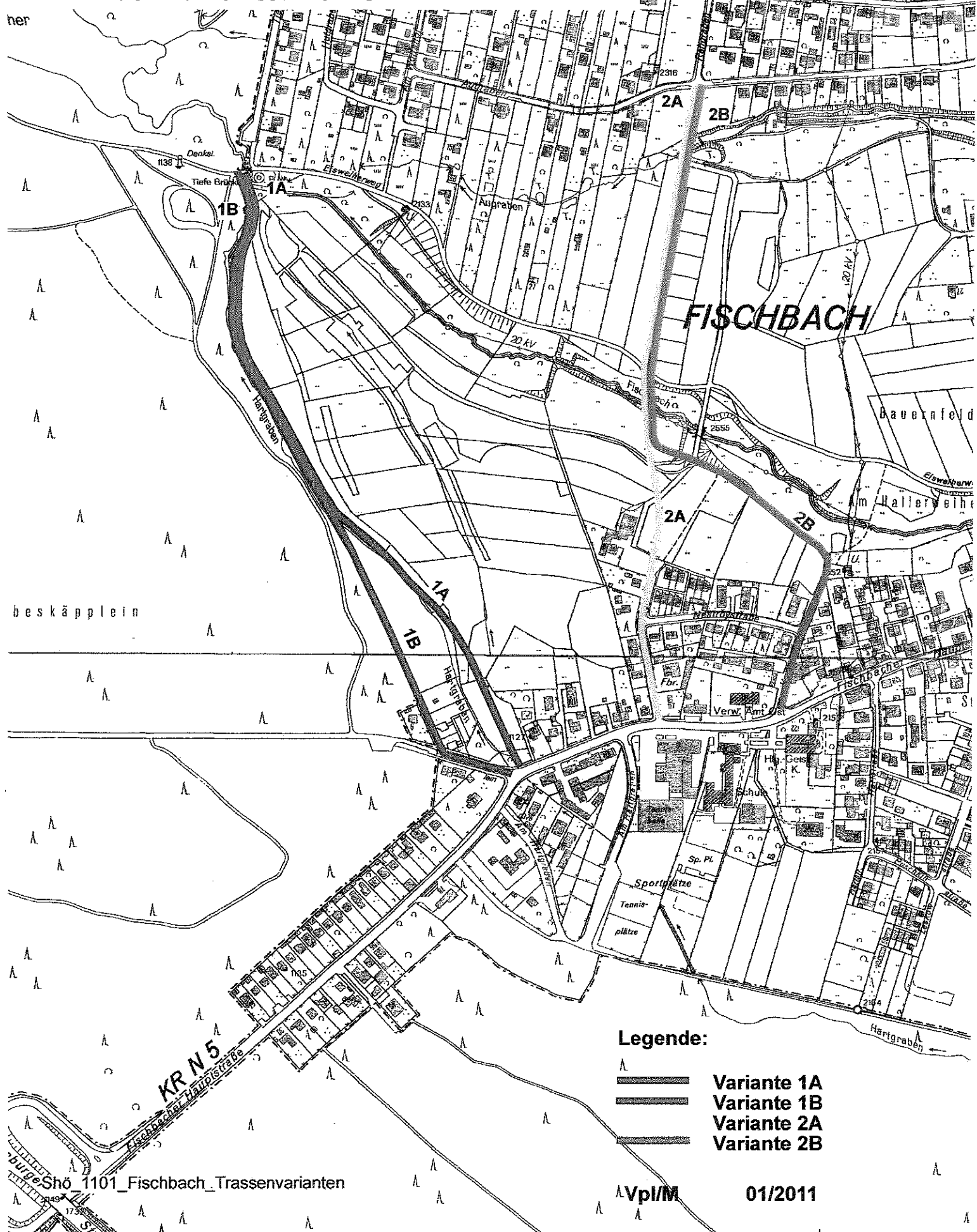
Verkehrsentwicklung 1998 - 2008 (Kfz/16h)



* Querschnittszählung der Verwaltung

** Zählung BÜV Nbg-SO e.V. am 17.09.2008

her



[illegible]

01/2011
Vp1/M

Westanbindung Flachsröste

hier: Textbeitrag UWA zur AfV- bzw. UmWA-Vorlage

12. Jan. 2011

12. Jan. 2011

- I. Aus Sicht von UWA sollte der nachfolgende Textbeitrag in die Vorlage eingebaut werden. Die Passagen stammen im Wesentlichen aus der zusammenfassenden Empfehlung der UVS. Die UVS selbst sollte den Fraktionssprechern des AfV und UmWA zur Verfügung gestellt werden. Sobald alle Textbausteine (von Vpl, Stpl und UWA) vorliegen, sollte die (End-)Abstimmung der Vorlage in einem gemeinsamen Gespräch erfolgen.

Der Verkehrsausschuss hat mit Beschluss vom 13.04.2000 die Verwaltung beauftragt die Trasse der „Westanbindung Flachsröste“ planungsrechtlich zu sichern. Zu diesem Zweck sollte ein Bebauungsplanverfahren aufgestellt werden. Eine im April 2004 durchgeführte Vorprüfung gem. § 3c UVPG kam zu dem Ergebnis, dass die untersuchten Trassenvarianten zu erheblichen negativen Auswirkungen auf mehrerer Schutzgüter führen können; die Durchführung einer UVP war daher erforderlich.

Die entsprechende Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurde dann im November 2006 fertiggestellt. Die Ergebnisse der Studie, in der insgesamt 4 Varianten geprüft wurden, lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

Bewertung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter

Boden: Etwa 2/3 der betroffenen Böden weisen aufgrund vorrangiger Funktionen für den Wasserschutz oder den Arten- und Biotopschutz eine hohe Schutzwürdigkeit auf. Die Eingriffsempfindlichkeit in diesen Bereichen ist entsprechend hoch.

Alle Varianten haben erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch Flächeninanspruchnahme und den künftigen Eintrag verkehrsbedingter Schadstoffe und deren Folgen. Aufgrund der geringsten Streckenlänge und der Möglichkeit der Umsetzung von konfliktmindernden Maßnahmen (Immissionsschutzpflanzungen) wäre Variante 2A bei Umsetzung der Planung zu priorisieren.

Wasser: Durch die geringe Versiegelung ist die Grundwasserneubildungsrate im UG aktuell kaum eingeschränkt. Vorbelastungen sowohl des Grundwassers als auch der Oberflächengewässer sind nicht gegeben. Der ökologische Wert des UG für das Schutzgut Wasser ist hoch.

Die Auswirkungen bei Realisierung der Planung durch Beeinträchtigung der Oberflächengewässer und Eingriffe in den Grundwasserkörper sind bei Variante 1A und 1B erheblich. Für die Varianten 2A und 2B können die direkten Auswirkungen als weniger erheblich eingestuft werden. Aufgrund der geringsten Streckenlänge ist Variante 2A etwas positiver zu bewerten.

Pflanzen: Das Untersuchungsgebiet (UG) ist in Teilbereichen als Landschaftsschutzgebiet (LSG) ausgewiesen. Zudem sind zahlreiche Flächen als 13d-Flächen, Biotopflächen oder im Rahmen des Arten- und Biotopschutzprogramms als überregional bedeutsamer oder lokal bedeutsamer Lebensraum erfasst. Die Waldbestände im Westen des UG sind als Vogelschutzgebiet gemeldet. Insgesamt weist ein Großteil der Flächen des UG eine hohe bis sehr hohe Eingriffsempfindlichkeit auf.

Die Auswirkungen durch Überbauung, Zerschneidung oder Beeinträchtigung der wertvollen Vegetationsbestände sind bei allen Varianten erheblich. Bei einem Variantenvergleich schneidet Variante 2B bei Umsetzung der formulierten konfliktmindernden Maßnahmen (Trasse südlich der Vegetationsbestände Nr. 24 und 25 vorbeiführen) etwas besser ab.

Tiere: Von den im UG insgesamt 154 nachgewiesenen Tierarten sind 11 Arten in den Anhängen der europäischen FFH-Richtlinie bzw. Vogelschutzrichtlinie aufgeführt. 13 Arten stehen auf der Roten Liste, 15 Arten sind nach Bundesartenschutzverordnung streng und 95 Arten besonders geschützt. Das UG hat eine hohe, in Teilbereichen sehr hohe Bedeutung für das Schutzgut.

Durch den Bau der Straße werden Lebensräume der verschiedenen Tierarten zerstört und ihre Bestände stark beeinträchtigt. Zudem muss mit Wildunfällen gerechnet werden. Notwendig werdende Brückenbauwerke führen zu negativen Auswirkungen auf wasserlebende Tierarten. Insgesamt führen alle Varianten zu sehr erheblichen negativen Auswirkungen, die auch durch Umsetzung der konfliktmindernden Maßnahmen nicht gemindert werden können.

Landschaft: Im UG zeichnet sich die charakteristische Landschaftsstruktur einer Rodungsinsel ab. Landschaftliche Leitlinien sind der Waldrand im Westen und die Fließgewässer mit ihren begleitenden Gehölzgruppen. Die hohe Bedeutung der Flächen für den Naturhaushalt wird durch die Unterschutzstellung als LSG und zahlreiche Biotopflächen dokumentiert.

Die Umsetzung der Planung führt bei allen Varianten zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft. Nachteilig wirkt sich vor allem die Zerschneidung des Landschaftsraumes, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch notwendig werdende Brückenbauwerke sowie notwendig werdende topographische Anpassungen aus. Die Umsetzung von konfliktmindernden Maßnahmen kann die Eingriffsschwere nicht minimieren.

Mensch/Erholung: Die Erholungseignung der Freiflächen im UG in Bezug auf Erreichbarkeit, Erschließung und Landschaftsbild ist hoch und wird auch im Wald funktionsplan entsprechend hervorgehoben. Aufgrund der zentralen Funktion des Freiraumes im UG für Fischbach und seiner gesamtstädtischen Bedeutung für die Naherholung hat das Schutzgut eine hohe Bedeutung.

Konfliktpunkte sind die starke Beeinträchtigung der Erholungseignung im Waldrandbereich mit dem begleitenden Fließgewässer, die Zerschneidung landschaftlich zusammenhängender Flächen und die Beeinträchtigung der Erlebnisqualität. Die Auswirkungen sind bei allen Varianten erheblich und können auch durch Umsetzung von konfliktmindernden Maßnahmen nicht minimiert werden.

Mensch/Lärm: Die Belastung durch Straßenverkehrslärm an den untersuchten Straßen liegt größtenteils unter den Belastungswerten (45 dB (A) nachts, 55 dB(A) tags). Der Bereich mit höherer Lärmbelastung (südlicher Abschnitt der Pellergasse, Fischbacher Hauptstraße) spiegelt das Belastungsniveau von Wohnsammelstraßen bzw. Hauptverkehrsstraßen wieder.

Bei Realisierung der Planung kommt es in angrenzenden bislang unbelasteten Bereichen zu einer erheblichen Lärmerhöhung (z.T. um das 13fache), während die Lärminderung in entlasteten Straßenabschnitten gering bzw. unter der Grenze des Wahrnehmbaren liegt. Die Auswirkungen werden daher bei allen Varianten als sehr erheblich eingestuft.

Klima: Aktuell stellt sich das UG aufgrund der geringen Versiegelung als Bereich guter Kaltluftproduktion dar. Dies wirkt sich positiv auf die umgebenden Siedlungsbereiche aus. Durch die zusätzliche Versiegelung kommt es insbesondere in den Sommermonaten zu thermischen Belastungen der Umgebung, die insgesamt jedoch weniger erheblich sind.

Ausgleich/Ersatz: Im UG finden sich gesetzlich nach Naturschutzgesetz geschützte Flächen sowie Pflanzen- bzw. Tierarten, die nach der Roten-Liste, Bundesartenschutzverordnung und FFH-Richtlinie geschützt sind.

Alle Varianten führen zu erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt, Landschaftsbild und Erholungsfunktion. Anhand der vorliegenden Ergebnisse sollte eine Prüfung erfolgen, ob das Vorhaben vorrangig gegenüber den Belangen des Naturschutzes ist.

Die Realisierung der „Westanbindung Flachsröste“ ist mit vielfältigen, negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft verbunden.. Bei allen Varianten sind die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen, Tiere, Landschaft sowie der Mensch sehr erheblich oder erheblich negativ betroffen. In der Gesamtbetrachtung lässt sich keine Variante durch deutlich geringere, negative Auswirkungen auf die Schutzgüter hervorheben. Die Auswirkungen können auch durch Umsetzung der genannten konfliktmindernden Maßnahmen nur sehr begrenzt verringert werden.

Eine erhebliche bis sehr erhebliche Verkehrs- und Lärmbelastung ist für bislang weitgehend unbelastete Bereiche zu erwarten, während die Lärminderung in den entlasteten Straßenzügen – auch unter Berücksichtigung der 2007 durchgeführten Querschnittszählungen sowie der aktuellen kleinräumigen Bevölkerungsprognose für Fischbach (2007-2025) - kaum wahrnehmbar sein wird.

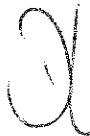
Angesichts dieser weitreichenden, negativen Folgen stellt sich die Frage, ob dem Projekt ein Vorrang gegenüber den Belangen des Naturschutzes eingeräumt werden kann. Aus umweltfachlicher Sicht wird die „Westanbindung Flachsröste“ daher abgelehnt.

✓

H. Ref. III

#1062

z.K.

 M. A. 11

III. Vpl

zur Einarbeitung in die Vorlage

Am 05.01.2011
Umweltamt


Köppel


Wellmann (1668)

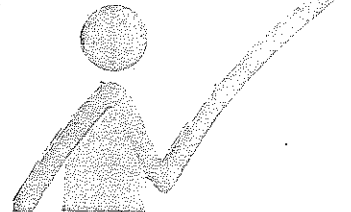
VERKEHRSSYSTEM FISCHBACH

QUERSCHNITTSBELASTUNGEN FÜR UVP " WESTANBINDUNG FLACHSRÖSTE" (Kfz/24h)

QUERSCHNITT	ANALYSE 2007	PROGNOSE 2025 NULLFALL	PROGNOSE 2025 VARIANTEN 1A / 1B HARTGRABEN	PROGNOSE 2025 VARIANTE 2A ANZENGRUBERSTR.	PROGNOSE 2025 VARIANTE 2B HALLERWEIHERSTR.
1	15.300	16.000	16.000	16.000	16.000
2	13.000	13.500	11.100	11.100	11.100
3	5.100	5.300	5.300	5.300	5.300
4	4.400	4.800	2.400	2.400	2.400
5	1.400	1.500	700	700	700
6	1.400	1.500	700	700	700
7	gegen Null	gegen Null	1.000	gegen Null	gegen Null
8	gegen Null	gegen Null	1.400	gegen Null	gegen Null
9	gegen Null	gegen Null	2.400	gegen Null	gegen Null
10	300	300	300	2.700	300
11	300	300	300	300	2.700
12	-	-	2.400	-	-
13	-	-	-	2.400	2.400

DATENBASIS: QZ 2007 und Kleiräumige Bevölkerungsprognose StA (2007-2025)

STATISTIK



NÜRNBERG FÜRTH

Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2006-2025 für Nürnberg

N1 2007

STATISTISCHE
NACHRICHTEN

FÜR NÜRNBERG UND FÜRTH



Fortsetzung Tab. 3: Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2006 und Prognose bis 2025 (Anzahl)
Stadtteil 9 Östliche Außenstadt

Statistischer Bezirk	Jahr	Alter von ... bis unter ... Jahren						Insgesamt
		0 - 6	6 - 15	15 - 25	25 - 45	45 - 65	65 und älter	
90 St. Jobst	2000	468	611	690	2 735	2 136	1 708	8 348
	2006	475	627	784	2 946	2 208	1 910	8 950
	2010	450	680	930	2 750	2 380	1 880	9 060
	2015	440	680	950	2 620	2 590	1 840	9 120
	2020	440	660	970	2 600	2 610	1 870	9 160
	2025	450	650	970	2 610	2 580	1 960	9 220
91 Erlenstegen	2000	172	262	305	954	1 110	922	3 725
	2006	164	321	267	942	1 087	1 078	3 859
	2010	150	320	340	890	1 110	1 050	3 850
	2015	150	290	370	850	1 150	1 030	3 840
	2020	160	280	370	880	1 120	1 040	3 840
	2025	160	280	350	890	1 100	1 060	3 840
92 Mögeldorf	2000	241	342	415	1 352	1 307	882	4 539
	2006	307	420	437	1 521	1 323	987	4 995
	2010	230	450	470	1 370	1 360	1 060	4 930
	2015	210	400	500	1 230	1 450	1 100	4 880
	2020	210	340	500	1 210	1 430	1 130	4 820
	2025	200	330	470	1 190	1 390	1 170	4 750
93 Schmausenbuckstraße	2000	186	291	316	1 105	1 364	1 134	4 396
	2006	228	280	310	1 091	1 196	1 371	4 476
	2010	190	320	370	1 000	1 230	1 330	4 440
	2015	190	320	380	970	1 250	1 280	4 390
	2020	200	300	410	990	1 250	1 200	4 350
	2025	210	310	400	1 020	1 200	1 180	4 310
94 Laufamholz	2000	432	647	591	2 106	2 180	1 418	7 374
	2006	404	698	649	2 037	2 062	1 743	7 593
	2010	350	690	780	1 900	2 200	1 910	7 830
	2015	350	640	780	1 780	2 310	1 950	7 800
	2020	350	590	770	1 790	2 320	1 920	7 750
	2025	360	590	740	1 790	2 260	1 960	7 690
95 Zerzabelshof	2000	377	637	546	2 097	1 849	2 663	8 169
	2006	356	619	684	1 990	1 822	2 650	8 121
	2010	310	600	720	1 810	2 020	2 660	8 120
	2015	300	550	710	1 670	2 190	2 670	8 090
	2020	300	510	680	1 640	2 170	2 720	8 020
	2025	290	500	650	1 610	2 070	2 810	7 930
96 Fischbach	2000	275	485	462	1 374	1 329	756	4 681
	2006	273	474	521	1 299	1 400	944	4 911
	2010	250	510	560	1 310	1 550	950	5 130
	2015	250	510	570	1 280	1 640	990	5 240
	2020	260	470	580	1 310	1 630	1 020	5 270
	2025	260	470	560	1 310	1 580	1 100	5 280
97 Brunn	2000	56	92	99	258	282	107	894
	2006	36	99	103	248	285	162	933
	2010	50	100	100	240	310	180	990
	2015	70	100	120	270	330	200	1 100
	2020	80	140	130	340	350	220	1 260
	2025	90	160	150	380	390	240	1 410

+ 369 EW
4



Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2006-2025 für Nürnberg
Amt für Stadtforschung und Statistik

Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2006 - 2025

(Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung)

Fischbach-Nord
+ 199 EW

Fischbach-Süd
+ 163 EW