



 Autobahndirektion Nordbayern  
Postfach 10 50 • 90001 Nürnberg

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
SOR/WLT, 13.04.2016  
und 03.06.2016

Unser Zeichen  
422-43541.A73/N

Bearbeiter  
Markus Zeller  
Sachgebiet 42

Nürnberg, **26.08.2016**  
☎ 0911 4621-217  
☎ 0911 4621-318  
markus.zeller@abdnb.bayern.de

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);  
Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den 6- streifigen Ausbau der BAB A 73 Nürnberg – Feucht im Abschnitt Anschlussstelle Nürnberg- Hafen-Ost bis Autobahnkreuz Nürnberg-Süd (Abschnitt 860, Station 0,000, bis Abschnitt 900, Station 1,867) im Bereich der Stadt Nürnberg und des gemeindefreien Gebiets Forst Kleinschwarzenlohe im Landkreis Roth**

### **Stellungnahme des Vorhabensträgers**

Zu den Schreiben der Stadt Nürnberg - Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg, Az.: SOR/WLT vom 13.04.2016 und 03.06.2016 nimmt die Autobahndirektion Nordbayern wie folgt Stellung (kursiv: Textauszüge Schreiben Stadt):

#### **1. Verkehrsplanungsamt (Vpl)**

*Im Verkehrsausschuss vom 10. März 2016 wurde beschlossen, den sechsstreifigen Ausbau der A73 in Fahrtrichtung Fürth über die Anschlussstelle Nürnberg Hafen-Ost hinaus bis zum Beginn der Überleitung zum Frankenschneidweg weiterzuführen. Die Stadt Nürnberg bittet die ABDN darum, die Planung dazu erstellen zu lassen und mit aufzunehmen.*

**Amtssitz**  
Autobahndirektion Nordbayern  
Flaschenhofstraße 55  
90402 Nürnberg  
☎ 0911 4621-01  
☎ 0911 4621-456

**Dienstgebäude der Landesbaudirektion**  
**Nürnberg**  
Krelingstraße 50  
90408 Nürnberg  
☎ 0911 937766-0  
☎ 0911 937766-555

**München**  
Sophienstraße 6  
80333 München  
☎ 089 5434887-0  
☎ 089 5434887-588

**E-Mail und Internet**  
poststelle@abdnb.bayern.de  
www.abdnb.bayern.de

Eine Weiterführung des 6-streifigen Ausbauquerschnittes über den Baubeginn hinaus bis zum städtischen Kreuz Nürnberg-Hafen liegt im Baulastbereich der Stadt Nürnberg, somit ist auch die Stadt Nürnberg grundsätzlich für die gewünschte Planung zuständig. Eine Übernahme dieser Planung durch die Autobahndirektion Nordbayern in Amtshilfe ist aktuell nicht leistbar. Die Autobahndirektion Nordbayern steht der Stadt Nürnberg aber gerne beratend zur Verfügung.

Die Aufnahme der Weiterführung des 6-streifigen Ausbauquerschnittes in das laufende Planfeststellungsverfahren ist aufgrund des fortgeschrittenen Verfahrensstandes nicht praktikabel.

*Weiterhin fordert der Verkehrsausschuss, dass beim Ausbau der A 73 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Nürnberg Süd und der Anschlussstelle Nürnberg-Hafen Ost Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden, die über die von der Autobahndirektion vorgesehenen Maßnahmen hinausgehen. Insbesondere soll der bestehende Lärmschutzwall eine Ansteilung erhalten und die Lärmschutzwand an der Anschlussstelle Zollhaus weitergeführt werden.*

Das der Planfeststellung zu Grunde liegende Lärmschutzkonzept stellt sicher, dass die maßgeblichen Lärmimmissionsgrenzwerte ohne Zuhilfenahme passiver Schutzmaßnahmen vollständig eingehalten werden (sog. Vollschutz). Darüberhinausgehende Lärmschutzmaßnahmen können daher nicht durch die Bundesstraßenverwaltung finanziert werden.

*Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h soll für diese Strecke in die Planfeststellung aufgenommen werden.*

Die derzeitige Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 73 ist allein aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet und gilt nur bis zur Beseitigung der Gefahrensituation, derentwegen sie angeordnet wurde, d. h. bis zum Ausbau der A 73. Lärmschutzgründe bedingen bereits heute gemäß § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Dies gilt umso mehr für die ausgebaute A 73 mit verbessertem Lärmschutz.

Des Weiteren sind verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht Gegenstand der Planfeststellung, da die Verkehrsbehörde jederzeit situationsbedingt und einzelfallbezogen gemäß den Vorschriften der StVO entscheiden muss, wo und in wel-

chem Umfang verkehrsrechtliche Regelungen erfolgen müssen. Eine Bindung innerhalb eines Planfeststellungsverfahrens lässt eine dementsprechende Einzelfallentscheidung nicht zu und beschränkt die rechtlich vorgeschriebene Ermessensausübung.

*Der Umbau der Anschlussstelle Königshof (Saarbrückener Straße) und die Ausrüstung mit einer Lichtsignalanlage soll wie im Verkehrsausschuss vom 03.12.2015 beschlossen erfolgen.*

Der vorgenannte Umbau der AS N.-Königshof ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und kann aus Sicht der Autobahndirektion Nordbayern sowohl zeitlich vor dem 6-streifigen Ausbau der A 73 als auch im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 73 erfolgen. Für beide Fälle besteht dem Grunde nach Einverständnis mit dem, vom Verkehrsausschuss vom 03.12.2015 beschlossenen Maßnahme. Dies gilt auch für die Übernahme des auf die Autobahndirektion Nordbayern entfallenden Kostenanteils.

*Während der Planungsphase der Autobahn wurde festgestellt, dass das Brückenbauwerk der Hafestraße über die A73 sanierungsbedürftig ist und mit höchster Priorität erneuert werden muss. Die Neuplanung erfordert auf Grund größerer Bauhöhen eine Anhebung der Gradienten der überführten Straße. Das bedingt eine Änderung im Bereich der Rampenbauwerke, die in der Planung berücksichtigt werden muss. Da die Änderung der Rampen neben der endgültigen Höhenlage der Straße auch vom Ausbauquerschnitt der Verlängerung und dem neu zu wählenden Querschnitt der Brücke beeinflusst wird, muss die Planung im Bereich der AS Nürnberg Hafen- Ost im Laufe des weiteren Verfahrens angepasst werden. Ein evtl. Planfeststellungsbeschluss müsste diese möglichen Änderungen berücksichtigen.*

Die konkret erforderlichen Änderungen an der AS N.-Hafen-Ost aufgrund der erforderlichen Gradientenänderung an der Hafestraße/Finkenbrunn durch die Stadt Nürnberg sind derzeit noch nicht bekannt. Eine Berücksichtigung der Änderungen an der AS N.-Hafen-Ost im laufenden Planfeststellungsverfahren ist deswegen und aufgrund des fortgeschrittenen Verfahrensstandes nicht möglich.

*Die Stadt Nürnberg fordert im Bereich zwischen Germersheimer Straße und Am Steinbrüchlein einen bituminös befestigten Rad-Gehweg mit einer nutzbaren*

*Breite von 3,50 m als Ersatz für diesen zur Renaturierung vorgesehenen Teil der Kornburger Straße.*

Die Forderung ist erfüllt (siehe Regelungsverzeichnis Nr. 1.7).

*Das Bauwerk 9a, das einen forstwirtschaftlichen Weg der als Fuß- und Radweg genutzt wird unterführt, soll auf eine Breite von 4,0m verbreitert werden. Es entspricht damit noch immer nicht den Regelbreiten nach RAS06. Der Änderungswunsch wurde berücksichtigt. Gleiches gilt für das Bauwerk 11c. Bei der Unterführung eines Fußweges handelt es sich ebenfalls um einen forstwirtschaftlichen Weg, der als Fuß- und Radweg genutzt wird. Auch dieses soll auf eine Breite von 4,0 m verbreitert werden. Der Änderungswunsch wurde berücksichtigt.*

Keine Stellungnahme veranlasst.

*AS Zollhaus:*

*Die 2-streifig auszubildende Rampe "AK N.-Süd -> Münchener Straße" und die über die Brücke Richtung Münchener Straße führenden 2 Fahrstreifen (insgesamt 4 Fahrstreifen) treffen an der Planfeststellungsgrenze auf die Münchener Straße mit 3 stadteinwärtigen vorhandenen Fahrstreifen (plus Seitenstreifen). Die Planfeststellungsgrenze der stadteinwärtigen Fahrbahn muss daher um ca. 330 m stadteinwärts verschoben werden und die Planung so ergänzt werden, so dass die 4 ankommenden Fahrstreifen mittels Spuraddition und einem Beschleunigungsstreifen regelgerecht in die Münchener Straße einfädeln.*

Die Überleitung von der vorgesehenen Planung der AS N.- Zollhaus auf den Bestand der Münchener Straße erfolgt ausschließlich mittels Markierung, es sind keine baulichen Eingriffe notwendig. Eine Verschiebung der Planfeststellungsgrenze ist daher nicht erforderlich.

*Für beide LSA der AS Zollhaus fehlen im Plan einzelne Haltelinien.*

*Diese sind in der Planung zu ergänzen*

Die Darstellung von Straßenausstattungsmerkmalen wie Markierung und Fahrzeugrückhaltesystemen hat lediglich nachrichtlichen Charakter zur Erhöhung der Verständlichkeit und Begreifbarkeit der Planung und ist nicht unmittelbar planfeststellungsrelevant. Eine Ergänzung der genannten Haltelinien ist daher nicht erforderlich.

*Um steuernd in das Verkehrsgeschehen an der AS Zollhaus eingreifen zu können, sind die vorhandene LSA (südliche AS) und die neue LSA (nördliche AS) an den städtischen Verkehrsrechner anzuschließen und sowohl südliche Anschlussstelle als auch nördliche Anschlussstelle je einer schwenk- und zoombaren Verkehrsbeobachtungskamera auszustatten.*

Die AS N.-Zollhaus verbindet die BAB A 73 mit der St 2406 bzw. B8. Der für die St 2406 bzw. B8 zuständige Baulastträger, das Staatliche Bauamt Nürnberg, hat kein Änderungsverlangen mit Anschluss der LSA an den städtischen Verkehrsrechner sowie die Ausstattung mit einer schwenk- und zoombaren Verkehrsbeobachtungskamera geäußert. Vorgenannte Forderungen stehen zudem nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der A 73 und sind daher gesondert zu betrachten. Eine Aufnahme in das laufende Planfeststellungsverfahren wäre nicht sachgerecht.

*Fahrtrichtung Kreuz Nürnberg-Süd:*

*Vor AS Zollhaus und vor AK Nürnberg-Süd sollten jeweils dynamische Wegweiser installiert und ins dynamische Verkehrsleitsystem Messe / Stadion / Arena integriert werden, die es erlauben, den aus Richtung AK Nürnberg-Hafen kommenden Veranstaltungsverkehr zu lenken.*

Vorgenannte Forderungen stehen nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der A 73 und sind daher gesondert mit einer möglichen Erweiterung des dynamischen Verkehrsleitsystems zu betrachten. Eine Aufnahme in das laufende Planfeststellungsverfahren wäre nicht sachgerecht.

## **2. Stadtplanungsamt (Stpl)**

*Notwendig ist es insbesondere auch bei der Gestaltung der geplanten baulichen Anlagen wie Lärmschutzwände und andere Lärmschutzmaßnahmen auf regionale Besonderheiten zu reagieren, wie z.B. durch den Einbau von Gabionenwänden mit charakteristischen Gesteinsarten o.ä. Darüber hinaus beschränken sich im Erläuterungsbericht die Angaben zur Gestaltung der Lärmschutzwände unter Punkt 4.8.3. auf eine rein technische Ausführung. Um einer angemessenen Gestaltung Rechnung tragen zu können, ist es erforderlich, dass die Angaben um eine nähere Beschreibung der Ausführung in Form, Farbe und Material erweitert werden.*

Eine nähere Beschreibung der Ausführung in Form, Farbe und Material der geplanten Lärmschutzwände im Bereich der AS N.-Königshof ist nicht Gegen-

stand des Planfeststellungsverfahrens, sondern der späteren Ausführungsplanung. Es wird zugesagt, diese mit der Stadt Nürnberg abzustimmen.

### **3. Umweltamt (UwA)**

#### **A) Aus wasserrechtlicher Sicht sind folgende Tatbestände tangiert:**

##### **1. Maßnahmen zum Gewässerausbau**

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

##### **2. Einleitung Niederschlagswasser in einen Vorfluter**

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

##### **3. Auflagen und Bedingungen**

Mit den erhobenen Auflagen und Bedingungen besteht mit Ausnahme nachfolgender Ziffern Einverständnis:

*4.1 Baubeginn und -Vollendung sind der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen. Wird die Anlage in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.*

Eine Baubeginns-/Bauendeanzeige gegenüber der Planfeststellungsbehörde wird als nicht zweckmäßig angesehen.

*4.2 Die Anlagen dürfen erst nach der Bauabnahme, die durch einen Privaten Sachverständigen der Wasserwirtschaft (PSW) zu erfolgen hat, in Betrieb genommen werden. Das Abnahmeprotokoll ist der Planfeststellungsbehörde unverzüglich vorzulegen. Auf die Durchführung einer Bauabnahme nach Art. 61 BayWG sowie der Vorlage eines Abnahmeprotokolls wird verzichtet, sofern die Unternehmerin eine schriftliche Erklärung abgibt, wonach die Baumaßnahme ordnungsgemäß ausgeführt wurde.*

Nach § 4 FStrG hat die Autobahndirektion Nordbayern dafür einzustehen, dass die in ihrer Zuständigkeit liegenden Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördliche Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere als die Autobahndirektion Nordbayern bedarf es nicht.

*5.10 Bei der Einleitung in ein Gewässer ist zur Vermeidung von Hochwasserspitzen die Drosselung des Regenabflusses erforderlich. Eine ausreichende Drosselung ist gegeben, wenn max. 1,5 l/s pro 1000 qm angeschlossener Fläche eingeleitet wird. Für je 100 qm angeschlossene Fläche ist deshalb im Allgemeinen 2 cbm Rückhaltevolumen auf dem Grundstück vorzusehen.*

Die Beckenanlagen sind nach den maßgeblichen technischen Vorschriften bemessen und mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg abgestimmt. Sonstige überschlägige Bemessungsformeln sind daher nicht maßgeblich.

*7.1 Der Antragsteller ist verpflichtet, die behördliche Überwachung der Anlage zu dulden. Die bei der behördlichen Überwachung anfallenden Kosten bei Beanstandungen bzw. Missständen sind zu übernehmen.*

Die Autobahndirektion Nordbayern ist als Behörde des Freistaats Bayern kostenbefreit.

*10.2 Der festgestellte Plan tritt außer Kraft, wenn mit seiner Ausführung nicht innerhalb einer Frist von 5 Jahren, gerechnet von dem Zeitpunkt der Zustellung bzw. Unanfechtbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses ab, begonnen worden ist.*

Nach § 17c Nr. 1 FStrG setzt ein Außerkrafttreten des Plans erst nach 10 Jahren ein.

#### **4. Bauwasserhaltung**

Mit den erhobenen Auflagen und Bedingungen besteht mit Ausnahme nachfolgender Ziffern Einverständnis:

*Unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte werden folgende Auflagen und Bedingungen gestellt:*

##### *1. Beginn und -ende der Bauwasserhaltung*

*Beginn und Ende der Bauwasserhaltung sind mind. eine Woche vorher anzuzeigen:*

- *der Planfeststellungsbehörde*
- *der Stadt Nürnberg/Servicebetrieb Öffentlicher Raum/Fachbereich Wasserwirtschaft (SÖR/1-B/3,S 231-4874)*

Eine Anzeige des Beginns und Endes der Bauwasserhaltung gegenüber der Planfeststellungsbehörde wird als nicht zweckmäßig angesehen.

*2.2 Der Antragsteller ist verpflichtet, sämtliche an der Bauausführung beteiligte Firmen unverzüglich über die Auflagen und Hinweise des Bescheides zu informieren. Der Bescheid ist auf der Baustelle auszulegen.*

Eine Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses auf der Baustelle wird als nicht zweckmäßig angesehen. Unabhängig davon werden die maßgeblichen planfestgestellten Auflagen und Bedingungen Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen.

*2.3 Nach Beendigung der Bauzeit sind die Einrichtungen für die Grundwasserabsenkung so zu beseitigen, dass sich die ursprünglichen Grundwasserverhältnisse wieder einstellen. Ein dauerhaftes Absenken und Ableiten von Grundwasser über die Bauzeit hinaus ist nicht zulässig (z. B. zum Freihalten von Bauwerken unter Erdgleiche gegenüber dem Grundwasser). Dies gilt auch für Spundwände, die zur Baugrubensicherung eingebaut wurden.*

*Die Einhaltung dieser Auflage ist schriftlich zu dokumentieren und der Planfeststellungsbehörde zusammen mit der Anzeige zum Ende der Bauwasserhaltung vorzulegen.*

Nach § 4 FStrG hat die Autobahndirektion Nordbayern dafür einzustehen, dass die in ihrer Zuständigkeit liegenden Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Eine Anzeige und Dokumentation gegenüber der Planfeststellungsbehörde wird als nicht zweckmäßig angesehen.

*5.1. Bei einer Bauwasserhaltung sind an der Einleitungsstelle in den Vorfluter vom Beginn bis zum Ende der Bauwasserhaltung folgende Grenzwerte einzuhalten:*

- abfiltrierbare Stoffe < 100 mg/l
- absetzbare Stoffe < 0,5 ml/l
- pH-Wert 6,5-9

*5.2 Für die Einhaltung o.g. Grenzwerte sind entsprechend der Bauwasserbelastung geeignete Einrichtungen zur Abreinigung einzurichten, wie z.B.*

*geeignete Absetzbecken (wenn erforderlich in Kombination mit zusätzlichen Filtersystemen, wie Feinkiespackungen / Filterfliese etc.).*

*und*

*5.3.2. In der Regel werden bereits bei Feststellung geringfügiger Verfärbungen und/oder Trübungen des abgeleiteten Bauwassers in einen Vorfluter die Grenzwerte tangiert. Um sicherzustellen, dass die Grenzwerte noch eingehalten werden, wird dringend die Überprüfung mittels einer analytischen Kontrolle durch ein zertifiziertes Untersuchungslabor empfohlen.*

Bei den genannten Werten handelt es sich um Orientierungswerte mit empfehlendem Charakter seitens des BayLfU, nicht um tatsächliche Grenzwerte. Durch die Vorschaltung einer Absetzeinrichtung ist eine schädigende Beeinträchtigung weitgehend ausgeschlossen. Nach den Erfahrungen des Vorhabensträgers weist das abgeleitete Bauwasser nach Passieren der Abseideeinrichtung keine Verfärbungen und Trübungen auf. Eine analytische Kontrolle ist daher nicht erforderlich.

*5.3.3. Auf Verlangen ist der Planfeststellungsbehörde der analytische Nachweis zur Einhaltung o.g. Grenzwerte incl. des Probenahmeprotokolls, auch kurzfristig, vorzulegen.*

Siehe Ziffer 5.3.2

*6.8. Das beiliegende Merkblatt zum Schutz gegen Baulärm [Anlage 3] ist zu beachten.*

Beeinträchtigungen durch Baulärm sind aufgrund der Schutzwirkung der vorhandenen Lärmschutzwälle bzw. aufgrund der großen Abstände zur schutzwürdigen Bebauung nur vereinzelt zu befürchten. Es wird dennoch angestrebt, die durch die Bauausführung zu erwartenden Schallimmissionen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Regelungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen – (AVV Bau-lärm) werden beachtet.

**B) Aus bodenschutzrechtlicher Sicht gibt es folgende Anmerkung:**

*Mit Schreiben vom 29.10.10 erhielt die Autobahndirektion Nordbayern eine Auskunft für den geplanten Ausbau (Stichwort: "Deponie Falkennest"). Im*

*Erläuterungsbericht der Autobahndirektion Nordbayern vom 18.12.15 wird auf Seite 59 auf das Thema Altlasten eingegangen "Evtl. notwendige Sicherungs- und Entsorgungsmaßnahmen werden mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt".*

Keine Stellungnahme veranlasst.

### **C) Untere Naturschutzbehörde**

*Aus naturschutzfachlicher Sicht sind folgende Anmerkungen erforderlich:*

*Bei der Planung sind im hoheitlichen Zuständigkeitsbereich der Stadt Nürnberg nur die westlichen Teile der Trasse betroffen. Die zuständige UNB des Landkreises Roth ist daher zu beteiligen.*

Die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Roth wird beteiligt.

*Die vorgelegten Unterlagen zur naturschutzfachlichen Beurteilung des Vorhabens sind umfassend und gut nachvollziehbar. Die geplanten Maßnahmen zur Minimierung und zum Ausgleich der Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild und von Konflikten mit dem Artenschutz werden generell begrüßt. Im direkten Kontakt zu den im Stadtgebiet geplanten Ausgleichsmaßnahmen werden bereits Maßnahmen im Rahmen des Projektes Sandband des LPV Nürnberg sowie -ebenfalls von LPV durchgeführte - Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt. Daher wird gebeten alle auf dem Stadtgebiet geplanten Maßnahmen im Rahmen der Objektplanung und Umsetzung nochmals mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Eine Abstimmung der Ausführungsplanung mit der Unteren Naturschutzbehörde wird zugesagt.*

*In Zusammenhang mit den Maßnahmen zum Ausgleich der Waldverluste wurde im Naturschutzbeirat darauf hingewiesen, dass aus waldrechtlicher Sicht die Ersatzaufforstungen den von Eingriff betroffenen Bannwald zugeordnet werden müssten (s. beil. Protokoll).*

Im Großraum Nürnberg Flächen zu finden, die generell für eine Aufforstung geeignet sind und den notwendigen fachlichen Kriterien entsprechen, ist äußerst schwierig. Die in den Unterlagen zur Aufforstung vorgesehenen

Flächen schließen jeweils an Bannwald an. Ihre Eignung als Bannwalderersatz für Eingriffe durch die A 73 bzw. A 6 südlich bzw. südöstlich von Nürnberg (und damit Eingriffe in den Lorenzer bzw. südlichen Bannwald) wurde bereits im Zuge der Vorentwurfsplanung beider Streckenabschnitte mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt. Es bestand Einvernehmen damit, dass sowohl die Flächen in der Gemarkung Kalchreuth (mit Anschluss an den Sebalder Reichswald) als auch die Flächen bei Walpersdorf herangezogen werden können. Die Walpersdorfer Flächen schließen an Bannwaldflächen an, die wiederum direkt benachbart zu den Flächen des südlichen Nürnberger Reichswaldes liegen. Lediglich das Rednitztal trennt die beiden Bannwaldbereiche. Es erschließt sich daher nicht, warum die Fläche als Ersatzaufforstung ungeeignet sein sollte.

*Bei den im Stadtgebiet liegenden Teilen der Baumaßnahme ist besonders südlich der Trasse mit Eingriffen zu rechnen. Diese sind allerdings im Zusammenhang mit der Sanierung der Straßenentwässerung zu sehen. Die damit verbundene Entlastung von Vorfluter und des Grundwassers wird ausdrücklich begrüßt. Es fällt jedoch auf, dass die Rückhaltebecken und der Vorfluter wenig naturnah gestaltet sind. Eine entsprechende Nachbesserung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde im Rahmen der Objektplanung ist daher zu fordern.*

Bei den Beckenanlagen handelt es sich um technische Bauwerke deren Ausbildung eine dauerhafte ordnungsmäße Funktion einschließlich Betrieb und Unterhalt zu Grunde liegt. Dies stellt u. a. die gewählte Beckengeometrie sicher. Eine davon abweichende geometrische Ausbildung stünde diesen Belangen entgegen und wird daher abgelehnt. Eine naturnähere Gestaltung z.B. durch Abflachung von Böschungen hätte einen größeren Flächenbedarf und damit vermehrten Waldeingriff zur Folge.

*Die Prüfung der FFH-Verträglichkeit der vorliegenden Planung erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die höhere Naturschutzbehörde. Die FFH-Verträglichkeitsstudie kommt zu dem Schluss, dass für das betroffene Vogelschutzgebiet keine erheblichen Beeinträchtigungen durch das geplante Vorhaben erwartet werden. Hier und auch im Zusammenhang mit der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung fällt allerdings auf, dass Daten, auf denen diese Bewertung beruht, aus bereits mehrere*

Jahren zurückliegenden Erhebungen stammen. Auch wenn bei der UNB Nürnberg für den betroffenen Bereich keine aktuelleren Erhebungen vorliegen, wird empfohlen, die Bestandserhebung zu aktualisieren, insbesondere damit etwaige artenschutzrechtliche Konflikte sicher vermieden werden.

Die Bestandserhebungen werden aktualisiert.

#### **4. Servicebetrieb Öffentlicher Raum /Straßenbau (SOR/1-S)**

Wie in der Unterlage 1, Erläuterungsbericht, unter Nr. 4.2 Straßennetzgestaltung beschrieben werden die BW 9a und BW 11c von bisher 2,50 m auf 4,00 m Breite verbreitert. An den Kosten soll sich die Stadt Nürnberg anteilig beteiligen, da die Forderung nach der Verbreiterung durch die Stadt Nürnberg vorgetragen wurde. Siehe Nr. 7. Dazu ist folgendes festzustellen:

- Die Aufenthaltsqualität für die Nutzer einer Unterführung hängt ganz wesentlich von dem Verhältnis Breite (B) zu Länge (L) der Unterführung ab. Wird die Unterführung verlängert, wie im vorliegenden Fall vorgesehen, und die Breite beibehalten, verschlechtert sich das Verhältnis von B/L mit der Folge, dass für die Nutzer ein Tunneleffekt entsteht, der Beängstigung hervorrufen kann. Um dies zu vermeiden ist bei einer Verlängerung der Unterführung auch eine angemessene Verbreiterung erforderlich.

Die Aussage, dass ab einem bestimmten Verhältnis von B/L ein Tunneleffekt eintreten kann, ist grundsätzlich zutreffend, ein allgemein anerkannter Verhältniswert, ab dem ein Tunneleffekt tatsächlich eintreten kann, existiert hingegen nicht. Da im vorliegenden Fall die Länge der Unterführungen lediglich geringfügig um die erforderliche Breite zur Aufnahme eines dritten Fahrstreifens von ca. 3,00 m je Richtungsfahrbahn verändert wird, ist nicht von der Entstehung eines Tunneleffekts auszugehen.

- Weiterhin wird auf Nr. 2.5 der Unterlage 1 verwiesen. Hier wird festgestellt, dass die Verbreiterung der Unterführung zur Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen ohnehin dringend erforderlich ist wegen der Habitatvernetzung der Fledermäuse und der Verbesserung der Verbundsituation von Lebensräumen rechts und links der Autobahn für Fledermäuse und andere bodengebundene wandernde Tierarten. Dies ist auch in der Unterlage 19.1.1 Dokumentation zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen unter Nr. 3.3 explizit so aufgeführt.

Die Aufweitung der genannten Durchlässe ist keine notwendige Vermeidungsmaßnahme für die hier zu bewertende Ausbaumaßnahme. Als not-

wendige Vermeidungsmaßnahme für Beeinträchtigungen der Fledermäuse ist die Offenhaltung der Unterführungsbauwerke während der Bauzeit in den Dämmerungs- und Nachtstunden genannt (Unterlage 9.3, Maßnahme V3). In Unterlage 19.1.1, Ziffer 3.3 werden positive Effekte der geplanten Ausbaumaßnahme auf die bestehende Situation beschrieben. Mit den faunistischen Kartierungen konnte belegt werden, dass breitere Durchlässe wesentlich besser angenommen werden als schmale. Somit lässt eine Verbreiterung der Fuß- und Radwegunterführungen auch eine bessere Nutzung dieser Unterführungen als Querungshilfe für Fledermäuse erwarten. Die in Ziffer 3.3. der Unterlage 19.1.1 genannte Verbesserung der Habitatvernetzung bezieht sich auf den Status quo. Eine Verbreiterung der genannten Durchlässe ist keine naturschutzrechtlich erforderliche Maßnahme für den sechsstreifigen Ausbau der A 73.

- *Aus den o. g. Gründen wird die Kostenbeteiligung der Stadt Nürnberg an den Bauwerken 9a und 11c abgelehnt. Die Verbreiterung der Unterführungen ist allein durch den Ausbau der Autobahn veranlasst.*

Die Verbreiterung der lichten Weite von 2,00 m auf 4,00 m resultiert ausschließlich aus dem, von der Stadt Nürnberg im Zuge der Planungsabstimmung geäußerten Änderungsverlangen nach § 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG. Die Kosten an der Kreuzungsmaßnahme fallen demnach den Kreuzungsbeteiligten anteilig der Fahrbahnbreiten der kreuzenden Straßenäste nach der Änderung zu. Der Vorhabensträger hat aufgrund der entsprechenden Beschlüsse des Verkehrsausschusses, wonach die Verwaltung der Stadt Nürnberg beauftragt wird, für die Realisierung der Verbreiterung der Unterführungen eine Vereinbarung mit der Autobahndirektion Nordbayern zu schließen und die Finanzierung des städtischen Anteils sicherzustellen, das Änderungsverlangen in der Ausbauplanung berücksichtigt. Falls die Stadt die Übernahme der Kostenanteils nach § 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG weiterhin ablehnt, werden die Bauwerke 9a und 11c gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 1 FStrG in ihren ursprünglichen Abmessungen wieder hergestellt.

#### *Lärmschutz:*

##### *1. Zu Unterlage 17.1, Teil 1, Ausbaustrecke*

*Zum Schutz der Wohngebiete Falkenheim und Kettelersiedlung hat die Stadt Nürnberg in den Jahren 1981 - 1996 auf freiwilliger Basis Lärmschutzwälle mit*

einer Höhe von ca. 8 m und einer Gesamtlänge von ca. 3,2 km errichtet [siehe Anlage 4: Übersichtslageplan Lärmschutzwälle]. Mit den Grundstückseigentümern, der Bundesfernstraßenverwaltung und der Forstverwaltung wurden entsprechende Nutzungsverträge abgeschlossen. Nur für den Bauabschnitt 4 (Erhöhung der 5 m hohen Wälle der ABD-N auf 8 m, im Plan rot dargestellt) hat die Stadt Nürnberg die erforderlichen Flächen für die Wallerhöhung von der Forstverwaltung erworben. Die straßenseitigen Böschungen sind vertragsgemäß im Unterhalt der ABD-N, die anliegerseitigen Böschungen einschließlich der Betriebswege entlang des Wallfußes sind derzeit noch im Unterhalt der Stadt Nürnberg. Die Wälle, die ohne rechtliche Verpflichtung von der Stadt Nürnberg errichtet wurden, werden nun Bestandteil des Lärmschutzkonzepts der ABD-N und damit verpflichtend nach dem BImSchG und der 16. BImSchV. Für die Einhaltung der Vorsorgegrenzwerte sind sie von entscheidender Bedeutung. Die Stadt Nürnberg fordert, dass die nun für den Lärmschutz zwingend notwendigen Wälle und die zugehörigen Betriebswege in das Eigentum und den Unterhalt der Bundesfernstraßenverwaltung übergeführt werden. Gemäß Unterlage 10.1 des Feststellungsentwurfes befinden sich die Wälle überwiegend bzw. im Bauabschnitt 4 (vgl. Anlage 4 - Übersichtslageplan Lärmschutzwälle zum Schreiben der Stadt Nürnberg - Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg, Az.: SOR/WLT vom 13.04.2016) zumindest teilweise im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung. Gemeinsam mit den Regelungen des § 9 Abs. 1 FStrG ist damit eine ausreichende Bestandssicherung der vorhandenen topographischen Verhältnisse gegeben. Darüberhinausgehende Sicherungsmaßnahmen wie die geforderte vollständige Eigentumsübernahme sind daher nicht erforderlich.

*Das Lärmschutzkonzept enthält einen lärmindernden Fahrbahnbelag mit  $D_{StrO} = \text{mindestens } -4 \text{ dB(A)}$ . Die lärmindernde Wirkung ist durch periodische Messungen zu überwachen. Der Wert von mindestens  $-4 \text{ dB(A)}$  ist dauerhaft zu gewährleisten.*

Die dauerhafte lärmreduzierende Wirkung des Fahrbahnbelags von mindestens  $-4 \text{ dB(A)}$  wird durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden.

*Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 10.03.2016 den Ausbau der A 73 behandelt. Bezüglich des Verkehrslärmkonzepts wird auf die beiliegende Entscheidungsvorlage, Unterpunkt Lärmschutz und den beiliegenden Be-*

*schluss, Ziffer 4 a) und 4 b) [Anlage 5: AfV 10.03.2016 Entscheidungsvorlage und Beschluss] verwiesen, die hiermit in das Verfahren eingebracht werden:*

#### *Lärmschutz*

*Die Verwaltung wird sich gegenüber der Autobahndirektion Nordbayern für die Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen einsetzen, die über die bislang vorgesehenen Maßnahmen hinausgehen.*

*Konkret wird vorgeschlagen, gegenüber der Autobahndirektion folgende Maßnahmen einzufordern:*

- Statt dem Einbau von lärminderndem Belag, für den von der Autobahndirektion Kosten in Höhe von 3,9 Mio. € angesetzt werden, soll der bestehende Lärmschutzwall umgebaut werden. Die Kosten für diesen Umbau betragen laut Autobahndirektion 3,0 Mio. €. Der Lärmschutzeffekt beider Maßnahmen ist gleich. Allerdings bringt der Umbau des Lärmschutzwalls eine dauerhafte Verbesserung, während die lärmindernde Wirkung des sogenannten „Flüsterasphalts“ zeitlich begrenzt ist und immer wieder erneuert werden muss. In 2015 wurde an den bestehenden städtischen Lärmschutzwällen eine ergänzende geotechnische Untersuchung durchgeführt. Sie kommt zum Ergebnis, dass die geschütteten Wälle nicht den Verdichtungsvorgaben der mit der Autobahndirektion geschlossenen Vereinbarungen entsprechen. Sie wären aber für eine Erhöhung z.B. mit Gabionenwänden geeignet, wenn die Dammkrone neu aufgebaut würde.*

*Zu den Kosten der Planfeststellungslösung und möglichen Alternativen ist Folgendes klarzustellen:*

*Die Mehrkosten der erstmaligen Herstellung eines offenporigen gegenüber einem herkömmlichen Belag liegen bei lediglich ca. **0,4 Mio. €**. Bei den genannten **3,9 Mio. €** sind sämtliche Mehrkosten enthalten, die in einem Zeitraum von 30 Jahren durch die häufigere und kostenintensivere Erneuerung und zusätzlichen Unterhaltungsaufwand beim offenporigen gegenüber einem herkömmlichen Belag anfallen. Diese Kosten basieren auf dem heutigen Stand der Technik und können auch wesentlich geringer ausfallen, wenn nämlich kostengünstigere Fahrbahnbeläge entwickelt werden, die die notwendige Pegelminderung  $D_{StrO} = -4 \text{ dB(A)}$  gewährleisten.*

*Die Forderung der Stadt nach einem Umbau des Lärmschutzwalls hat die Autobahndirektion untersucht. Angenommen wurde eine durchgängige Erhöhung sämtlicher vorhandener Wälle um 3 m mit Hilfe einer Lärm-*

schutzwand. Hierfür würden Kosten in Höhe von **5,1 Mio. €** anfallen. Dieser Kostenaufwand ist aus Sicht der Autobahndirektion nicht vertretbar, da sich die Lärmgrenzwerte auch mit einer wesentlich kostengünstigeren Lösung einhalten lassen. Hinzu kommt, dass sich bei der Alternative mit Lärmschutzwand an einer nicht unerheblichen Anzahl von Gebäuden die Lärmpegel geringfügig erhöhen würden. Das liegt daran, dass der lärmindernde Fahrbahnbelag den Lärm bereits an seiner Entstehung hindert und somit auch weiter entfernte Gebiete geschützt werden (sog. Tiefenwirkung), eine abschirmende Wall-Wand-Kombination dagegen vor allem im Nahbereich wirkt.

Eine wirtschaftlich vertretbare Lösung, um beim Weglassen des lärmindernden Fahrbahnbelags weiterhin einen Vollschutz zu gewährleisten, wäre eine Erhöhung der Wallkrone im Bauabschnitt 4 um 1,40 m. Als zweckmäßigste Aufhöhungsmöglichkeit wäre eine Gabionenwand in Verbindung mit einem Neuaufbau der Wallkrone zur Sicherstellung einer tragfähigen Gründung anzusehen. Um diese Maßnahme realisieren zu können, müssten ca. 360 qm Grundstücksfläche aus dem im Eigentum der Stadt Nürnberg befindlichen Wall des Bauabschnittes 4 zur Verfügung gestellt werden. Mit dem Wechsel des Lärmschutzkonzepts würden sich die Lärmpegel im Bereich Falkenheim / Gartenstadt gegenüber der Planfeststellungslösung erhöhen. An 467 Immissionsorten ergäbe sich ein Anstieg der Immissionspegel von 0,1 bis max. 1,4 dB(A). Die Kosten der Gabionenwand betragen **1,1 Mio. €**.

#### Ergebnis:

Als einzige wirtschaftlich vertretbare Alternative zur Planfeststellungslösung kommt eine Aufhöhung des Walls im Bauabschnitt 4 um 1,4 m in Verbindung mit einem DStrO der Deckschicht von – 2 dB(A) in Betracht. Damit wären an allen Gebäuden die Lärmgrenzwerte eingehalten, es würden sich jedoch an zahlreichen Gebäuden Pegelerhöhungen unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle ergeben. Die Autobahndirektion hält derzeit wegen des höheren Schutzniveaus an der Planfeststellungslösung fest. Sie wäre aber bereit, im Einvernehmen mit der Stadt Nürnberg ihre Planung entsprechend der beschriebenen Alternative abzuändern.

- *Um auch den Lärmschutz für die Kettelersiedlung zu verbessern, ist die Weiterführung der Lärmschutzwand an der Anschlussstelle Zollhaus und der alten Kornburger Straße erforderlich.*

Das der Planfeststellung zu Grunde liegende Lärmschutzkonzept stellt sicher, dass die maßgeblichen Lärmimmissionsgrenzwerte ohne Zuhilfenahme passiver Schutzmaßnahmen vollständig eingehalten werden (sog. Vollschutz). Darüberhinausgehende Lärmschutzmaßnahmen können daher nicht durch die Bundesstraßenverwaltung finanziert werden.

- *Zusätzlich sollte insbesondere während der Nachtstunden eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt werden.*

Wir verweisen auf unsere obigen Ausführungen (S. 2).

## *2. Zu Unterlage 17.1, Teil 2, Umgebungsstraßen*

*Zu 2. 1 .4 Gegen den Planfeststellungsbeschluss „Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs“ wurde Klage erhoben. Der Ausgang des Verfahrens ist offen. Falls der passive Lärmschutz zu Lasten der Stadt Nürnberg gemäß der Unterlage E.11.3 nicht zur Ausführung kommt, ist passiver Lärmschutz durch die ABD-N zu leisten.*

Im Falle einer Nicht-Realisierung des kreuzungsfreien Ausbaus des Frankenschnellwegs erfolgt eine Neuüberprüfung, ob dann weiterhin Verkehrslärmzuwächse aus dauerhaften Verkehrsverlagerungen aufgrund des 6-streifigen Ausbaus der A 73 im Bereich des nicht ausgebauten Frankenschnellweges entstehen und daraus ein Anspruch auf passiven Schallschutz resultiert. Eine pauschale Übernahme des Umfangs der passiven Schutzmaßnahme gemäß der städtischen Planergänzungsunterlage E11.3 durch die Autobahndirektion Nordbayern ist nicht möglich.

### *Zu 2.1.5 ohne Einwand*

*Hinweis: Die zul. Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf der Hafestraße wurde im März 2013 aufgehoben. Damit gilt Vz<sub>zul</sub> = 50 km/h.*

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Reduzierung der Vz<sub>zul</sub> auf 50 km/h wirkt sich zu Gunsten der Betroffenen aus, eine Änderung des Feststellungsentwurfes ist nicht erforderlich.

*Zu 2.1.6 Nach eigenen Berechnungen liegt in Teilbereichen, insbesondere im Bereich der signalgeregelten Einmündung Ingolstädter Straße, eine Überschreitung des Schwellenwertes von 70 dB vor. Das Rechenmodell ist dahingehend zu überprüfen.*

Die Überprüfung wird zugesichert.

## **5. Servicebetrieb Öffentlicher Raum /Brückenbau und Wasserwirtschaft (S0R/1-B)**

### **Brückenbau**

*Die städtischen Planungen wurden mit der Autobahndirektion Nordbayern an mehreren Terminen vorabgestimmt. Die Ergebnisse der Projektstudie wurden der Regierung von Mittelfranken am 15.07.2015 [Anlage 9.1 Besprechungsniederschrift R.v.Mfr. vom 15.07.2015 und 9.2 Präsentation R.v.Mfr. vom 15.07.2015] und der Autobahndirektion Nordbayern am 16.07.2015 [Anlage 10 Präsentation ABD NB+ StBAN] präsentiert. Diese städtischen Planungen wurden allerdings bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen der Autobahndirektion Nordbayern nicht berücksichtigt.*

Wie die Stadt ausführt handelt es sich um eine Projektstudie. Diese hatte zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Feststellungsentwurfes nicht die erforderliche Planungstiefe und -qualität um sie im vorliegenden Feststellungsentwurf mit zu berücksichtigen.

*Nach derzeitigem Stand sind die städtischen Bauvorhaben zeitlich wie in der Anlage [Anlage 12: Terminplan] dargestellt vorgesehen. Die Planungen der Autobahndirektion und die Planungen der Stadt Nürnberg sind inhaltlich, terminlich und hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen aufeinander abzustimmen. Details sind in Vereinbarungen zu regeln. Insbesondere für die erforderlichen Maßnahmen an den Kreuzungsbauwerken der AS Nürnberg-Königshof und der AS Nürnberg-Hafen Ost werden konkrete Vereinbarungen erforderlich. Dabei sind insbesondere auch die Planungsziele der Stadt Nürnberg zu berücksichtigen.*

Mit der Vorgehensweise besteht grundsätzlich Einverständnis.

*Hinsichtlich der beim Brückenneubau der Brücke Hafenstraße über die SWT veränderten Bauwerkshöhen (Höhenlage der überführten Straße voraussichtlich 50 bis 70 cm höher als derzeitiger Bestand) ergeben sich gegenüber der*

*derzeitigen Vorlage andere Rampenlängen und andere Ausleitungsspuren. Der Umgriff der zu erwartenden erforderlichen Planungsänderungen mit Umsetzung des städtischen Brückenneubaus Hafestraße über SWT ist Anlage 8 [Anlage 13: Umgriff der Planungsänderungen mit Umsetzung des städtischen Brückenneubaus Hafestraße über SWT] zu entnehmen. Ein evtl. Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der A73 müsste diese möglichen Änderungen berücksichtigen.*

Zur Berücksichtigung dieser Änderungen ist die städtische Projektstudie nicht ausreichend, erforderlich hierfür wäre mindestens das Vorliegen der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI. Aus diesem Grund sowie wegen des fortgeschrittenen Verfahrensstandes ist die Aufnahme ins laufende Planfeststellungsverfahren nicht möglich.

Die sonstigen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

#### Wasserwirtschaft

Mit den erhobenen Auflagen und Bedingungen besteht mit Ausnahme nachfolgender Ziffern Einverständnis:

*7. Der Genehmigungsbehörde ist nach Abschluss der Maßnahme eine Abnahmeniederschrift (Bauabnahme) vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die Auflagen aus dieser Stellungnahme überprüft wurden (siehe geltende wasserrechtliche Bestimmungen).*

Nach § 4 FStrG hat die Autobahndirektion Nordbayern dafür einzustehen, dass die in ihrer Zuständigkeit liegenden Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Eine Anzeige und Dokumentation gegenüber der Planfeststellungsbehörde wird als nicht zweckmäßig angesehen.

*13. Als Abschluss und Sicherung der Zuleitung ist eine Froschklappe oder eine gleichwertige Vorrichtung anzubringen.*

Eine Froschklappe ist für die Zwecke des Vorhabensträgers nicht erforderlich.

*31. Die im Zuge der Maßnahme zu verlegenden Gewässerabschnitte (Brünnelgraben West und Brünnelgraben Ost) im Anschluss an die Einleitungen des Rückhaltebeckens (RHB 163-1R und RRHB 166-1L) entsprechen nicht den Regeln der Technik. Bei der Ausgestaltung wurde nur die Hydraulik,*

*nicht aber die Ökologie beachtet. Nach den Vorgaben des WHG und BayWG müssten die Gewässerabschnitte naturnah ausgebaut werden (Wechselnde Sohlbreiten, Böschungsneigungen, Platzbedarf 10-20 Meter Breite). Der begründeten Abweichung von den Regeln der Technik (Eingriffsminimierung in den Baumbestand) wird unter der Voraussetzung zugestimmt, dass der Unterhalt dieser Bereiche zukünftig beim Antragsteller liegt. Die Abschnitte Brünnelgraben West von Bauwerk BW 11a bis zur Mündung in den Main-Donau-Kanal und Brünnelgraben Ost von der Münchener Straße bis zur Kornburger Straße dienen beim geplanten Ausbauzustand nur Entwässerungszwecken der Autobahn. Die Unterhaltung der aufgeführten Gewässerabschnitte liegt daher beim Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger. Der Antragsteller kann hierzu im Nachgang eine Vereinbarung mit dem Grundstückseigentümer treffen.*

Mit den vorgenannten Maßnahmen werden der Brünnelgraben-Ost und West lediglich in geringem Umfang verlegt und damit an den Ausbau der A 73 angepasst. Die Ausbildung der Gräben erfolgt wie im Bestand, gleichzeitig verbessert sich durch die geplanten Beckenanlagen sowohl die hydraulische als auch die qualitative Gewässersituation. Für eine Änderung der bestehenden Unterhaltungsverhältnisse besteht daher keine Veranlassung. Die geforderte Übernahme der Unterhaltungslast wird daher abgelehnt.

## **6. Servicebetrieb Öffentlicher Raum /Elektrotechnik (SÖR/1-E)**

*Verkehrsregelungstechnik*

*Anschlussstelle Königshof:*

*Seitens der Stadt wird eine Makroskopische Steuerung dieser LSA gefordert, da sie im Einzugsbereich des Verkehrsleitsystems Messe / Stadion / ARENA liegt. Hierfür ist deren Anbindung an den Verkehrsrechner der Stadt Nürnberg erforderlich. Des weiteren ist hierfür eine Verkehrsbeobachtungskamera zu errichten und an das Verkehrsleitsystem Messe/Stadion/ARENA (die Kamera) anzubinden.*

Vorgenannte Forderungen stehen nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der A 73 und sind daher gesondert mit einer möglichen Erweiterung des dynamischen Verkehrsleitsystems zu betrachten. Eine Aufnahme in das laufende Planfeststellungsverfahren wird abgelehnt.

### *Anschlussstelle Zollhaus*

*Wir möchten darauf hinweisen, dass bei LSA bereits geringfügige Störungen zu Sicherheitsabschaltungen führen. Daher weisen LSA, die nicht von einem Verkehrsrechner überwacht werden, eine deutlich geringere Verfügbarkeit und daher auch ein niedrigeres Sicherheitsniveau aufweisen. Die im weiteren Verlauf der Münchener Straße von der Stadt Nürnberg betriebenen LSA sind am Verkehrsrechner der Stadt Nürnberg angebunden, um bedarfsweise, vor allem auf durch Veranstaltungen im Veranstaltungsbereich Messe / Stadion / ARENA / Volksfestplatz / Dutzendteich verursachte Nachfragespitzen reagieren zu können. Dafür sind bis zu 24 situationsspezifische Signalprogramme vorhanden, die über den Verkehrsrechner der Stadt Nürnberg teils automatisiert vom Verkehrsleitsystem Messe/Stadion/ARENA, teils durch Bediener der Verkehrspolizeiinspektion oder der Stadt mit Hilfe der von den Verkehrsbeobachtungskameras des Verkehrsleitsystem Messe/Stadion/ARENA übertragenen Bildern ausgewählt werden. Auf diese Weise realisiert es eine Makroskopische Steuerung. Das Verkehrsleitsystem Messe/Stadion/ARENA wird gemeinsam von der Stadt Nürnberg, der Autobahndirektion Nordbayern und der Nürnberg Messe GmbH betrieben. Daher besteht bereits eine LAN-Verbindung zwischen der Verkehrsinfrastruktur der Stadt und der VBZ Fischbach der Autobahndirektion Nordbayern.*

*Wir sind der Auffassung, dass insbesondere in Hinblick auf die geringere Verfügbarkeit von Einzelläufer-LSA und die Grenzen der mikroskopischen Steuerungen verkehrabhängiger LSA auch bei den LSA der AS Zollhaus eine makroskopische Steuerung und eine Verkehrsrechneranbindung wie oben beschrieben erforderlich ist.*

Vorgenannte Forderungen stehen nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der A 73, sie sind für die Zwecke des Vorhabensträgers nicht erforderlich. Sie sind daher gesondert mit dem dynamischen Verkehrsleitsystem zu betrachten. Eine Aufnahme in das laufende Planfeststellungsverfahren wäre nicht sachgerecht.

### **7. Servicebetrieb Öffentlicher Raum /Planung u. Bau Grün (SÖR/1-G)**

*Seitens SÖR/1-G bestehen keine Einwände gegen die Planung. Es wird jedoch aufgrund der aktuellen Hafentrassenprojekte und damit im Zusammenhang stehenden Maßnahmen sowie LBP's und saP etc. auf die Stellungnahme*

von SÖR/1-B hingewiesen. Die Vorhaben müssen aufeinander abgestimmt werden, um Behinderungen, Überschneidungen etc. zu verhindern.

Eine Abstimmung wird zugesagt.

### **8. Servicebetrieb Öffentlicher Raum /Frankenschnellweg (SÖR/FSW)**

Im Bereich der AS Nürnberg - Hafen-Ost wird im Zuge des Kreuzungsfreien Ausbaus des Frankenschnellwegs eine Verkehrszeichenbrücke errichtet und Kabel für die Anbindung an die Verkehrs- und Betriebszentrale in Fischbach verlegt. Die Ausführungsplanung des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 73 ist in diesem Bereich mit SÖR/FSW abzustimmen.

Eine Abstimmung wird zugesagt.

### **9. Servicebetrieb Öffentlicher Raum /Straßenunterhalt (SÖR/2-B/4u.6)**

Bezirk 4:

Unterführung BW 8b . Kornburger Str./Steinbrüchlein ff

Die in den Unterlagen zur Planfeststellung enthaltene Lösung mit Entsiegelung der bisherigen Forststraße Kornburger Straße und des parallel dazu laufenden städtischen Rad-/Gehweges sowie einer nachfolgenden Wiederbefestigung der Trasse mit einem 3,5 m breiten Asphaltband und einer zusätzlichen, 2 m breiten, wassergebundenen Befestigung ist in folgender Hinsicht sowohl für die Abschnitte nördlich wie südlich der A 73 im Zusammenspiel von Autobahn, Forst und Stadt zu konkretisieren:

- *Die Lage des neuen Weges ist festzulegen.*  
Die Lage des neuen städtischen Rad-/Gehweges kann der Unterlage 5.2 des Feststellungsentwurfs entnommen werden. Die Darstellung der Detailausgestaltung des Weges in Lage und Höhe erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung. Diese wird nochmal mit der Stadt Nürnberg abgestimmt.
- *Für beide Abschnitte sind Wegegesamtquerschnitte (der Regelquerschnitt Blatt 14.2/14 zeigt nicht die örtliche Situation) vorzulegen. Dabei ist insbesondere zu klären, wo der asphaltierte und wo der wassergebundene Teil liegt.*  
In der Unterlage 14.2 Blatt 4 sind die geplanten Regelquerschnitte für das sonstige, durch den 6-streifigen Ausbau betroffene Wegenetz dargestellt. Ziel der Unterlage ist nicht die Darstellung der tatsächlichen örtlichen Situa-

tion, sondern die Angabe von Regelmaßen. Die Lage des in gebundener Bauweise und ungebundener Bauweise zu errichtenden Teils kann wiederum der Unterlage 5.2 des Feststellungsentwurfs entnommen werden.

- *Der Aufbau der geplanten Befestigungen ist anzugeben. Dabei ist zu klären, ob das Merkblatt DWA-A 904 oder die Regelquerschnitte der Stadt Nürnberg anzuwenden sind.*

Der geplante Aufbau dem Grunde nach ist in Unterlage 14.2 Blatt 4 dargestellt. Da der Weg durch forstwirtschaftliche Fahrzeuge benutzt wird, erfolgt die Festlegung wie in Unterlage 14.2 Blatt 4 dargestellt nach DWA-A 904. Die Festlegung der Oberbaustärken ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Hierzu erfolgt im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung eine Abstimmung mit den Bayerischen Staatsforsten und der Stadt Nürnberg.

- *Das Eigentum am künftigen Weg und das an den frei werdenden Restflächen ist zu klären.*

Wie in den Unterlage 10.1 Blatt 3 und 11 Ziffer 1.7 dargestellt, bleiben die bestehenden Eigentumsverhältnisse unverändert.

- *Die Nutzungsberechtigten an dem künftigen Weg sind festzulegen. Die Baulast- und die Unterhaltungspflicht an dem künftigen Weg und an den frei werdenden Restflächen ist festzulegen.*

Nutzungsberechtigte des Weges sind abstimmungsgemäß die Bayerischen Staatsforsten und die Stadt Nürnberg, die Bau-/ bzw. Unterhaltungslast ist gemäß den durchgeführten Abstimmungen in Unterlagen 11 Ziffer 1.7 dargestellt. Hierüber ist zwischen den Bayerischen Staatsforsten und der Stadt Nürnberg eine Vereinbarung abzuschließen.

- *Die Abformung der Verlängerung der Ortsstraße Kornburger Straße zur südlichen Polizeizufahrt ist festzulegen / zu planen.*

Die Darstellung der Detailausgestaltung dieses Bereichs erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung. Diese wird nochmal mit der Stadt Nürnberg abgestimmt.

- *Die Längsneigung des Weges südlich der A 73 Richtung Steinbrüchlein ist größer als 6 % geplant. Hier sollte nachgebessert und 6 % Längsneigung nicht überschritten werden.*

Die geplante Längsneigung beträgt auf einer Länge von 10 m max. 6,25 %. Dies stellt eine vernachlässigbare Überschreitung der empfohlenen Längsneigung für Radwege von 6 % dar. Eine Nachbesserung ist deshalb nicht erforderlich.

*Saarbrückener Straße. Lärmschutzmaßnahme L-A02 L. Bau-km 164+380 – 164+550 (unter 11 Regelungsverzeichnis: 8.4):*

- *Ein Querschnitt, der die Einbindung der geplanten Wand zwischen Auf-fahrtsrampe und Rad-/Fußweg von der Saarbrückener Straße zum LDM-Kanal zeigt, ist nachzuliefern. Gewährleistet muss sein, dass der Weg wei-terhin in vorhandener Breite verfügbar bleibt. Falls notwendig, muss er nach Norden verschoben werden. Konsequenz wäre z.B. ein weiterer Grunderwerb aus dem anliegenden Forstgrundstück.*

Wie in den Unterlagen 5 Blatt 2 und 10.1 Blatt 2 dargestellt ist für die Rege-lungsverzeichnis Nummer 8.4 kein Grunderwerb erforderlich. Somit ist ge-währleistet, dass der genannte Weg in vorhandener Breite erhalten bleibt, die Nachlieferung eines Querschnittes ist nicht erforderlich. Eine Verschie-bung nach Norden ist gleichfalls nicht nötig.

- *Außerdem dürfte die neue LS-Wand einen Überwachungs-/Pflweg an deren Nordseite benötigen. Auch dazu sind die Unterlagen zu ergänzen.* Im Bereich des vorgenannten Geh- und Radwegs erfolgt die Bauwerksprü-fung der Lärmschutzwand vom Weg bzw. von der Anschlussstellenrampe aus. Im Bereich der Wälle wird die Wallkrone soweit abgetragen, dass ein ca. 4,50 m breites Arbeits- und Gründungplanum entsteht, auf welchem dann die Lärmschutzwand gegründet wird. Damit ist beidseits der Wand ausreichend Raum zur Durchführung der Bauwerksprüfung gegeben. Die Detailausgestaltung wird in der Ausführungsplanung dargestellt, eine Er-gänzung der Unterlagen ist nicht erforderlich.

*11 Regelungsverzeichnis S. 45 lfd.Nr. 6.1 und 6.2:*

- *Die Angaben zu U stimmen, wenn damit die Schutzzäune gemeint sind. Die Angaben zu E passen nicht, da gegenwärtig keine derartigen Einrichtungen*

*vorhanden sind. Die Flächen selber, die auf die Straße Finkenbrunn fallen, gehören der Stadt, nicht der BRD, und befinden sich im Unterhalt der Stadt. Die Anmerkungen der Stadt sind zutreffend, in Unterlage 11, S. 45 lfd. Nr. 6.1 und 6.2 in Spalte 4 wird das Wort „und“ durchgestrichen.*

- *Knoten A 73 / Hafenstraße: Die Unterhalts- und Baulastgrenzen am Übergang Autobahnrampen / Hafenstraße sind bisher nicht ausdrücklich geregelt. Aufgrund der Komplexität an der Stelle (Fahrbahnteiler, Bordsteine, Rinnen, sonstige Entwässerungseinrichtungen, Rad-/Fußweg ff) sollte diese Abgrenzung im Zug des Verfahrens festgeschrieben werden.*

*Die Unterhalts- und Baulastgrenzen in diesem Bereich sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Grenzen der Unterhaltungslast sind im Detail in der Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung (FStrKrV) geregelt. Falls hierzu in der praktischen Umsetzung Unklarheiten bestehen sollten, sind diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu beseitigen.*

#### **10. Servicebetrieb Öffentlicher Raum /Straßen- und Verkehrsrecht (SÖR/3)**

*Wegerecht:*

*Im Regelungsverzeichnis unter Punkt 1.1.1 ist in der Spalte „Vorgesehene Regelung“ im dritten Satz der Ausdruck „gem. Art 47 BayStrWG“ zu streichen, um einer künftigen straßenrechtlichen Festsetzung nicht vorzugreifen.*

*Der Ausdruck wird gestrichen.*

#### **11. Feuerwehr (FW)**

*Seitens der Feuerwehr gibt es gegen die vorliegende Planung keine Bedenken. Aus einsatztaktischen Gründen müssen während der Bauzeit grundsätzlich alle Verkehrsbeziehungen im Baufeld erhalten bleiben, da dieser Teil der A73 den wichtigsten Zugang für schwere Rüstseinheiten der Feuerwehr Nürnberg zur Autobahn A6 und A9 bildet.*

*Die bauzeitliche Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen wird zugesagt.*

#### **13. Liegenschaftsamt (LA)**

*LA weist daraufhin, dass von den Planungen die städtischen Grundstücke Fl.Nrn. 516/12, 550/4, 725 und 726 jeweils Gemarkung Eibach betroffen sind. Die Autobahndirektion Nordbayern als Antragsteller müsste sich ggf. mit dem städtischen Liegenschaftsamt bezüglich des Erwerbs oder einer anderweitigen*

*Sicherung der planungsbetroffenen Teilflächen aus den genannten Grundstücken in Verbindung setzen.*

Die Kontaktaufnahme erfolgt mit dem Beginn der Grunderwerbsverhandlungen.