

## **Geplanter Ausbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost**

**hier: Antrag der Stadtratsgruppe Linke Liste vom 04.06.2017**

**Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10.07.2017**

### **Bericht**

Beide Anträge der Stadtratsgruppe Linke Liste und der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen beziehen sich auf den geplanten Ausbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost. Es wurden jeweils umfangreiche Fragenkataloge vorgelegt, die folgende Kernpunkte umfassen:

- Lärm- und Immissionsschutz, insbesondere im Hinblick auf die angrenzende Wohnbebauung
- Unfallzahlen
- Entwässerung, eventuelle Auswirkungen auf den Friedhof in Fischbach
- Geplante Aufforstung

### **Stellungnahme der Autobahndirektion Nordbayern**

Ein Vertreter der Autobahndirektion nimmt an der Sitzung des Verkehrsausschusses am 09.11.2017 teil, um die Autobahnprojekte vorzustellen und Fragen zu beantworten. Zum Antrag der Linken Liste vom 04.06.2017 hat die Autobahndirektion am 22.09.2017 vorab schriftlich Stellung bezogen. Das Schreiben ist als Anlage beigefügt.

### **Stellungnahme der Stadt Nürnberg im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens**

Die Stadt Nürnberg hat im Oktober 2016 ihre Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für das Projekt an die Regierung von Mittelfranken übersandt. Der zuständige Servicebetrieb Öffentlicher Raum hat darin alle Stellungnahmen der Fachdienststellen (UwA, SÖR, SUN, LA, BAO, Frh) zusammengefasst, die Stellungnahme des Verkehrsplanungsamtes erfolgte separat. Beide Schreiben an die Regierung von Mittelfranken sind in der Anlage beigefügt.

### **Ergänzende Stellungnahmen der Fachdienststellen**

Wie unterscheiden sich die Berechnungsmethoden der Lärmkartierung und der Planfeststellung?

Im Rahmen der Planfeststellung hat die Autobahndirektion ein Lärmgutachten erstellt. Die Berechnung wurde dabei auf Grundlage der vom Verkehrsgutachter mit dem in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung vorgeschriebenen Verfahren (RLS90) berechnet. Bei diesem Verfahren wird nicht mit der durchschnittlichen Geschwindigkeit, sondern mit der maximal erlaubten Geschwindigkeit gerechnet. Die Lärmschutzwände und -wälle wurden für die Berechnung detailliert erfasst.

Im Unterschied dazu wurden für die Lärmkarte des Bayerischen Landesamts für Umwelt von 2012 die "Vorläufige Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen" aus der 34. Bundesimmissionsschutzverordnung angewandt. Da das Ziel dieser Lärmkarte mehr der Überblick über die Gesamtsituation ist, wurden dabei die Lärmschutzeinrichtungen nicht so detailliert erfasst. Vor allem Kombinationen aus Wällen und Wänden sind in der Lärmkarte oft nicht richtig berücksichtigt, wodurch die Lärmbelastung dann überbewertet wird. So ist aber sichergestellt, dass keine hoch belasteten Bereiche übersehen werden.

Die Stadt Nürnberg war im Planungsverfahren als ein Träger öffentlicher Belange beteiligt worden. Die Einwirkungsmöglichkeiten sind hier aber durch den rechtlichen Rahmen be-

schränkt. Solange die gesetzlichen Vorgaben der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung erfüllt werden und keine fachlich-methodischen Fehler nachweisbar sind, kann die Stadt Nürnberg keine durchsetzbaren Einwände erheben.

Nach den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen wurde die neue Lärmschutzwand so dimensioniert, dass die Anwohner nicht über das zulässige Maß belastet werden. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand würde natürlich eine Verbesserung für die Anwohner bringen. Die Stadt Nürnberg hat aber keine rechtliche Grundlage, diese zu fordern.

Lärmmessungen würden in diesem Fall nicht weiterhelfen. Es ist nur möglich, den Gesamtlärm zu messen. Es gehen also auch alle anderen Geräusche in die Messung ein. Der Einfluss dieser zusätzlichen Geräusche kann erheblich sein, weshalb man aus einer Lärmmessung nur dann auf die Lärmquelle schließen kann, wenn diese sehr viel lauter als alle Nebengeräusche ist. Beim Verkehrslärm an Wohngebäuden ist das meistens nicht der Fall.

Der Entschluss des Bundesrats vom März 2017 zu den 45 dB bezog sich auf den Lärm von Sportanlagen. In der Bauleitplanung wird aber für den Straßenverkehr nach DIN 18005 ebenfalls ein Immissionswert von 45 dB für die Nachtzeit angestrebt. Dieser Wert wird demnach als wünschenswert angesehen. Die DIN 18005 stellt aber auch fest, dass dieser Wert bei bestehender Bebauung und in der Nähe von Verkehrswegen oft nicht eingehalten werden kann, was auch bei Fischbach entlang der Autobahn der Fall ist. Außerdem wurde bei der Festlegung des Wertes davon ausgegangen, dass die Fenster nachts zur Belüftung teilweise geöffnet sein müssen. Das ist heute aber schon aus Gründen der Energieeinsparung nicht mehr Stand der Technik. Bei geschlossenen Isolierglasfenstern und einer schallgedämmten Belüftungsanlage kann der Immissionspegel außen am Haus auch wesentlich höher sein.

Insgesamt kann man feststellen, dass die Lärmsituation in Fischbach in der Nähe der Autobahn durchaus nicht optimal ist, es aber im Stadtgebiet viele höher belastete Wohngebiete gibt.

#### Beurteilung der Mehrbelastung durch Lärm

Die Mehrbelastung durch Lärm bewegt sich im Rahmen dessen, was nach der 16. BImSchV zulässig ist. Tatsächlich wird der Immissionspegel nur im Obergeschoss auf einer Seite eines Gebäudes um 0,1 dB erhöht. An allen anderen Immissionsorten wird sich der Immissionspegel geringfügig reduzieren. Das dürfte daran liegen, dass die Lärmschutzwand näher an die zu schützenden Gebäude heranrückt.

#### Effekt einer Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h

Im Bereich von Fischbach sind in der Planung bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 50, 60 oder 80 km/h für einzelne Spuren vorgesehen. Auf der durchgehenden Fahrbahn wurde mit der grundsätzlichen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h und der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für Lkw gerechnet. Die lauten Lkw machen dabei einen Anteil von 13% tags und 35% nachts aus. Eine grobe Abschätzung nach dem Nomogramm der RLS90 (Diagramm II) ergibt, dass sich eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf 80 km/h (die die Lkw ja nicht betrifft) etwa 2 dB tags und 1dB nachts bringt. Das wäre kaum noch wahrnehmbar. In der Summe mit den Fahrbahnen, auf denen bereits eine Beschränkung auf 80 km/h oder weniger vorgesehen ist, wäre der Effekt noch geringer. Andererseits würde die geringere Emission aber dazu führen, dass die Lärmschutzwände niedriger dimensioniert werden könnten, wodurch der Effekt wieder kompensiert werden würde.

### Wurde geprüft, wohin das abgeleitete Wasser fließen wird an den Stellen, an denen der Hartgraben nicht mehr vorhanden ist?

Eine ordnungsgemäße Einleitung von Niederschlagswasser beeinflusst das Abflussgeschehen im Hartgraben nicht, wenn diese entsprechend den Regeln der Technik gebaut ist. Die Regeln der Technik geben vor, dass die Einleitung das natürliche Einzugsgebiet der bebauten Fläche simulieren soll (Rückhaltung und Drosselung). Eine Einleitung über das Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Abscheidebecken puffert den Spülstoß zusätzlich (vgl. anliegender Lageplan). Im Übrigen ist der Hartgraben auf voller Länge im Stadtgebiet Nürnberg / Bereich Fischbach erhalten, so dass die Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Regenrückhaltebecken nicht beeinträchtigt wird.

Die Entwässerung des Abschnittes 6.1 in Richtung Stadtgebiet Nürnberg ist über den Vorfluter Hartgraben geplant, der zum Gewässersystem Fischbach gehört. SÖR/1-B/3 hat ein Büro mit der Ermittlung eines Überschwemmungsgebietes für das Gewässersystem auf der Basis eines HQ100 beauftragt. Die Unterlagen wurden inzwischen UWA/2 als zuständiger Behörde zur Prüfung vorgelegt. Das Überschwemmungsgebiet des Gewässersystems Fischbach wurde inzwischen im Amtsblatt der Stadt Nürnberg vom 26.07.2017 vorläufig gesichert.

Auch wenn davon auszugehen ist, dass die künftigen Einleitungen aus der BAB A6 bisher bei den vorliegenden Daten für ein HQ100 nicht berücksichtigt wurden, beeinflusst eine ordnungsgemäße Einleitung von Niederschlagswasser das Hochwassergeschehen ebenfalls nicht, wenn die technischen Anlagen entsprechend den Regeln der Technik gebaut sind.

### Besteht die Gefahr einer Überschwemmung des Friedhofs?

Der Friedhof Fischbach befindet sich unmittelbar westlich der BAB A6. Nachdem im Bereich des Friedhofes Fischbach immer wieder Probleme mit oberflächennahem Grundwasser aufgetreten sind, hat die Stadt Nürnberg Hydrogeologische Untersuchungen zur Grundwassersituation in diesem Bereich (Zeitraum März 2003 - Februar 2004) in Auftrag gegeben. Um den ordnungsgemäßen Betrieb sowie der zur Bestattung notwendigen Maßnahmen des Friedhofes zu gewährleisten, wurden daraus Abhilfemaßnahmen in Form einer Drainage entwickelt. Mit Bescheid UWA/2 vom 05.10.2004 wurde die geplante Drainage einschl. der Ableitung des Grundwassers in den Hartgraben genehmigt, nach Rücksprache mit Frh jedoch nicht umgesetzt.

Die Einleitungsstelle in den Hartgraben aus dem künftigen Regenrückhaltebecken Fischbach befindet sich unterhalb des Friedhofes Fischbach; ein Rückstau erfolgt bei ordnungsgemäßer Ausführung nicht. Die künftige Einleitung von Niederschlagswasser aus dem Rückhaltebecken in den Hartgraben beeinflusst auch das Grundwasser nicht (vgl. obige Ausführungen).

### Aufstellung sogenannter Passivsammler und Errichtung einer Luftmessstation ähnlich der am Flughafen

SUN hat zugesagt, die entsprechenden luftmesstechnischen Anlagen zur immissionschutzrechtlichen Überwachung der Stickoxidbelastung einzurichten. Bis zur Stadtrats-sitzung im Dezember 2018 wird das messtechnische Konzept durch SUN erarbeitet und mit dem Umweltreferat abgestimmt.