



Autobahndirektion Nordbayern
Postfach 10 50 • 90001 Nürnberg

**1. Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Abt. Verkehrsmanagement
Lorenzer Str. 30
90402 Nürnberg**

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
20.09.2017

Unser Zeichen
412-43541/A6HN

Bearbeiterin
Frau Lösch
Sachgebiet41

Nürnberg, **22.09.2017**
☎ 0911 4621-216
☎ 0911 4621-456
Britta.Loesch@abdnb.bayern.de

**BAB A6 Heilbronn - Nürnberg
Umbau AK Nürnberg-Ost
Anfrage Linke Liste vom 04.06.2017**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Beantwortung des Fragenkataloges der Linken Liste des Stadtrates Nürnberg vom 04.06.2017 teilten wir dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum der Stadt Nürnberg mit E-Mail vom 21.07.2017 folgendes mit.

Zu 1. Unfallzahlen

Die Unfallzahlen eines Autobahnabschnittes lassen sich nicht mit denen eines Autobahnkreuzes vergleichen. Auch die Vergleichbarkeit der Autobahnkreuze untereinander ist aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsbelastungen und Verkehrsbeziehungen nicht zielführend. Als geeignetes Mittel zur Erkennung eines Defizites kann nur das Auftreten einer sog. Unfallhäufung herangezogen werden. Als Unfallhäufungen werden unfallauffällige Bereiche des Straßennetzes bezeichnet, die fest definierte Grenzwerte überschreiten. Diese werden in Bayern im 3-Jahres-Rhythmus ermittelt.

...

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

E-Mail und Internet

poststelle@abdnb.bayern.de
www.abdnb.bayern.de

Die Grenzwerte auf Autobahnen sind:

Betriebsform	Unfallgeschehen	Untersuchungslänge	
		Grenzwert	Fahrtrichtung
zweistreifige Autobahnen	Anzahl U(SP) * 3 + Anzahl U(LV) * 1 > 6	getrennt	500 m
	Anzahl U(P) vom Typ 1 > 2	getrennt	500 m
mehrestreifige Autobahnen	Anzahl U(SP) * 3 + Anzahl U(LV) * 1 > 8	getrennt	500 m
	Anzahl U(P) vom Typ 1 > 3	getrennt	500 m
Asf	Anzahl U(P) > 4		500 m

Vorhandene Sicherheitsdefizite am AK Nürnberg-Ost

Aufgrund der vorhandenen Grundformen der Knotenpunkte, speziell der des AK Nürnberg-Ost (Kleeblatt) und des extrem hohen Verkehrsaufkommens, vor allem auf der Eckbeziehung BAB A6 (West) zur BAB A9 (Nord) und zurück, kommt es regelmäßig zu zähflüssigem bzw. gestautem Verkehr. Bei verkehrsintensiven Großveranstaltungen bricht der Verkehr bei den geringsten Pannen bzw. Unfällen völlig zusammen.

Die derzeit einstreifigen Eckbeziehungen von der BAB A6 aus Richtung Heilbronn zur BAB A9 in Richtung Berlin und umgekehrt haben ihre Leistungsfähigkeitsgrenze (1350 Kfz/24h) mit einer stündlichen Belastung von bis zu 1730 Kfz/24h (Spitzenstunde 2006) längst überschritten. Für diese Verbindungsrampen ist ein zweistreifiger Querschnitt zwingend erforderlich. Wegen der Überschneidung der hochbelasteten Eckbeziehung von Berlin nach Heilbronn mit dem Verkehr aus Richtung Nürnberg (B4) nach München/Amberg zwischen den nahe beieinander liegenden AS Nürnberg-Fischbach und AK Nürnberg-Ost, kommt es im Bereich des derzeitigen westlichen Verflechtungstreifens an der BAB A9 zu Überlastung des vorhandenen Querschnittes und zu Rückstauungen in die BAB A9. Diese führen häufig zu Unfällen. Zur Entflechtung der Verkehrsströme und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit sieht die Planung hier eine Direktrampe unter der Einbeziehung der AS Nürnberg-Fischbach vor. Auch in der Gegenrichtung von Heilbronn nach Berlin führen die notwendigen Verflechtungen mit den ausfahrenden Verkehrern zur nahe gelegenen AS Nürnberg-Fischbach zu Leistungsfähigkeitsproblemen. Hier ist eine große halbdirekte Rampe, ebenfalls unter Einbeziehung der AS Nürnberg-Fischbach, geplant.

Aufgrund der oben geschilderten Überlastung der Verkehrsbeziehungen Heilbronn – Berlin und umgekehrt kommt es regelmäßig auch zu Unfällen auf den entsprechenden Rampen. In der aktuellen Übersichtsliste der Unfallhäufungen auf Auto-

bahnen 2013 – 2015 sind hier im Bereich des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost und der Anschlussstelle Nürnberg-Fischbach 2 Unfallophäufungen charakteristisch:

- Der Verflechtungsstreifen an der Richtungsfahrbahn München der BAB A9 zwischen der Anschlussstelle Nürnberg-Fischbach und dem Autobahnkreuz Nürnberg-Ost, wo es immer wieder zu Kollisionen bei Kreuzungsvorgängen zwischen dem ausfahrenden Verkehr aus Richtung Berlin und dem einfahrenden Verkehr in Richtung München/Amberg kommt. Im Zeitraum der 3-Jahreskarte 2013 – 2015 ereigneten sich dort auf einer Länge von 500 m insgesamt 11 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden. Bei den darin enthaltenen 9 Personenschadensunfällen wurden 12 Personen leicht verletzt.
- Wegen zu geringer Leistungsfähigkeit der Rampe Heilbronn – Berlin im Autobahnkreuz Nürnberg-Ost kommt es weiter zu Rückstauungen auf die BAB A6 und zu Unfällen im Längsverkehr (Auffahrunfälle). Im Zeitraum der 3-Jahreskarte 2013 – 2015 ereigneten sich dort auf einer Länge von 1800 m insgesamt 62 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden. Bei den darin enthaltenen 19 Personenschadensunfällen wurden 25 Personen leicht verletzt.

Die geplante neue Konzeption der beiden Autobahnknotenpunkte verbessert die Leistungsfähigkeit in den betroffenen Rampen und verhindert dadurch Staus. Weiter werden künftig zur Verbesserung der Verkehrssicherheit kreuzende Verflechtungsvorgänge in den Ein- und Ausfahrbereichen der BAB A9 zwischen dem AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach vermieden. Auf der BAB A9 entfallen hiernach die kreuzenden Verflechtungsvorgänge der Verkehrsströme Berlin – Heilbronn/Amberg mit Nürnberg (B4) – München im Zuge der Richtungsfahrbahn München und die kreuzenden Verflechtungsvorgänge der Verkehrsströme München/Heilbronn – Nürnberg (B4) mit Amberg – Berlin im Zuge der Richtungsfahrbahn Berlin. Der Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost mit der Anschlussstelle Nürnberg-Fischbach trägt so maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Statistiken über Unfälle mit Todesfolge zum bundesweiten Durchschnitt liegen der Autobahndirektion Nordbayern nicht vor.

Zu 2. Unfallzahlen

a) frühzeitige Beschilderung

b) Geschwindigkeitsbegrenzung

Die Beschilderung des AK Nürnberg-Ost und dessen Abfahrt nach Heilbronn ist gemäß den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen

...

(RWBA) ausgeführt und beginnt bereits ca. 2 km vor dem Kreuz. Die RWBA ist ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk und regelt die Gestaltung der wegweisenden Beschilderung auf Bundesautobahnen. Die derzeit gültige Fassung ist die RWBA 2000.

Um die Unfallzahlen im Bereich des AK Nürnberg-Ost zu reduzieren, wurden auf der A6 die Streckenbeeinflussungsanlage A6 Schwabach und auf der A9 die Streckenbeeinflussungsanlage A9 Fischbach errichtet.

Als Erfahrungswert für die Wirksamkeit einer Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) wird von einem Rückgang der Personenschadensunfälle von ca. 30 % ausgegangen. Zudem wurde als Deckelung der Höchstgeschwindigkeit auf der A6 in FR Amberg eine sog. Grundversorgung von 100 km/h geschaltet und in FR Heilbronn von 120 km/h.

Auf der A9 greift in beiden Fahrtrichtungen eine Beschränkung auf 120 km/h.

Die SBA gibt dann jeweils verkehrsabhängig auch niedrigere Geschwindigkeiten vor.

Als bauliche Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Verkehrsbeziehung Berlin – Heilbronn wurde 2010 ein Verflechtungsstreifen zwischen dem Autobahnkreuz Nürnberg-Ost und der Anschlussstelle Nürnberg-Langwasser an der Richtungsfahrbahn Heilbronn angelegt.

Trotz all dieser Maßnahmen ist es bislang nicht gelungen, das Unfallgeschehen abzusenken. Auch weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht geeignet, die Verkehrssicherheit entscheidend zu erhöhen und wären damit nicht angemessen und verhältnismäßig. Daher trägt allein der Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost mit der Anschlussstelle Nürnberg-Fischbach so maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Zu 3. Berechnungsmethode Lärmwerte

Nach § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), die auf § 43 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) beruht, ist der Beurteilungspegel für die straßenverkehrsbedingten Lärmimmissionen zu berechnen. Die Berechnung des sogenannten Beurteilungspegels erfolgt demnach nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90“. Das Rechenverfahren nach den RLS 90 wird deshalb von der ABDN bei allen Ausbauplanungen angewandt.

Grundlage für die Lärmkartierung bildet die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ werden die Lärmpegel L_{DEN} und L_{Night} für den Straßenverkehr berechnet, die für die Kartierung von Umgebungslärm benötigt werden.

...

Die VBUS gilt nicht für die Schallberechnung nach der 16. BImSchV, lehnt sich aber an die RLS 90 an. Die Lärmkartierung für den Straßenverkehrslärm über 24 Stunden, die die Pegel L_{DEN} im Berechnungsgebiet abbildet, ist mit der Berechnung des Beurteilungspegels am Tag nach RLS 90 grundsätzlich nicht vergleichbar, da L_{DEN} ein über 24 Stunden für 3 Beurteilungszeiträume (Tag, Abend, Nacht) gemittelter Wert ist.

Hingegen ähneln die abgebildeten Pegel L_{Night} der Lärmkartierung Bayern 2012 für den Straßenverkehrslärm den für die Nacht berechneten Beurteilungspegeln der Schallberechnung nach den RLS 90, die den Verkehrslärm jeweils für den Zeitraum 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr (Tagwert) und 22 Uhr bis 6.00 Uhr (Nachtwert) ermitteln. Abweichungen der Ergebnisse ergeben sich aber auch hier beispielsweise aus der Lage des Immissionsortes, welcher sich bei der Berechnung nach VBUS einheitlich in 4 m Höhe befindet. Bei den RLS 90 wird im Gegensatz dazu bei der Höhe des Immissionsortes nach Geschossen differenziert.

Zu 4. Geschwindigkeiten zur Berechnung der Lärm- und Feinstaubwerte

Die unterschiedlich angesetzten Geschwindigkeiten bei der Lärm- und der Luftschadstoffberechnung ergeben sich aus den unterschiedlichen Ansätzen der jeweiligen Richtlinien RLS 90 und RLuS 2012 hinsichtlich der Ermittlung der zugrunde zu legenden Geschwindigkeit.

Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90), nach denen der von Straßen ausgehende Lärm berechnet wird, sehen vor, dass die für den betreffenden Straßenabschnitt zulässige Höchstgeschwindigkeit anzusetzen ist, mindestens jedoch 30 km/h und höchstens 130 km/h. Diese höchstens anzusetzende Geschwindigkeit entspricht der für Autobahnen geltenden Richtgeschwindigkeit für Pkw. Für Lkw werden 80 km/h auf Autobahnen angesetzt.

Dagegen werden die verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ bezogen auf eine mittlere-PKW-Reisegeschwindigkeit berechnet. Die mittlere PKW-Reise-Geschwindigkeit ist dabei das arithmetische Mittel der Fahrzeuggeschwindigkeiten der PKW bezogen auf einen bestimmten Straßenquerschnitt und einen vorgegebenen Beobachtungszeitraum.

In den vorgelegten Unterlagen vom 05.08.2016 wurde als Ortsparameter ein Tempolimit von 110/120 km/h gemäß der vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h gewählt. Die mittlere Reisegeschwindigkeit beträgt hierbei 116,5 km/h. Ohne Ansatz einer Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt die mittlere Reisegeschwindigkeit 131,9 km/h. Auch in diesem Fall wären die Luftschadstoffgrenzwerte bzw. deren zulässige Anzahl an Überschreitungen nach der 39. BImSchV für alle Immissionsorte eingehalten.

...

Zu 5. Verbesserung Lärmschutz

In der Lärmberechnung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens lässt sich feststellen, dass die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmvorsorge gemäß § 2, Abs. 2, Ziffer 2 der 16. BImSchV lediglich an einem Anwesen erfüllt werden, an dem sich der nächtliche Beurteilungspegel um 0,1 dB(A) erhöht. Nach den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit lässt sich hierdurch kein aktiver Lärmschutz für Fischbach begründen.

Mit der Anlage der künftigen Direktrampe Berlin (BAB A9) – Heilbronn (BAB A6) im Zuge des Umbaus des AK Nürnberg-Ost werden die bestehenden Lärmschutzanlagen auf ca. 300 m Länge im Bereich des Stadtteils Fischbach bei unveränderter Höhe um bis zu 10 m in Richtung der Bebauung verschoben. Erst mit dem 8-streifigen Ausbau der BAB A9 zwischen dem AK Nürnberg und dem AK Nürnberg-Ost wird im Bereich von Fischbach ein durchgängiger Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst. Im derzeit gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen 2016 ist dieser 8-streifige Ausbau im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten.

Für die Beurteilung der aktuellen Lärmsituation an der BAB A9 im Bereich Fischbach sind die Grundsätze der Lärmsanierung maßgebend. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um keine gesetzliche Verpflichtung sondern um eine freiwillige Leistung des Bundes als Baulastträger für Bundesfernstraßen. Im Bereich von Fischbach werden die Grenzwerte für die Beurteilung von Lärmsanierungsmaßnahmen an mehreren Anwesen überschritten. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die Lärmschutzanlagen über das in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene Maß hinausgehend so angepasst, dass die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung im Umbaubereich eingehalten werden.

Zu 6. Lärmwert 45 dB(A)

Der Bundesrat hat am 31. März 2017 beschlossen, die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) dahingehend zu ändern, dass Immissionsgrenzwerte für den neuen Gebietstyp „Urbane Gebiete“ aufzunehmen sind. Die TA-Lärm ist für den Bau und die Änderung von öffentlichen Straßen nicht einschlägig. Sie „... gilt für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige den Anforderungen des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzes (BImSchG) unterliegen.“ Hierzu zählen u.a. Gewerbe- und Industrieanlagen.

Für den Bau und die Änderung von öffentlichen Straßen gilt die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Diese wurde auf Grund des §43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach Zustimmung des Bundesrates von der Bundesregierung 1990 erlassen. Die 16. BImSchV nennt die Voraussetzungen für Lärmvorsorge, setzt die Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge fest und regelt das

...

Verfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels (Anwendung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS 90).

Der Grenzwert nach TA-Lärm von 45 dB(A) in den Nachtstunden wird bei einem 3 m bzw. 4 m hohe Lärmschutz nicht eingehalten. Dieser Grenzwert ist aber - wie oben beschrieben - für Verkehrswege auch nicht relevant, da die TA-Lärm hierfür nicht einschlägig ist.

Zu 7. Hartgraben

Der Hartgraben ist ein Gewässer III. Ordnung und vom jeweiligen Grundstückseigentümer zu unterhalten. Die Nutzung des Hartgrabens als Vorfluter sowie die Einleitmengen wurden mit dem WWA Nürnberg abgestimmt.

Zu 8. Überschwemmung Friedhof

Mit dem Umbau des AK Nürnberg-Ost wird das Entwässerungssystem für die BAB A6 und die BAB A9 im Umbaubereich so gewählt, dass das Fahrbahnwasser gefasst und schadlos den vorhandenen Vorflutern zugeführt wird. Das auf den befestigten Flächen des Planungsabschnittes anfallende Wasser wird in Mulden, Rinnen und Rohrleitungen gesammelt und, um die Gewässerbelastung zu minimieren, in Absetz- und Rückhaltebecken mechanisch gereinigt, zwischengepuffert und gedrosselt den Vorflutern zugeleitet. Die Drosselabflüsse wurden mit dem WWA Nürnberg abgestimmt. Ausnahme bildet der Teilbereich von Bau-km 378+655 bis Bau-km 378+810. Hier wird das Oberflächenwasser nicht über ein Absetzbecken mechanisch gereinigt, sondern über eine Vegetationspassage horizontal filtriert und durch mit Pflanzen besetzten Bodenschichten gereinigt in den Vorfluter (Hartgraben) geleitet. Eine Versickerung in den Untergrund ist hier wie auch bei den Beckenanlagen nicht vorgesehen.

Im Bereich des Friedhofes ist der Hartgraben verrohrt. Der Verrohrung wird künftig weniger Fahrbahnwasser von der BAB A9 zugeschlagen, da nach der Verschiebung der Unterführung des Hartgrabens unter der BAB A9 in südlicher Richtung ein Teil des Wassers den bestehenden, nach Norden führenden Entwässerungsanlagen der BAB A9 zugeführt wird.

Die Gefahr einer Überschwemmung des Friedhofes oder eine Verschlechterung der Grundwassersituation auf dem Friedhofsgelände wird daher nicht gesehen.

Zu 9. Aufforstungen

Die geplanten Aufforstungen entsprechen in Umfang und Ausgestaltung allen gesetzlichen Vorgaben. Es erfolgt eine Kompensation sowohl entsprechend dem BayWaldG als auch nach dem BNatSchG.

Die Aufforstungen sind in den Gemarkungen Fischbach, Feucht, Feuchter Forst, Winkelhaid, Schwand, Großschwarzenlohe, Schwabach und Kammerstein auf 13 Einzelflächen vorgesehen. Alle Flächen schließen an Bannwald an.

Teile des MUNA-Geländes sind Ausgleichsflächen für Wald. Hierbei handelt es sich um bisher zum Teil versiegelte Flächen, die entsiegelt, renaturiert und zu Wald entwickelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Ried
Baudirektor

