Berichtsvorlage SÖR

Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW):

Lärmschutz am Frankenschnellweg – Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Das Projekt „kreuzungsfreier Ausbau des FSW" gliedert sich in 2 Abschnitte. Der Abschnitt Mitte beginnt nördlich der Rothenburger Straße und endet an der Otto-Brenner-Brücke. Hier ist vorgesehen, den FSW in eine unterirdische und eine oberirdische Ebene aufzuteilen. Die oberirdische Ebene umfasst den Bereich zwischen Rothenburger Straße und An den Rampen und dient der Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs, d. h. dem Verkehr, der vom FSW in die Stadt einfließen oder von der Stadt wieder auf den FSW ausfahren will. Der geplante Tunnel (unterirdische Ebene) verläuft ab der Rothenburger Straße unter den oberirdischen Fahrbahnen und endet kurz vor der Otto-Brenner-Brücke. Der FSW zwischen An den Rampen/Landgrabenstraße und der Otto-Brenner-Brücke verläuft dann vollständig im Tunnel. Der Tunnel soll den Durchgangsverkehr aufnehmen und somit die Anwohnerinnen und Anwohner wirksam vor dem Verkehrslärm schützen. Der Abschnitt West umfasst den Bereich von der Stadtgrenze in Doos bis zur Jansenbrücke. Hier ist der Bau von 8 m hohen Lärmschutzwänden beidseits des FSW sowie eines zusätzlichen durchgängigen Verflechtungsstreifens zwischen der Einfahrt von der B 8 bis zur Jansenbrücke geplant.

Aktuell sind folgende zulässige Geschwindigkeiten auf dem FSW angeordnet:
<u>Fahrtrichtung Hafen</u>
- Abschnitt zwischen Stadtgrenze und südöstlich Leiblsteg (bis ca. 200 m danach): 80 km/h
- Abschnitt zwischen südöstlich Leiblsteg und Ortseingangsschild (bis ca. 150 m vor Einmündung Wolgemuthstraße): 60 km/h
- Abschnitt zwischen Ortseingangsschild und Ortsausgangsschild (auf Höhe Max-Planck-Str., ca. 80 m vor Rohrbrücke N-Ergie): 50 km/h
- Abschnitt zwischen Ortsausgang und Otto-Brenner-Brücke: 80 km/h

<u>Fahrtrichtung Fürth</u>
- aus Richtung Süden bis 85 m nördlich Heistersteg: 80 km/h
- Abschnitt zwischen nördlich Heistersteg bis Ortseingangsschild (ca. 50 m südlich Einmündung Volkmannstraße): 60 km/h
- Abschnitt zwischen Ortseingangsschild und bis Ortsausgangsschild (ca. 50 m nördlich Rothenburger Straße): 50 km/h
- Abschnitt zwischen Ortsausgangsschild und Stadtgrenze: 80 km/h

Aus den angeordneten Geschwindigkeiten ist ersichtlich, dass insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrt und somit im überwiegenden Bereich der Wohnbebauung die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 50 km/h beschränkt ist.

Zusätzlich zur Geschwindigkeitsbeschränkung sind bereits Lärmschutzwände entlang des FSW errichtet worden:
- im Abschnitt West in Fahrtrichtung Hafen zwischen ehemaliger Ringbahn und Jansenbrücke und
- im Abschnitt Mitte in Fahrtrichtung Fürth zwischen dem Ende der Einfahrt von der Otto-Brenner-Brücke auf den FSW und der Sandreuthbrücke.

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den kreuzungsfreien Ausbau des FSW durchgeführten schalltechnischen Berechnungen zeigen, dass trotz vorhandener Lärmschutzwand und Geschwindigkeitsbeschränkung die Grenzwerte der Lärmvorsorge (59dB(A) tags, 49 dB(A) nachts in Wohngebieten) deutlich überschritten werden. In der Burgfarnbacher Straße zum Beispiel wird der zulässige Nachtgrenzwert zwischen 2 dB(A) und 11 dB(A) überschritten. Mit der geplanten 8 m hohen Lärmschutzwand können die Schallpegel um bis zu 20 dB(A) reduziert werden, so dass im Erdgeschoss die Nachtgrenzwerte eingehalten werden können. Verbleibende Beeinträchtigungen in den höheren Etagen werden zusätzlich durch passive Schutzmaßnahmen ausgeglichen.

Mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung können die Schallpegel erfahrungsgemäß um 2 dB(A) bis 4 dB(A) reduziert werden. Die Einhaltung der Grenzwerte der Lärmvorsorge allein durch Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist beim Frankenschnellweg nicht möglich, zumal ein Großteil der Strecke bereits geschwindigkeitsbeschränkt ist. Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen können die Anliegerinnen und Anlieger am FSW nicht wirksam vor dem Verkehrslärm geschützt werden.

Sollte auf den Ausbau im Abschnitt West verzichtet werden, beurteilt sich der Lärmschutz nach den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ vom 23. November 2007. Die Grenzwerte für Wohngebiete liegen deutlich höher und betragen 64 dB(A) tags /54 dB(A) nachts. Die Anwendung von Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen in bestehenden Straßen ist möglich, wenn

- in den angrenzenden Gebieten die Lärmgrenzwerte überschritten sind,
- keine straßenbaulichen Möglichkeiten und keine technischen Möglichkeiten der Lärmsanierung (Lärmschutzwände, Asphaltsanierung, Lärmschutzfensterprogramme) bestehen, die einen wirksamen Lärmschutz gewährleisten,
- mangels baulicher und technischer Möglichkeit nur eine Beschränkung des Straßenverkehrs bleibt, die auch wirksam ist. Damit ist gemeint, dass mindestens eine Pegelminderung um 3 dB(A) zu erzielen ist.

Auch in dieser Richtlinie werden den aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen der Vorrang eingeräumt, bevor eine Verkehrsbeschränkung angeordnet werden darf.

Bereits 2018 wurde vom Umweltamt (UwA) und der Umweltanalytik beim Standentwässerungsbetrieb (SUN/U) im Vorgriff auf den kreuzungsfreien Ausbau eine Luftmessstation direkt am FSW in Höhe der Karlsruher Straße errichtet. In diesem Bereich beträgt die zulässige Geschwindigkeit auf dem FSW 60 km/h. Bis heute hat es keine Überschreitung der geltenden Grenzwerte für Feinstaub PM 10 und PM 2,5 sowie für Stickstoffdioxid (NO2) gegeben. Die exakten Messwerte werden von SUN/U im Monats- und Jahresbericht „Daten zur Nürnberger Umwelt“ veröffentlicht.

Um eine belastbare Aussage zum Einfluss von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die Verkehrsmengen und Reisezeiten zu erhalten, müsste ein Verkehrsgutachten erstellt werden. Die Wirkung dürfte aber gering sein, wie die fast täglichen Stauungen im Bereich zwischen Rothenburger Straße und An den Rampen zeigen. Die bereits vorhandenen Beschränkungen führen nicht zu einer spürbaren Reduzierung der Verkehrsbelastung auf dem FSW, auch, weil der FSW überwiegend dem Ziel- und Quellverkehr dient und der Durchgangsverkehr nur einen kleinen Anteil darstellt. Dies wurde durch das Verkehrsgutachten für den Ausbau des FSW bestätigt.

Fazit: Die zulässige Geschwindigkeit auf dem Frankenschnellweg zwischen der Stadtgrenze (Doos) im Norden und der Otto-Brenner-Brücke im Süden ist auf einem Großteil der Strecke bereits heute auf 50 und 60 km/h beschränkt. Die Anordnung von Verkehrs-

beschränkungen aus Lärmschutzgründen ist nur möglich, wenn keine baulichen Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm möglich sind und mit der Geschwindigkeitsreduzierung eine Pegelminderung um 3 dB(A) erzielt werden kann. Beide Voraussetzungen treffen auf den FSW im Stadtgebiet nicht zu.