



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 08.09.2015

Geplanter Ausbau der A73 zwischen der AS Nürnberg-Hafen-Ost und dem AK Nürnberg-Süd

Der 6- bzw. 8-streifige Ausbau der A73 zwischen der AS Nürnberg-Hafen-Ost und dem AK Nürnberg-Süd ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Projekt mit vordringlichem Bedarf enthalten. Seit Jahren gibt es immer wieder mal Meldungen, das Planfeststellungsverfahren sei in Vorbereitung. Bei der Mittelfränkischen Verkehrskonferenz in 2014 hieß es, die Planfeststellung sollte noch im Jahr 2014 beantragt werden.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Wie hat sich die Verkehrsbelastung auf der A73 im Bereich zwischen der AS Nürnberg-Hafen-Ost und dem AK Nürnberg-Süd in den letzten 20 Jahren entwickelt (Angaben bitte in Fünf-Jahres-Schritten)?
b) Welche Verkehrszunahme wird für die A73 in diesem Bereich bis zum Jahr 2030 prognostiziert (Angaben bitte in Kfz/24 h sowie unterteilt Kfz/16 h am Tag und Kfz/8 h in der Nacht sowie unter Angabe des Lkw-Anteils am Tag und in der Nacht)?
c) Mit welcher Verkehrszunahme wird für die B8 ab der Ausfahrt Fürth-West bis zum Jahr 2030 gerechnet (Angaben bitte in Kfz/24 h sowie unterteilt Kfz/16 h am Tag und Kfz/8 h in der Nacht sowie unter Angabe des Lkw-Anteils am Tag und in der Nacht)?
2. Mit welchen Querschnitten, Anzahl an Fahrbahnen und konkreten Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz (Ein- und Ausfahrtrampen) wird für die einzelnen Abschnitte geplant? Angaben bitte für die Abschnitte westlich AK Nürnberg Süd bis einschließlich AS Nürnberg Zollhaus; Abschnitt westlich AS Nürnberg Zollhaus bis einschließlich AS Nürnberg-Königshof; Abschnitt westlich AS Nürnberg Zollhaus bis einschließlich AS Nürnberg Königshof; Abschnitt westlich AS Nürnberg Königshof bis einschließlich AS Nürnberg-Hafen-Ost/AK Nürnberg-Hafen.
3. a) Wie ist die derzeitige Verkehrsbelastung an den einzelnen Knotenpunkten, A73/Marthweg und Saarbrückener Straße; A73/Hafenstraße und dem Knoten AK Nürnberg-Hafen (Angaben bitte mit grafischer Darstellung und für die jeweiligen Knoten; Angaben bitte in Kfz/24 h sowie unterteilt Kfz/16 h am Tag und Kfz/8 h in der Nacht sowie unter Angabe des Lkw-Anteils am Tag und in der Nacht)?
b) Wie hoch ist im Abschnitt zwischen AS Nürnberg Königshof AK Nürnberg-Hafen der Anteil an Ziel- und Quellverkehr (Ziel oder Quelle Stadtgebiet Nürnberg) und wie hoch ist der Anteil am Durchgangsverkehr mit Ziel Richtung B8?
c) Zu welchen Berechnungsergebnissen kommt die Autobahndirektion Nordbayern für die prognostizierten Verkehrsbelastungen für den Knoten AK Nürnberg-Hafen (Angaben bitte in Kfz/24 h sowie unterteilt Kfz/16 h am Tag und Kfz/8 h in der Nacht sowie unter Angabe des Lkw-Anteils am Tag und in der Nacht)?
4. a) Wird der Ausbau Rampe des AK Nürnberg-Hafen von der A73 kommend Richtung Frankenschnellweg nach Nürnberg-Zentrum beim Planfeststellungsverfahren mitgeplant?
b) Wenn nein, warum nicht?
5. a) Mit welchen Gesamtkosten wird das Projekt veranschlagt?
b) Mit welchen Kostenanteilen in welcher Höhe muss die Stadt Nürnberg für die einzelnen Maßnahmen rechnen?
6. a) Wie stellt sich die aktuelle Lärmbelastung der Anwohner in den Nürnberger Stadtteilen Falkenheim, Ketteler-Siedlung und Gartenstadt entlang der A73 dar?
b) Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind im Zuge des Ausbaus vorgesehen?
c) Bis wann wird frühestens mit der Realisierung der Ausbaumaßnahme einschließlich des Lärmschutzes gerechnet?
7. a) Beabsichtigt die Staatsregierung bis zur Realisierung der Maßnahme eine lärmbedingte Geschwindigkeitsbegrenzung für diesen Bereich anzuordnen?
b) Wenn nein, warum nicht?
8. Aus welchen konkreten Gründen wurde mit dem Planfeststellungsverfahren bisher nicht begonnen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 13.10.2015

1. a) Wie hat sich die Verkehrsbelastung auf der A 73 im Bereich zwischen der AS Nürnberg-Hafen-Ost und dem AK Nürnberg-Süd in den letzten 20 Jahren entwickelt (Angaben bitte in Fünf-Jahres-Schritten)?

Die Entwicklung der Verkehrsbelastung auf der A 73 für die Jahre 1990 bis 2010 ist tabellarisch in Anlage 1 dargestellt.

b) Welche Verkehrszunahme wird für die A 73 in diesem Bereich bis zum Jahr 2030 prognostiziert (Angaben bitte in Kfz/24 h sowie unterteilt Kfz/16 h am Tag und Kfz/8 h in der Nacht sowie unter Angabe des Lkw-Anteils am Tag und in der Nacht)?

Aus der Modellprognose ergibt sich folgende Verkehrsverteilung für das Jahr 2030:

Abschnitt BAB A 73	DTV* [Kfz/24h]	Tag [Kfz/16h]	Nacht [Kfz/8h]	Anteil Schwerverkehr	
				Tag [%]	Nacht [%]
AK Nürnberg-Süd bis AS Nürnberg-Zollhaus	100.949	91.731	9.218	11,1	20,6
AS Nürnberg-Zollhaus bis AS Nürnberg-Königshof	106.302	96.596	9.706	10,9	20,1
AS Nürnberg-Königshof bis AS Nürnberg-Hafen-Ost	106.515	96.792	9.723	8,3	15,4

*DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr

c) Mit welcher Verkehrszunahme wird für die B 8 ab der Ausfahrt Fürth-West bis zum Jahr 2030 gerechnet (Angaben bitte in Kfz/24 h sowie unterteilt Kfz/16 h am Tag und Kfz/8 h in der Nacht sowie unter Angabe des Lkw-Anteils am Tag und in der Nacht)?

Für die Verkehrsbelastung auf der B 8 westlich der Baulastgrenze der Stadt Fürth wird ein Anstieg des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) von 31.741 Kfz/24 h im Jahr 2010 auf 39.114 Kfz/24 h im Jahr 2030 prognostiziert.

Die Aufteilung des prognostizierten DTV und der Lkw-Anteile in Tag- und Nachtwerte ist im Verkehrsgutachten für die A 73 nicht abgebildet.

2. Mit welchen Querschnitten, Anzahl an Fahrbahnen und konkreten Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz (Ein- und Ausfahrtrampen) wird für die einzelnen Abschnitte geplant? Angaben bitte für die Abschnitte westlich AK Nürnberg Süd bis einschließlich AS Nürnberg Zollhaus; Abschnitt westlich AS Nürnberg Zollhaus bis einschließlich AS Nürnberg Königshof; Abschnitt westlich AS Nürnberg Zollhaus bis einschließlich AS Nürnberg Königshof; Abschnitt westlich AS Nürnberg Königshof bis einschließlich AS Nürnberg-Hafen-Ost/ AK Nürnberg-Hafen.

a) Abschnitte

Teilabschnitt AK N.-Süd bis AS N.-Zollhaus

- Fahrtrichtung Feucht:
3-streifige Richtungsfahrbahn + 1 Verflechtungsstreifen

- + Seitenstreifen; Übergang zum 2-streifigen Querschnitt Richtung Feucht mittels Einzug des linken Fahrstreifens
- Fahrtrichtung Nürnberg/Fürth:
3-streifige Richtungsfahrbahn + Seitenstreifen, zusätzlich 2-streifige Verteilerfahrbahn

Teilabschnitt AS N.-Zollhaus bis AS N.-Königshof

- Fahrtrichtung Feucht:
3-streifige Richtungsfahrbahn + Seitenstreifen
- Fahrtrichtung Nürnberg/Fürth:
3-streifige Richtungsfahrbahn + Seitenstreifen

Teilabschnitt AS N.-Königshof bis AS N.-Hafen-Ost

- Fahrtrichtung Feucht:
3-streifige Richtungsfahrbahn + Seitenstreifen
- Fahrtrichtung Nürnberg/Fürth:
3-streifige Richtungsfahrbahn + Seitenstreifen

Teilabschnitt AS N.-Hafen-Ost bis städtisches Kreuz N.-Hafen

Nicht Gegenstand der Ausbauplanung des Bundes, keine Änderung durch den Vorhabensträger.

b) Verknüpfungen

AS N.-Zollhaus

- Fahrbeziehung Feucht-Nürnberg:
Addition 2-streifige Verteilerfahrbahn zu 2-streifiger Münchener Straße, stadteinwärts Einzug des rechten Fahrstreifens (Einfädelungsstreifen)
- Fahrbeziehung Nürnberg-Feucht:
Einstreifige Schleifenrampe als Spuraddition auf der A 73 (Verflechtungsstreifen zum AK N.-Süd)
- Fahrbeziehung Worzeldorf-Feucht:
Einstreifige Direktrampe im südwestlichen Quadranten der Anschlussstelle
- Fahrbeziehung Feucht-Worzeldorf:
Einstreifige Verbindungsrampe aus Verteilerfahrbahn in die Münchener Straße; Teilknotenpunkt wird künftig lichtsignalisiert
- Fahrbeziehung Nürnberg-Fürth:
Einstreifige Direktrampe
- Fahrbeziehung Fürth-Nürnberg:
Zweistreifige Direktrampe
- Fahrbeziehung Fürth-Worzeldorf:
Abbiegestreifen (einstreifig)
- Fahrbeziehung Worzeldorf-Fürth:
Einstreifige Schleifenrampe

AS N.-Königshof

- Ausfahrtrampe Fahrbahn Nürnberg/Fürth:
Verlängerung des Aufstellbereichs für Linksabbieger in Marthweg
- Die übrigen Ein- und Ausfahrtrampen der Anschlussstelle bleiben vom System der Fahrstreifenaufteilung her unverändert. Beide Teilknotenpunkte werden jedoch künftig signalisiert.

AS N.-Hafen-Ost

- Fahrtrichtung Nürnberg/Fürth:
Ausfahrtrampe als Spursubtraktion des rechten Fahrstreifens; Im Einmündungsbereich zur Hafenstraße wird der Aufstellbereich für den Rechtsabbieger verlängert.
- Fahrtrichtung Feucht:
Spuraddition des einstreifigen Beschleunigungsstreifens.

3. a) Wie ist die derzeitige Verkehrsbelastung an den einzelnen Knotenpunkten, A73/Marthweg und Saarbrückener Straße; A73/Hafenstraße und dem Knoten AK Nürnberg-Hafen (Angaben bitte mit grafischer Darstellung und für die jeweiligen Knoten; Angaben bitte in Kfz/24 h sowie unterteilt Kfz/16 h am Tag und Kfz/8 h in der Nacht sowie unter Angabe des Lkw-Anteils am Tag und in der Nacht)?

Für den Istzustand liegt nur der Gesamtverkehr (DTV) der Knotenpunkte vor. Die Knotenstrombelastungspläne sind als Anlage 2 beigefügt.

b) Wie hoch ist im Abschnitt zwischen AS Nürnberg Königshof AK Nürnberg-Hafen der Anteil an Ziel- und Quellverkehr (Ziel oder Quelle Stadtgebiet Nürnberg) und wie hoch ist der Anteil am Durchgangsverkehr mit Ziel Richtung B 8?

Das vorliegende Verkehrsgutachten zum 6-streifigen Ausbau der A73 enthält keine Aussagen über stadtgebietsbezogenen Quell- und/oder Zielverkehr bzw. Durchgangsverkehr mit Ziel Richtung B 8.

c) Zu welchen Berechnungsergebnissen kommt die Autobahndirektion Nordbayern für die prognostizierten Verkehrsbelastungen für den Knoten AK Nürnberg-Hafen (Angaben bitte in Kfz/24 h sowie unterteilt Kfz/16 h am Tag und Kfz/8 h in der Nacht sowie unter Angabe des Lkw-Anteils am Tag und in der Nacht)?

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zum 6-streifigen Ausbau der A73 liegen nur die zu erwartenden werktäglichen Verkehrsbelastungen im Jahr 2030 vor. Diese sind – getrennt für Gesamtverkehr (Kfz) und Schwerverkehr (SV) – in Anlage 3 dargestellt.

4. a) Wird der Ausbau Rampe des AK Nürnberg-Hafen von der A73 kommend Richtung Frankenschnellweg nach Nürnberg-Zentrum beim Planfeststellungsverfahren mitgeplant?

Nein.

b) Wenn nein, warum nicht?

Baulastträger für das Kreuz Nürnberg-Hafen ist die Stadt Nürnberg. Die angesprochene Verbindungsrampe innerhalb des städtischen Knotenpunkts ist in Abstimmung mit der Stadt Nürnberg nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der A73.

5. a) Mit welchen Gesamtkosten wird das Projekt veranschlagt?

Der genehmigte Vorentwurf zum 6-streifigen Ausbau der A73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost und AK Nürnberg-Süd vom 30. April 2012 beinhaltet Gesamtkosten in Höhe von 52,46 Mio. Euro.

b) Mit welchen Kostenanteilen in welcher Höhe muss die Stadt Nürnberg für die einzelnen Maßnahmen rechnen?

Die Kostenanteile der Stadt Nürnberg für Kreuzungsänderungen ergeben sich zum Kostenstand des Vorentwurfs wie folgt:

- AS N.-Königshof
Anteil: 18,5 %; Kostenanteil d. Stadt: rd. 110.000 €
- AS N.-Hafen-Ost
Anteil: 64,7 %; Kostenanteil d. Stadt: rd. 142.000 €
- 2 Wanderwegunterführungen
Vergrößerung der lichten Weite von 2,50 m auf 4 m (BW 9 a und 11 c)
Anteil: 4,3 %; Kostenanteil d. Stadt: rd. 62.000 €

6. a) Wie stellt sich die aktuelle Lärmbelastung der Anwohner in den Nürnberger Stadtteilen Falkenheim, Ketteler-Siedlung und Gartenstadt entlang der A73 dar?

Derzeit liegt die Immissionsbelastung des zur Autobahn hin vorgelagerten Siedlungsrandes der Wohngebiete Gartenstadt und Falkenheim bei 60 dB(A) am Tag bzw. 54 dB(A) in der Nacht. Im Bereich der Ketteler-Siedlung liegen aufgrund des deutlich größeren Abstandes zur Autobahn die Tagwerte bei 52 dB(A) und die Nachtwerte bei 47 dB(A).

b) Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind im Zuge des Ausbaus vorgesehen?

Nach derzeitigem Planungsstand sind folgende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen:

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Seite	Stationierung (Bau-km)	
				von	bis
1	lärmmindernder Fahrbahnbelag	DStrO = mind. -4dB(A)	beidseits	163+068	165+800
2	lärmmindernder Fahrbahnbelag	DStrO = mind. -2dB(A)	beidseits	165+800	168+855/ 168+150
3	Wand-auf-Wall-Kombination	5 m hohe Lärmschutzwand auf 4 m hohem Erdwall, Bereich AS N.-Königshof	nördlich/östlich	164+420	164+710
4	Lärmschutzwand	AS N.-Königshof, neben Einfahr-rampe FR Nürnberg/Fürth, H = 3,0 m ü. Gelände	nördlich/östlich	164+390	164+560
5	Lärmschutzwand	AS N.-Königshof, Verlängerung des städtischen Lärmschutzwalls bis zur Saarbrückener Straße, H = 2,75 m ü. Gelände	nördlich/östlich	Saarbrückener Straße	164+630
6	Lärmschutzwand	BW 9a, Lärmschutzwand zur Schließung der Lücke im städtischen Lärmschutzwand, H = 5,00 m	nördlich/östlich	165+790	165+845

c) Bis wann wird frühestens mit der Realisierung der Ausbaumaßnahme einschließlich des Lärmschutzes gerechnet?

Liegt nach einer Verfahrensdauer von 1,5 Jahren ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor und ist die Finanzierung der Maßnahme gesichert, so wäre ein Baubeginn mit Vorwegmaßnahmen noch Ende 2017 möglich.

7. a) Beabsichtigt die Staatsregierung bis zur Realisierung der Maßnahme eine lärmbedingte Geschwindigkeitsbegrenzung für diesen Bereich anzuordnen?

Bis zur Realisierung der Ausbaumaßnahme auf der A73 zwischen der AS Nürnberg-Hafen-Ost und dem AK Nürnberg-Süd sind derzeit keine geschwindigkeitsbeschränken Maßnahmen vorgesehen.

b) Wenn nein, warum nicht?

Weder aus Gründen des Lärmschutzes noch aus Gründen der Verkehrssicherheit ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu rechtfertigen.

Nach den Vorgaben der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) können straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, zu denen auch die Geschwindigkeitsbeschränkung zählt, auf Autobahnen nur angeordnet werden, wenn der durch den Autobahnverkehr verursachte Verkehrslärm an einer Wohnbebauung von erheblichem Umfang den Richtwert erreicht. Dieser liegt für reine und allgemeine Wohngebiete am Tag bei 70 dB(A) und in der Nacht bei 60 dB(A). Für den Streckenabschnitt der A73 vom AK Nürnberg-Süd bis AS Nürnberg-Hafen-Ost ergaben die durchgeführten Lärmberechnungen keine Überschreitungen dieser Richtwerte. Selbst die um 3 dB(A) niedrigeren Immissionsgrenzwerte der straßenbaulichen Lärmsanierung (3 dB(A) entspricht einer Halbierung des Verkehrs) werden nicht überschritten. Für den Bereich der Friedrichsthaler Straße 24 (in der Nähe der AS Nürnberg-Königshof) wurden am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 52 dB(A) errechnet.

Ferner ist die rechtliche Schranke des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO zu beachten, wonach Geschwindigkeitsbeschränkungen nur angeordnet werden dürfen, wenn besondere örtliche Verhältnisse bestehen und eine erheblich übersteigende Gefahrenlage vorliegt. Das ist in diesem Streckenabschnitt nicht der Fall. Die Unfallrate der Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden UR(P+S) lag in den Jahren 2010–2014 in dem Abschnitt AK Nürnberg-Süd und AS Nürnberg-Hafen-Ost leicht über dem nordbayerischen Durchschnittswert. Da aber insbesondere im letzten Jahr eine positive Tendenz zu erkennen ist, ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung – gerade zur Nachtzeit – auf Grundlage der Unfallzahlen nicht zu begründen. Außerdem wird bereits mit den situationsabhängigen und flexiblen Schaltungen der Streckenbeeinflussungsanlage möglichen Verkehrsproblemen entgegengewirkt.

8. Aus welchen konkreten Gründen wurde mit dem Planfeststellungsverfahren bisher nicht begonnen?

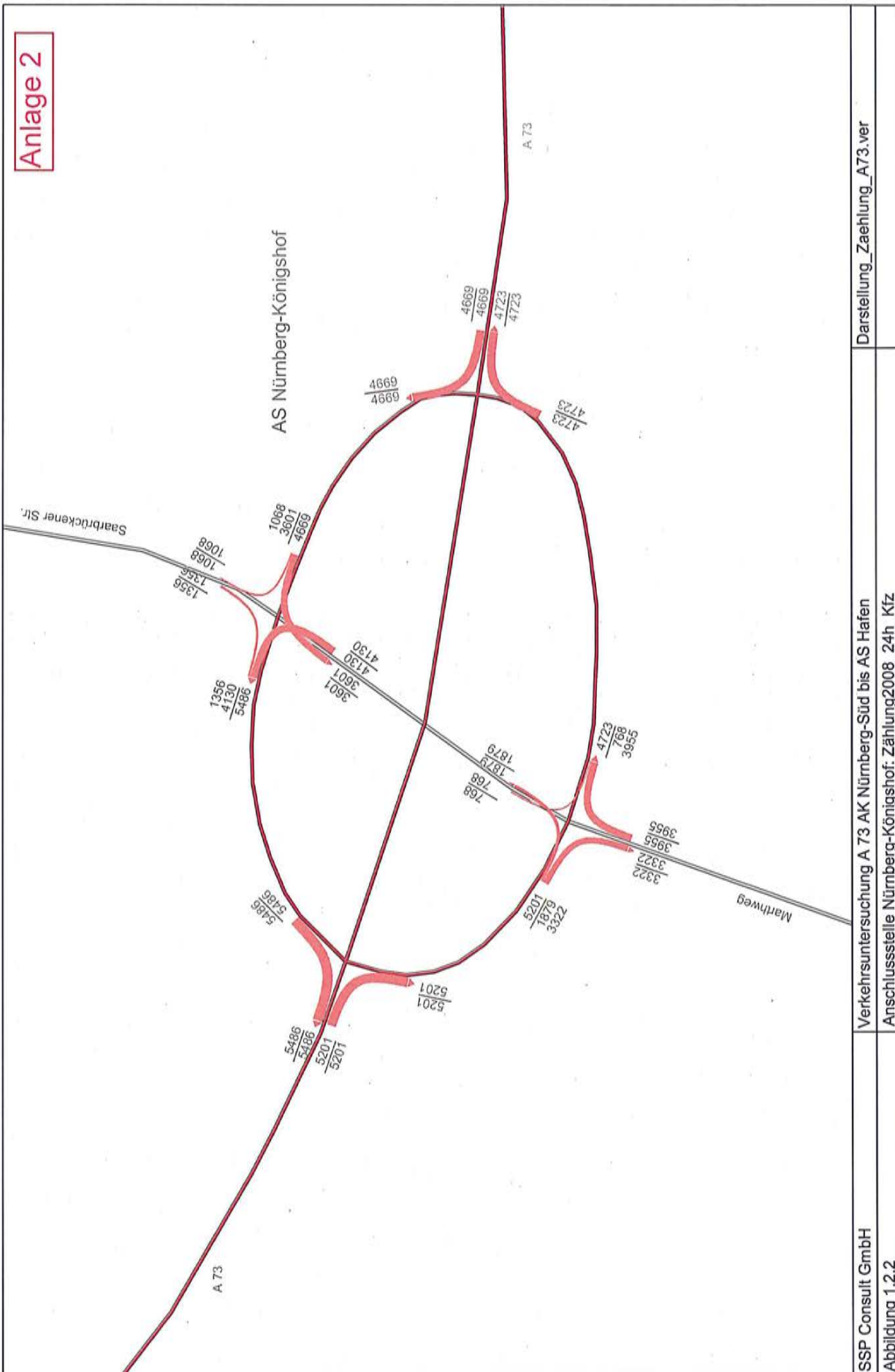
Die Planfeststellungsunterlagen waren zunächst entsprechend der Vorentwurfsplanung auf das Prognosejahr 2025 ausgelegt. Mit diesen Unterlagen wurde die Planfeststellung im August 2014 beantragt. In Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde soll die Prognose auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben werden und auf dieser Basis die durch den Ausbau der A73 bedingten lärmtechnischen Auswirkungen ermittelt werden. Die Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2030 liegt seit Sommer 2015 vor.

BAB A73 - Verkehrsentwicklung_1990-2010
in den Abschnitten 860 bis 900

Anlage 1

Jahr	Strasse	Abschnitt	Von	Bis	DTV-Kfz	Veränderung je 5 Jahre	Veränderung 1990->2010
2010	A 73	860	Anschluss (Südwesttangente)	AS Nürnberg-Königshof	83.685	2,3%	12%
2005	A 73	860	Anschluss (Südwesttangente)	AS Nürnberg-Königshof	81.838	0,9%	
2000	A 73	860	Anschluss (Südwesttangente)	AS Nürnberg-Königshof	81.135	0,4%	
1995	A 73	860	Anschluss (Südwesttangente)	AS Nürnberg-Königshof	80.843	8,6%	
1990	A 73	860	Anschluss (Südwesttangente)	AS Nürnberg-Königshof	74.471		
2010	A 73	880	AS Nürnberg-Königshof	AS Nürnberg-Zollhaus	81.009	1,1%	13%
2005	A 73	880	AS Nürnberg-Königshof	AS Nürnberg-Zollhaus	80.163	0,8%	
2000	A 73	880	AS Nürnberg-Königshof	AS Nürnberg-Zollhaus	79.533	0,7%	
1995	A 73	880	AS Nürnberg-Königshof	AS Nürnberg-Zollhaus	78.968	10,2%	
1990	A 73	880	AS Nürnberg-Königshof	AS Nürnberg-Zollhaus	71.663		
2010	A 73	900	AS Nürnberg-Zollhaus	AK Nürnberg-Süd (A 6)	80.892	1,1%	5%
2005	A 73	900	AS Nürnberg-Zollhaus	AK Nürnberg-Süd (A 6)	80.000	0,8%	
2000	A 73	900	AS Nürnberg-Zollhaus	AK Nürnberg-Süd (A 6)	79.368	-1,3%	
1995	A 73	900	AS Nürnberg-Zollhaus	AK Nürnberg-Süd (A 6)	80.412	4,6%	
1990	A 73	900	AS Nürnberg-Zollhaus	AK Nürnberg-Süd (A 6)	76.888		

Anlage 2



Darstellung_Zaehlung_A73.ver

Verkehrsuntersuchung A 73 AK Nürnberg-Süd bis AS Hafen
Anschlussstelle Nürnberg-Königshof: Zählung2008_24h_Kfz

SSP Consult GmbH
Abbildung 1.2.2

Anlage 3: Prognoseverkehr am Kreuz Nürnberg-Hafen

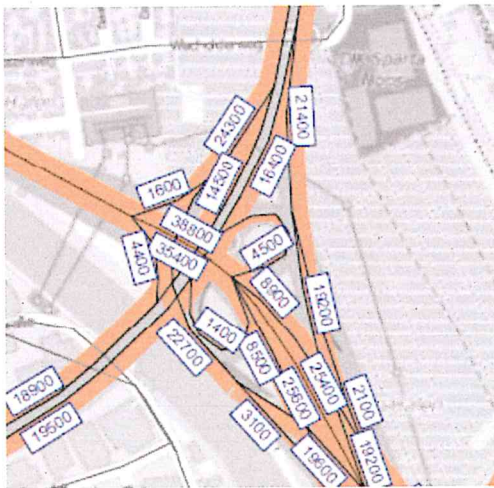


Abbildung 1: Kreuz Nbg-Hafen DTV_w^{Kfz}

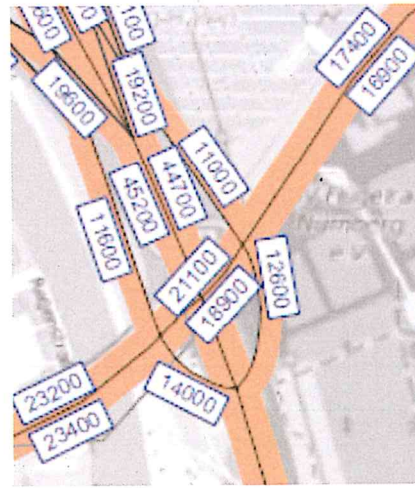


Abbildung 2: AS Nbg-Hafen-Ost DTV_w^{Kfz}

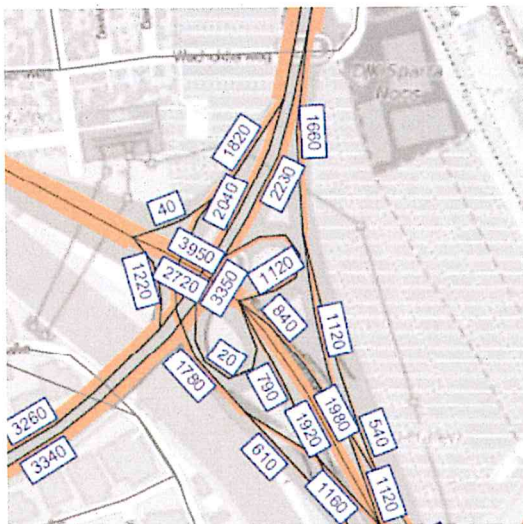


Abbildung 3: Kreuz Nbg-Hafen DTV_w^{SV}

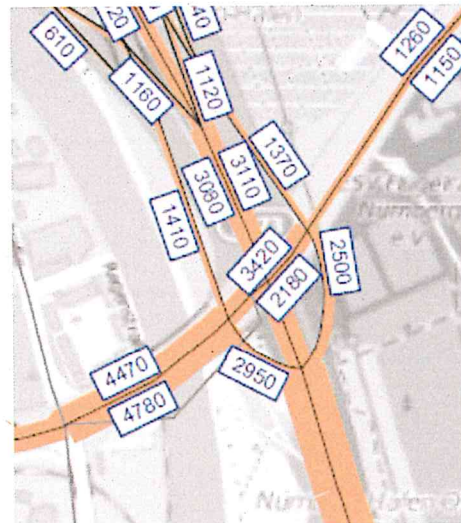


Abbildung 4: AS Nbg-Hafen-Ost DTV_w^{SV}