Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs
Bericht zur ergänzenden Planfeststellung und zur Umweltverträglichkeitsstudie
hier: Anträge der ÖDP vom 03.10.2018 und vom 17.02.2019

Sachverhaltsdarstellung

Im nachfolgenden Bericht werden der Inhalt der ergänzenden Planfeststellungsunterlagen und die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie dargestellt und dabei insbesondere auf die Fragestellungen der ÖDP-Anträge vom 03.10.2018 und vom 18.02.2019 eingegangen.

1. Ausgangssituation

Für die Planungen zum Kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs in Nürnberg (Kreisstraße N4) wurde bereits ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 28.06.2013 von der Regierung von Mittelfranken erlassen. Er beinhaltet den Ausbau des Frankenschnellwegs in den Bereichen West und Mitte einschließlich Neubau der Ortsstraße Neue Kohlenhofstraße und Abkoppelung der Gleisanlagen im Bereich des Kohlenhofs zur geplanten Flächenfreisetzung. Der Planfeststellungsbeschluss ist noch nicht rechtskräftig. Der Beschluss der Regierung von Mittelfranken vom 28.06.2013 wird in 2. Instanz beim Bayerischen VGH beklagt. Der BayVGH hat die Verfahren ausgesetzt.

Die Entscheidung des BayVGH, ob es sich beim geplanten Ausbau des FSW um den Bau einer Schnellstraße im Sinne der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 handelt, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend durchzuführen wäre, steht noch aus. Die Stadt Nürnberg hat für sich entschieden, für den Ausbau des Frankenschnellwegs eine vollumfängliche Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des ergänzenden Planfeststellungsverfahren durchführen zu lassen.

2. Scoping-Termin

Zur Abstimmung über Inhalt und Umfang der von der Stadt als Vorhabensträgerin für die Durchführung der UVP beizubringenden Unterlagen fand am 29.07.2015 ein sogenannter Scoping-Termin (gemäß § 5 UVP-Gesetz) bei der Regierung von Mittelfranken statt. Mit der Durchführung einer UVP sind keine Untersuchungen verbunden, die nicht ohnehin aufgrund fachrechtlicher Vorgaben durchzuführen sind (§ 6 Abs. 2 Satz 1 UVP-Gesetz) und in der vorliegenden Planfeststellung auch durchgeführt wurden. Aufgrund des langen zeitlichen Abstandes zum vorliegenden Planfeststellungsverfahren, Beschluss vom 28.06.2013, war es erforderlich, die eingeholten Gutachten zu aktualisieren.

3. Ergänzendes Planfeststellungsverfahren

Gegenstand des ergänzenden Planfeststellungsverfahren sind die technische Planänderungen, die aktualisierten Fachgutachten und die Umweltverträglichkeitsstudie in Form des UVP-Berichts.

3.1 Technische Planänderungen

Die festgestellte Planung soll teilweise ergänzt bzw. geändert werden. Betroffen hiervon sind:

- der Tunnel, der auf einer Länge von 400 m tiefer gelegt werden soll,
- die Ein- und Ausfahrt Südstadt, die sich infolge Tieferlegung des Tunnels in Lage und Höhe verschiebt,
- die Rohrbrücke der N-Ergie. Aufgrund der Tieferlegung des Tunnels entfällt das bisherige Brückenbauwerk. Die „Rohrbrücke“ lagert zukünftig ebenerdig auf der Tunnelüberschüttung auf.
- die Betriebsgebäude Mitte und Süd, die sich in ihrer Lage verschieben,
- die Eisenbahnüberführung Rothenburger Straße, die aus Gründen der Verkehrssicherheit abgebrochen und an gleicher Stelle neu gebaut werden soll (Maßnahme der DB AG) und
- der Spartenkanal (Rahmenbauwerk) der N-Ergie westlich der Schwabacher Straße. Dieser wird als Spartenkanal DN 3000 für Wasser- und Fernwärmeleitungen und als Medientunnel DN 1600 für Strom- und Telekommunikationsleitungen unter der Bahnstrecke und dem Frankenschnellweg verlegt.
- Zur Lagerung des Aushubmaterial wird eine Zwischenlagerfläche benötigt. Eine stadteigene Fläche an der Uffenheimer Straße soll während der Bauzeit als Lagerfläche befestigt werden.
- Das geplante unterirdische Regenrückhaltebecken entfällt. Dafür wird ein oberirdisches Regenrückhaltebecken in Form eines offenen Erdbeckens errichtet.

3.2 Aktualisierung Fachgutachten

Folgende Fachgutachten aus der Planfeststellung 2013 wurden aktualisiert:

- Verkehrsgutachten,
- Schallgutachten,
- Luftschadstoffgutachten,
- wasserwirtschaftlichen Untersuchungen,
- Natur-/ Artenschutz (umweltfachlichen Untersuchungen),
- Stadtklimagutachten und
- Unfall- und Katastrophenschutz: Störfallgutachten und Gesamtsicherheitskonzept.

3.3 UVP-Bericht

Ziel der Umweltverträglichkeitsprüfung ist es zum einen, die ökologische Bedeutung des Untersuchungsraums sowohl getrennt nach den einzelnen Umweltbereichen als auch in dessen Gesamtheit zu erfassen. Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sind dabei die Schutzgüter des UVP-Gesetzes

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Zum anderen werden die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt ermittelt und hinsichtlich ihrer Erheblichkeit quantitativ und qualitativ bewertet. In den UVP-Bericht werden die Ergebnisse der o. g. Fachgutachten eingearbeitet.

Der Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst neben dem eigentlichen Ausbauvorhaben auch den Umgriff der Zwischenlagerfläche an der Uffenheimer Straße.

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter lassen sich zusammenfassend wie folgt beschreiben:

- Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs hat nach seiner Fertigstellung deutliche Verbesserungen der menschlichen Gesundheit durch eine erhebliche Verringerung des Lärms in den angrenzenden Wohngebieten zu Folge. Die marginale Zunahme der Konzentration an Luftschadstoffen im Ausbauzustand ist nicht als erheblich zu bewerten. In der Bauzeit des Frankenschnellwegs kommt es aufgrund der Verdichtung des Verkehrs im Abschnitt West und des erhöhten Verkehrsaufkommens auf den Umleitungsstrecken im Abschnitt Mitte vorübergehend zu erhöhten Belastungen durch Luftschadstoffe, die aber unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte liegen. Die Erholungsmöglichkeiten der Anwohner in den unterversorgten Wohngebieten im Abschnitt Mitte

werden durch die Anlage einer öffentlichen Park- bzw. Grünanlage erheblich verbessert. Zugleich wird damit die Trennung zwischen den Stadtteilen Sandreuth und Steinbühl aufgehoben.

- Von dauerhaften Verkehrsverlagerungen sind insbesondere stark belastete Hauptverkehrsstraßen und Straßen entlang der hoch belasteten Autobahn A 73 betroffen, wo das Kriterium der gesundheitsgefährdenden Beeinträchtigung durch Lärm bereits vorliegt bzw. nach dem Ausbau vorliegen wird. Durch zusätzliche passive Schutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern) werden die Grenzwerte der Gesundheitsgefahr eingehalten.

- Während der Bauzeit kommt es zu einer teilweisen Verdrängung des Verkehrs auf dem Frankenschnellweg in das städtische Straßennetz. Betroffen hiervon sind neben der Umleitungsstrecke im Abschnitt Mitte, die für zwei Jahre benötigt wird, fast ausschließlich Hauptverkehrsstraßen. Diese 25 Straßen sind bereits heute einer starken Verkehrslärmbelastung ausgesetzt. Die Stadt Nürnberg hat daher seit einigen Jahren ein Schallschutzfensterprogramm zur Verringerung der Lärmbelastung von Wohnungen an Hauptverkehrsstraßen aufgelegt. Für die im Schallschutzfensterprogramm enthaltenen Straßen besteht ein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen dem Grunde nach. Straßen, die nicht Bestandteil des Schallschutzfensterprogramms sind, wurden ergänzend schalltechnisch untersucht. Bei Überschreitung der maßgebenden Grenzwerte erhalten die betroffenen Gebäude ebenfalls passiven Schallschutz.

- Die Immissionen der Baustelle (sogenannter Baulärm) sind im Vergleich zu den untersuchten Verkehrslärmgeräuschen niedriger. Lediglich an einem Gebäude wird im 3. OG der Richtwert der AV Baulärm überschritten. Da mit vertretbarem Aufwand keine aktiven Schutzmaßnahmen vorgenommen werden können, ist hier eine Entschädigung für die Beeinträchtigungen zu leisten. Im Umfeld der Zwischenlagerfläche an der Uffenheimer Straße werden die Richtwerte nach der AV Baulärm an den betrachteten Immissionsorten eingehalten bzw. unterschritten.

- Die negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt resultieren aus den Verlusten von Lebensräumen und den damit verbundenen Auswirkungen insbesondere auch auf gefährdete und gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten. Die Beeinträchtigungen gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten im Untersuchungsraum wiegen weniger schwer, da vom Ausbau des Frankenschnellwegs überwiegend störungsunempfindliche Arten betroffen sind, deren Lebensräume Bau- und

Verkehrsflächen einschließen. Die Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf das Schutzgut sind erheblich, aber weitgehend ausgleichbar. Die Verluste der Lebensstätten des Nachtkerzenschwärmers sind dagegen trotz artspezifischer Maßnahmen aufgrund der zu großen Entfernung zum beeinträchtigten Lebensraum nicht ausgleichbar; die Beeinträchtigungen der Art durch Verlust der Lebensstätten und Töten ihrer Entwicklungsstadien erfordern entsprechende Ausnahmen von den Verbotstatbeständen. Der Erhaltungszustand der Population kann nur durch spezifische FCS-Maßnahmen erhalten werden.

- Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs hat in geringem Umfang negative Auswirkungen auf die Bodenfunktionen durch Versiegelung und Überbauung zur Folge. Bei der Bewertung der Erheblichkeit dieser Auswirkungen ist zu berücksichtigen, dass ausnahmslos anthropogene Böden innerhalb von Bau- oder Verkehrsflächen betroffen sind. Die Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen sind insofern ausgleichbar. Der Ausbau des Frankenschnellwegs hat keine Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche; ein Flächenverbrauch bislang unverbauter Flächen oder Landschaftsteile findet nicht statt.

- Infolge der Zunahme der Flächenversiegelung hat der Ausbau des Frankenschnellwegs in geringem Umfang negative Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung. Auf Grundwasserhaushalt, Oberflächengewässer und die Qualität von Grund- und Oberflächenwasser hat der Ausbau keine dauerhaften Auswirkungen. Die Grundwasserabsenkung für den Tunnelbau in der Bauzeit hat erhebliche Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt und kann auch ein gewisses Risiko für die Qualität des Grundwassersdarstellen. Den Auswirkungen und Risiken wird durch Vorkehrungen und Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung nach dem Stand der Technik entgegengewirkt.

- Die negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima beschränken sich auf ausschließlich lokale Effekte und sind insgesamt als geringfügig zu betrachten. Mit der Anlage einer öffentlichen Park- bzw. Grünanlage auf dem Tunneldeckel zwischen Landgrabenstraße / An den Rampen und der Otto-Brenner-Brücke werden Freiflächen mit potenziell hoher Bedeutung für das Klima geschaffen. Die Freiflächen tragen zum klimatischen Ausgleich mit den angrenzenden wärmebelasteten Wohngebieten bei. Der Ausbau hat somit insgesamt deutlich positive Auswirkungen auf das Schutzgut Klima.

- Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs hat erhebliche Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild im Untersuchungsraum zur Folge, da im Abschnitt Mitte die prägenden Gehölzbestände zwischen den Richtungsfahrbahnen des Frankenschnellwegs verloren gehen. Trotz ihrer hohen Bedeutung lassen sich die Beeinträchtigungen dieser Bestände mit der landschaftsgerechten Neugestaltung der Nebenflächen des Frankenschnellwegs ausgleichen. Mit der Anlage einer öffentlichen Park- bzw. Grünanlage auf dem Tunneldeckel zwischen Landgrabenstraße / An den Rampen und der Otto-Brenner-Brücke werden Grünflächen mit potenziell hoher Bedeutung für das Landschafts- und Ortsbild geschaffen. Insgesamt ergeben sich somit positive Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft.

- Der Verlust der Erdbauten des Ludwig-Donau-Main-Kanals als Teil des kulturellen Erbes ist unwiederbringlich und nicht ausgleichbar. Projektbedingte Beeinträchtigungen sonstiger Sachgüter wie benachbarte Gebäude oder Erhöhungen von Störfallrisiken treten nicht auf.

4. Auswirkungen der Ergebnisse der UVS auf das Bauverfahren

Die technischen Planänderungen einschließlich der Tieferlegung des Tunnels sind in der UVS berücksichtigt worden. Die Ergebnisse der UVS haben keine Auswirkungen auf das Bauverfahren.

5. Auswirkungen auf die Baukosten

Die Ergebnisse der UVS haben keine signifikanten Auswirkungen auf die Baukosten. Um den Erhaltungszustand des Nachtkerzenschwärmers zu sichern (FCS-Maßnahme), wird eine an das geplante Zwischenlager in der Uffenheimer Straße angrenzende, bereits geschützte Fläche so umgestaltet, dass Sie dem Nachtkerzenschwärmer als neuer Lebensraum dient. Die konkrete Maßnahmenplanung erfolgt im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung, so dass derzeit noch keine Kostenberechnung vorliegt. Die Kosten dieser Maßnahme sind in Bezug auf die Gesamtbaukosten aber vernachlässigbar.

6. Einreichung der UVS zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Der Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses wird heute bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht. Die ergänzende Planfeststellung beinhaltet zugleich auch die Prüfung der Umweltverträglichkeit des geplanten kreuzungsfreien Ausbaus des Frankenschnellwegs.