

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/PET

Verantwortliche/r:
Projektentwicklung

Vorlagennummer:
PET/023/2022

Konzept städtebauliche Integration möglicher Lärmschutzmaßnahmen an der Bundesautobahn A 73 zwischen Erlangen Nord und Erlangen Eltersdorf

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	26.04.2022	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	26.04.2022	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Nordbayern, 13, VII, 31, 61, 66, EB77

I. Antrag

1. Der Stadtrat nimmt den Planungsauftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur weiteren Prüfung eines 6-streifigen Ausbaus der Autobahn A 73 im Bereich Erlangen zur Kenntnis.
2. Die Stadt Erlangen unterstützt den Planungsauftrag des Bundes und steht ihm positiv gegenüber. Der Planungsauftrag eröffnet die Chance für mehr Lärmschutz, für Stadtreparatur und für mehr Lebensqualität in weiten Teilen des Stadtgebiets durch eine angestrebte Einhausung der Autobahn A 73. Zuständig für den Planungsauftrag ist die Autobahn GmbH des Bundes (AdB), Niederlassung Nordbayern.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die vorliegende „Machbarkeitsstudie zur städtebaulichen und landschaftlichen Integration einer möglichen Einhausung der BAB 73 für den Abschnitt Tenenloher Straße bis Paul-Gossen-Straße“ in nördlicher Richtung um den Abschnitt bis einschließlich der Anschlussstelle Erlangen Zentrum zu ergänzen. Entsprechende Finanzmittel sollen angemeldet werden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Aktuelle Situation

Die in Nord-Süd Richtung verlaufende Autobahntrasse der A73 (Frankenschnellweg) teilt die Stadt Erlangen in zwei Hälften. Für die Bürger der Stadt Erlangen stellt sie eine nur schwer überwindbare Barriere dar. Ganze Stadt- und Ortsteile Erlangens sind durch die Autobahn voneinander getrennt. Die Autobahn führt auch zu hohen Schallimmissionen und Schadstoffbelastungen in nahliegenden Wohngebieten. Diese negative Wirkung wird verstärkt durch die in Teilbereichen historisch bedingte Hochlage der Autobahn auf dem ehemaligen Ludwig-Donau-Main-Kanal.

Machbarkeitsstudie und Verkehrsgutachten 2019

Vor diesem Hintergrund hat der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss die Verwaltung am 26.09.2017 beauftragt, ein Konzept zur städtebaulichen Integration möglicher Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, Einhausung, Überdeckelung, etc.) entlang der Bundesautobahn A73 zwischen Anschlussstelle Erlangen-Nord und Anschlussstelle Erlangen Eltersdorf in Abstimmung mit der Autobahndirektion Nordbayern zu erstellen (siehe Vorlage PET/012/2017).

Die ersten Ergebnisse wurden im Rahmen einer Lenkungsgruppensitzung am 15.03.2018 mit Herrn Staatsminister Joachim Herrmann sowie Vertretern der Regierung von Mittelfranken und mit Vertretern der Autobahndirektion Nordbayern erörtert. Dort wurde vereinbart, zum einen eine pilothafte Studie zur vertieften Untersuchung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Potentiale für den Abschnitt der A 73 zwischen der Tennenloher Straße und Paul-Gossen-Straße zu beauftragen. Zum anderen sollte ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben werden, welches die prognostizierten Verkehrsströme auf der A73 begutachtet.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie des Verkehrsgutachtens wurden am 29.03.2019 Herrn Staatsminister Joachim Herrmann sowie Vertretern der Regierung von Mittelfranken zusammen mit der Autobahndirektion Nordbayern vorgestellt. Die Öffentlichkeit wurde am 09.05.2019 in einer Informationsveranstaltung über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie das Verkehrsgutachten informiert.

Nach der Verkehrsuntersuchung zur A 73 aus dem Jahr 2018 ist im Abschnitt Breitengüßbach – Erlangen im Prognosejahr 2035 mit hohen Verkehrszuwächsen zu rechnen. Der stärkste Verkehrsanstieg wird im Bereich der Anschlussstelle (AS) ER-Bruck bis Autobahnkreuz (AK) FÜ/ER mit über 100.000 Kfz prognostiziert (Prognose-DTV 2035 in Kfz/24h). Dies hängt auch mit der Entwicklung des Siemens-Campus zusammen. Damit ist die Leistungsfähigkeit des bestehenden 4-streifigen Querschnitts deutlich überschritten. Ein 6-streifiger Querschnitt mit durchgehenden Verflechtungsstreifen wäre geeignet, den künftigen Verkehr zwischen AS ER-Nord und AK FÜ/ER leistungsfähig und verkehrssicher abzuwickeln.

Die städtebauliche und landschaftsplanerische Machbarkeitsstudie kommt zu dem Schluss, dass im Falle eines 6-streifigen Ausbaus die Tieferlegung der A 73 unter die Paul-Gossen-Straße nach Norden mit einer ca. 2,3 km langen Einhausung die größten Potenziale für die Gesamtstadt birgt (Variante 2.3A). Die Lenkungsgruppe hat daher beschlossen, diese Variante weiter zu verfolgen.

Zustimmung Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Auf Grundlage der Ergebnisse der Studien hat das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) einen Antrag nach § 6 FStrAbG (unvorhergesehener höherer Verkehrsbedarf) vorbereitet und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegt.

Das BMDV hat mit Schreiben vom 29.06.2021 der Aufnahme von Planungen für den 6-streifigen Ausbau zwischen AS Forchheim-Süd bis AK FÜ/ER zugestimmt und sieht für eine ca. 2,1 km lange Einhausung in Hochlage (Bestandshöhenlage) die grundsätzliche Bauwürdigkeit mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,44 belegt. Eine Neubewertung des Projekts soll im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2022 erfolgen.

Nachdem das StMB mit Schreiben vom 25.11.2020 gegenüber einer Einhausung in Hochlage eine für die Stadt Erlangen städtebaulich verträglichere, teilweise abgesenkte Variante vorgeschlagen hat, hat das BMDV gebeten, diese Variante im Rahmen der vertiefenden Projektplanungen weiter zu prüfen und dabei besonders auf die Wirtschaftlichkeit zu achten.

Weiteres Vorgehen Autobahn GmbH

Für das weitere Vorgehen wurde aus der Gesamtstrecke ein erster verkehrswirksamer Teilabschnitt der A 73 von der AS ER-Zentrum bis zum AK FÜ/ER gebildet.

Für diesen Teilabschnitt sollen Varianten näher untersucht werden. Sämtliche Varianten sollen über die Paul-Gossen-Straße hinaus Richtung Norden geführt werden.

Unterschiedliche Belange und Abwägung aus Sicht der Stadt Erlangen

Die kommende Untersuchung zur Einhausung und Tieferlegung der Autobahn bietet die einmalige Chance, die Lärmimmissionen durch die Autobahn in großen Teilen der Stadt zu verringern.

Durch die Lärmreduktion in Folge einer Tieferlegung mit Überdeckung würde sich die konkrete Lebensqualität einer deutlich fünfstelligen Zahl von Einwohnerinnen und Einwohnern im Stadtgebiet verbessern, insbesondere in den Stadtteilen Bruck und Anger.

Durch eine Tieferlegung der Autobahn könnte zudem die jetzt trennende Wirkung der Autobahn überwunden werden. Eine Überdeckung der A 73 im südlichen Stadtgebiet bietet somit die Möglichkeit, Stadtreparatur zu betreiben. Jetzt von der Autobahn zerschnittene Stadtteile könnten durch neue Grün- und Freiflächen auf einem Autobahndeckel verbunden werden.

Demgegenüber hat sich die Stadt Erlangen mit dem Klimabeschluss vom 26. November 2020 das Ziel gesetzt, das 1,5°C-Klimaziel auf dem Erlanger Stadtgebiet einzuhalten. Das bedeutet für Erlangen, vor 2030 klimaneutral zu werden. Das von der Stadt für den Prozess beauftragte IFEU-Institut kommt zu dem Schluss, dass für den Ausbau der A 73 sowohl die verkehrliche Notwendigkeit als auch die Vereinbarkeit mit den Klimaschutzziele fraglich sind (siehe Anlage 4). Ein Ausbau der A 73 könnte zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und einem ressourcenintensiven Bauprojekt führen und damit zu negative Auswirkungen auf den Klimaschutz haben. Auch erarbeitet die Stadtverwaltung aktuell ein Konzept für eine Verkehrswende.

Ein Ausbau der A 73 wäre auch mit Eingriffen in Ökologie und Landschaft verbunden. Die konkreten Auswirkungen auf die ökologischen Belange können derzeit nicht benannt werden. Ein erstes Konzept zur Einhausung bei Bruck gibt es nur für den 1,4 km langen südlich liegenden Abschnitt von der Tennenloher Straße bis zur Paul Gossen Straße.

Nach Abwägung der Belange wird die sich eröffnende Chance auf mehr Lärmschutz, Lebensqualität, Stadtreparatur und auf eine Überwindung der heute trennenden Wirkung der Autobahn höher gewertet als die Bedenken in Bezug auf negative Auswirkungen auf den Klimaschutz und in Bezug auf Eingriffe in Natur und Landschaft. Eine Autobahnüberdeckung ist eine einmalige und die einzige Chance zur Verbesserung der Gesamtsituation und kann nur durch einen künftigen 6-streifigen Ausbau des Autobahnabschnitts erreicht werden. Ohne 6-streifigen Ausbau hat die Stadt Erlangen und ihre Bürger*innen keinen Anspruch auf mehr Lärmschutz.

Die Planungen der Autobahn GmbH stehen aktuell ganz am Anfang. Erst im nächsten Schritt werden die Planungsgrundlagen und Gutachten erstellt, auf deren Grundlage eine Entscheidung über die Umsetzung getroffen werden kann.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die Stadt Erlangen unterstützt die Planungen der Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Nordbayern für einen 6-streifigen Ausbau der Autobahn A 73.

Dies gilt vor allem im Hinblick auf die von der Stadt Erlangen präferierte Überdeckung der Autobahn in weiten Teilen des Stadtgebiets.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

In einem ersten Schritt soll die vorliegende „Machbarkeitsstudie zur städtebaulichen und landschaftlichen Integration einer möglichen Einhausung der BAB 73 für den Abschnitt Tennenloher Straße bis Paul-Gossen-Straße“ ergänzt werden bis zur Anschlussstelle Erlangen Zentrum.

Die Planungskosten hierfür werden auf ca. 100.000 € veranschlagt. Aktuell stehen keine Haushaltsmittel hierfür zur Verfügung. Die Verwaltung wird die für das Konzept erforderlichen Haushaltsmittel in die Haushaltsberatungen für den Haushalt 2023 einbringen.

Zur Koordinierung des Projekts wurden eine dienststellenübergreifende Lenkungsgruppe und eine dienststellenübergreifende Arbeitsgruppe einberufen.

Die Verwaltung wird den Stadtrat weiterhin laufend über das weitere Vorgehen und die inhaltlichen Schritte informieren.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
 ja, negativ*
 nein

*Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	100.000 €	aktuell nicht vorhanden
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
 sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
 sind nicht vorhanden

Anlagen:

- Anlage 1: Schreiben der Autobahn GmbH des Bundes an den Oberbürgermeister vom 30.07.2021
- Anlage 2: Kurzdokumentation Machbarkeitsstudie Autobahndeckel BAB A73
- Anlage 3: Lageplan Erweiterungsbereich Machbarkeitsstudie - Paul-Gossen-Straße bis AS Erlangen Zentrum
- Anlage 4: Stellungnahme IFEU vom 04.04.2022

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang