

Referat/Amt: VI/61/SRO

Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung

Bearbeitet von:

Herr Schneider

Tel.Nr.:

0 91 31 / 86-1330

**Vollzug des Bayer. Landesplanungsgesetzes (BayLplG)
Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (ROV) zur Anbindung
des Flughafens Nürnberg an die Bundesautobahn A 3;
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	nöff.	Gutachten	Beschluss	Abstimmungsergebnis		
						einstimmig	für	gegen
UVPA	31.05.2005	X			X			

Beteiligungen

Amt 31 und Abt. 613

Finanzielle Konsequenzen;

-----/-----

I. **Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses**

am 31.05.2005

einstimmig/ mit _____ gegen _____ Stimmen

Die Stadt Erlangen stimmt der geplanten Anbindung des Flughafens Nürnberg an die Bundesautobahn A 3 zu, da durch die untersuchten Varianten 1.1, 1.2 und 1.4m für die Bereiche Verkehr, Natur und Umwelt keine Auswirkungen auf die Stadt Erlangen zu erwarten sind.

UVPA Vorsitzende/-r:

Berichterstatter/-in:

II. Sachbericht

1. Anlass

Das Straßenbauamt Nürnberg hat mit Schreiben vom 31.03.2005 bei der Regierung von Mittelfranken – höhere Landesplanungsbehörde – Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (ROV) zum Bau einer Verbindungsstraße von der BAB A 3 westlich an Buchenbühl (Stadt Nürnberg) vorbei durch den Reichswald zum Flughafen Nürnberg gestellt.

Die Regierung von Mittelfranken hat mit Schreiben vom 22.04.2005 das Raumordnungsverfahren gem. Art. 22 Abs. 4 BayLplG eingeleitet und die Stadt Erlangen um Stellungnahme bis zum 10.06.2005 gebeten

Die öffentliche Auslegung der Projektunterlagen findet in dem Zeitraum vom 23.05.2005 bis 24.06.2005 statt. Die evtl. vorgebrachten Anregungen aus der Bürgerschaft werden von der Stadt Erlangen an die Regierung von Mittelfranken weitergeleitet.

Die raumzuordnende geplante Maßnahme wird von Seiten des Straßenbauamtes Nürnberg damit begründet, dass die regionale und überregionale Anbindung des Flughafens an die Autobahn als nicht angemessen eingestuft werden muss.

2. Varianten für das Raumordnungsverfahren

Das Straßenbauamt Nürnberg hat für die Flughafenanbindung insgesamt fünf Trassenvarianten untersucht.

Im Zuge dieser Untersuchungen wurden im Vorfeld bereits zwei Trassen ausgeschieden, da sie nach Einschätzung des Straßenbauamtes aufgrund der Ergebnisse nicht mit einer raumordnerischen Akzeptanz bzw. mit einer späteren Genehmigungsfähigkeit gerechnet werden kann.

Es sind dies die Trassenvarianten

- Planfall 1.3 „westlich des Golfplatzes und Untertunnelung des Flugfeldes“
- Planfall 2.1 „Anbindung über B 4/B 2 höhengleich bzw. höhenfrei (Untervariante Planfall 2.2)“

Somit sind im Raumordnungsverfahren nur die folgenden **drei Trassenvarianten** zu beurteilen (vgl. Abbildung):

Variante 1.1 „Tunnel Ost indirekt“

Die Trasse beginnt an einer neu zu errichtenden Anschlussstelle (AS) an der BAB A 3 zwischen der AS Tennenlohe und der AS Nürnberg Nord.

Die Trasse verläuft dann in südliche Richtung in etwa 360 m Abstand zur Wohnbebauung von Buchenbühl, der minimale Abstand zum „Golfclub am Reichswald“ beträgt ca. 120 m. Ab einer Entfernung von ca. 300 m zum nördlichen Rand des Flughafens wird die Trasse über Rampen abgesenkt und geht nach 200 m in einen Tunnel über. Im Bereich des gesamten Flugfeldes verläuft die Trasse in Tunnellage. Nach Querung des Flugfeldes wird die Trasse weiter in Tunnellage zwischen Cargo Center 1 und 2 geführt. Die Gesamttunnellänge beträgt ca. 1.100 m. Südlich des Bucherlandgrabens wird die Trasse wieder an die Oberfläche geführt und ist im Bereich der Querung mit der U-Bahn-Linie bereits fast auf Geländeniveau. Etwa 200 m südlich des Flughafenkreisel mündet sie höhengleich in die Flughafenstraße ein, die dann weiter zum Flughafenkreisel führt.

Die Gradienten sind nördlich und südlich des Tunnels weitgehend dem ebenen Gelände angepasst und verläuft ohne nennenswerte Steigungen bzw. Gefälle. Die Gradienten hat unter der Start- und Landebahn zur Vermeidung störender Setzungen eine maximale Tiefe von 20 m unter Gelände.

Zwischen der Anschlussstelle an die BAB A 3 und der Einmündung in die Flughafenstraße sind keine Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz vorgesehen.

Variante 1.2 „Tunnel Ost direkt“

Der nördliche Trassenverlauf von der neuen Anschlussstelle an die BAB A 3 bis zum nördlichen Rand des Flugfeldes ist identisch mit der **Variante 1.1**. Die Querung des Flugfeldes erfolgt ebenso unterirdisch.

Im Gegensatz zur **Variante 1.1** aber taucht **Variante 1.2** bereits nördlich der Cargo Center 1 innerhalb des Flughafengeländes auf und wird über eine Rampe an den bereits vorhandenen

Flughafenkreisel angebunden. Über diese Rampe erfolgt auch der Anschluss der beiden Cargo Center.

Die Gradiente verläuft nördlich des Tunnels bis zur neuen Anschlussstelle an die BAB A 3 weitgehend geländegleich. Die maximale Tiefe der Gradiente unter der Start- und Landebahn beträgt zur Vermeidung störender Setzungen ca. 20 m. Die Tunnellänge ist mit knapp 800 m deutlich kürzer als bei der **Variante 1.1**.

Zwischen der Anschlussstelle an die BAB A 3 und der Anbindung an den Flughafenkreisel sind keine Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz vorgesehen.

Variante 1.4m „modifizierte Ostumfahrung“

Die **Variante 1.4m** ist aus der **Variante 1.4** geworden. Die **Variante 1.4** – die nicht mehr weiter verfolgt wird – sah ursprünglich vor, im Bereich des Flugfeldes die Rathsbergstraße nach Osten zu verschieben und die Flughafenanbindung im „Trog“ zu führen.

Die nun im ROV zu überprüfende **Variante 1.4m** beginnt ebenfalls an der neu zu errichtenden Anschlussstelle zwischen der AS Tennenlohe und der AS Nürnberg Nord der BAB A 3. Die Trasse schwenkt dann südlich des Buchenbühler Sportplatzes nach Osten in Richtung Rathsbergstraße ab. Der geringste Abstand zur Wohnbebauung von Buchenbühl beträgt 250 m, zum Jugendhotel Nürnberg 100 m.

Ab ca. 150 m nördlich des Flugfeldes wird die Trasse abgesenkt und geht mit Erreichen des Flugfeldes auf Lage der bestehenden Rathsbergstraße in einen ca. 940 m Tunnel über. Dieser Tunnel wird auf den ersten 380 m in offener Bauweise hergestellt. Die Herstellung der nächsten 460 m erfolgt in Bergmännischer Bauweise, um so den ökologisch sensibelsten Bereich ohne bauzeitliche Störungen und Waldverluste zu unterführen. Am südöstlichen Ende des Flugfeldes schwenkt die Trasse zunächst noch in Tunnellage nach Westen ab, wobei die letzten 100 m Tunnel in offener Bauweise errichtet werden, und verläuft dann in Troglage weiter auf der geplanten Trasse Nordumgehung Ziegelstein. Durch die Troglage wird die Beeinträchtigung einer Wechselbeziehung der Vögel zwischen Ziegelach und den Tucher Weihern durch den Kfz-Verkehr minimiert.

zur Aufrechterhaltung des bestehenden Wegenetzes wird hier ein Überführungsbauwerk über den Trog erforderlich. Kurz vor der U-Bahn-Linie U 2 wird die Trasse wieder auf Geländeneiveau geführt und mündet an analoger Stelle in die Flughafenstraße.

Die Gradiente verläuft beidseitig des Trog- und Tunnelbauwerks geländegleich. Der Gradiententiefpunkt liegt innerhalb des Tunnelbereiches bei ca. 15 m unter dem Gelände. Zwischen der Anschlussstelle an die BAB A 3 und der Einmündung in die Flughafenstraße sind keine Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz vorgesehen.

Verkehrliche Wirksamkeit

Als Ergebnis der verkehrlichen Gesamtbewertung lässt sich zusammenfassen, dass alle Varianten die Erreichbarkeit des Flughafens Nürnberg von der BAB A 3 verbessern, jedoch mit qualitativen Unterschieden. So erweist sich die **Variante 1.2** als die verkehrlich als wirksamste und somit am besten geeignet, die Anbindung des Flughafens an die BAB A 3 zu verbessern. Die **Variante 1.1** fällt hierzu bereits leicht ab. Die **Variante 1.4m** ist vor allem aufgrund ihrer Umwegigkeit bei dem Gesichtspunkt „verkehrliche Wirksamkeit“ die ungünstigste Variante.

Tab.: Qualitative Ergebnisse der verkehrlichen Bewertung

Beurteilungskriterium	Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 1.4m
Kumulierte Reisezeit			
Verkehrsaufwand			
Stauanfälligkeit			
Verträglichkeit mit RAS-N			
Erklärung		am meisten geeignete Variante(n)	
		am wenigsten geeignete Variante(n)	

Quelle: Straßenbauamt Nürnberg

Auswirkungen auf die Umwelt

In der Schutzgut übergreifenden Gesamtbewertung stellt sich zum einen die Frage nach dem unterschiedlichen Ausmaß der Projektwirkungen auf die Schutzgüter. Alle Varianten haben zumindest in Teilbereichen erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter zur Folge. Zum anderen kommt den Schutzgütern für den Untersuchungsraum unterschiedliches Gewicht zu, was in der Gesamtbetrachtung zu berücksichtigen ist. Der Untersuchungsraum hat hohe Bedeutung für das Schutzgut Tiere / Pflanzen, was sich unter anderem darin äußert, dass Teile des Untersuchungsraums Bestandteil des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ und des FFH-Gebietes „Irrhain“ sind. Dem Schutzgut Mensch kommt im Untersuchungsraum ebenfalls großes Gewicht zu. Allerdings ist hier die hohe Vorbelastung durch Lärm, die auf die Emissionen der BAB A3 und den Flugbetrieb zurückgeht, zu berücksichtigen. Das Schutzgut Kultur- / Sachgüter erscheint aufgrund seiner geringen Bedeutung und der geringen Betroffenheit durch die Varianten in der Gesamtbewertung nachrangig.

Unter Berücksichtigung der Gewichtung der Schutzgüter stellt die **Variante 1.2** vor der **Variante 1.1** die günstigere Lösung dar. **Variante 1.4m** zieht in den sechs Schutzgütern die größten Beeinträchtigungen der untersuchten Varianten nach.

Tab.: Qualitative Ergebnisse der Schutzgüteruntersuchung

Beurteilungskriterium	Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 1.4m
Mensch			
Tiere / Pflanzen			
Boden			
Grundwasser			
Klima / Luft			
Landschaftsbild			
Kultur / Sachgüter			
Erklärung		verträglichste Variante(n)	
		am wenigsten verträgliche Variante(n)	

Quelle: Straßenbauamt Nürnberg

Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiet

Alle Varianten haben Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ zur Folge. Die von den **Varianten 1.1** und **1.2** ausgehenden Verluste von Flächen, von potenziellen brut- und Höhlenbäumen und die randliche Isolierung von 12 ha haben aber weder auf die Lebensräume der relevanten Vogelarten noch auf das Vogelschutzgebiet als solches erhebliche Auswirkungen.

Gleiches gilt für die **Variante 1.4m**, bei der durch bergmännische Untertunnelung und Verlängerung der Troglage die im Vergleich zu **Varianten 1.1** und **1.2** zusätzlich resultierenden Beeinträchtigungen der Ziegellach auf ein nicht erhebliches Maß reduziert werden können. Bei allen drei **Varianten 1.1**, **1.2** und **1.4m** kann somit aus heutiger Sicht eine Nichterheblichkeit im Sinne des § 34 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bezüglich der Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ prognostiziert werden.

Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Irrhain“ können bei allen drei Varianten sicher ausgeschlossen werden.

Wirtschaftlichkeit

Die Variante 1.2 hat mit rd. 34,9 Mio € die geringsten Herstellungskosten. Danach folgt die Variante 1.4m mit 40,1 Mio €. Die teuerste Variante ist die Variante 1.1 mit 43,6 Mio € Herstellungskosten.

3. Stellungnahme der Verwaltung

Die geplante Stadt-Umland-Bahn wird von keiner Variante beeinträchtigt, sodass aus verkehrstechnischer Sicht keine Einwände erhoben werden. Alle drei Varianten lassen keine nachteiligen Wirkungen auf die Natur und Umwelt im Stadtgebiet von Erlangen erwarten.

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift.

IV. Ämter 31 und 61 zur Kenntnis.

V. Abt. 613 zur Kenntnis.

VI. SG 610.2 zum Weiteren.