

Sachverhaltsdarstellung

1. Anlass

Das Straßenbauamt Nürnberg hat mit Schreiben vom 31.03.2005 bei der Regierung von Mittelfranken / Höhere Landesplanungsbehörde den Antrag gestellt, ein Raumordnungsverfahren (ROV) für den Bau einer Verbindungsstraße von der Bundesautobahn A 3 westlich an Buchenbühl vorbei durch den Reichswald zum Flughafen Nürnberg durchzuführen. Die Regierung von Mittelfranken hat mit Schreiben vom 22.04.2005 das Raumordnungsverfahren gem. Art. 22 Abs. 4 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) eingeleitet.

Mit Schreiben der Regierung von Mittelfranken vom 22.04.2005 wurde die Stadt Nürnberg zu den genannten Trassenvarianten um eine Stellungnahme bis 10.06.2005 gebeten. Im Hinblick auf die notwendigen Prüf- und Abstimmungsschritte sowie die Beschlussfassung durch das Stadtratsgremium wurde die Regierung von Mittelfranken um eine Verlängerung der Abgabefrist bis Ende Juli 2005 gebeten.

2. Gegenstand und Ziel des Raumordnungsverfahrens

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. Im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ist das Vorhaben der Nordanbindung des Verkehrsflughafens Nürnberg auf der Grundlage des 5. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (5. FStrÄndG) als "weiterer Bedarf mit Planungsrecht" berücksichtigt.

Das Straßenbauamt hat für die Flughafenanbindung insgesamt fünf Trassenvarianten untersucht. Im Zuge dieser Untersuchungen wurden im Vorfeld bereits zwei Trassen ausgeschlossen, da für diese nach Einschätzung des Straßenbauamtes aufgrund der Ergebnisse nicht mit einer raumordnerischen Akzeptanz bzw. mit einer späteren Genehmigungsfähigkeit gerechnet werden kann:

- Variante 1.3 "Westlich des Golfplatzes und Untertunnelung des Flugfeldes"
- Variante 2.1/2.2 "Anbindung über B 4/B 2 höhengleich bzw. höhenfrei"

Nicht in die Untersuchung einbezogen wurde eine Betrachtung des westlichen bzw. östlichen Teilabschnittes von Variante 2.1/2.2 als jeweils eigenständiger Planfall (Westspange bzw. Ostspange). Nach übereinstimmender Einschätzung des Straßenbauamtes und der städtischen Verkehrsplanung stellen diese Planfälle unter der gegebenen Aufgabenstellung einer Direktanbindung des Flughafens keine verkehrsfachlich tauglichen Planungsvarianten dar.

Somit sind im Raumordnungsverfahren folgende drei Trassenvarianten zu beurteilen (s. beiliegender Übersichtsplan):

- Variante 1.1 "Tunnel Ost indirekt"
- Variante 1.2 "Tunnel Ost direkt"
- Variante 1.4m "modifizierte Ostumfahrung"

Das Raumordnungsverfahren beschränkt sich auf überörtlich raumbedeutsame Gesichtspunkte und setzt sich nicht mit fachlichen Detailfragen auseinander. Das Raumordnungsverfahren schließt die Überprüfung des Vorhabens auf seine Verträglichkeit mit den raumbedeutsamen, überörtlichen Belangen des Umweltschutzes (raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung) ein.

Das Raumordnungsverfahren greift den im Einzelfall vorgeschriebenen besonderen Verwaltungsverfahren nicht vor und ersetzt weder die danach erforderliche öffentlich-rechtliche Gestattung (z.B. Genehmigungen, Planfeststellungen) noch privatrechtliche Zustimmungen oder Vereinbarungen.

2.1 Beschreibung der Trassenvarianten des ROV

Die dem ROV zugrunde liegenden Trassenvarianten 1.1, 1.2 und 1.4m sind in ihrem Verlauf in dem beiliegenden Übersichtsplan dargestellt. Wesentliche Kenndaten der drei Trassenvarianten sind in der ebenfalls beiliegenden Datenzusammenstellung gegenübergestellt.

Variante 1.1 / "Tunnel Ost indirekt"

Die Trassenvariante 1.1 beginnt an einer neu zu errichtenden Anschlussstelle an der Bundesautobahn (BAB) A 3 bei etwa km 390,8 zwischen der Anschlussstelle (AS) Tennenlohe und der AS Nürnberg Nord. Die Trasse verläuft in südlicher Richtung durch den Sebalder Reichswald, wobei der minimale Abstand zur Wohnbebauung in Buchenbühl rd. 360 m beträgt. Ab einer Entfernung von ca. 300 m zum nördlichen Rand des Flughafengeländes wird die Trasse über Rampen abgesenkt. Nach 200 m gehen die Rampen in einen Tunnel über, der das gesamte Flugfeld unterquert und nach einer Länge von rd. 1.100 m südlich des Bucher Landgrabens wieder an die Oberfläche geführt wird. Etwa 200 m südlich des "Flughafenkreisels" mündet die Variante 1.1 höhengleich in die Flughafenstraße ein.

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 Trassenverlauf von Variante 1.2 ist von der neuen Anschlussstelle an die BAB A 3 bis zur Querung des Flugfeldes in Tunnellage identisch mit Variante 1.1. Im Gegensatz zu Variante 1.1 taucht die Trassenvariante 1.2 jedoch bereits nach einer Tunnellänge von rd. 800 m nördlich des Cargo Center 1 innerhalb des Flughafengeländes auf und wird über eine Rampe an den bestehenden "Flughafenkreisel" angebunden. Wie bei Variante 1.1 beträgt der minimale Abstand zur Wohnbebauung in Buchenbühl rd. 360 m.

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 Trassenvariante 1.4m beginnt wie die Varianten 1.1 und 1.2 an einer neu zu errichtenden Anschlussstelle an die BAB A 3 bei etwa km 390,8. Die Trasse schwenkt südlich des Buchenbühler Sportplatzes nach Osten in Richtung Rathsbergstraße ab. Der minimale Abstand zur Wohnbebauung beträgt rd. 250 m, zum Jugendhotel Nürnberg rd. 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 rd. 940 m langen Tunnel über. Am südöstlichsten Ende des Flugfeldes schwenkt die Trasse zunächst noch in Tunnellage nach Westen ab und folgt dann in Troglage der Trasse der Nordumfahrung Ziegelstein. Kurz vor der U-Bahnlinie 2 wird die Trasse wieder auf Geländeniveau geführt und mündet an gleicher Stelle wie die Variante 1.1 in die Flughafenstraße ein.

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

2.2 Bisherige Behandlungen und Beschlüsse

Gemäß der Vereinbarung zur Zusammenarbeit der Fraktionen im Nürnberger Stadtrat (sog. "Sideletter") werden die Untersuchungen des Staatlichen Straßenbauamtes zu den Realisierungschancen einer Nordanbindung von der Stadt unterstützt. Bei positiven Ergebnissen hinsichtlich Machbarkeit und Finanzierbarkeit soll das weitere Verfahren (einschließlich einer umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung) angegangen werden.

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 27.01.2005 wurde durch den Leiter des Staatlichen Straßenbauamtes Nürnberg über die bisherigen Untersuchungsergebnisse zur geplanten Nordanbindung des Flughafens Nürnberg an die Bundesautobahn A 3 berichtet. Im Verkehrsausschuss vom 03.03.2005 wurde das Thema der Direktanbindung erneut behandelt. Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 01.03.2005 und des Stadtrates Grosse-Grollmann vom 02.03.2005 wurden dabei jeweils abgelehnt (siehe Beilagen).

Die Stellungnahme des Planungsverbandes der Industrieregion Mittelfranken zum ROV wurde in der Sitzung des Planungsausschusses am 30.05.2005 beschlossen. In der Stellungnahme wird festgestellt, dass unter Berücksichtigung der Kriterien Minimierung der Eingriffe in die Umwelt, Verkehrswirksamkeit und Kosten der Variante 1.2 "Tunnel Ost direkt" der Vorzug gegeben werden könnte, indes Gründe der Regionalplanung aber auch nicht gegen die Variante 1.1 sprechen.

2.3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Regierung von Mittelfranken hat die Stadt Nürnberg gebeten, die Planunterlagen des Raumordnungsverfahrens für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Die Auslegung findet in der Zeit vom 23.05.2005 bis einschließlich 24.06.2005 bei der Stadt Nürnberg, Stadtplanungsamt, Lorenzer Straße 30, 90317 Nürnberg, Zimmer 106 (1. Obergeschoss - Planauslage) während der Zeit des Publikumsverkehrs (Montag, Dienstag und Donnerstag von 8.30 bis 15.30 Uhr, Mittwoch und Freitag von 8.30 bis 12.30 Uhr) statt.

Des Weiteren wird am 13.06.2005 in der Turnhalle der Volksschule Ziegelstein eine Öffentlichkeitsveranstaltung zur Information der Nürnberger Bevölkerung durchgeführt, an der u.a. auch der Leiter des Staatlichen Straßenbauamtes teilnehmen wird. Eingeladen zu dieser Veranstaltung sind neben den im Stadtrat vertretenen Fraktionen, Gruppen und Einzelstadträten auch die Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft der Bürger- und Vorstadtvereine (AGBV), der Buchenbühler Gemeinschaft, des Vorstadtvereins Nürnberg-Nord und der Organisation Vernünftiger Verkehr Ziegelstein (VVZ).

3. Bewertung der Trassenvarianten

Grundlage für die Bewertung der Trassenvarianten bilden die ROV-Unterlagen sowie die zur Vorbereitung der Stellungnahme der Stadt Nürnberg durchgeführte Instruktion städtischer Dienststellen.

▪ **Verkehrliche Bewertung**

Die Trassenvarianten 1.1 und 1.2 sind in das Nürnberger Straßennetz integrierbar. Sie stellen grundsätzlich geeignete Varianten für die geplante Nordanbindung des Flughafens an die Bundesautobahn A 3 dar. Die Leistungsfähigkeit und technische Machbarkeit des Anschlusses an die Flughafenstraße müsste bei beiden Varianten im weiteren Planungsprozess nachgewiesen werden. Dies betrifft insbesondere die bei Variante 1.2 vorgesehene Anbindung an den Kreisverkehr am Flughafen.

Die Variante 1.4m verläuft teilweise parallel zur heutigen Rathsbergstraße ohne Verknüpfung mit dieser. Eine neue, leistungsfähige Straße ohne Anbindung an bestehende Wohngebiete und insbesondere des Gewerbegebietes Andernacher Straße ist weder sinnvoll noch auf Dauer durchzuhalten. Aus verkehrlicher Sicht ist die Variante 1.4m daher nicht geeignet.

Nordanbindung Flughafen und Nordumfahrung Ziegelstein

Grundsätzlich gilt für alle drei zur Diskussion stehenden Trassenvarianten des ROV, dass die Möglichkeit einer zusätzlichen Realisierung der Nordumfahrung Ziegelstein (sog. Ostspange) gewährleistet ist. Die Variante 1.1 deckt sich im unmittelbaren Einmündungsbereich in die Flughafenstraße mit der Planung der Nordumfahrung Ziegelstein, die Variante 1.4m entspricht im Abschnitt zwischen Flughafenstraße und Andernacher Straße der Trasse der Nordumfahrung.

In der Vereinbarung zur Zusammenarbeit der Fraktionen im Nürnberger Stadtrat (sog. "Sideletter") ist zur Nordumfahrung Ziegelstein festgelegt, dass die Planungen in der Stadtratsperiode 2002-2008 nicht weiterverfolgt werden.

▪ **U-Bahnplanung der Stadt Nürnberg**

Die Varianten 1.1 und 1.4m der Flughafenanbindung queren den Bereich des geplanten U-Bahnhofes Marienberg, der insbesondere der Erschließung des geplanten Gewerbebereichs Marienberg dienen soll. Da der U-Bahnhof planerisch und z.T. auch baulich bereits vorbereitet ist, müssten diese Vorgaben bei der weiteren Planung der Direktanbindung zwingend beachtet werden. Hierauf wird in der Stellungnahme der Stadt Nürnberg (s. Beilage) hingewiesen. Die Variante 1.2 verursacht keine Betroffenheit hinsichtlich der vorgesehenen U-Bahnplanung.

▪ **Weitere Entwicklung des Flughafens Nürnberg**

Die Varianten 1.1 und 1.4m haben Vorteile hinsichtlich der weiteren Umbau- und Erweiterungsplanungen des Flughafens Nürnberg, da im Gegensatz zu Variante 1.2 das Flughafenareal durch die Direktanbindung oberirdisch nicht durchschnitten wird.

Variante 1.2 hätte massive Eingriffen in die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens in Richtung Osten insbesondere im Luftfrachtbereich zur Folge. Zugleich sind Störungen im flughafeninternen Verkehr zwischen dem westlichen und dem östlichen Bereich, der über den Flughafenkreisel läuft, zu erwarten.

Weiterhin greift Variante 1.2 in vorhandene Bausubstanz ein, die abgebrochen und an anderer Stelle neu errichtet werden müsste. Das Cargo-Center und die Gepäcksortieranlage wären erheblich in ihrer weiteren Entwicklung begrenzt. Hinzu kommt, dass während der Durchführung der Baumaßnahme, die teilweise in offener Bauweise

durchgeführt werden müsste, zusätzliche Beeinträchtigungen des Flughafenbetriebes eintreten.

▪ **Natur und Landschaft**

Keine der dem ROV zugrunde liegenden Trassenvarianten ist frei von erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

Die in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zum ROV für die Trassenvarianten 1.1, 1.2 und 1.4m vorgenommenen Bewertungen können sowohl für die im Einzelnen betrachteten Schutzgüter (Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/ Luft, Landschaft, Kultur- und Sachgüter) als auch für die schutzgutübergreifende Gesamtbetrachtung bestätigt werden. Die in der UVS hinsichtlich der Umweltverträglichkeit vorgenommene Reihung von Variante 1.2 als günstigster Planfall, gefolgt von Variante 1.1 als zweitbeste Lösung und Variante 1.4m als drittbesten Planfall ist insofern nachvollziehbar und plausibel.

Flora-Fauna-Habitat (FFH)

Bestandteil der ROV-Unterlagen ist eine Studie zur Beurteilung der FFH-Verträglichkeit des geplanten Vorhabens. Grundsätzlich gilt, dass alle Trassenvarianten des ROV mit einer Betroffenheit des im Rahmen von "Natura 2000" als Vogelschutzgebiet gemeldeten Nürnberger Reichswaldes (Gebiet DE 6533-471) verbunden sind. Diese Betroffenheit ist dadurch minimiert, dass die Trassenvarianten das Vogelschutzgebiet - bei gleichzeitiger Berücksichtigung eines ausreichenden Lärmschutzes von Buchenbühl - so randlich wie möglich queren.

Im Rahmen der Studie wurde festgestellt, dass die Planfälle 1.1, 1.2 und 1.4m voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes als solches oder in seinen Schutzziele bewirken. Die formelle Verträglichkeitsprüfung erfolgt erst im Planfeststellungsverfahren nach § 17 Fernstraßengesetz (FStrG).

Position BMU aus umweltfachlicher Sicht

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zum ROV vertritt der Geschäftsbereich Umwelt die Auffassung, dass in der Stellungnahme der Stadt Nürnberg die Trassenvariante 1.2 bevorzugt werden sollte, da dieser Planfall mit den geringsten Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden wäre.

▪ **Lärmschutz**

Auf der Grundlage des kritischen Nachtwertes von 45 dB (Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete) kann für die Planfälle 1.1 und 1.2 festgestellt werden, dass der Orientierungswert mit Ausnahme eines Gebäudes westlich des Sportplatzes von Buchenbühl nicht überschritten wird. Demgegenüber wird bei Planfall 1.4m der westliche Ortsrand von Buchenbühl durch die 45 dB Isophone tangiert. Für das Jugendhotel (Rathsbergstr. 300) ist mit einem Beurteilungspegel von 51 dB in der Nacht zu rechnen. In Ziegelstein wird bei Planfall 1.4m zusätzlich das Gewerbegebiet an der Andernacher Straße belastet.

Aus schalltechnischer Sicht sind die Varianten 1.1. und 1.2 somit günstiger als die Variante 1.4m zu bewerten.

▪ **Wasserwirtschaft**

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist die Trassenvariante 1.2 "Tunnel Ost direkt" zu bevorzugen, da diese im Gegensatz zu den Varianten 1.1 und 1.4m nicht den Überschwemmungsbereich des Bucher Landgrabens tangiert. Die Verwaltung führt für den Bucher Landgraben derzeit Berechnungen zur exakten Bestimmung des Überschwemmungsgebietes durch. Erste Ergebnisse deuten darauf hin, dass auf der Grundlage eines hundertjährigen Hochwasserereignisses (HQ 100) für die Varianten 1.1 und 1.4m von einer Hochwassergefährdung der Straße auszugehen ist.

4. Gesamtbeurteilung / Stellungnahme der Stadt Nürnberg

Als Ergebnis der durchgeführten Trassenbewertung kann die Variante 1.4m "modifizierte Ostumfahrung" aufgrund der fehlenden Verknüpfung mit dem Nürnberger Straßennetz, der nachteiligen Wirkung auf Buchenbühl sowie der vergleichsweise hohen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft als eindeutig ungünstigste Variante ausgeschieden werden.

Demgegenüber sind die beiden Trassenvarianten 1.1 und 1.2 - unter der Voraussetzung einer Verbindung mit der unbedingt erforderlichen Umgestaltung des Bierweges - grundsätzlich gut geeignet, die gewünschte Direktanbindung des Flughafens an die Bundesautobahn A 3 herzustellen. Während die Trassenvariante 1.1 im Hinblick auf die weitere Flughafenentwicklung zu favorisieren ist, weist die Variante 1.2 Vorteile in der günstigeren Umweltprognose und der nicht gegebenen Hochwassergefährdung auf.

Trotz der im Vergleich zu Variante 1.2 etwas größeren Eingriffe in Natur und Landschaft wird in der Stellungnahme der Stadt Nürnberg empfohlen, die Trassenvariante 1.1 "Tunnel Ost indirekt" weiterzuverfolgen, da diese nicht mit nachteiligen Auswirkungen auf Umbau- und Erweiterungsplanungen des Flughafens verbunden ist. Die zukünftige Entwicklung des Verkehrsflughafens Nürnbergs ist für die Metropolregion Nürnberg von so herausragender Bedeutung, dass die Verbesserung der Verkehrserschließung durch die Direktanbindung nicht gleichzeitig zu Erschwernissen innerhalb des Flughafenareals führen darf.