

Baureferat

I. Vorlage

- zur Beschlussfassung  
 als Bericht

Gremium

Sitzungsteil

Datum

	bisherige Beratungsfolge	Sitzungs-termin	Abstimmungsergebnis				
			einst.	mit Mehrheit		Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
				angen.	abgel.		
1	Bauausschuss	14.07.04					
2	Stadtrat	28.07.04					
3							

**Betreff**  
**Planfeststellungsverfahren Fürth Bogen**

Zum Schreiben/Zur Vorlage der Verwaltung vom

Anlagen  
 Stellungnahme der Stadt Fürth 17.08.04  
 Stellungnahme BN vom 18.08.04

**Beschlussvorschlag**

Der Bauausschuss nimmt Kenntnis von der Stellungnahme der Stadt Fürth.  
 Die Stellungnahme des BN wird z.K. genommen, eine Diskussion der Anregungen soll erst nach Stellungnahme durch den Vorhabensträger erfolgen.  
 Die Stadt ergänzt ihre Stellungnahme vom 17.08.04 mit den Diskussionsergebnissen des Bauausschusses

**Sachverhalt**

Im Bauausschuss am 14.07.04 und im Stadtrat am 28.07.04 wurde über den aktuellen Bearbeitungsstand der Stellungnahme der Stadt Fürth berichtet. Die danach eingehenden Stellungnahmen vom Ämtern wurden bis zum 17.08.04 in die Stellungnahme eingearbeitet und am 18.08.04 persönlich bei der Regierung von Mittelfranken abgegeben (siehe Anlage). Ergänzend wurde darauf hingewiesen, dass die Stadt sich vorbehält, nach den nächsten Bauausschuss- und Stadtratssitzungen ihre Stellungnahme zu ergänzen.

Zwischenzeitlich ging die Stellungnahme des BN ein, ferner fanden intensive Gespräche mit dem Landesamt für Umweltschutz statt, die eine Ergänzung der Stellungnahme der Stadt Fürth sinnvoll erscheinen lassen.

### Formalien:

Die Regierung sammelt als Anhörungsbehörde die Stellungnahmen (neben den Trägern Öffentlicher Belange 74 Privateinwendungen) und legt sie dem Vorhabensträger – der Deutschen Bahn Netz AG – zur Stellungnahme vor. Erst wenn der Vorhabensträger sich zu den Anregungen und Bedenken geäußert hat, wird der Erörterungstermin anberaumt. Im Erörterungstermin werden alle Anregungen und Bedenken diskutiert. Dabei können auch bestehende Stellungnahmen der Träger Öffentlicher Interessen – also auch der Stadt Fürth – ergänzt werden.

## **Anregungen des Bund Naturschutz:**

### Zweigleisigkeit:

Die wesentliche Anregung des BN besteht darin, den Begegnungsverkehr im Abschnitt Fürther Bogen aufzugeben und in den Abschnitt Nürnberg-Fürth zu verlegen.

Hierzu ist festzustellen, dass der Planfeststellungsabschnitt Nürnberg – Fürth im Jahr 1997 planfestgestellt wurde und der Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2002 verlängert wurde. Anregungen, wie sie nun vom Bund Naturschutz vorgetragen werden und eine grundsätzliche Änderung des Betriebskonzeptes bedeuten, sind nach Wissen der Stadt Fürth nicht vorgetragen worden: Die Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses geschah „reibunglos“.

Die Anregung des BN beinhaltet eine völlige Änderung des Betriebskonzeptes der S-Bahn. Zu einer vertieften Diskussion dieser Frage sollten Bahnvertreter in den Bauausschuss eingeladen werden, an dieser Stelle soll nur Folgendes gesagt werden:

Das bisherige Betriebskonzept der S-Bahn ging davon aus, dass die Züge im 20min Takt (oder einem Vielfachen davon) verkehren und in den Bahnhöfen Nürnberg und Fürth möglichst eine „Eigenkreuzung“ haben, d.h. die Züge aus beiden Richtungen möglichst zeitgleich am Bahnsteig stehen. So können kurze Umsteigezeiten innerhalb des Nahverkehrs realisiert werden, z.B. in Fürth zur Rangau- und Zenngrundbahn, aber auch zu anderen städtischen und regionalen Verkehrsmitteln (z.B. Bus).

Aus dem 20 min Takt entsteht die Notwendigkeit, nach einer Fahrzeit von 10 min einen zweigleisigen Abschnitt zu befahren, weil dann der Gegenzug kommt. Tatsächlich muss aus Sicherheitsgründen die Zweigleisigkeit nach jeweils etwa 6 min Fahrzeit beginnen, um so das Räumen des eingleisigen Abschnitts durch den ersten Zug und die Freigabe für den Gegenzug zu ermöglichen (in dieser Zeit werden die Weichen gestellt, die Fahrstraßen neu eingerichtet und ein gewisser Puffer gegen Verspätungen einkalkuliert).

Tatsächlich wird es in Fürth Hauptbahnhof wegen der Fahrdynamik der Züge nicht zu einer Eigenkreuzung kommen, die Züge von und nach Erlangen werden sich planmäßig zwischen Hauptbahnhof und Unterfarnbach begegnen, so dass im Hauptbahnhof Fürth ein Versatz von 1-2 min entstehen wird.

Aus dieser Eigenkreuzung auf freier Strecke entsteht die notwendige Zweigleisigkeit zumindest zwischen Unterfarnbach und Hauptbahnhof. Aus fahrplantechnischer Sicht wünscht die Bahn jedoch einen verlängerten zweigleisigen Abschnitt, um auch Verspätungen aufzufangen, d.h. die Verspätungen aus der einen Richtung nicht auf die Gegenrichtung zu übertragen.

Optimal – auch das sei hier erwähnt – wäre es natürlich, wenn sichergestellt werden könnte, dass die Züge sich immer im Bahnhof begegnen können: Dann würde zwischen den Bahnhöfen jeweils nur ein Gleis notwendig sein. Allerdings setzt das einen völlig steifen Takt und keinerlei Flexibilität voraus, d.h. irgendwelche Verspätungen könnten dann nicht mehr aufgefangen werden. Hier sei ein Blick „über den Tellerrand“ gestattet: Obwohl die U-Bahn ein völlig autarkes Verkehrsmittel ist, also keinerlei Störfaktoren ausgesetzt ist, wird die U-Bahn durchgehend zweigleisig gebaut, um flexibel auf Störungen reagieren zu können.

Die Anregung des BN bedeutet zunächst einmal, dass die Eigenkreuzungen in Nürnberg und Fürth aufgegeben werden: Durch die „virtuelle“ (denn es ist keine) Zweigleisigkeit zwischen Nürnberg und Fürth würden sich die Züge in diesem Abschnitt begegnen, d.h. zeitversetzt in Nürnberg und Fürth ankommen und – da vermischt mit anderen Regionalzügen – Störfaktoren ausgesetzt sein. Spätestens im Planfeststellungsabschnitt Fürth Nord – das erwähnt der BN nicht – müsste eine Zweigleisigkeit entstehen, vermutlich bereits auf der Rednitztalbrücke. Zumindest ab Erlanger Straße – ob über den Verschwenk oder entlang der Stammstrecke – müsste die Zweigleisigkeit sichergestellt werden – aber das ist ein Thema für den Planfeststellungsabschnitt Fürth-Nord.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Anregung des BN zu einem völlig veränderten Betriebs-

konzept der S-Bahn führen und dem bestehenden Planfeststellungsbeschuß Nürnberg-Fürth zuwider laufen würde. Er müsste aufgehoben werden und über die (ohnehin unsichere) Finanzierung neu verhandelt werden.

Das Baureferat schlägt deshalb vor, sich dieser Anregung des Bundes Naturschutz nicht anzuschließen. Die Regierung von Mittelfranken sagte zu, die Stellungnahme des Vorhabensträgers zu den Anregungen des Bund Naturschutz auch der Stadt Fürth zuzuleiten. Das Baureferat wird darüber im Bauausschuss berichten und schlägt vor, diese Frage dann erneut zu diskutieren.

Zu den weiteren Anregungen des BN:

#### Gewerbeparkverschwenk:

Die Anregung des BN deckt sich mit der Beschlusslage des Stadtrates und wurde von den Finanziers der S-Bahn – dem Bund Länderarbeitskreis – nach einer Kosten-Nutzen-Untersuchung abgelehnt. Die Frage ist im Planfeststellungsabschnitt Fürth-Nord zu diskutieren.

#### Siebenbogenbrücke:

Die Forderung ist aufgrund der Hauptforderung (Eingleisigkeit) verständlich. Ob sie technisch realisierbar ist erscheint fraglich.

#### Lärmschutz:

Hierzu wird auf die Ausführungen weiter unten verwiesen. Die Forderung wurde bereits grundsätzlich von der Stadt Fürth erhoben.

#### Unterführung Scherbsgraben:

Ein Ausbau der Unterführung würde bedeuten, dass die Stadt Fürth sich im erheblichen Maße an den Kosten beteiligt (Teilungsschlüssel nach Eisenbahnkreuzungsgesetz). Ein sicherer Verkehrsweg für die Fußgänger und Radfahrer wäre gleichwohl nicht erreicht, weil die Brücke über die Würzburger Bahnlinie ebenfalls keinen Gehweg aufweist.

Hier erscheint eine grundsätzliche Diskussion über den Stellenwert der Straßenverbindung Parkstrasse – Scherbsgraben sinnvoller.

### **Lärmschutz:**

Mit einem Vertreter des Landesamtes für Umweltschutz wurde die Lärmproblematik intensiv diskutiert. Die bereits in der Stellungnahme vom 17.08.04 enthaltenen Forderungen wurden dabei nochmals bestätigt. Ergänzt werden sollte die Planung mit einer Lärmschutzeinrichtung zwischen Cadolzheimer Str. und Hardstr. auf der Westseite.

Trotz der gegenüber der früheren Planung deutlich verstärkten Lärmschutzeinrichtungen werden an vielen Stellen nach wie vor die Grenzwerte überschritten. Verursacht wird dies durch die angenommenen Güterzugzahlen insbesondere nachts.

Eine besondere Problematik stellt die rechtliche Situation dar:

Wird die Anlage so wie von der Bahn beantragt planfestgestellt, so kann die Bahn zu einem späteren Zeitpunkt das Betriebskonzept ändern (also z.B. die Güterzugzahlen erhöhen), ohne dass daraus ein verstärkter Lärmschutzanspruch entsteht: Die Stadt und Anwohner müssen akzeptieren, dass auf bestehenden Gleisen deutlich mehr Verkehr abgewickelt werden kann. Im Extremfall kann sogar auf den S-Bahn-Gleisen (nachts) Güterzugverkehr abgewickelt werden, ohne dass eine Anspruch auf Lärmschutz besteht. Aus diesen Gründen **muss** die Stadt Fürth fordern, dass

- auf den S-Bahn-Gleise keine Güterverkehr stattfinden darf und
- eine maximale Zahl von Güterzügen nachts auf den Fernbahngleisen verkehren darf.

Selbstverständlich bleibt die alte Forderung/Feststellung der Stadt erhalten, dass eine Zustimmung zum Bau der S-Bahn nur erfolgt, wenn zeitgleich der Güterzugtunnel realisiert wird und sich damit die Güterzugproblematik erledigt.

Nach wie vor wird bei den Lärmberechnungen auch der 5 db(A) Bonus für Schienenwege und der 3 db(A) Bonus für das besonders überwachte Gleis in Anspruch genommen. Diese beiden Werte waren in früheren Planfeststellungsverfahren umstritten, sind aber gerichtlich inzwischen anerkannt. Das besonders überwachte Gleis bedeutet, dass die Bahn jährlich einmal den Zustand des Gleises überprüft und erforderlichenfalls das Gleis schleift. Darüber ist dem Eisenbahnbundesamt zu berichten. Für die Stadt Fürth ergibt sich keine Möglichkeit, den Zuschlag für das besonders überwachte Gleis abzulehnen oder in die Berichterstattung mit aufgenommen zu werden.

Der Lärmschutz kann zumindest für die Anwohner auf der Kurveninnenseite (also an den S-Bahn-Gleisen) durch die Erstellung einer Lärmschutzwand zwischen den Fernbahn- und S-Bahn-Gleisen deutlich verbessert werden. Das LfU hat eine Modellrechnung für den Bereich „In den Berten“ durchgeführt die ergab, dass durch die Mittelwand auf eine Lärmschutzwand neben der S-Bahn (fast) verzichtet werden kann. In diesem Bereich könnte mit einer kleinen Lärmschutzwand (die das Rad/Schiene Geräusch abdeckt, also etwa 1m über Schienenoberkante [SOK] hoch ist) und der Mittelwand eine lärmschutztechnisch und städtebaulich deutlich bessere Situation geschaffen werden, als bisher geplant. Städtebaulich ist hierbei zu berücksichtigen, dass die Gleise etwa 2 m höher als das Erdgeschoss der Häuser liegen und die bisherigen Planungen der Bahn daher zu einer 5 m hohen Wand (Stützwand und LS-Wand mit 3 m über SOK) an der Südgrenze der Hausgärten führen würde. Damit wäre der gesamte Garten verschattet und kaum nutzbar. Die unterschiedlichen Planungsvorstellungen sind beiliegend als Systemskizzen für das Haus „In der Berten 52“ dargestellt. An diesem Beispiel ist auch zu erkennen, dass die bisher vorliegenden Planunterlagen wegen fehlender Schnitte wenig aussagekräftig sind.

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten €		€	
Veranschlagung im Haushalt		Budget-Nr.	
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	im <input type="checkbox"/> Vwhh	<input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			
Zustimmung der Käm		Beteiligte Dienststellen:	
liegt vor:	<input type="checkbox"/> RA	<input type="checkbox"/> RpA	<input type="checkbox"/> weitere: <input type="checkbox"/>

II. BMPA/StR/SD als Tischvorlage auflegen

III.

Fürth, 14.09.04

Gez. Krauß \_\_\_\_\_

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter/in: Jockusch	Tel.: 2666
--------------------------------	---------------