

Regierung von Mittelfranken

Ansbach

durch Boten

Stadtplanungsamt/Verkehrsplanung

Amt / Dienststelle

Baureferat

Dienstgebäude

Herr Jockusch

Auskunft erteilt

974-2666

Telefon (0911)

werner.jockusch@fuerth.de

e-Mail

173/177/178

Buslinien / U-Bahn

Mo - Fr. 8:30 - 12:00 Uhr

Mo - Do. 13:30 - 15:30 Uhr

Öffnungszeiten

316

Zimmer-Nr.

974-2677

Telefax (0911)

www.fuerth.de

Internet

Fürther Freiheit

Haltestelle

Fürth, 17.08.04

Planfeststellungsverfahren Fürther Bogen – 2. Planänderung

Stellungnahme der Stadt Fürth:

1. Die Stadt Fürth kritisiert das Eilverfahren, mit dem die zweite Planänderung durchgeführt wird. Es ist kein Grund ersichtlich, der nach 8 Jahren „Pause“ eine Stellungnahme von Bürgern und Stadt in den Sommerferien gerechtfertigt erscheinen lässt.
2. Die Planunterlagen sind von den städtischen Mitarbeitern kaum nachvollziehbar und den fragenden Bürgern richtig vermittelbar.
3. Die Stellungnahme der Stadt Fürth vom 10.01.1996 bleibt bestehen, soweit sie nicht fachlich durch das erste Änderungsverfahren (Eintiefung der Schwabacher Unterführung anstelle der Badstrasse – Karolinenstraßen – Durchbindung) oder das zweite Änderungsverfahren technisch überholt ist.
4. Die grundsätzlich positive Stellungnahme der Stadt Fürth gilt nach wie vor nur, wenn zeitnah der Güterzugtunnel in Betrieb genommen wird. Die Stadt fordert daher die Bekanntgabe eines verbindlichen Termins für die Inbetriebnahme des Güterzugtunnels.
5. Die Berechnung des Schallschutzes im zweiten Planänderungsverfahren erscheint zweifelhaft. Dies gilt insbesondere hinsichtlich des prognostizierten Güterverkehrs.
6. Die Stadt fordert, den Umbau der Fernbahnsteige wieder in die Planfeststellung aufzunehmen.
7. Die Stadt fordert, den Umbau des Bahnsteigs der Rangaubahn (behindertengerechter Zugang) in die Planfeststellung mit aufzunehmen.
8. Die Stadt bittet, auf der Regnitztalbrücke eine gleichmäßig hohe Lärmschutzwand zu erstellen.
9. Die Lärmschutzwände auf der Schwabacher Brücke sind transparent auszuführen.
10. Es ist zu untersuchen, ob durch schallabsorbierende Maßnahmen zwischen den Gleisen der S-Bahn und den Fern-/Güterzuggleisen ein besserer Schallschutz erreicht werden kann.
11. Die Stadt fordert, die VG-Flächen zu überprüfen und zu reduzieren.
12. Die Stadt fordert eine umweltverträgliche Bauweise mit möglichst geringen Eingriffen in die Landschaft.

13. Die Stadt fordert, dass die Gestaltung und Bauweise der Lärmschutzwände in enger Abstimmung mit dem Baureferat erfolgt.
14. Die Stadt Fürth weist darauf hin, dass die Veränderung der Hardstraßenbrücke nicht auf Wunsch des Straßenbauasträgers erfolgt.
15. Es ist sicherzustellen, dass während des Baus der Bahnquerungen ausreichend Kapazitäten im Verkehrsnetz (Busverkehr, MIV) erhalten bleiben. Eventuelle Mehrkosten zur Aufrechterhaltung des Busverkehrs während baustellenbedingter Sperrungen und Verkehrsverlagerungen sind vom Vorhabens-träger dem Verkehrsbetrieb zu erstatten.
16. Die Stadt fordert, die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten mit der S-Bahn zu fördern und schließt sich diesbezüglich den Forderungen und Anregungen des VGN an.
17. Die Stadt Fürth regt die Umbenennung des Haltepunktes Unterfarnbach an.
18. Die Stadt Fürth als Eigentümer gibt zu den nicht gewidmeten Flächen folgende Stellungnahme ab:

Gemarkung Fürth:

lfd. Nr.	Fl.Nr.	Bezeichnung	Erwerbsfläche/ Grunddienstbarkeit Inanspruchnahme	Bemerkungen
5	1187	Berufsschule	Erwerb 87 qm	Dient als Zufahrt zu den Parkplätzen, muss freigehalten werden; Altlastenverdachtsfläche: keine Haftung bei Verkauf !
9	1231/3	Geb.-Freifläche	Dienstbark 555 qm Inanspr. 555 qm	Wiederherstellung
10	1265/7	Unland	Erwerb 68 qm Dienstbark 138 qm Inanspr. 440 qm	o.E. Wiederherstellung
12	1265	Badeanstalt Wiesenfläche	Erwerb 1.244 qm Dienstbark. 785 q Inanspr. 2321 qm	o.E. Wiederherstellung
13-16, 32	1234/2 1468/1 03	Badeanstalt Kleingärten	Erwerb 2.984 qm Dienstbark 184 qm Inanspr. 1.495 qm	Die Zufahrt zu den Kleingärten muss erhalten bleiben, vgl. Aktenvermerk 013/04 DB PB Bereitstellung von Ersatzflächen
34	1374/2	Scherbsgraben 44 a-f	Erwerb 728 qm Inanspr. 173 qm	Gebäude muss entmietet werden- Mietausfallentschädigung – Baulandpreis !

35	1374		Inanspr. 132 qm	Wiederherstellung Ersatz der Aufwendungen/Entschädigungen
36	1371/3	Scherbsgraben	Erwerb 176 qm Dienstbark. 150 q Inanspr. 1809 qm	Landschaftsschutzgebiet! Kanal-DB f. RÜB Wiederherstellung
55	1396/17	Hutung „Acherlaswäldla“	Dienstbark. 478 q Inanspr. 478 qm	welche ? Wiederherstellung
70	1399/31	Weg	Inanspr. 191 qm	bereits geregelt – Karmelitenplatz usw. U-Bahn-Zugang
74	794/10	Straße	Inanspr. 11 qm	ist teilw. keine gewidmete Straße; es bestehen Pachtverträge für Gartennutzung, bei Kündigungen ist mit Schadensersatzforderungen zu rechnen
86, 87, 88, 89	801/2, 806 807/7, 809/8	Kleingartenanlage	Erwerb Inanspr.	Abstimmung mit Kleingärtner falls erforderlich: Ersatzflächen ! Ausreichende Immissionsschutzmaßnahmen zum Schutz vor Baustellenverkehr
90	809/2	Schule Finkenschlag	Erwerb 844 qm Inansprn. 878 qm	Altlastenverdachtsfläche: keine Haftung bei Verkauf; wegen Schulnutzung sind Schutzmaßnahmen wg. Immissionen unbedingt erforderlich; Erhalt des Schulbiotopes
95, 96	1371/31 1371/32	Halfpipe am Heuweg,	Inanspr.nahme	Ersatzfläche/ - geräte stellen! Wiederherstellung
102	1158/3	Berolzheim-ianum/ Comödie	Inanspr. 90 qm	Nutzung für Theaterzwecke: ausreichender Schutz vor Lärm- und Erschütterungen
109	1461/5	An der Martersäule 10,12	Inanspr. 431 qm	s. lfd. Nr. 70
111	801/42	Acker, Kleingärten	Erwerb 669 qm Inanspr. 80 qm	Abstimmung m. Kleingärtnern ! falls erforderlich: Ersatzflächen
122	1468/295	Weg	Inanspr. 42qm	Abstimmung mit Kleingärten Widmung ?

19. Fachtechnische Stellungnahme zum Bauwerksverzeichnis:

Ziffer	Bahn km	Bemerkung
41	7,643	Die Stadt geht davon aus, dass die Versickerungsfähigkeit überprüft wurde
42	7,8551	Die Stadt geht davon aus, dass die Versickerungsfähigkeit überprüft wurde Westl. Teil wird in die städt. Kanalisation entwässert
123	10,083	Die Podeste sind als Bestandteile der S-Bahn zu betrachten und von der DB AG zu unterhalten. Die Podestes sind als eigenständige Bauteile vorzusehen (Trennung von den Brückenkappen)
		Regelquerschnitte: Die Ausführung hat gemäß den Vorgaben des Tiefbauamtes der Stadt Fürth zu erfolgen.
101		Der Weg ist – wie der Bestand – in Asphaltbauweise auszuführen
106		Die Entwässerung ist mit Straßeneinläufen sicherzustellen, die an die städt. Kanalisation angeschlossen sind
108		Der Abschnitt zum Finkenschlag ist in Asphaltbauweise auszuführen. Die restliche Wegefläche ist als nicht ausgebauter öffentlicher Feld- und Waldweg nicht in der Unterhaltlast der Stadt Fürth.
111		Der geänderte Grenzverlauf nach Verkauf eines Teilstücks an die infra ist zu beachten.
112		Die Wegfläche ist nicht als öffentlicher Weg gewidmet. Er ist entsprechend dem Bestand auszubauen.
123		Die neu zu erstellenden Bauwerke sollen im Eigentum und Unterhaltlast der Bahn verbleiben.
295		Die vorgesehenen Einrichtungen sollen im Eigentum und der Unterhaltlast der Deutschen Bahn verbleiben.

20. Die Stadt Fürth fordert, den Eichenhain an der Hardstraße/Stiftungsstraße wirksam zu schützen. Bäume des Eichenhains dürfen nicht beseitigt werden.
21. Städtische Flächen für Ausgleichsmaßnahmen (E1, E2, E3.1, E3.2) werden erst nach vertraglicher Regelung zur Verfügung gestellt.
22. Das Stadtplanungsamt ergänzt die Stellungnahme mit folgenden Anmerkungen:
- Der Hauptbahnhof der Stadt Fürth ist im Bebauungsplan als „Bahnanlage“ festgesetzt. Eine Nutzung ohne Bezug zum Bahnbetrieb ist somit ohne eine entsprechende planungsrechtliche Klärung (Änderung des Bebauungsplanes?) kaum möglich.
 - Der Bereich nordwestlich der Vacher Str. ist in den Planfeststellungsunterlagen als Mischgebiet klassifiziert. Aufgrund des Bestandes ist hier ein Wohngebiet zu unterstellen; die Lärmschutzberechnung ist anzupassen.
 - Im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 277 Auf der Schwand wird die hier festgesetzte Wegeverbindung entlang der Bahnlinie durch den Bahndamm teilweise überplant.
Des Weiteren wird in die als Kleingarten und in die als Fläche für Gemeinbedarf festgesetzte Fläche der Schule eingegriffen (Weg 108). Hierbei werden die Kleingärten und das vorhandene Schulbiotop sowie 13d-Flächen tangiert. Der B-Plan ist seit 1969 rechtskräftig

- Das geplante Biotop (Nr.51 Blatt 7a Ziffer 85 u. 123 der Planfeststellungsunterlagen) ist nicht realisierbar, da es im Bebauungsplan Nr. 277 festgesetzte Bauflächen (RV 1969) durchschneidet.
- 23. Der für den U-Bahn-Bau errichtete Kindergarten „An der Martersäule 10“ soll bestehen bleiben, die Planungsmaßnahmen sind dem anzupassen.
- 24. Im Planfeststellungsbereich liegen mehrere Altlastenverdachtsflächen

Begründungen/Erläuterungen

- Zu 1: Das Planverfahren „Fürther Bogen“ wurde im Jahr 1995 begonnen, der Stadtrat hat sich am 10.01.1996 damit befasst, die Erörterung fand im April 1996 statt. Bis auf die 1. Planänderung geschah seit dieser Zeit nichts mehr. Insbesondere ist bis heute die Vereinbarung über die Finanzierung der S-Bahn nicht von der Bahn unterschrieben worden, es stehen folglich keine Mittel zur Verfügung, zeitnah die S-Bahn zu realisieren. Auf die Problematik des Abschnittes Nürnberg-Fürth sei nur am Rande verwiesen.
- Es ist daher nicht verständlich, dass nunmehr aus „formalen Gründen“ sowohl die Auslegung wie auch die Einwendungsfrist in den Sommerferien liegt: Der Stadtverwaltung ist es nicht möglich, alle fachlichen Stellungnahmen fristgerecht zu erhalten, für die Bürger entstehen hierdurch ebenfalls Terminprobleme.
- Ausdrücklich weist die Stadt darauf hin, dass die Stellungnahme in ihrer Endfassung nicht vom Stadtrat behandelt werden konnte und sich die Stadt daher vorbehält, bis zum Erörterungstermin weitere Anregungen und Bedenken vorzutragen.
- Zu 2: Als Beispiel sei der Weg nördlich der Würzburger Str. bis zum Heuweg auf der Westseite der Bahn genannt.
- Dieser Weg ist in Anlage 4 Blatt 6 mit der **Ziffer 107** versehen. Diese Ziffer findet sich – mit der richtigen Kilometrierung versehen – in der Anlage 0.2 Bauwerksverzeichnis auf Seite 39 wieder. Fälschlich wird dort behauptet, dass Eigentümer und Unterhaltspflichtiger die Stadt Fürth sei. Heute ist eindeutig die Deutsche Bahn AG (Fl.-Nr. 1371/6 Gem. Fürth) Eigentümer des Grundes, der Stadt Fürth sind keine Verträge bekannt, in denen sie sich verpflichtet hat, die Unterhaltslast der Wege zu übernehmen. Es ist allerdings bekannt, dass die Deutsche Bundesbahn zeitweise des Teil des Weges zwischen der alten Unterfarnbacher Str. und dem Ruhsteinweg als Parkplätze für eine Unternehmen an der Breslauer Str. vermietet hatte.
- Im Plan 16.3 Baustellenerschließung und Transportwege ist dieser Weg im Blatt 2 als „Transportstraße auf öffentlichen Straßen“ dargestellt. Die Stadt Fürth betrachtet als „öffentliche Straßen“ gewidmete Wege und Straßen. Bei diesem Weg handelt es sich aber um einen Wirtschaftsweg, der zumindest nördlich der alten Unterfarnbacher Str. für den öffentlichen Verkehr gesperrt ist und auch südlich des Ruhsteinweges nur für Fußgänger und Radfahrer zugelassen ist. Eine Widmung nach Bay. Straßen- und Wegerecht ist der Stadt Fürth nicht bekannt. Die Ziffer 331 hilft bei der Erläuterung auch nicht weiter. In der Anlage 0.2 Bauwerksverzeichnis auf Seite 83 als Eigentümer und Unterhaltsverpflichteten den Grundstückseigentümer an, beschränkt diese Aussage aber auf den Bereich zwischen Würzburger Str. und Unterfarnbacher Str. Für den Bereich nördlich der Unterfarnbacher Str. bis zum Km 10.500 ist nur die o.g. Plandarstellung vorhanden, eine Erläuterung im Bauwerksverzeichnis fehlt.
- Die **Ziffer 107** tritt nochmals in den Grunderwerbsplänen und dem –verzeichnis auf. Dort bezeichnet diese Ziffer die Fläche der Hardstraße zwischen Bahn und Wehlauer Str., die vorübergehend in Anspruch genommen wird.
- Die vorgenannten Schwierigkeiten führen dazu, dass die Stadt nicht sicher beurteilen kann, welche Unterhaltslasten nach Meinung des Vorhabensträgers neu auf sie zukommen sollen. Dies Stadt weist da-

her vorsorglich darauf hin, dass sie nicht bereit und in der Lage ist, zusätzliche Flächen in ihre Unterhaltslast zu übernehmen.

- Zu 4: Die Stadt hatte schon 1996 ihre Zustimmung zur Planung davon abhängig gemacht, dass zeitnah der Güterzugtunnel realisiert wird. Diese Haltung gilt nach wie vor, da auch die neuen Lärmschutzmaßnahmen nicht geeignet sind, langfristig den Güterzugverkehr auf der Stammstrecke durch das Wohngebiet „Eigenes Heim“ abzuwickeln.
- Zu 5: Die Grundlagen für die Berechnung des Schallschutzes erscheinen äußerst zweifelhaft. Da nach der vertraglichen Vereinbarung – auch wenn noch nicht von der Bahn unterzeichnet – die S-Bahn Ende 2010 Erlangen erreichen soll, ist davon auszugehen, dass die in den Planunterlagen dargestellten Maßnahmen zu diesem Zeitpunkt – 2010 – wirksam sein sollen (sog. Prognosefall). Die Schallberechnung geht davon aus, dass die Zugzahlen aus dem Bestandsfall (Beilage 1.1 der Anlage 13.1.1) unverändert in die Prognose übernommen werden. Änderungen ergeben sich ausschließlich bei der Zuggattung „RE“, die offensichtlich auch die RB-Züge im Bestandsfall beinhalten. Nur so ist erklärbar, dass diese Zuggattung vom Bestandsfall (tagsüber: 51, nachts 6) auf 19/1 im Prognosefall reduziert wird (jeweils Richtung Forchheim im Streckenabschnitt 9,4 – 12,4). Hier ist allerdings auch ein Fehler feststellbar: Wenn diese Interpretation stimmt, so müsste auch der „Scheibenbremsanteil“ verändert werden: Alle RE-Züge (Doppelstockzüge) haben einen deutlich höheren Scheibenbremsanteil als die RB-Züge heute (umlackierte Silberlinge). Gravierender ist allerdings die Annahme, dass sich der Güterverkehr im Fürther Bogen zwischen dem Bestandsfall 2003 und dem Prognosefall 2010 nicht verändert. Hier entsteht einerseits ein Widerspruch zu der bisherigen Langfristplanung, die den Güterzugtunnel mit deutlich höheren Güterzugzahlen (fast 4mal so hoch) rechtfertigt und Eingang in den Bundesverkehrswegeplan mit dem Zieljahr 2015 gefunden hat, andererseits aber auch bei der Netzbetrachtung: So ist davon auszugehen, dass die Kapazitäten der Würzburger Strecke mit Eröffnung der Schnellfahrstrecke München – Ingolstadt – Nürnberg und Ausbau des Abschnittes zwischen Nürnberg und Fürth für den Güterverkehr deutlich sinken und auch die Ausweichstrecke Ansbach – Nürnberg mit der Einführung der S-Bahn weniger Güterzugkapazität haben wird. Zu erwarten ist daher, dass die Strecke Fürth-Bamberg mehr Güterzüge aufnehmen wird und insbesondere die freien Kapazitäten nachts mehr in Anspruch genommen werden. Die Stadt Fürth fordert daher, die Lärmberechnung zu aktualisieren und die o.g. Bedenken dabei zu berücksichtigen. Auch muss – wie von Bürgern vorgetragen – die verstärkte Abwicklung des Güterzugverkehrs mit Dieselloks infolge der Privatisierung in Ansatz gebracht werden. Insbesondere fordert die Stadt Fürth, per Planfeststellungsbeschluss die maximale Anzahl der Güterzüge im Fürther Bogen festzuschreiben, damit die Bürger und die Stadt eine rechtliche Handhabe haben, gegen ausufernden Güterzugverkehr sowohl tags wie vor allem nachts vorgehen zu können. Im Planfeststellungsbeschluss ist das Jahr festzuschreiben, von dem an nur noch der im ursprünglichen Planverfahren genannte Güterverkehr im Fürther Bogen abgewickelt werden darf. Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die veränderten Annahmen auch das abgeschlossene Planfeststellungsverfahren Fürth - Nürnberg betreffen. Zwischen den benachbarten Planfeststellungsabschnitten ergeben sich Inkompatibilitätsprobleme. Die Stadt Fürth fordert eine Überprüfung der Lärmschutzberechnungen auch in diesem Abschnitt (in Fürth vor allem entlang der Karolinenstr.).
- Zu 6: Das laufende Planfeststellungsverfahren sieht zwar Veränderungen im Fürther Bahnhof auch für den „Nicht – S-Bahnverkehr“ vor, passt aber nicht die Fernbahnsteige den ICEs an. Hierzu ist seitens der Stadt Fürth festzustellen, dass ein Widerspruch zu den Aussagen der DB AG erkennbar ist: Die DB AG hatte bei der Aufgabe des Fernzughaltes in Fürth Ende 2003 erklärt, dass Anpassungsmaßnahmen an den Bahnsteigen sich nicht „lohnen“, weil „kurzfristig“ mit der Realisierung des Verkehrsprojekts zu rechnen sei und dann die Fernzüge wieder in Fürth halten würden. Die Bahn hat nochmals bei der letzten Fahrplankonferenz am 16.06.04 erklärt, dass Fürth und sein Hinterland fernverkehrswürdig seien und alles versucht werde, baldmöglichst wieder Fernverkehrshalte in Fürth zu ermöglichen.

Ferner ist festzustellen, dass reine „S-Bahn-Maßnahmen“ wohl kaum dem Verfahren für die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ unterzogen werden können: Nur durch die Fernverkehrsmaßnahmen erscheint es gerechtfertigt, auch die S-Bahn – quasi begleitend – in diesem Verfahren zu behandeln. Die Stadt fordert daher, die verbleibenden Bahnsteige höhen- und längenmäßig den Bedürfnissen des Fernverkehrs anzupassen.

- Zu 7: In allen Planverfahren der Rangaubahn wurde der Bahnsteig in Fürth ausgeklammert, weil er – wie im ersten Planverfahren vorgesehen – im Zuge des Verkehrsprojektes mit umgestaltet werden sollte. Nachdem die Verlegung des Bahnsteigs und die Öffnung zum Tunnel und zur Karolinenstr. nicht mehr in den Plänen enthalten sind, entsteht die Situation, dass alle Bahnsteige der Rangaubahn auf eine Einheitshöhe gebracht werden sollen und mit dem Einsatz anderer Züge auch behindertengerecht bedient werden könnten. Die einzige Ausnahme stellt der Bahnsteig in Fürth Hbf. dar, den zwar ca. 90 % der Fahrgäste der Rangaubahn benutzen, der aber weder von neuen Zügen noch behindertengerecht bedient werden kann. Da die Rangaubahn auch eine Zubringerfunktion zur S-Bahn hat, fordert die Stadt, den Bahnsteig der Rangaubahn in der Planung zu belassen und dem Planungs- und Betriebskonzept der Rangaubahn anzupassen (entweder wie 1995/96 vorgesehen oder mit einem anderen Konzept).
- Zu 8: Die abgestufte Lärmschutzwand auf der S-Bahnbrücke über das Regnitztal ist aus städtebaulichen Gründen nicht hinnehmbar.
- Zu 10: Zwischen den S- und Fernbahngleisen ist ausreichend Platz, um dort mit niedrigen Schallschutzmaßnahmen den Lärm möglichst nahe an der Quelle (Rad/Schiene) zu bekämpfen. Derartige Maßnahmen könnten zur Reduzierung der Wandhöhen führen und sollten daher in den Teilbereichen untersucht werden, in denen die vorgesehenen Wandhöhen zu erheblichen Verschattungen und somit Nutzungsbeschränkungen der nebenliegenden privaten Grundstücke führen würden. Genannt sei an dieser Stelle der Bereich „In den Berten“: Dort liegt die Bahn bereits heute deutlich höher als die angrenzenden Gartengrundstücke, die vorgesehene Lärmschutzwand kann daher zu einer deutlichen Verschattung der Gärten führen. In solchen Fällen sind alle Maßnahmen darzustellen und zu überprüfen, die zu einer Reduzierung der Wandhöhen bei gleichbleibendem Schallschutz führen könnten.
- Zu 11: Die vom Vorhabensträger dargestellten VG-Flächen sind nach Meinung der Stadt zu großzügig bemessen und teilweise nicht nachvollziehbar. Offenbar wird generell von einer LKW-tauglichen Baustraße in einer Breite von 3,00 m durchgängig ausgegangen. Einerseits werden hierdurch Privatflächen teilweise erheblich in Mitleidenschaft gezogen, andererseits ist das zugrunde liegende Baukonzept nicht erläutert. Die Zufahrt (Fl.-Nr. 1468/295) ist als öffentlicher Feld- und Waldweg gewidmet und für den zu erwartenden Baustellenverkehr ungeeignet. Sie wird aus diesem Grund auf 7 m Breite erweitert; die Stadt weist darauf hin, dass dieser Feldweg eine wichtige fußläufige und radfahrerfreundliche Verbindung zwischen dem Wohngebiet „Eigenes Heim“ und „Unterfarnbach“ darstellt und daher Maßnahmen ergriffen werden müssen, die diese Funktion auch während der Bauzeit aufrecht erhält. Ebenfalls ist die Zufahrt zu den Kleingärten jederzeit sicherzustellen. Der nachfolgenden Nutzung als „Biotop ohne landwirtschaftliche Nutzung“ (DB bei den Ziffern 85 und 123) widerspricht die Stadt. Für das Gebiet gibt es seit Oktober 1967 einen rechtsverbindlichen Bebauungsplan, der sich derzeit im 3. Änderungsverfahren befindet. Den Planungsvorstellung würde ein Biotop widersprechen.
- Zu 12: Das Begleitgrün an Bahnanlagen stellt einen wichtigen ökologischen aber auch stadtgestalterischen Aspekt dar. Die Stadt Fürth fordert daher, soweit wie möglich bestehendes Grün zu erhalten und insbesondere Buschwerk und Bäume an Einschnitten und Dämmen zu erhalten. Die Baumaßnahmen sind

so abzuwickeln, dass keine Baumstandorte nur infolge der vorübergehenden Bautätigkeit beseitigt werden. Eingriffe in vorhandene Vegetation sind angemessen auszugleichen.

- Zu 13: Bei Baumaßnahmen entlang der Strecke München – Augsburg sind teilweise Maßnahmen realisiert worden, die zu einer deutlichen Reduzierung der benötigten Flächen und besseren Gestaltungsmöglichkeit der Wände führen. Erwähnt sei als einer dieser Aspekte die Integration der Oberleitungsmaste in die Konstruktion der Lärmschutzwände. Dadurch wird eine glatte Fläche ohne Versprengung für jeden Oberleitungsmast erzeugt.
Eine Kostenbeteiligung der Stadt an evtl. Mehrkosten aufgrund einer ansprechenderen Gestaltung der Lärmschutzwände wird abgelehnt.
- Zu 14: Die Änderungen der Hardstraßenbrücke gehen ausschließlich vom Vorhabensträger aus. Die Stadt Fürth akzeptiert die vorgesehene Veränderung, lehnt aber eine Kostenbeteiligung - auch für die notwendigen Anpassungsmaßnahmen außerhalb des Brückenbauwerkes - ab. Sollte aus rechtlichen oder anderen Gründen eine Änderung des Fahrbahnquerschnitts der Hardstraßenbrücke zu einer Kostenbeteiligung der Stadt Fürth führen, wird diese Änderung von der Stadt Fürth abgelehnt.
Insofern ist eine eindeutige Aussage zum EKRg Voraussetzung für die Zustimmung der Stadt Fürth zur Änderung.
- Zu 15: Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes, insbesondere für den Busverkehr, aber auch für den MIV, muss auch während des Baus der verschiedenen Eisenbahnbrücken und der Hardstraßenbrücke erhalten bleiben.
Die Problematik der Schwabacher Unterführung wurde intensiv mit dem Vorhabensträger diskutiert, hier muss jederzeit – ausgenommen kurze Sperrpausen am Wochenende – die Busdurchfahrt mit je einer Spur pro Richtung gewährleistet sein. Eine Komplettsperre über mehrere Wochen lehnt die Stadt Fürth ausdrücklich ab. Sie lehnt es ferner ab, während des Jubiläumsjahres 2007 umfangreiche Baumaßnahmen in dieser Unterführung durchführen zu lassen. Während des Umbaus der Schwabacher Unterführung dürfen keine Baumaßnahmen – auch nicht Dritter – in den beiden benachbarten Unterführungen sowie deren Hauptzufahrten stattfinden.
Während des Baus der Hardstraßenbrücke muss in geeigneter Weise sichergestellt sein, dass für den Verkehr von und nach Westen außer der Würzburger Brücke eine weitere Querungsmöglichkeit der Bahnstrecke besteht. Die ausschließliche Konzentration des gesamten Verkehrs auf der Würzburger Brücke kann nicht akzeptiert werden. Gleichzeitige verkehrsbeschränkende Baumaßnahmen an der Hardstraßenbrücke und an der Würzburger Brücke werden ebenfalls abgelehnt. Die Verbindung Scherbsgraben – Parkstr. muss während der Bauzeit der Hardstraßenbrücke in Betrieb sein.
Auf den Verkehrsbetrieb werden zusätzliche Kosten zukommen, die durch Umwegfahrten, Teilung des Netzes und Information der Fahrgäste entstehen. Dies betrifft insbesondere den Einsatz zusätzlicher Busse und Fahrpersonal sowie den Einsatz von Servicepersonal, aber auch provisorische Baumaßnahmen an Haltestellen. Als Beispiel für einen massiven Eingriff in das Busnetz mit erheblichen Kosten sei die Teilung des Busnetzes während der Vollsperrung der Schwabacher Unterführung genannt. Die Sperrung der Hardstraßenbrücke wird hingegen „nur“ zu Umwegfahrten und damit höheren Kosten durch den Einsatz zusätzlicher Busse führen.
Auch der Bau der Brücke über die Vacher Straße ist mit kürzestmöglichen Bauzeiten durchzuführen.
- Zu 16: Seitens der VGN GmbH wurden Prognosen für den B+R sowie P+R Bedarf erstellt.
Für den Hbf Fürth ist ein zusätzlicher Bedarf von 200 Fahrradabstellplätzen ermittelt worden, für den Haltepunkt Unterfarnbach ca. 120 B+P-Parkplätze.
Die Stadt Fürth regt an, die Abstellanlagen zumindest teilweise zu überdachen und „beidseitig der Bahn“ – d.h. am Hauptbahnhof nördlich und südlich, in Unterfarnbach westlich und östlich der Bahnvorzusehen.
An beiden Haltepunkten sind keine P+R-Stellplätze vorgesehen, allerdings sollten – auch das wird von

der Stadt Fürth ausdrücklich unterstützt – an beiden Haltepunkten Abstellmöglichkeiten für motorisierte Zweiräder geschaffen werden.

- Zu 17: Die Stadt Fürth schließt sich den Ausführungen des VGN an: Insbesondere für gelegentliche, ortsfremde Benutzer des ÖPNV ist die einheitliche Benennung der U-Bahn-, S-Bahn- und Bus-Haltestelle wichtig, da dies die Orientierung erleichtert. Der U-Bahnhof „Klinikum“ geht bereits 2004 in Betrieb, die etwa 6 Jahre später in Betrieb gehende S-Bahn muss sich daher anpassen.
- Zu 20: Der Eichenhain ist ein sehr bedeutender Bestand aus 50 vitalen Steineichen mit Stammumfängen bis 375 cm. Die Böschung rückt bis an den Kronentraufbereich heran, während des Baus werden Flächen im Kronentraufbereich in Anspruch genommen. Die Stadt fordert, dass wirksame Maßnahmen gegen die Verdichtung des Bodens, Beschädigung der Kronen und Stämme sowie gegen Ablagerungen von Baumaterial ergriffen werden. Absenkungen des Grundwasserspiegels sind auch im weiten Umfeld auf jeden Fall zu vermeiden. Sind Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel zu erwarten, müssen die Eichen zusätzlich bewässert werden (Richtwert 500l pro Woche und Baum während der Vegetationsperiode zwischen März und September). Der Eichenhain ist für den Baubetrieb als Tabuzone auszuweisen und entsprechend zu sichern. Details sind mit dem städtischen Grünflächenamt abzustimmen.
- Zu 21: Soweit Ausgleichsmaßnahmen auf städtischen Grundstücken stattfinden sollen muss eine Abstimmung mit den städtischen Fachbehörden erfolgen. Die Flächen sollten von dem Vorhabensträger erworben und unterhalten werden.
Eine Inanspruchnahme städtischer Flächen wird nur in Aussicht gestellt, wenn der Vorhabensträger den Pachtausfall ersetzt und die Kosten für die langfristige Pflege ersetzt/ablöst.
Die Flächen können erst nach Abschluss einer vertraglichen Regelung zwischen dem Vorhabensträger und der Stadt Fürth in Anspruch genommen werden.
- Zu 23: Der Kindergarten soll an dieser Stelle verbleiben und fand Eingang in die Planunterlagen. Die Stadt Fürth widerspricht der vorübergehenden Grundinanspruchnahme bis an die Gebäudegrenze. Sie fordert, dass der Kindergarten jederzeit betrieben werden kann und der Zugang zum Kindergarten auch großräumig „kinderverträglich“ gestaltet wird. Dies bedeutet insbesondere, dass der Baustellenverkehr so abzuwickeln ist, dass keine Gefährdung des Zu- und Abgangs des Kindergartens und des Kindergartenbetriebes entsteht.
- Zu 24: Es bestehen mehrere Altlastenverdachtsflächen im Baubereich des Fürther Bogens. Diese Flächen sind im bay. Altlastenkataster verzeichnet. Das Landesamt für Umweltschutz ist über die Durchführung und das Ergebnis sämtlicher Maßnahmen zu unterrichten. Sie sind daher von einem Sachverständigen, der nach §18 BayBodSchG für das Sachgebiet 5 (Sanierung) gemäß §6 VSU Boden und Altlasten zugelassen sein soll, zu dokumentieren und der Stadt Fürth vorzulegen.
Ergeben Bodenaufschlüsse oder Baumaßnahmen außerhalb der o.g. Verdachtsflächen konkrete Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten ist die Stadt Fürth gemäß Art. 1 BayBodSchG unverzüglich zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Gez.

Dr. Thomas Jung