

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	17.07.2013	öffentlich - Beschluss	

Rangaubahn - Bahnübergang Aldringerstraße und Haltepunkt Alte Veste

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen: Übersichtslageplan, Vorschlag Kreisverkehr, Vorschlag mit Inseln,	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, in der Vorabstimmung zum Planfeststellungsverfahren am Bahnübergang weiterhin die uneingeschränkte Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehung zum Baugebiet Gallasstraße zu vertreten. Dabei sollen die beiden Planentwürfe als Grundlage für die Verhandlungen dienen.

Sachverhalt:

Die DB Netz AG hat beim Eisenbahnbundesamt (EBA) das Planfeststellungsverfahren für die Erneuerung des Bahnüberganges Aldringerstraße und des Haltepunktes Alte Veste beantragt. Das EBA möchte nun der Stadt Fürth im Vorfeld noch einmal Gelegenheit geben, zu den Unterlagen, insbesondere zu der unter Ziffer 1.3 des Erläuterungsberichtes dargestellten Variantenprüfung, Stellung zu nehmen und entsprechende Alternativvorschläge vorzulegen.

Eine Einigung zwischen der Stadt Fürth und der Bahn konnte bisher nicht erzielt werden, da die Stadt Fürth die Zufahrt zur Gallasstraße über die Friedlandstraße uneingeschränkt erhalten will. An der Gallasstraße sind derzeit noch weitere Bauvorhaben beantragt.

Bewohner des Quartiers Alte Veste, die in Richtung Zirndorf fahren wollen, wären dann gezwungen im weiteren Verlauf der Friedlandstraße zu wenden. Alternativ müsste dieser Personenkreis künftig durch die Wallensteinstraße, Fuggerstraße, Aldringerstraße fahren oder die vorgeschriebene Fahrtrichtung ignorieren und sich damit verkehrswidrig verhalten.

Bei der Wallensteinstraße handelt es sich um eine nur ca. fünf Meter schmale Wohnstraße ohne Gehwege, die für derartige Umfahrungen nicht geeignet ist. Die dort vorhandene Bewohnerparkregelung und die Markierungen wären anzupassen.

Ebenso würde das Rechtsabbiegen von der Fürther Straße in die Friedlandstraße untersagt. Auch hier fände in Folge dessen eine Verkehrsverlagerung in die Wallensteinstraße statt. Für Fußgänger Richtung Wohngebiet entsteht aufgrund der geplanten Wegführung ein Umweg. Für den Bahnübergang Aldringer Straße kann nur eine Lösung in Frage kommen, die die bisherigen Fahrbeziehungen in vollem Umfang berücksichtigt. Die Planung der Bahn mit Einschränkung der Fahrbeziehungen (Kein Rechtsabbiegen von der Fürther Straße in Richtung Friedlandstraße, kein Linkseinbiegen aus der Friedlandstraße in Richtung Fürther Straße) wird von der Stadt nach wie vor nicht akzeptiert.

Bereits im Bau- und Werkausschuss am 07.01.2009 wurde beschlossen, dass die Zufahrt zum Baugebiet Gallasstraße uneingeschränkt erhalten bleiben muss. Die Verwaltung wurde beauftragt, ihren Vorschlag mit Nachdruck gegenüber der Bahn zu vertreten. Inhaltlich hat sich seit dem nichts Neues ergeben.

Im Jahr 2012 hat ein Ortstermin mit Vertretern der DB, des EBA und der Stadt Fürth stattgefunden: Daraufhin hat die Stadt Fürth die Planungen für den Kreisverkehr überarbeitet (Variante 2) und zusätzlich eine weitere Variante ohne Kreisverkehr (Variante 3) entwickelt. Die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs wurde mit Zählraten aus dem Jahr 2009 untersucht. Selbst in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde weist der Kreisverkehr eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufs auf. Die mittlere Wartezeit beträgt nur ca. 5 Sekunden, die 99%-Wahrscheinlichkeit der Rückstaulänge liegt bei drei Pkw-Einheiten, so dass ein Rückstau auf den Bahnübergang sehr unwahrscheinlich ist. Zudem wurde die Wartelinie soweit verschoben, dass die nach dem Entwurf für das „gemeinsame Regelwerk für Bahnübergänge“ (Stand 31.05.2011) geforderte Aufstelllänge hinter dem Bahnübergang von 25 m erreicht wird. Die Variante 3 ohne Kreisverkehr müsste vom Vorhabenträger noch auf die Machbarkeit aus bahnbetrieblicher und sicherungstechnischer Sicht sowie die dafür entstehenden Kosten überprüft werden.

Die meisten Dienststellen haben, soweit sie sich geäußert haben, auf Ihre früheren Stellungnahmen verwiesen.

Das Tiefbauamt bevorzugt wegen der Lage der Bushaltestelle Variante 3. Die Notwendigkeit eines Verkehrsteilers in der östlichen Aldringer Straße sollte nochmals überprüft werden. Die Entwurfsplanung soll vom Vorhabenträger DB durchgeführt werden.

Das OA weist darauf hin, dass der Haltepunkt in der Schutzzone A des Wasserschutzgebietes Rednitztal liegt und die einschlägigen Nutzungsbeschränkungen und Verbote zu beachten sind. Hinsichtlich des Naturschutzes wird angemerkt, dass bei Beseitigung von Bäumen auch deren artenschutzrechtliche Relevanz zu ermitteln ist, dass der Waldsaum, der an das FFH-Gebiet angrenzt, vor Einwirkungen aus dem Baubetrieb zu schützen ist und die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung nachvollziehbar vorzulegen wäre. Das OA bevorzugt wegen der geringeren Eingriffe den Vorschlag der DB, der jedoch keine Querungshilfen, durchgängige Gehbeziehungen und alle Abbiegemöglichkeiten vorsieht, gefolgt von der Variante 3 und 2.

Fazit Stadtplanungsamt:

Aus Sicht des SPA sollte der Beschluss gefasst werden, die vorgelegte Planung der DB anzulehnen, da das bestehende und zukünftig wachsende Baugebiet im Bereich der Gallastraße aus allen Richtungen angefahren werden können sollte.

Die Planung wird hinsichtlich der Querungshilfen und der Reduzierung des Eingriffs nochmals überprüft

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
☒ nein	☐ ja	☐ nein	☐ ja
Gesamtkosten €		€	
Veranschlagung im Haushalt			
☐ nein	☐ ja	Hst.	Budget-Nr. im ☐ Vwhh ☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 09.07.2013

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt
