

# Erläuterungsbericht

zum Antrag auf Planrechtsverfahren  
nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz

für die  
**Erneuerung der Bahnübergangsanlage  
und Erneuerung des Bahnsteigs**

**Strecke 5911 Fürth - Cadolzburg**

**G.016 173 719**  
(Baumaßnahme)

**BÜ km 3,238 „Aldringerstraße“  
Bahnsteig von km 3,030 bis km 3,150**  
(Kurzbezeichnung des Vorhabens)

**Aufgestellt im Auftrag der DB Netz AG und der DB Station und Service AG:**



**DB International GmbH**  
Büro München  
Landsberger Straße 318  
80687 München  
Tel.: 089 / 15 908 120

*GI-CONSULT GmbH*

.....  
(Datum, Unterschrift)

---

Inhalt:

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Bahnübergang „Aldringerstraße“</b>                                 | <b>4</b>  |
| 1.1 Allgemeines  | 4         |
| 1.1.1 Bestellung bzw. vom Bauherrn / AG formulierte Aufgabenstellung     | 4         |
| 1.1.2 Lage im BD Netz Strecke  | 4         |
| 1.1.3 Lage im Straßennetz  | 4         |
| 1.1.4 Einordnung in den Unternehmensplan                                 | 4         |
| 1.1.5 Einordnung in sonstige Ausbaupläne                                 | 4         |
| 1.1.6 Zuständigkeiten  | 5         |
| 1.2 Erläuterung des Zustandes der vorhandenen Anlage (Ist-Zustand)       | 5         |
| <b>1.3 Variantenprüfung</b>  | <b>8</b>  |
| 1.3.1 Allgemeines  | 8         |
| 1.3.2 Variante 1 - Kreisverkehr  | 8         |
| 1.3.3 Variante 2 - Anpassung der Beschilderung                           | 8         |
| 1.3.4 Variante 3 – Verkehrsinsel mit Anpassung der Beschilderung         | 8         |
| <b>1.4 Erläuterung des geplanten Zustandes der Anlage (Soll-Zustand)</b> | <b>8</b>  |
| 1.4.1 Allgemeines:   | 8         |
| 1.4.2 Betonschaltheus (BSH):   | 9         |
| 1.4.3 Lichtzeichen   | 9         |
| 1.4.4 Schranken und Antriebe   | 9         |
| 1.4.5 Kabeltiefbau   | 10        |
| 1.4.6 Anlagen der Telekommunikation                                      | 10        |
| 1.4.7 Elektrotechnische Anlagen (50 Hz)                                  | 10        |
| 1.4.8 Straßen- und Tiefbau   | 10        |
| 1.4.9 BÜ-Befestigung / Oberbau   | 12        |
| 1.4.10 Beschilderung   | 12        |
| <b>1.5 Auswirkungen des Bauvorhabens</b>                                 | <b>12</b> |
| 1.5.1 Umwelt und Landschaftsschutz                                       | 12        |
| 1.5.2 Schall und Erschütterungen   | 14        |
| 1.5.3 Altlasten  | 14        |
| 1.5.4 Historische Kampfmittelerkundung                                   | 14        |
| <b>1.6 Entwässerung</b>  | <b>14</b> |
| <b>1.7 Abhängigkeiten zu anderen Vorhaben der DB AG und Dritter</b>      | <b>15</b> |
| <b>1.8 Leitungen Dritter</b>   | <b>15</b> |
| <b>1.9 Grunderwerb</b>   | <b>15</b> |
| <b>1.10 Baustellenzufahrt- und Einrichtung</b>                           | <b>15</b> |
| <b>1.11 Rückbau der Altanlagen</b>                                       | <b>16</b> |

---

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1.12 Bauzeit – und Durchführung</b> .....   | <b>16</b> |
| <b>1.13 Regelwerke</b> .....                   | <b>16</b> |
| <b>2. Bahnsteig „Alte Veste“</b> .....         | <b>17</b> |
| 2.1 Anlass der Baumaßnahme.....                | 17        |
| 2.2 Antragsgegenstand .....                    | 17        |
| <b>2.3 Geplante Baumaßnahme</b> .....          | <b>18</b> |
| 2.3.1 Heutige Situation.....                   | 18        |
| 2.3.2 Künftige Situation.....                  | 18        |
| <b>2.4 Bautechnische Einzelheiten</b> .....    | <b>18</b> |
| 2.4.1 Gleisanlage .....                        | 19        |
| 2.4.2 Entwässerung .....                       | 19        |
| 2.4.3 Kabel und Leitungstiefbau .....          | 20        |
| 2.4.4 Rückbau vorhandener Bahnsteig.....       | 20        |
| 2.4.5 Ingenieurbauwerke.....                   | 19        |
| 2.4.6 Hochbau .....                            | 19        |
| 2.4.7 Anlagen der Elektrotechnik .....         | 20        |
| 2.4.8 Anlagen der Maschinenteknik.....         | 20        |
| 2.4.9 Anlagen der Telekommunikation .....      | 20        |
| 2.4.10 Anlagen Dritter .....                   | 20        |
| 2.4.11 Brandschutz .....                       | 21        |
| <b>2.5 Schall und Erschütterung</b> .....      | <b>23</b> |
| <b>2.6 Umweltverträglichkeit</b> .....         | <b>23</b> |
| <b>2.7 Denkmalschutz</b> .....                 | <b>21</b> |
| <b>2.8 Grunderwerb / Dienstbarkeiten</b> ..... | <b>21</b> |

---

# 1. Bahnübergang „Aldringerstraße“

## 1.1 Allgemeines

### 1.1.1 Bestellung bzw. vom Bauherrn / AG formulierte Aufgabenstellung

Die vorhandene Bahnübergangssicherungsanlage des BÜ km 3,238 der Strecke Fürth – Cadolzburg (5911) ist aus Sicherheitsgründen zu erneuern und dem geltenden Stand der Technik anzupassen.

### 1.1.2 Lage im BD Netz Strecke

|                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| Streckenummer:    | 5911            |
| Streckenart:      | Regionalstrecke |
| Streckenstandard: | R80             |
| BÜ – Kilometer:   | 3,238           |

### 1.1.3 Lage im Straßennetz

Straßenart: Staatsstraße

Bezeichnung der die Bahn kreuzenden Straße:

aus nördlicher Richtung kommend bis zur Einmündung der Aldringerstraße – Friedlandstraße, dann Aldringerstraße

Landkreis: -

Gemeinde: Stadt Fürth (Bay)

Gemarkung: Dambach

Beschreibung der im Bereich der Räumstrecke einmündenden Seitenwege:

Im III. Quadranten münden die Aldringerstraße und die Friedlandstraße in den Bereich der Räumstrecke ein.

### 1.1.4 Einordnung in den Unternehmensplan

Diese Maßnahme ist Bestandteil des Altanlagenenerneuerungsprogramms der DB Netz AG.

### 1.1.5 Einordnung in sonstige Ausbaupläne

Keine

---

### 1.1.6 Zuständigkeiten

Vorhabenträger:

DB Netz AG

Regionalnetze Süd

Sandstraße 38-40

90443 Nürnberg

Straßenbaulastträger:

Stadt Fürth

Postfach

90744 Fürth

## 1.2 **Erläuterung des Zustandes der vorhandenen Anlage (Ist-Zustand)**

Der Bahnübergang „Aldringerstraße“ liegt im Ortsteil Dambach der Stadt Fürth im Streckenkilometer 3,238 (alt 3,240) der Nebenbahnstrecke Fürth – Cadolzburg und ist zur Zeit mit einer Sicherungsanlage der Bauart Lo1/57 der Firma Pintsch BAMAG ausgestattet. Diese besteht aus acht Blinklichtern. Schranken, Halbschranken sowie Fußgängerakustik sind nicht vorhanden. Die vorhandene BÜ-Sicherungsanlage ist zugesteuert und wird mit Hilfe der Überwachungssignale durch den Lokführer überwacht. Die Staatsstraße kreuzt die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke im Kreuzungswinkel von  $143,96^\circ$  ( $159,96$  gon).

Der Bahnübergang hat eine Breite von ca. 12,70 m in der Gleisachse. Im BÜ Bereich besteht der Oberbau aus Betonschwellen B70 und Schienen 49 E5. Der BÜ-Belag besteht aus innoStrail- Fahrbahnplatten und pedeStrail- Gehwegplatten. Eine BÜ-Beleuchtung ist nicht vorhanden. Im direkten Anschluss an den Bahnübergang befindet sich in nördlicher Richtung der Haltepunkt „Alte Veste“. Im Bestand ist kein durchgängiger Fußweg entlang der kreuzenden Straße vorhanden. Fußgänger sind gezwungen, im BÜ-Bereich die Straßenseite zu wechseln.

Die vorhandenen baulichen Verkehrseinschränkungen der Einmündung der Friedlandstraße (fehlende Schleppkurven) sind nicht durch entsprechende Verkehrszeichen gesichert. Im III. Quadranten ist ein Rechtsabbiegen in die Friedlandstraße aus Richtung Zirndorf kommend für alle Fahrzeuge zulässig. Beim Nachweis der Schleppkurven ist allerdings ersichtlich, dass bereits ein zweiachsiges Müllfahrzeug (Länge: 9,05 m) nicht in der Lage ist, rechts abzubiegen, ohne den Gegenverkehr und den Fußweg in der Friedlandstraße zu schneiden. Ein

---

Kleintransporter/ Wohnmobil (Länge 6,9) kann in die Friedlandstraße nur unter der unzulässigen Beanspruchung der Gegenfahrbahn einbiegen. Der Verkehrsfluss im unmittelbaren Gefahrenbereich der Schiene wird somit behindert, was - in Anbetracht des starken Verkehrs auf der die Bahn kreuzenden Straße - zwingend zu vermeiden ist. Die vorhandenen Schleppkurven lassen nur den PKW-Verkehr aus Richtung Zirndorf kommend in die Friedlandstraße ohne Behinderung einbiegen. Da jedoch in der unmittelbaren Nähe des Bahnüberganges in der Friedlandstraße Parkplätze ausgewiesen sind und gleichzeitig durch bahnseitig wild parkende Autos die Straßenbreite eingeschränkt wird, ist die Räumung des Bahnüberganges auch für den PKW-Verkehr (Länge 4,70m) nicht immer problemlos gewährleistet.

## **1.3 Variantenprüfung**

### **1.3.1 Allgemeines**

Wie unter Punkt 1.2 dargestellt, besteht am Bahnübergang eine Rückstaugefahr beim Abbiegen in die Friedlandstraße aus Richtung Zirndorf kommend. Zur Lösung dieser Problematik wurden seitens der Baulastträger drei Varianten vorgeschlagen.

Bei der ersten Variante soll östlich der Bahn ein Kreisell gebaut werden, der ein Abbiegen in die Friedlandstraße, aus Richtung Zirndorf kommend, für PKW ermöglicht. Die Zufahrt für die längeren Fahrzeuge erfolgt, wie gegenwärtig, nur aus der nördlichen Richtung (Fürth), nach einer vollständigen Umfahrung des Kreisells.

Bei der zweiten Variante (nur geringfügige bauliche Änderungen in der Straßenführung) wird durch entsprechende Beschilderung das Abbiegen in die Friedlandstraße nur für PKW erlaubt. Die Zufahrt für die längeren Fahrzeuge erfolgt, wie gegenwärtig, nur aus der nördlichen Richtung (Fürth).

In der dritten Variante wird das Abbiegen in die Friedlandstraße durch den Ausbau einer Verkehrsinsel baulich untersagt. Die Zufahrt für den PKW Verkehr erfolgt über die Fugger- und Wallensteinstraße. Die Zufahrt für die längeren Fahrzeuge ist, wie gegenwärtig, nur aus der nördlichen Richtung (Fürth) möglich.

### **1.3.2 1. Variante - Kreisverkehr**

Um eine flüssige Einmündung des Verkehrs aus der Aldringerstraße in die Friedlandstraße zu ermöglichen wurde die Errichtung eines Kreisells östlich der Bahn in Erwägung gezogen. Auf Grund der räumlichen Enge weist jedoch diese Lösung mehrere Mängel auf. Durch den relativ geringen Abstand (ca. 20m) zwischen Kreisell und Bahnübergang besteht die Gefahr eines Rückstaus in den Regellichtraum des Gleises. Aus diesem Grund muss der vom Bahnübergang abfließende Verkehr stets Vorfahrt vor dem

---

Kreisverkehr erhalten. Diese Regelung stellt eher einen Ausnahmefall bei Kreisverkehren dar, da der Verkehr im Kreisel angehalten wird und sich - je nach Verkehrsstärke - entsprechend aufstaut. Mit einem erhöhten Missbrauch der Vorfahrtsrechte muss gerechnet werden. Um dies zu vermeiden, wäre eine technische Absicherung der Vorfahrt durch vorgeschaltete Lichtzeichen erforderlich, was einen möglichen Rückstau auf der Staatsstraße in Richtung Fürth noch verstärken würde. Wegen des kleinen Radius des Kreisels könnte das auch den vom Bahnübergang abfließenden Verkehr beeinträchtigen

Da diese kostenträchtige Lösung (Grunderwerb, Erweiterung der geplanten Anlage um vorgeschaltete Lichtzeichen – voraussichtliche Gesamtkosten 900 T €) gemäß dem EKrG § 3 keine Erhöhung der Sicherheit darstellt, wurde sie nicht weiter verfolgt.

### 1.3.3 2. Variante – Anpassung der Beschilderung

Bei dieser Variante wird das Ein- und Ausfahren in die südliche Friedlandstraße in und aus Richtung Zirndorf kommend nur für PKW zugelassen. Die Zufahrt für die längeren Fahrzeuge erfolgt, wie gegenwärtig, nur aus der nördlichen Richtung (Fürth). Auf Grund der spitzenwinkeligen Kreuzung der Staatsstraße mit der Bahn und einer sehr geringen Entfernung der Einmündung der südlichen Friedlandstraße zur Bahnlinie befindet sich diese Einmündung im Bereich der sogenannten Sperrstrecke des Bahnübergangs. Bei neu geplanten Anlagen sollen Einmündungen grundsätzlich aus dem Bereich der Sperrstrecke verlegt werden, da die Fahrten aus Seitenstraßen in Richtung Bahnübergang ohne aufwendige technische und kostenträchtige Lösungen (zusätzliche Schranke, zusätzliches Lichtzeichen und notwendiger Grunderwerb für das Aufstellen des Schrankenbetriebes auf der südlichen Friedlandstraße) nicht gesichert werden können. Die dafür geschätzten erforderlichen Kosten würden ca. 100 T€ betragen. Auf Grund des Platzmangels würde der Verkehr aus der südlichen Friedlandstraße in Richtung Bahnübergang den Abfluss des Verkehrs der Relationen Stadt Fürth – südliche Friedlandstraße sowie südliche Friedlandstraße – Stadt Fürth (erforderlich für den Lieferverkehr und Müllabfuhr) blockieren und einen Rückstau an der Kreuzung verursachen. Um das zu vermeiden, wäre eine Verbreiterung der Südlichen Friedlandstraße erforderlich, was wegen der dicht an der Straße stehenden Wohnhäuser nicht vertretbar wäre.

Unter Berücksichtigung des geringen Verkehrsflusses an der südlichen Friedlandstraße (schwacher Verkehr < 100 Kfz / 24 h) wurde diese Variante daher nicht weiter verfolgt.

---

### 1.3.4 3. Variante – Verkehrsinsel und Anpassung der Beschilderung

Bei dieser Variante wird das Einbiegen aus Richtung Zirndorf kommend durch bauliche Änderungen und Beschilderung für alle KFZ untersagt. Das Ausfahren aus der südlichen Friedlandstraße in Richtung Zirndorf wird ebenfalls nicht möglich sein. Die Zu- und Ausfahrt für den PKW-Verkehr erfolgt insoweit über die Fugger- und Wallensteinstraße. Die Zufahrt für die längeren Fahrzeuge erfolgt, wie gegenwärtig, nur aus der nördlichen Richtung (Fürth). Bei dieser Variante kann der Verkehr aus dem Bahnübergangsbereich ohne Behinderung abfließen. Der Umweg für den PKW Verkehr über die Fugger- und Wallensteinstraße verlängert sich unwesentlich. Die Erreichbarkeit des Wohngebietes an der Gallasstraße für längere Fahrzeuge ändert sich im Vergleich zu dem Ist-Zustand nicht. Dagegen entfällt das unzulässige, unfallträchtige Rangieren im Gefahrenbereich des Bahnüberganges.

Aus den vorgenannten Gründen soll im vorliegenden Fall diese Variante zur Ausführung kommen.

## **1.4 Erläuterung des geplanten Zustandes der Anlage (Soll-Zustand)**

### 1.4.1 Allgemeines:

Die bestehende Anlage soll durch eine neue BÜSA (LzH) ersetzt und mit sieben Lichtzeichen (Lz1 - Lz7), zwei Fahrbahnhalbschranken sowie zwei Schranken für den abgesetzten Fußgängerüberweg ausgerüstet werden. Darüber hinaus ist der Einsatz einer Fußgängerakustik vorgesehen. Die Anlage wird zugesteuert eingeschaltet. Zum Einsatz kommt die Überwachungsart ÜS.

Den Bemessungen der Zeit-/Wegabläufe wurden die Raumgeschwindigkeit der Straßenfahrzeuge VST von 10 km/h und die Fußgängergeschwindigkeit von 1,2 m/s zugrunde gelegt.

Aus den im Punkt 1.3 genannten Gründen wird das Rechtsabbiegen in die Friedlandstraße durch entsprechende bauliche Anpassung und Beschilderung gemäß dem Beschilderungsplan unterbunden (3. Variante).

Nach der aktuellen Vorschriftenlage mögliche Verkehrsbeziehungen am BÜ in Bahn km 3,238 werden durch die Maßnahme am Bahnübergang nicht verhindert, vielmehr wird die vorhandene Verkehrsanlage durch bauliche Maßnahmen nach dem Stand der Technik so gestaltet, dass sie den verkehrstechnischen und den verkehrsrechtlichen Anforderungen entspricht.

Die aktuell zulässige verkehrstechnische Erschließung des Wohngebietes bleibt somit uneingeschränkt vorhanden. Die Zufahrt zur Friedlandstraße mit ihrer Wohnbebauung sowie in das gesamte Wohngebiet ist für den PKW-Verkehr weiterhin ohne größere Umwege über die Fuggerstraße und Wallensteinstraße möglich. Der LKW-Verkehr

---

innerhalb des Wohngebiets beschränkt sich zum überwiegenden Teil auf Ver- und Entsorgungsfahrzeuge. Diese können ihre Ziele nach einem „Rechtsabbiegeverbot“ in die Friedlandstraße je nach Fahrzeuglänge entweder wie der PKW-Verkehr oder aus Richtung Fürth kommend erreichen. Es ist insoweit nochmals hervorzuheben, dass der aus Richtung Zirndorf kommende LKW-Verkehr bereits zum jetzigen Zeitpunkt nach geltender Vorschriftenlage gar nicht in die südliche Friedlandstraße abbiegen dürfte. Durch die verfahrensgegenständlichen Maßnahmen werden die tatsächlichen Verhältnisse vor Ort an diese Vorgaben lediglich angepasst.

#### 1.4.2 Betonschaltheus (BSH):

Der Standort des neuen BSH (Maße 1,64m x 2,81m x 2,63m) befindet sich bahnrechts in Quadrant I auf Gelände der DB Netz AG, im unmittelbaren Anschluss an das vorherige BSH. Eine relevante Sichteinschränkung durch das BSH am geplanten Standort ist nicht gegeben. Der Zugang zum BSH erfolgt von der Aldringerstraße her. Eine Abstellfläche für Einsatzfahrzeuge ist zwischen dem neuen BSH und der Aldringerstraße vorgesehen. Das BSH wird neben der Signalanlage mit Lüfter, Heizung und Frostwächter ausgestattet.

#### 1.4.3 Lichtzeichen

Die Lichtzeichen sind entsprechend dem Kreuzungsplan aufzustellen.

Die Lichtzeichen (Lz1 – Lz5) und die Andreaskreuze werden gemäß dem Streuwinkelplan für den Verkehr ausgerichtet. Für den separaten Fußgängerüberweg werden die Lichtzeichen Lz6 und Lz7 für die Fußgänger ausgerichtet.

Die Lichtzeichen sollen aus einer größeren Entfernung als dem zugrunde gelegten Anhalteweg wahrnehmbar sein und sich vom Umfeld des Bahnübergangs deutlich abheben. Diese Anforderungen werden hier dadurch erfüllt, dass die Lichtzeichen mit einem Leuchtfelddurchmesser von 200 mm und Kontrastblenden ausgeführt werden.

#### 1.4.4 Schranken und Antriebe

Zur Absperrung der Straße werden zwei Fahrbahnhalbschranken verwendet. Für die Absperrung des abgesetzten Fußgängerüberwegs werden ebenfalls zwei Schranken verwendet. Bei der Festlegung der Schranken, bzw. Schrankenantriebe wurden die Mindestabstände zur Gleisachse und zur Straßenkante eingehalten. Die genaue Anordnung der Antriebe und Länge der Halbschranken ist dem Kreuzungsplan zu entnehmen.

---

#### 1.4.5 Kabeltiefbau

Für die Kabelanbindung der neuen BÜSA sind Kabeltiefbauleistungen erforderlich. Für die Gründung der Lichtzeichen, der Schrankenantriebe und des BÜ-Schalthauses werden standardisierte, bahnzugelassene Fertigteil-Betonfundamente verwendet. Die kablenseitige Anbindung der Außenanlagen (Schrankenantriebe, Lichtzeichen, Schleifen usw.) erfolgt über Gleis- und Straßenquerungen. Der komplette Kabeltiefbau befindet sich auf Flächen der DB Netz AG und der Stadt Fürth.

Die Trassen der Streckenkabel befinden sich auf Flächen der DB Netz AG. Im Bereich der Bahnübergänge werden die dortigen, neuen Kabelzuganlagen genutzt und im Bereich der Bahnsteige die vorhandenen Bahnsteigkabeltrassen. Auf der freien Strecke werden neue Kabeltrassen angelegt. Hier erfolgt eine Erdverlegung der Kabel.

#### 1.4.6 Anlagen der Telekommunikation

Durch die Erneuerung der BÜSA werden auch Änderungen an den Fernmeldeanlagen notwendig. Am neuen BÜ-Schaltheus ist ein neuer Fernsprechkasten vorgesehen.

#### 1.4.7 Elektrotechnische Anlagen (50 Hz)

Die Energieversorgung kann über den bestehenden 50 Hz-Versorgungsanschluß am Haltepunkt „Alte Veste“ realisiert werden.

#### 1.4.8 Straßen- und Tiefbau

Da die Schleppkurven der einmündenden Straßen und Wege für den Begegnungsfall zweier Lastzüge nicht ausreichend sind, müssen Aufweitungen vorgenommen werden.

Die Abstellfläche für Einsatzfahrzeuge wird im I. Quadranten zwischen dem neuen BÜ-Schaltheus und der Aldringerstraße vorgesehen. Der Oberbau der Abstellfläche wird mit Rasengittersteinen realisiert. Zum Erreichen der Abstellfläche wird eine Zufahrt neu gebaut. Die Ausführung erfolgt in Asphaltbauweise mit einem Fahrbahnaufbau gem. RStO. Die bestehende Schutzplanke wird zurückgebaut. Am Lichtzeichen Lz3 wird eine neue Schutzplanke errichtet. Anschließend an die neue Schutzplanke bei Lz3 wird ein Geländer für Fußgänger errichtet. Zwischen der Aldringerstraße und dem Fußgängerübergang am neuen Hpu „Alte Veste“ wird ein asphaltierter Gehweg gebaut. Die Länge des Gehweges beträgt ca. 67,00m, die Breite 2,40m. Das maximale Längsgefälle beträgt ca. 2,5%. Auf der östlichen Seite des Gehwegs wird ein Geländer

---

für Fußgänger errichtet. Die Entwässerung des Gehweges erfolgt über sein Längs- und Quergefälle in den vorhandenen Bahnseitengraben.

Zwischen dem II. Quadranten und dem III. Quadranten wird die Aldringerstraße auf einer Länge von ca. 28,50 m aufgeweitet. In diesem Bereich wird die Fahrbahn um bis zu 1,00 m verbreitert. Die Ausführung erfolgt in Asphaltbauweise mit einem entsprechenden Fahrbahnaufbau gemäß RStO. Vom Lz2 bis zu einem Abstand von 3,00 m zur Gleisachse erfolgt der Neubau eines Hochbordsteins auf einer Länge von ca. 7,50 m.

Im II. Quadranten wird zwischen dem neuen Haltepunkt und der Bushaltestelle ein Gehweg mit einer Breite von 2,40m und einer Länge von ca. 21,00m in Asphaltbauweise errichtet. Das Längsgefälle beträgt maximal 2,0%. Die Entwässerung erfolgt über sein Längs- und Quergefälle in den vorhandenen Bahnseitengraben. Beidseitig sind Geländer vorgesehen. In Fahrtrichtung BÜ im Quadrant II werden eine Haltelinie (294 StVO) und eine Fahrstreifenbegrenzungslinie (295 StVO) auf der Aldringerstraße neu markiert.

In Quadrant III wird auf der in die Aldringerstraße (in diesem Bereich Hauptstraße) einmündenden Friedlandstraße ein Fahrbahnteiler errichtet. Dieser hat eine Länge von ca. 10,30 m und eine Breite von 1,60 m bis ca. 1,95 m. Die Ausführung erfolgt mit Hochbordsteinen. Die Lücke zwischen den beiden separaten Leitplanken in der Friedlandstraße wird geschlossen. Vor dem Fahrbahnteiler wird eine Sperrfläche (298 StVO) auf der Friedlandstraße markiert. Auf der Aldringerstraße, vor der Einmündung in die Friedlandstraße (in diesem Bereich Hauptstraße), wird eine Haltelinie (294 StVO) und eine Fahrstreifenbegrenzungslinie (295 StVO) neu markiert. Vor der einmündenden Friedlandstraße werden beiderseits des Fahrbahnteilers unterbrochene Fahrbahnbegrenzungslinien aufgebracht. Aus Richtung Zirndorf kommend wird zwischen der Aldringerstraße und der einmündenden Friedlandstraße eine Fahrbahnbegrenzungslinie (295 StVO) aufgebracht. Der Straßenoberbau innerhalb dieser Fahrbahnbegrenzungslinien wird zurück gebaut und das Regelprofil hergestellt.

Im IV. Quadranten werden eine Haltelinie (294 StVO) und eine Fahrstreifenbegrenzungslinie (295 StVO) neu markiert. Entlang der Aldringerstraße wird in Richtung BÜ eine Fahrbahnbegrenzungslinie (295 StVO) aufgebracht. Der hinter der Fahrbahnbegrenzung liegende, asphaltierte Fahrbahnbereich wird zurück gebaut und das Regelprofil hergestellt.

#### 1.4.9 Fußgängerbahnübergang

Der neu geplante Fußgängerübergang dient der sicheren Überquerung des Gleises sowohl für die Bahnkunden als auch für die Spaziergänger, die den rechts der Bahn liegenden Wald bzw. weitere Ziele in Richtung Zirndorf erreichen wollen. Durch diese

---

Maßnahme entfällt das Überqueren der stark frequentierten und auf dieser Stelle recht unübersichtlichen Staatsstraße im Bahnübergangsbereich. Der Fußgängerbahnübergang wird von dem Bahnübergang für den Straßenverkehr abgesetzt und in Höhe des Bahnsteigzuganges angeordnet.

Die Breite des Gehweges im Bahnübergangsbereich beträgt 2,7m. Die Sicherung erfolgt durch zwei Lichtzeichen in Verbindung mit zwei Fußgängerschranken. Vor den Fußgängerschranken werden in den Gehweg Aufmerksamkeits- und Richtungsfelder eingebaut.

#### 1.4.10 BÜ-Befestigung / Oberbau

Die vorhandenen Schwellen im Bereich des Bahnübergangs, einschließlich bis 10 Schwellen vor und 10 Schwellen nach dem geplanten BÜ, sollen durch altbrauchbare Betonschwellen Bxx ersetzt werden. Die vorhandenen Schienen 49 E5 können bestehen bleiben und werden nach der Schwellenerneuerung wieder eingebaut. Die vorhandenen innoStrail- Fahrbahnplatten werden demontiert und wieder eingebaut. Die vorhandenen pedeStrail- Gehwegplatten werden demontiert und durch innoStrail- Fahrbahnplatten ersetzt. Der Belag für den abgesetzten Fußgängerüberweg wird mit pedeStrail- Gehwegplatten realisiert.

#### 1.4.11 Beschilderung

Die Änderungen der Beschilderung und der Markierung sind dem Beschilderungsplan zu entnehmen.

## 1.5 **Auswirkungen des Bauvorhabens**

### 1.5.1 Umwelt und Landschaftsschutz

#### a.(FFH)

Einseitig angrenzend zu der geplanten Maßnahme befindet sich ein FFH-Gebiet (Nr.: DE6531301). Auf Grund der geringfügigen Maßnahmen und der minimalen zeitlichen Einwirkungen durch die Erneuerung der Bahnübergangsanlage, sind die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet zu vernachlässigen.

#### b.(UVP)

Nach §§ 3 a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist das Vorhaben einem Screening-Verfahren zu unterziehen. Das Vorhaben betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVP. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3 c Satz 1 UVP

---

durchzuführen. Als Ergebnis dieser Prüfung kann aus Sicht der Vorhabensträgerin auf die Durchführung einer UVP verzichtet werden.

c.(Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung)

Versiegelung :

Durch das neue BSH wird eine Fläche von ca. 5 m<sup>2</sup> neu versiegelt. Die Abstellfläche für Einsatzfahrzeuge versiegelt eine Fläche von ca. 17 m<sup>2</sup> und besteht aus Rasengittersteinen. Die Entwässerung des BSH und der Abstellfläche erfolgt in einen vorhandenen Graben im direkten Anschluss westlich der beiden Flächen. Auf den vorhandenen Flächen befindet sich Tritt- bzw. Ruderalvegetation geringer Bedeutung.

Durch den Neubau des Gehweges im I. Quadranten wird eine Fläche von ca. 18 m<sup>2</sup> neu versiegelt. Die restlichen ca. 145 m<sup>2</sup> des Gehweges werden nicht neu versiegelt, da sich hier der alte Bahnsteig des Hp „Alte Veste“ befindet. Der Gehweg besteht aus einem Asphaltoberbau und entwässert über sein Längs- und Quergefälle in den vorhandenen Bahnseitengraben. Die neu versiegelte Fläche bestand vormals aus einer Schotterfläche.

Die Aufweitung der Straße im II. Quadranten hat eine neue Versiegelung mit einer Fläche von ca. 10 m<sup>2</sup> zur Folge. Der Oberbau der Straßenaufweitung besteht analog zum Oberbau der vorhandenen Straße aus Asphalt. Die Entwässerung erfolgt über die vorhandene Straßenentwässerung.

Durch den neu gebauten Gehweg im II. Quadranten werden ca. 53 m<sup>2</sup> Tritt- bzw. Ruderalvegetation neu versiegelt. Der Oberbau des Gehweges besteht aus Asphalt. Das anfallende Oberflächenwasser wird über sein Längs- und Quergefälle in die angrenzende Böschungsfläche abgeleitet und versickert dort.

Durch den Rückbau des alten BSH im I. und des Asphaltoberbaus im III. bzw. IV. Quadranten wird eine Fläche von insgesamt ca. 23 m<sup>2</sup> entsiegelt.

Auf den neu versiegelten Flächen befindet sich zumeist Tritt- bzw. Ruderalvegetation von geringer Bedeutung. Hinweise auf Vorbelastungen sind nicht bekannt. Durch die Erneuerung der Bahnübergangsanlage wird eine Fläche von 248 m<sup>2</sup> neu versiegelt und eine Fläche von ca. 23 m<sup>2</sup> entsiegelt.

Durch die Verlegung des Bahnsteiges wird eine Fläche von 361 m<sup>2</sup> neu versiegelt und eine Fläche von ca. 563 m<sup>2</sup> entsiegelt.

Insgesamt werden somit 609 m<sup>2</sup> neu versiegelt und 586 m<sup>2</sup> entsiegelt (siehe Tabelle).

Auf Grund dieser geringfügigen Neuversiegelung und der relativ geringen Wertigkeit der hiervon betroffenen Flächen sind keine diesbezüglichen Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

|        | im Zuge der<br>Maßnahme<br>werden<br>versiegelt | im Zuge der<br>Maßnahme<br>werden<br>entsiegelt | Bemerkung   |
|--------|---|---|---|
| BÜ     | 248 m <sup>2</sup>                              | 23 m <sup>2</sup>                               |   |
| Bstg   | 361 m <sup>2</sup>                              | 563 m <sup>2</sup>                              |   |
| Summe: | 609 m <sup>2</sup>                              | 586 m <sup>2</sup>                              | von 586 m <sup>2</sup> werden 145 m <sup>2</sup> für den neuen Gehweg im I Quadrant neu versiegelt, die restlichen 441 m <sup>2</sup> werden der natürlichen Vegetation überlassen. |

d.(Wasserschutzgebiet)

Das Vorhaben befindet sich in einem Wasserschutzgebiet WSZ IIIa. Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet. Das Grundwasser wird durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt.

#### 1.5.2 Schall und Erschütterungen

Aus der schleppkurvengerechten Verbreiterung der Fahrbahn und dem Nachbau des abgesetzten Fußgängerüberweges resultieren auch unter der Berücksichtigung des Pegelzuschlags für Bahnübergänge nach Nr. 5.7 DE1 Schall 03 keine relevanten Änderungen des Ist-Zustandes hinsichtlich Schall und Erschütterungen.

Während der Baumaßnahme wird die AVV Baulärm berücksichtigt.

#### 1.5.3 Altlasten

Im Planungsbereich sind keine Altlastenverdachtflächen registriert.

#### 1.5.4 Historische Kampfmittelerkundung

Hinweise auf Kampfmittelräumungen liegen nicht vor.

### 1.6 Entwässerung

Der BÜ wird im vorhandenen Zustand über die Längs- und Querneigung zu den vorhandenen Bahngräben hin entwässert. Die vorhandene Ableitung des Oberflächenwassers wird durch die Umbaumaßnahmen nicht verändert. Der geplante

---

abgesetzte Fußgängerüberweg entwässert über sein Quer- und Längsgefälle ebenfalls in den vorhandenen Bahnseitengraben.

## **1.7 Abhängigkeiten zu anderen Vorhaben der DB AG und Dritter**

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine Maßnahme nach § 3 Nr. 3 EKrG, in Verbindung mit § 13 Absatz 1. Der Straßenbaulastträger (Stadt Fürth) ist im Laufe der Planung beteiligt worden. Eine offizielle Stellungnahme soll im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahn Bundesamt eingeholt werden.

## **1.8 Leitungen Dritter**

Im Rahmen einer Spartenabfrage wurden Auskünfte über Leitungen Dritter eingeholt. Die betroffenen Leitungsträger sind in der Aufstellung der Träger öffentlicher Belange aufgeführt.

Es befindet sich ein Kabel der deutschen Telekom im Bereich des Vorhabens. Es erfolgt ggf. eine Freilegung, bauzeitliche Sicherung und Wiederverlegung des Kabels.

Es befinden sich Kanäle des Stadtentwässerungsbetriebs Fürth im Bereich des Vorhabens. Da die Kanäle in ca. 3,00 m Tiefe verlaufen, ist nicht von einer Kollision des Vorhabens mit diesen auszugehen.

Es befinden sich Leitungen der infra Fürth GmbH im Bereich des Vorhabens. Es erfolgt ggf. eine Freilegung, bauzeitliche Sicherung und Wiederverlegung der Leitungen.

## **1.9 Grunderwerb**

Für die Durchführung der Maßnahme ist kein Grunderwerb vorgesehen, da sich die Anlagen auf Grundstücken der DB Netz AG bzw. des Straßenbaulastträgers befinden und gemäß §4 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes der Duldungspflicht des Straßenbaulastträgers unterliegen.

## **1.10 Baustellenzufahrt- und Einrichtung**

Die Erschließung der Baustelle ist über das öffentliche Wegenetz gegeben. Für die Baustelleneinrichtung ist eine Fläche im I. Quadranten vorgesehen. Diese Fläche befindet sich im Eigentum der DB Netz AG.

---

## **1.11 Rückbau der Altanlagen**

Mit Inbetriebnahme der neuen BÜSA ist die vorhandene Blinklichtanlage und das alte BSH außer Betrieb zu nehmen und zurück zu bauen. Während der Bauphase der neuen BÜSA erfolgt eine Sicherung des Bahnübergangs durch Bahnübergangsposten (BÜP). Da im Bereich des neuen Fußgängerüberganges der alte Bahnsteig liegt, erfolgt der Baubeginn der neuen BÜSA erst nach der Inbetriebnahme des neuen Bahnsteiges.

## **1.12 Bauzeit – und Durchführung**

Es wird von einer Bauzeit von 3 Monaten ausgegangen.

## **1.13 Regelwerke**

Die Planung der Bahnübergangssicherung erfolgt nach den einschlägigen DB-Richtlinien. Von diesen Regelwerken wird nicht abgewichen.

---

## 2 Bahnsteig „Alte Veste“

### 2.1 Anlass der Baumaßnahme

Das Projekt „Rangaubahn“ beinhaltet folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur auf der Strecke 5911 Fürth (Bay) Hbf - Cadolzburg:

DB Station&Service AG:

- Neubau / Erneuerung der Bahnsteige in den Stationen:

Fürth Westvorstadt, Fürth-Dambach, Alte Veste, Weiherhof, Egersdorf und Cadolzburg

- Verlängerung des Bahnsteigdaches im Bf Zirndorf

Das Projekt dient der Verbesserung des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) und wird in Zusammenarbeit mit dem VGN und der Regierung von Mittelfranken durchgeführt.

Die Maßnahme „Erneuerung von 6 Bahnsteigen und die Verlängerung des Bahnsteigdaches im Bf Zirndorf“ ist Bestandteil des Rahmenvertrags zum Bau / Ausbau von Nahverkehrsanlagen im Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg und wird aus dem 90 Mio. Programm des VGN finanziert. Die Baumaßnahmen an den Stationen Zirndorf, Fürth Westvorstadt, Fürth Dambach, Weiherhof, Egersdorf und Cadolzburg sind bereits abgeschlossen.

Die Erneuerung (Verlegung) des Bahnsteiges am Haltepunkt „Alte Veste“ steht noch aus. Durch diese Maßnahme wird der neue Bahnsteig am Haltepunkt „Alte Veste“ an der Ostseite des Gleises neu gebaut und somit besser an die vorhandene Infrastruktur angebunden. Da Gehwege bzw. Überquerungshilfen fehlen, muss ein Großteil der Reisenden bislang das Gleis im unmittelbaren Bahnübergangsbereich und die stark befahrene Staatsstraße in einem Zug überqueren. Die Verkehre auf beiden Verkehrswegen gleichzeitig zu beachten ist schwierig, für ältere Menschen, Kinder und Behinderte nicht selten gefährlich. Durch die Verlegung des Bahnsteiges wird die Sicherheit der Reisenden deutlich verbessert. Auch die vorhandene Bushaltestelle wird für die Reisenden nun sicher erreichbar.

### 2.2 Antragsgegenstand

Mit diesem Antrag soll die Planfeststellung nach § 18 AEG für den Neubau des Bahnsteiges am Haltepunkt Alte Veste erlangt werden. Der Neubau des Bahnsteiges erfolgt links der Bahn zwischen km 3,030 und km 3,150.

---

## 2.3 Geplante Baumaßnahme

### 2.3.1 Heutige Situation

Der Haltepunkt Alte Veste liegt an der Strecke 5911 Fürth (Bay) Hbf – Cadolzburg im Fürther Stadtteil Dambach.

Der rechts der Bahn gelegene Bahnsteig hat eine Länge von 154m und ist ca. 3,2m breit. Der Bahnsteiganfang befindet sich bei km 3,066 und das Bahnsteigende bei 3,220 km. Die Bahnsteigkante hat eine Höhe von 0,38m über Schienenoberkante. Bei km 3,214 r. d. B. befindet sich ein denkmalgeschütztes Wetterschutzhaus.

### 2.3.2 Künftige Situation

Der neue Bahnsteig am Haltepunkt Alte Veste wird links der Bahn gebaut. Er liegt zwischen km 3,030 und 3,150 und hat eine Länge von 120m.

Eine optionale Verlängerung auf die Regellänge von 140m, wie durch die BEG gefordert, ist möglich. Diese Option ist im Lageplan nachrichtlich in Lila gestrichelt dargestellt. Mit der Option sollte ein möglicher Einsatz von längeren Fahrzeugen zu einem späteren Zeitpunkt sichergestellt werden. Die optionale Verlängerung ist gegenwärtig nicht Bestandteil des Antrags. Sollte der Einsatz längerer Zuggarnituren zu einem späteren Zeitpunkt seitens der BEG gefordert werden, wird für die optional dargestellte Bahnsteigverlängerung ein separates Plangenehmigungsverfahren durchgeführt.

In den Bahnsteig wird ein „Blindenleitsystem“ integriert.

Im Zugangsbereich erhält der Bahnsteig eine Breite von 4,35m. Im Bereich des Wetterschutzhauses auf einer Länge von 10m bekommt er eine Breite von 4,0m, ansonsten beträgt die Bahnsteigbreite 2,5m. Die Querneigung des Bahnsteiges beträgt 2,0% vom Gleis weg. Die Längsneigung entspricht der Gleisneigung und beträgt im Bahnsteigbereich 10,6 ‰. Aufgrund der erhöhten Längsneigung (>2,5 ‰) sind folgende Maßnahmenelemente gemäß RiL 813.0201A02 für den anzuwenden.

#### Griffiger Bahnsteigbelag:

Die Kompensationswirkung der Bahnsteigoberfläche wird durch die Wahl eines rutschhemmenden Belages verbessert. Es ist ein Nachweis erforderlich, dass der Bodenbelag die Anforderungen entsprechend RiL 813.0201 Abschnitt 4(12) erfüllt. Eine erhöhte Makrorauheit (z. B. durch Fugenteil) ist anzustreben.

#### Querneigung:

Die Neigung der Bahnsteigoberfläche quer zum Gleis und mit Gefälle weg von der Bahnsteigkante beeinflusst die Bewegungsbahnen rollender Objekte. Die Maßnahme sieht eine Querneigung von ca. 2% Gefälle vom Gleis weg vor. Das gilt auch in

---

Bereichen mit Bahnsteigüberdachung, in Hallen oder unterirdischen Personenverkehrsanlagen, siehe RiL 813.0201 Abschnitt 4(11).

Die Höhe soll 55cm über SO liegen. An der Hinterkante des Bahnsteigs wird über die gesamte Länge ein Geländer befestigt.

Am Bahnsteigende in km 3,150 ist eine behindertengerechte Rampe vorgesehen. Die Rampe wird mit einer Länge von 11,85m und einer Breite von 2,40m errichtet. Sie erhält ein Zwischenpodest mit einer Länge von 1,50m. Die max. Neigung der Rampe beträgt 5,4%. Die Rampe erhält beidseitig ein Geländer mit Handlauf und Radabweiser für Rollstuhlfahrer.

Der Zugang für die Reisenden, die aus der Ortsmitte kommen, erfolgt von der Friedlandstraße über die Bushaltestelle und einen 2,40m breiten Weg, der beidseitig von einem Geländer eingefasst wird. Für Reisenden, die von rechts der Bahn kommen, besteht die Zugangsmöglichkeit zu der Rampe über den neu geplanten Fußgängerübergang in km 3,170, der im Rahmen der BÜ Erneuerung „Alte Veste“ nachgebaut, und in die technische Sicherung des Bahnüberganges „Alte Veste“ integriert wird.

Auf dem Bahnsteig wird neben einem Wetterschutzhaus (WSH) die übliche Ausstattung errichtet.

Der vorhandene Bahnsteig rechts der Bahn wird zurückgebaut. Anstelle des zurückgebauten Bahnsteiges wird zwischen dem Fußgängerübergang und dem Fußweg an der Aldringerstraße in Richtung Zirndorf ein Verbindungsweg mit einer Breite von 2,40 m für Fußgänger gebaut.

Das vorhandene Wetterschutzhaus wird von dieser Maßnahme nicht berührt.

## **2.4 Bautechnische Einzelheiten**

### **2.4.1 Gleisanlage**

Die Gleisanlage im Bereich des neuen Bahnsteigs bleibt unverändert.

### **2.4.2 Entwässerung**

Das anfallende Niederschlagswasser des Bahnsteigs und des Wetterschutzhauses wird über die Hinterkante in die Böschungsfäche versickert.

Im Bereich der Zugangsrampe wird der Bahnsteig mit Hilfe einer Kastenrinne entwässert. Das dort anfallende Niederschlagswasser wird über eine Leitung dem Böschungsgraben der Friedlandstraße zugeleitet.

---

#### 2.4.3 Kabel und Leitungstiefbau

Es werden die für die Stromversorgung und die Fernmeldetechnik notwendigen Kabeltrassen errichtet. Vorhandene Leitungen und Kabel werden während der Bauzeit gesichert und ggf. an die Baumaßnahme angepasst.

#### 2.4.4 Rückbau vorhandener Bahnsteig

Es werden der Bahnsteigbelag, die Bahnsteigausstattung und die Bahnsteigkante einschließlich Fundamente rückgebaut und das Regelprofil gem. RiL 800 hergestellt. Auf einer Teilfläche des zurückgebauten Bahnsteiges wird zwischen dem Fußgängerübergang und dem Fußweg an der Aldringerstraße ein Verbindungsweg (siehe 1.4.8) gebaut. Die restliche Fläche wird der natürlichen Vegetation überlassen.

#### 2.4.5 Ingenieurbauwerke

Es sind keine Ingenieurbauwerke vorgesehen.

#### 2.4.6 Hochbau

Am Bahnsteig wird ein Wetterschutzhaus (2,7 x 6,5 x 2,7m) gemäß „Raster 22“ errichtet.

#### 2.4.7 Anlagen der Elektrotechnik

Der Bahnsteig und die Rampe erhalten eine Beleuchtung mit einer Schalt- und Kabelanlage. Die Anlage wird nach den gültigen DIN/VDE- und DB AG-Richtlinien gebaut.

#### 2.4.8 Anlagen der Maschinenteknik

Anlagen der Maschinenteknik sind nicht vorhanden.

#### 2.4.9 Anlagen der Telekommunikation

Für die Beschallung werden an den Beleuchtungsmasten auf dem Bahnsteig Lautsprecher angebracht und angeschlossen.

#### 2.4.10 Anlagen Dritter

Im der Böschung links der Bahn befindet sich ein Kabel der Deutschen Telekom. Das Kabel ist während der Bauzeit zu sichern und an die neue Lage des Bahnsteigs anzupassen.

---

Im Bereich des vorhandenen Bahnsteigs rechts der Bahn befindet sich ein Vodafone Streckenkabel. Das Kabel ist während der Bauzeit zu sichern und im Bereich des Bahnseitengrabens zu verlegen.

#### 2.4.11 Brandschutz

Für den Hpu Alte Veste wurde die IVE Risikoanalyse durchgeführt und ein gesamtheitliches Brandschutzkonzept erstellt. Das Brandschutzkonzept liegt diesem Antrag bei.

- Erschließung / Zugänglichkeit

Die Verkehrsstation verfügt über einen Außenbahnsteig. Der Bahnsteig wird über eine Rampe von den öffentlichen Flächen erschlossen. Dieser Zugang ist als Zu- und Abgang in der risikoorientierten Bewertung der IVE berücksichtigt.

Feuerwehru- und -umfahrt:

Die Verkehrsstation kann von der Feuerwehr Fürth aus nördlicher Richtung über die Friedlandstraße angefahren werden. Unterkellerte Bereiche werden nicht überfahren. Eine Feuerwehrumfahrt ist nicht vorhanden und nicht erforderlich.

Flächen für die Feuerwehr:

Für die Feuerwehr stehen folgende Flächen zur Verfügung:

- öffentliche Verkehrsflächen in der Friedlandstraße

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sind keine besonderen Flächen für die Feuerwehr vorzuhalten. Eine besondere Beschilderung der Zufahrten und der Bewegungsflächen ist nicht erforderlich.

- Nutzungseckdaten

Der Hp Alte Veste ist ein Haltepunkt mit einem Außenbahnsteig. Die Strecke ist nicht elektrifiziert.

Bahnlinie: Strecke 5911 (Fürth Hbf - Cadolzburg)

Streckenkilometer: ca. 3,030 – 3,150 (Bstg-Anfang – Bstg-Ende)

Bahnbetriebliche Nutzung: Nahverkehr

sowie Durchfahrten von Personen- und Güterverkehr,  
Außenbahnsteig

Bstg Gleis 1: TW 64X, Besetzungsgrad: 70 %

Reisendenzahlen: Angaben von der DB Station&Service AG ermittelt als Ausgangsdaten für die IVE-Analyse:

Außenbahnsteig

Bstg. Gleis 1: Einsteiger: 30, Aussteiger: 25,

---

max. Summe der Ein- und Aussteiger [P]: 50  
Gefährdungsstufe: Stufe 1 nach EBA-Leitfaden Ziffer 4.1  
(Pva ohne Überbauung, Personenzahl < 1.000 pro Stunde)

- Grundsatzfragen zur Evakuierung

Gemäß dem Ergebnis des Nachweises ausreichender Rettungswegmöglichkeiten durch die IVE vom 24.06.2011 ist für den Bahnsteig bei einer pauschal gesetzten Rettungszeit<sup>1</sup> von 540 s folgende Risikostufe ermittelt worden:

Für den Bahnsteig wurde die Risikostufe *tolerabel* ermittelt. Somit ist durch die IVE-Analyse nachgewiesen, dass für die Verkehrsstation ausreichende Rettungswegmöglichkeiten bestehen. Zur Sicherstellung der Rettungswegmöglichkeiten ist eine hindernisfreie Breite von 1,20 m auf dem gesamten Weg vom Zugausstieg bis in den sicheren Bereich dauerhaft zu gewährleisten.

Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Sicherheit der Verkehrsstation und der ausreichenden Erschließung. Der Bahnsteig kann im Brandfall auf öffentliche Verkehrsflächen verlassen werden.

Nachweis der raucharmen Schicht bzw. der Rauchfreihaltung

Für den Bahnsteig und dessen Zu- und Abgang ist aufgrund der Lage im Freien eine ausreichende Entrauchung gewährleistet. Besondere Maßnahmen zur Entrauchung sind nicht vorgesehen und nicht erforderlich.

Ergebnis

Die Evakuierung der Verkehrsstation wurde durch die IVE-Analyse nachgewiesen. Die Situation für die Reisenden innerhalb der Verkehrsstation wird als sicher bewertet.

- Möglichkeiten wirksamer Rettungs- und Löscharbeiten

Der Hp Alte Veste liegt im Einsatzbereich der Berufsfeuerwehr Fürth. Die Verkehrsstation kann von der Feuerwehr Fürth aus nördlicher Richtung über die Friedlandstraße angefahren werden.

Die Feuerwache sowie das Gerätehaus befinden sich in ca. 5,5 km Entfernung am Helmplatz 2 in 90762 Fürth. Im Stadtgebiet Fürth sind an weiteren 12 Standorten Freiwillige Feuerwehren mit Gerätehäusern und mindestens je einem Löschfahrzeug vorhanden.

Die aktive Mannschaftsstärke umfasst 320 aktive Mitglieder bei den Freiwilligen Feuerwehren und einen 24h-Dienst mit 18 Funktionen bei der Berufsfeuerwehr Fürth. Die gesetzliche Grundeinsatzzeit wird gewährleistet. Die technische Ausstattung und der taktische Einsatzwert der Feuerwehr sind als gut zu bewerten. Zur Geräteausstattung der Berufsfeuerwehr gehören unter anderem die folgenden Einsatzfahrzeuge:

---

Löschgruppenfahrzeuge: 2 x LF 16/12 (Tankinhalt 1.200 Liter)

Tanklöschfahrzeug: TLF 24/48 (Tankinhalt 4.800 Liter)

Drehleiterfahrzeug: DLK 23/12

Rüst- und Gerätewagen: RW, Gerätewagen  
Umweltschutz, Gerätewagen Wasserrettung, Gerätewagen  
Feuerwehrranhänger Boot, Gerätewagen Höhenrettung,  
LKW-Kran, Kleinfahrzeug, Schlauchwagen 2000

Die Alarmierung im Brandfall erfolgt über die ILS Nürnberg.

Generell kann für Bahnsteige im Freien ohne besondere Brandlasten analog zu einem Brand auf freier Strecke die ausreichende Versorgung mit Löschwasser durch Behälterfahrzeuge oder Tanklöschfahrzeuge der Feuerwehr erfolgen. Dies gilt gleichermaßen für den Brand eines Reisezugwagens oder Triebwagens in der Verkehrsstation, so dass für die Verkehrsstation kein Nachweis der ausreichenden Löschwasserversorgung entsprechend Abschnitt 5, Tabelle 1 des DVGW-Arbeitsblattes W 405 erforderlich ist. Die Berufsfeuerwehr Fürth verfügt über entsprechende Einsatzfahrzeuge, in denen Löschwasser für eine Brandbekämpfung am Einsatzort mitgeführt wird

- Grundsatzfestlegungen zum baulichen Brandschutz  
Für den Hp sind keine Festlegungen zum baulichen Brandschutz erforderlich, da keine hochbaulichen Anlagen vorhanden sind.

## 2.5 Schall und Erschütterung

Durch die Erneuerung des Bahnsteigs in östlicher Lage (l. d. Bahn) auf der anderen Seite des Gleises verändert sich die bestehende schalltechnische Situation nicht.

## 2.6 Umweltverträglichkeit

Im Rahmen der technischen Prüfung wurde gemäß den rechtlichen Vorgaben zunächst eine Einzelfallprüfung nach §3c UVPG (Screening) durchgeführt.

Diese hat aus Sicht der Vorhabensträgerin keine nachteiligen Auswirkungen auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter ergeben.

Im beschriebenen Umbaubereich wurden keine schützenswerten Tier- und Pflanzenarten vorgefunden. Bei der näheren Umgebung am Hp Alte Veste handelt es sich um ein anthropogen vorgeprägtes Gelände.

Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild werden aufgrund der zu erwartenden Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen relativ

---

geringfügig beeinträchtigt. Ein erheblicher oder nachhaltiger Eingriff erfolgt hierbei nicht, so dass kein Kompensationsbedarf besteht.

Im Zuge der Verlegung des Bahnsteiges werden 361 m<sup>2</sup> neu versiegelt und 563 m<sup>2</sup> entsiegelt. Bei den hier betroffenen Flächen handelt es sich um das bahneigene Flurstück 675/3 mit vorhandener Infrastruktur, wie z. B. Gleisanlagen und das Flurstück 675 der Stand Fürth mit der Friedlandstraße und einer Böschungsfläche. Auf den vorhandenen Flächen befindet sich Tritt- bzw. Ruderalvegetation von geringer Bedeutung

Eine genaue Flächenbilanzierung ist im Punkt 1.5.1 dargestellt. Ersatzmaßnahmen sind aus den genannten Gründen nicht vorgesehen.

## **2.7 Denkmalschutz**

Das vorhandene, denkmalgeschützte Wetterschutzhaus wird von dieser Maßnahme nicht betroffen.

## **2.8 Grunderwerb / Dienstbarkeiten**

Die Realisierung der Baumaßnahme wird auf bahneigenem (Flurstück. 60/13, 192/2, 674 und 675/3) und auf dem Grund der Stadt Fürth (675/3) durchgeführt. Hierfür wird Grund von der Stadt Fürth erworben.

Weiterhin wird Grund der Stand Fürth (675/3) für die Herstellung des Bahnsteigs und der Entwässerungsleitung vorübergehend in Anspruch genommen.