

## I. Vorlage

<b>Beratungsfolge - Gremium</b> Bau- und Werkausschuss	<b>Termin</b> 06.04.2016	<b>Status</b> öffentlich - Kenntnisnahme
---	-----------------------------	---

### **Bundesverkehrswegeplan 2030 (Referentenentwurf Stand März 2016): Sachstandsbericht**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

**Anlagen:**

**Beschlussvorschlag:**

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

**Sachverhalt:**

**Ausgangslage:**

Der Referentenentwurf des **Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030** wurde am 16.03.2016 vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlicht

Die Zusammenfassung (6 Seiten) ist unter

<http://bmvbs.pro.contentstream.de/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/bvwp2030/bvwp-2030-referentenentwurf-zusammenfassung.pdf>,

die Langfassung (200 Seiten) unter

<http://bmvbs.pro.contentstream.de/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/bvwp2030/bvwp-2030-referentenentwurf.pdf> zu finden.

Zusätzlich wurden auch der Umweltbericht (252 Seiten, [http://f-cdn-o-](http://f-cdn-o-002.l.farm.core.cdn.streamfarm.net/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/bvwp2030/bvwp-2030-umweltbericht.pdf)

[002.l.farm.core.cdn.streamfarm.net/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/bvwp2030/bvwp-2030-umweltbericht.pdf](http://f-cdn-o-002.l.farm.core.cdn.streamfarm.net/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/bvwp2030/bvwp-2030-umweltbericht.pdf)) sowie weitergehende Informationen veröffentlicht.

Der BVWP 2030 ist die **planerische Grundlage der Bundesregierung für die anstehenden Investitionen in die Bundesverkehrswege** (Straße, Schiene, Wasserstraße) bis zum Jahre 2030.

Alle **Ergebnisse der Projektbewertungen**, auch der nicht aufgenommenen Projekte sind in einem **Projektinformationssystem (PRINS)** im Internet dargestellt (<http://www.bvwp-projekte.de/>)

### Allgemeines zum BVWP 2030:

Grundlage des BVWP ist die Verkehrsprognose 2030, die von einer Steigerung der Personenverkehrsleistung im Zeitraum 2010 bis 2030 um 12,2 % und im Güterverkehr von 38 % ausgeht.

Grundsatz ist bei diesem BVWP das **Prinzip „Erhalt vor Neubau“** und die **Engpassbeseitigung**. Für den Erhalt sind ca. 141,6 Mrd. € (ca. 69%) des Finanzvolumens vorgesehen.

Für **neue Projekte** gibt es die **Dringlichkeitsstufen Vordringlicher Bedarf** (VB, ggf. zur Engpassbeseitigung VB-E). Diese sollen **bis 2030 umgesetzt oder zumindest begonnen** werden. Zudem gibt es noch Projekte des Weiteren Bedarfs (mit Engpassbeseitigung WB/WB-E), des Potentiellen Bedarfs (PB) sowie Projekte, die keinen Bedarf aufweisen.

### Beteiligung von Institutionen und der Öffentlichkeit:

Ab dem 21.03.2016 können **Institutionen und Bürger in einem Zeitraum von sechs Wochen** zum Entwurf des BVWP 2030 und zum Umweltbericht Stellung nehmen

([http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/StellungnahmeAbgeben/stellungnahme\\_node.html](http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/StellungnahmeAbgeben/stellungnahme_node.html)).

Eine **Auslegung ist in verschiedenen Städten** vorgesehen. Die nächstgelegene Stelle zur Einsichtnahme ist bei der **Autobahndirektion Nordbayern**, Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg montags bis donnerstags von 7.00-16.00 Uhr und freitags von 7.00-13.00 Uhr einsehbar (Tel. für allgemeine Informationen 0911 - 4621 01).

### Projekte mit Auswirkungen auf die Stadt Fürth:

Folgende Projekte dürften unmittelbare oder zumindest mittelbare Auswirkungen auf die Stadt Fürth haben

- **Bundesfernstraßen:**
  - **6-streifiger Ausbau A 3 zw. AK Biebelried und AK Fürth/Erlangen**
  - **6-streifiger Ausbau A 73 zw. AS Forchheim-Süd und AK Fürth/Erlangen**
- **Bundesschienenwege:**
  - **2-010-V01: ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)**
  - **2-010-V02: ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)**
  - **2-010-V04: Güterzugtunnel Fürth**
  - **2-013-V01: ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg**
  - **2-17-V01: ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ (- Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)**
  - **2-019-V01: ABS Hof - Marktredwitz - Regensburg - Obertraubling (Ostkorridor Süd)**
- **Bundeswasserstraßen:**
  - **keine**

### Details zu den einzelnen Projekten:

Die nachfolgenden Angaben sind dem **Projektinformationssystem PRINS** entnommen. Die angegebenen Dauern sind rechnerische Grundlagen für die Barwertermittlung der Nutzen-Kosten-Untersuchung.

- **Bundesfernstraßen:**
  - **6-streifiger Ausbau A 3 zw. AK Biebelried und AK FÜ/ER:**
    - laufend u. fest disponiert
  - **6-streifiger Ausbau A 73 zw. AS FO-Süd und AK FÜ/ER:**
    - kein Bedarf mit Prüfauftrag (nächster Bedarfsplan)
- **Bundesschienenwege:**
  - **2-010-V01 ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1),**  
<http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-010-V01/2-010-V01.html>):
    - 3. u. 4 Gleis Forchheim - Strullendorf, Vmax 230 km/h, neuer Überholungsbahnhof Eggolsheim Süd; 2-gleisige NBS Strullendorf - Breitengüßbach entlang der A 73 (Ostumfahrung Bamberg), Vmax 230 km/h; 2-gleisige NBS Nürnberg-Kleinreuth - Eltersdorf (**Güterzugtunnel Fürth**), Vmax 120 km/h, Länge 7,5 km
    - Begründung der Dringlichkeitseinstufung (**kein Bedarf**)
      - zu niedriges NKV (1,0), **Wirtschaftlichkeit ist nicht gegeben**
    - hohe Umweltbetroffenheit
    - Verlagerung von 121 Güterzügen von der bestehenden Strecke und 30 zusätzlichen Zügen in den Güterzugtunnel
    - Dauer der noch ausstehenden Planungen 4 Jahre, Dauer der Bauphase 5 Jahre
    - Als **Alternativen** wurde ein reduzierter Streckenausbau **ohne Güterzugtunnel Fürth** (siehe **2-010-V02**) sowie ein **Ausbau des Korridors durch das Pegnitztal** (siehe **2-017-V01**) bzw. ein **Ausbau des Ostkorridors Hof - Regensburg** (siehe **2-019-V01**) betrachtet.
    - Projekt wurde optimiert und erneut als **Variante 2-010-V02** bewertet und in **VB** aufgenommen
    - Zusätzlich wurde 2-gleisige NBS Nürnberg-Kleinreuth – Eltersdorf (**Güterzugtunnel Fürth**), v<sub>max</sub> 120 km/h, Länge 7,5 km in den **PB (2-010-V04)** aufgenommen
  - **2-010-V02 ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1),**  
<http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-010-V02/2-010-V02.html>):
    - 3. u. 4 Gleis Forchheim - Strullendorf, Vmax 230 km/h, neuer Überholungsbahnhof Eggolsheim Süd; 2-gleisige NBS Strullendorf - Breitengüßbach entlang der A 73 (Ostumfahrung Bamberg), Vmax 230 km/h; **Blockverdichtung Fürth – Eltersdorf**
    - Begründung der Dringlichkeitseinstufung **Vordringlicher Bedarf (VB)**:
      - niedriges NKV (1,1)
      - Engpassbeseitigung
      - Reisezeitverkürzung
      - TEN-Kernnetzkorridor
    - hohe Umweltbetroffenheit
    - 17 zusätzlichen Güterzüge ggü. Bezugsfall 2030
    - Dauer der noch ausstehenden Planungen 4 Jahre, Dauer der Bauphase 5 Jahre
    - Als **Alternativen** wurde ein **erweiterter Streckenausbau mit Güterzugtunnel Fürth** (siehe **2-010-V01**) sowie ein **Ausbau des Korridors**

durch das Pegnitztal (siehe 2-017-V01) bzw. ein **Ausbau des Ostkorridors Hof - Regensburg** (siehe 2-019-V01) betrachtet.

- **2-010-V04 Güterzugtunnel Fürth:**
  - ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) Umfasst zusätzlich zu 2-010-V02 (siehe VB) 2-gleisige NBS Nürnberg-Kleinreuth – Eltersdorf (Güterzugtunnel Fürth),  $v_{\max}$  120 km/h, Länge 7,5 km; kann bei positiver Bewertung 2-010-V02 ergänzen (**Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, das in den Vordringlichen oder weiteren Bedarf aufsteigen kann**)
  - **Keine weitergehenden Informationen (Projektossier) im PRINS enthalten**
  
- **2-013-V01 ABS Burgsinn - Gemünden - Würzburg – Nürnberg**  
<http://bvwp-projekte.de/schiene/2-013-V01/2-013-V01.html>:
  - Blockverdichtung Burgsinn - Gemünden - Würzburg - Siegelsdorf;  
**3. Gleis Siegelsdorf – Fürth**
  - Begründung der Dringlichkeitseinstufung **Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)**:
    - hohes **NKV (5,2)**
    - Engpassbeseitigung
    - keine hohe Umweltbetroffenheit
    - TEN-Kernnetzkorridor
  - Erhöhung der Kapazitäten für Schienengüterverkehr (SGV +36 Züge/24h)
  - Flächeninanspruchnahme ca. 12,6 ha
  - mittlere Umweltbetroffenheit:  
Die eingleisige Ausbaustrecke führt von Veitsbronn (Siegelsdorf) nach Fürth durch Grün- und Ackerland und überquert bei Fürth den Main-Donau-Kanal. Innerhalb der Wirkzone liegt ein FFH-Gebiet entlang der Zenn. Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden.
  - Entlastung von Verkehrslärm für 110.378 Einwohner
  - Dauer der noch ausstehenden Planungen 7 Jahre,  
Dauer der Bauphase 2 Jahre
  - Ziel des Planfalls ist die Auflösung des Engpasses zwischen Burgsinn und Nürnberg. Daher wurde als **Alternative** ein **Ausbau der Werntalbahn** (siehe **2-012-V01**, NKV 0,2, kein Bedarf) in Verbindung mit den Projekten **2-010-V01** bzw. **2-010-V02** geprüft.
  
- **2-017-V01 ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ (- Prag)**  
**(Franken-Sachsen-Magistrale)**  
<http://bvwp-projekte.de/schiene/2-017-V01/2-017-V01.html>:
  - **Elektrifizierung Nürnberg - Marktredwitz - Hof**, Marktredwitz - Schirnding - Grenze D/CZ u. **Nürnberg Ost - Nürnberg-Dutzendteich**
  - Begründung der Dringlichkeitseinstufung **Vordringlicher Bedarf (VB)**:
    - niedriges NKV (1,3)
    - Reisezeitverkürzung
    - keine hohe Umweltbetroffenheit
    - Schließung Elektrifizierungslücke
    - TEN-Kernnetzkorridor
  - Erhöhung der Kapazitäten für Schienengüterverkehr (SGV +23 Züge/24h)
  - geringe Umweltbetroffenheit
  - Dauer der noch ausstehenden Planungen 6 Jahre,  
Dauer der Bauphase 5 Jahre
  - Als Alternative wurde ein **Ausbau der Strecke Ebensfeld - Nürnberg** in zwei Ausbaustufen (siehe **2-010-V01** bzw. **2-010-V02**) und ein **Ausbau des Ostkorridors Hof - Regensburg** (siehe **2-019-V01**) betrachtet.

- **2-019-V01 ABS Hof - Marktredwitz - Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)**  
<http://bvwp-projekte.de/schiene/2-019-V01/2-019-V01.html>:
  - **Elektrifizierung Hof - Marktredwitz - Regensburg; 3. Gleis Regensburg - Obertraubling**; 2. Gleis Verbindungskurve Regensburg Hafenbrücke - Regensburg Ost; Herstellung KV-Profil P/C 400 Regensburg - Maxhütte-Haidhof u. Marktredwitz – Oberkotzau
  - Dringlichkeitseinstufung **Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)**:
    - mittleres NKV (1,7)
    - Engpassbeseitigung
    - keine hohe Umweltbetreffenheit
    - Schließung Elektrifizierungslücke
    - TEN-Kernnetzkorridor
  - Erhöhung der Kapazitäten für Schienengüterverkehr (SGV +35 Züge/24h)
  - geringe Umweltbetreffenheit
  - Dauer der noch ausstehenden Planungen 6 Jahre, Dauer der Bauphase 4 Jahre
  - Als Alternative wurde ein **Ausbau der Strecke Ebersfeld - Nürnberg** in zwei Ausbaustufen (siehe **2-010-V01** bzw. **2-010-V02**) und ein Ausbau des Korridors durch das Pegnitztal (siehe **2-017-V01**) betrachtet.

#### **Erste Schlussfolgerungen:**

Wegen der Veröffentlichung am 17.03.2016 konnten noch nicht alle Unterlagen vollständig gesichtet werden, so dass die nachfolgende Einschätzung nur vorläufigen Charakter haben kann.

- **Bundesfernstraßen:**

Bei den Bundesfernstraßen ergeben sich durch den sechsstreifigen Ausbau der A 3 zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen keine unmittelbaren Auswirkungen auf das Stadtgebiet Fürth. Grundsätzlich ist nach Fertigstellung der Maßnahme eine Reduzierung der Staugefahr in den Ausbauabschnitten insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu erwarten.
- **Bundesschienenwege:**

Hier ergeben sich für die Stadt Fürth die deutlichsten Auswirkungen:

  - **ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1):**
    - Keine Aussage zum S-Bahn-Verschwenk, daher wird die bisher planfestgestellte Trasse weiterverfolgt
    - Entfall des Güterzugtunnels (nur noch potentieller Bedarf, Realisierungschancen wenn überhaupt erst weit nach 2030), dadurch keine unmittelbare Entlastung vom Güterverkehr absehbar, aber
    - Ausbau von einer westlichen und zwei östlichen Alternativrouten im vordringlichen Bedarf (Würzburg- Fürth bzw. Nürnberg – Hof und Hof – Regensburg:  
Dadurch Verlagerung des SGV bzw. Entlastung vom SGV im Stadtgebiet
  - **3. Gleis Siegelsdorf – Fürth:**
    - Durch Neubau eines Gleises Lärmschutz nach den strengeren Lärmvorgewerten der 16. BImSchV. Langfristig erleichterte Nutzung potenzieller Wohnbauflächen möglich.
    - Kapazitätsausweitungen könnten auch für Ausbau SPNV genutzt werden (ggf. Taktverdichtung möglich)
    - Bessere Chancen für eine Umgestaltung der SPNV-Stationen Unterfürberg und Burgfarrnbach (z. B. Barrierefreiheit, Verknüpfung mit dem Bus)

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten				
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt		Budget-Nr.		im		
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.		<input type="checkbox"/> Vwhh	<input type="checkbox"/> Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:						

**Beteiligungen**

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

Fürth, 05.04.2016

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt

