

I. Schreiben an:

Regierung von Mittelfranken
Sachgebiet Planfeststellung
Herrn Friedo Wolf
Postfach 6 06

Zur Post gegeben am

26. April 2019 *B*



91511 Ansbach

26.04.2019

Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung Eltersdorf

Sehr geehrter Herr Wolf,
sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Ortsumgehung Eltersdorf im Zuge der Staatsstraße 2242 – Erlangen (Abschnitt 300, Station 0,000 bis Abschnitt 320, Station 0,972) im Gebiet der Stadt Erlangen hat die Stadt Fürth folgende Stellungnahmen und Einwendungen vorzubringen.

Ortsübliche Bekanntmachung und Auslegung

Bei einer Baumaßnahme wie einer Ortsumgehung mit überörtlicher Verkehrsbedeutung (Staatsstraße) insbesondere, wenn diese wie hier fast unmittelbar an der Stadtgrenze zu Fürth beginnt, wäre eine Auslegung der Planfeststellungsunterlagen bei der Stadt Fürth, zumindest aber eine ortsübliche Bekanntmachung auch in Fürth zweckdienlich gewesen, da sich in unmittelbarer Nachbarschaft im Bereich der Stadtgrenze weitere auch in der Öffentlichkeit intensiv diskutierte Verkehrsprojekte befinden (z. B. Ortsumgehung Niederndorf/Neuses, Hüttendorfer Talquerung).

Verkehrsgutachten

Die durch die Maßnahme entstehenden Verkehrsverlagerungen und Veränderungen in den Verkehrsbelastungen werden jeweils für große Teile des Erlanger Stadtgebietes (nördlich der Baumaßnahme) dargestellt. Änderungen auf das Fürther Stadtgebiet (südlich der Baumaßnahme) werden kaum dargestellt. Änderungen im Verkehrsablauf enden jedoch nicht an den Stadtgrenzen.

Zumindest die Verkehrszahlen für die Stadelner Hauptstraße und die A73 direkt südlich der Baumaßnahme sind dargestellt worden. Aus diesen Zahlen kann abgeleitet werden, dass unerwünschte verkehrliche Auswirkungen auf das Stadtgebiet Fürth nicht anzunehmen sind.

Die der Verkehrsprognose zugrundeliegenden Annahmen bzgl. Angebots- und Nachfrageänderungen für das Prognosejahr werden nicht ausgewiesen.

Zumindest die Verkehrszahlen für die Stadelner Hauptstraße und die A73 direkt südlich der Baumaßnahme sind dargestellt worden. Aus diesen Zahlen kann abgeleitet werden, dass unerwünschte verkehrliche Auswirkungen auf das Stadtgebiet Fürth nicht anzunehmen sind.

Die der Verkehrsprognose zugrundeliegenden Annahmen bzgl. Angebots- und Nachfrageänderungen für das Prognosejahr werden nicht ausgewiesen.

Baumaßnahme

Der Radverkehr zwischen den Städten und Landkreisen im Kern der Metropolregion Nürnberg hat heute schon eine wichtige Bedeutung und soll bei Neubaumaßnahmen verstärkt gefördert werden. Zwischen den Städten Erlangen und Fürth sind die St 2243, die ER 5 und der Neubau der OU Eltersdorf wichtige Elemente in einem zusammenhängenden und attraktiven Radverkehrsnetz. Derzeit wird der Radverkehr auf der Kreisstraße ER 5 auf beidseitigen Einrichtungs-Radfahrstreifen oder Seitenstreifen geführt. Der Neubauabschnitt sieht hingegen einen einseitigen Zweirichtungs-Geh-und-Radweg vor. Aus den Unterlagen ist keine Einrichtung erkennbar, die diese beiden Betriebsformen mit einander verbindet. Es wird angeregt, eine geeignete Überleitstelle zu schaffen, an der der in beiden Fahrtrichtungen der entsprechende Wechsel durch die Radfahrer erfolgen kann.

Eisenbahn- und S-Bahn-Planung

Die Planfeststellung der Ortsumgehung Eltersdorf baut gemäß Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.1, auf dem am 30.10.2009 festgestellten Plan des Planfeststellungsabschnitts 17 der Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld mit S-Bahn Nürnberg – Forchheim sowie einer mit Bescheid vom 25.10.2017 hierzu genehmigten Planänderung für das Bauwerk 01 (Ortsumgehung über Neubaustrecke für Güter- und S-Bahn-Verkehr) auf. Das BW 01 überspannt mit einer lichten Weite von 18,30 m drei Gleise in einem Kreuzungswinkel von 99,61 gon. Das BW 02 mit einer lichten Weite von 31,00 m einen zu verlegenden öffentlichen Feld-Waldweg sowie zwei bestehende und ein ehemaliges Gleis der Bestandsstrecke (Kreuzungswinkel 92 gon). Die Aufspaltung in Neubaustrecke und Bestandsstrecke ist Teil des Eisenbahnknotens Eltersdorf, der aus der nördlich von Eltersdorf im viergleisigen Richtungsbetrieb ausgebildeten Ausbaustrecke (innere Gleise: langsamer Güter- und S-Bahn-Verkehr, äußere Gleise: schneller Güterverkehr und Hochgeschwindigkeitsverkehr) die Verzweigung in mehrere südliche Strecken vornimmt. Dies sind nach bisheriger Planung drei Strecken: Die neu zu errichtende S-Bahn-Strecke 5972 Nürnberg Hbf – Eltersdorf, die neu zu errichtende Güterzug-Strecke 5955 Nürnberg Großmarkt – Eltersdorf (auch als Güterzugumfahrung Fürth, Güterzugtunnel oder „Tunnel Fürth“ bezeichnet), sowie die Bestandsstrecke 5900 Nürnberg – Bamberg im Abschnitt Nürnberg Hbf – Eltersdorf (für den übrigen Verkehr). Vorgenannte Verzweigung der viergleisigen in drei zunächst jeweils zweigleisige Strecken erstreckt sich auf einer Länge von rund 3 km von Eltersdorf (Eisenbahnbrücke über die Weinstraße, km 18,6) bis Herboldshof (Eisenbahnbrücke über die Kreisstraße FÜs 4, km G 15,4) und überquert dabei die Grenze der Planfeststellungsabschnitte 16/17 der Ausbaustrecke bei km 16,5 bzw. km G 16,8. Die beiden Schnittstellen der Eisenbahn- und S-Bahn-Planung mit der Ortsumgehung Eltersdorf in Form der Bauwerke 01 und 02 liegt hierbei im Bereich o. g. Verzweigung auf Höhe (km G 17,4 (BW 01) bzw. km 17,3 (BW 02)). Nördlich der geplanten Umgehungsstraße ist dabei (bisher) mit dem bereits errichteten Überwerfungsbauwerk die Trennung der äußeren Ausbaustreckengleise (BW 02, Weiterführung als Bestandsstrecke) von den inneren Ausbaustreckengleise (BW 01, Güter- und S-Bahn-Verkehr) vorgesehen. Die Trennung des Güter- und S-Bahn-Verkehrs in zwei gesonderte Strecken würde sich weiter südlich im Planfeststellungsabschnitt 16 auf Höhe der Gründlachniederung anschließen.

Mit Beschluss vom 09.11.2017 hat das Bundesverwaltungsgericht den für den Planfeststellungsabschnitt 16 (PFA 16) ergangenen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30.01.2014 für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Im Verfahren zeigte sich, dass für das Urteil auch Verstöße gegen zwingendes Naturschutzrecht im Bereich der Gründlachniederung von Bedeutung waren (vgl. Pressemitteilung Nr. 77/2017 des Bundesverwaltungsgerichts vom 09.11.2017). Damit steht der südliche Teil der Streckenverzweigung in seiner derzeitigen Ausgestaltung insgesamt in Frage, unabhängig davon, ob die von der Deutsche Bahn geplante S-Bahn-Strecke weiterhin wie bisher als sogenannter „Verschwenk“ oder mit der Bestandsstrecke gebündelt geführt werden soll. Es ist somit vernünftigerweise geboten davon auszugehen, dass die unstreitig erforderlichen Planänderungen im PF A16 Auswirkungen auf die Lage der Gleise im Anschlussbereich des PFA 17 und damit auch im Bereich des Bauwerks 01 und ggf. des Bauwerks 02 der OU Eltersdorf haben werden.

Hinzu kommt, dass die Bundesrepublik Deutschland derzeit weitere Eisenbahnvorhaben im Bereich Eltersdorf projektiert, die im November 2018 im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans sowie des Projekts „Deutschlandtakt“ vorgestellt wurden:

- „Maßnahmen zur zusätzlichen Fahrzeitverkürzung zwischen Nürnberg und Erfurt“¹
- „Tunnelröhren für den ICE-Verkehr Erlangen – Nürnberg Hbf“¹
- „Neubaustrecke Nürnberg – Würzburg, niveaufreie Einbindung in den Knoten Nürnberg“²

Die geplante Eisenbahninfrastruktur im Bereich Eltersdorf wird gegenüber der bisher festgestellten Planung mit großer Wahrscheinlichkeit mehrere umfangreichere Änderungen erfahren müssen.

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit und auch der Minimierung der Umwelteingriffe sowie zur Vermeidung der Schaffung weiterer Zwangspunkte, wird als Auflage im Planfeststellungsverfahren gefordert, dass die o. g. Bauwerke der OU Eltersdorf so geplant und dimensioniert werden, dass hierdurch keine zusätzlichen Einschränkungen geschaffen werden, die eine verkehrlich, betrieblich, ökologisch und ökonomisch optimierte S-Bahntrasse und auch die Einbindung der weiteren ¹Bahnprojekte erschweren, einschränken oder sogar ausschließen.

Mit freundlichen Grüßen

II. Ref. V / SpA

Fürth, 26.04.2019
STADT FÜRTH

¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [Hrsg.]; Bewertung der Schienenwegeausbauvorhaben des Potenziellen Bedarfs, Stand: 05.11.2018, Folie 8.;

² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [Hrsg.]; Zielfahrplan Deutschland-Takt Vorstellung des ersten Gutachterentwurfs im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene Berlin, 09.10.2018, Folien 8 und 22.