



Eisenbahn- Güterzugtunnel (PFA 13), 4. Planänderung nach § 73 VwVfG

Vorläufige Einwendungen und Stellungnahmen des Stadtkonzerns Fürth

Dringliche Anordnung des
Oberbürgermeisters vom 23. August 2021

1 Einwendungen der Stadt Fürth zur ursprünglichen Planauslage im Jahr 1994

Vom 24. Mai 1994 bis 24. Juni 1994 lag der Plan für den Güterzugtunnel erstmalig aus. Beantragt wurde das Verfahren von der damaligen Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PB DE). Der Beschluss des Stadtrates vom 18. Juli 1994 mit den seinerzeitigen Einwendungen der Stadt Fürth ist in der Anlage A beigefügt.

2 Einwendungen der Stadt Fürth zu den Planänderungen im Jahr 1996

Im Jahr 1996 erfuhr der 1994 ausgelegte Plan drei Änderungen; zwei hiervon betrafen das Fürther Stadtgebiet (Befahrbarkeit Tunnel, Verlegung der Baustelleinrichtungsfläche bei Kronach), und eine nur das Nürnberg Stadtgebiet (Rothenburger Straße zwischen Klein- und Großreuth bei Schweinau). Der Beschluss des Stadtrates vom 7. Oktober 1996 mit den seinerzeitigen Einwendungen der Stadt Fürth ist in der Anlage B beigefügt.

3 Einwendungen der Stadt Fürth zur 4. Planänderung im Jahr 2021

Vom 9. Juli 2021 bis 9. August 2021 lag die 4. Planänderung für den Güterzugtunnel aus. Sie führt das 1994 begonnene Verfahren weiter, ersetzt jedoch sowohl die Unterlagen der ursprünglichen Planauslage von 1994 als auch jene der Planänderungen von 1996 vollständig. Inzwischen nimmt die Deutsche Bahn (DB Netz AG) die Rolle des Antragstellers und Vorhabensträgers wahr.

3.1 Allgemeine und übergreifende Einwendungen, Auflagen und Hinweise

Es folgen Einwendungen, Auflagen und Hinweise, die sich nicht auf einzelne Anlagen oder Bauwerke beziehen oder beschränken.

3.1.1 Immissionsschutz

Zustimmung unter Hinweisen: Aus immissionsschutzfachlicher Sicht besteht unter Beachtung folgender Hinweise Einverständnis. [OA00] [OA10]

3.1.1.1 16. BImSchV

Die schalltechnische Untersuchung – Endzustand der Obermeyer Planen + Beraten GmbH vom 30.09.2020 (siehe Anlage 13.1.1 i.V.m. Anlage 13.1.2 der Unterlagen) wurde durchgesehen. [OA11a]

Es wurden auf Grundlage der 16. BImSchV die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schallsituation überprüft und ob und in welchem Umfang die betroffenen Anwohner durch geeignete Schutzmaßnahmen geschützt werden müssen. Da das Planfeststellungsverfahren „PFA 13 Güterzugstrecke“ 1994 eingeleitet wurde, kommen gem. § 4 Abs. 3 16. BImSchV die Berechnungsrichtlinie Schall 03 – 1990 und gem. § 43 BImSchG der Abschlag von 5 dB(A) weiterhin zur Anwendung. Nach Überprüfung der entsprechenden Kriterien des §18g AEG wurden die schalltechnischen Berechnungen auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung der Prognose 2030 abgestellt. [OA11b]

Es wurden nur die Bereiche außerhalb des geplanten Pegnitztunnels des PFA 13 berücksichtigt, da im Bereich des Tunnels keine Immissionen erzeugt werden, die nach der 16. BImSchV zu beurteilen sind. Da sich an der Planfeststellungsgrenze bei km G 13,526 die Trasse noch in Tunnellage befindet, betrachtet die vorliegende schalltechnische Untersuchung ausschließlich den Süden des PFA 13 bei km G 6,2 auf Nürnberger Stadtgebiet. Die schalltechnischen Berechnungen zeigen, dass auf Nürnberger Stadtgebiet die Immissionsgrenzwerte an einer Vielzahl von Gebäuden mit schutzbedürftiger Nutzung überschritten werden und Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Zur immissionsschutzfachlichen Bewertung dieser Ergebnisse wird jedoch aus Gründen Zuständigkeit auf das Umweltamt der Stadt Nürnberg verwiesen. [OA11c]

Es wird davon ausgegangen, dass für das geplante nördliche Tunnelportal in Fürth Kronach im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu PFA 16 eine gesonderte schalltechnische Untersuchung erstellt und zur immissionsschutzfachlichen Stellungnahme vorgelegt wird. [OA11d]

3.1.1.2 Erschütterungsschutz

Die erschütterungstechnische Untersuchung – Endzustand der Obermeyer Planen + Beraten GmbH vom 30.09.2020 (siehe Anlage 13.3.1 i.V.m. Anlagen 13.3.2.1-4 der Unterlagen) wurde durchgesehen. [OA12a]

Die Beurteilung der Erschütterungsimmersionen erfolgt nach dem Anhang A 03 der DB Richtlinie 820.2050, die auf die DIN 4150-2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und auf die DIN 4150-3 (Einwirkungen auf baulichen Anlagen) verweist. Zur Beurteilung der Immissionen des sekundären Luftschalls, verweist die o.g. Richtlinie auf aus der 24. BImSchV abgeleitete Immissionsrichtwerte (Anhaltswerte). [OA12b]

Der Trassenbereich wurde zur Beurteilung der Erschütterungsimmersionen in zwei unterschiedliche Bereiche eingeteilt. Bereich 1 (Streckenausbau mit Vorbelastung) ab km G 4,5 bis km G 8,5 und Bereich 2 (Neubau ohne Vorbelastung) ab km G 8,5 bis km G 13,526. Für das Stadtgebiet Fürth ist demnach nur der Bereich 2 relevant. [OA12c]

Bei Umsetzung der unter Kapitel 5 genannten erschütterungsmindernden Maßnahmen (Stadt Fürth betreffend unter Kapitel 5.1.3 (Bereich Fürth, Kronacher Wende / Ronhofer Hauptstraße km G 12,85)) mit zusätzlichen Messungen zur Dimensionierung der erforderlichen Masse-Feder-Systeme

gemäß Kapitel 5.3 (Zusätzliche Messungen aus dem Tunnelrohbau) besteht aus immissionsschutzfachlicher Sicht Einverständnis mit o.g. Vorhaben. [OA12d]

3.1.1.3 Baubetrieb

Die schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Baubetrieb der Obermeyer Planen + Beraten GmbH vom 30.09.2020 (siehe Anlage 13.2.1 der Unterlagen) wurde durchgesehen. [OA13a]

Mit den Aussagen des Ingenieurbüros, insbesondere in Kapitel 10 Schallschutzmaßnahmen, wobei das Kapitel 10.1 Notausgänge IV, V und VI und das Kapitel 10.5 Bauarbeiten im Norden des PFA 13 das Fürther Stadtgebiet betrifft, besteht aus immissionsschutzfachlicher Sicht Einverständnis. [OA13b]

Ergänzend wird auf folgendes hingewiesen:

- Soweit möglich müssen Baumaschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen und geeignete lärmindernde Maßnahmen ergriffen werden.
- Die Staubemissionen sind durch geeignete Maßnahmen analog Nr. 5.2.3 TA-Luft auf ein unvermeidbares Minimum zu begrenzen.
- Die Maßnahmen zur Minderung erheblicher Belästigungen durch Erschütterungen aus Bauarbeiten gem. DIN 4150-2 sind zu beachten und umzusetzen.
- Die Betroffenen sind rechtzeitig schriftlich über Zeitdauer, Art und Umfang von unvermeidbaren lärm- bzw. staubintensiven Arbeiten der geplanten Baumaßnahmen zu unterrichten. Ein entsprechendes Informationsschreiben ist für die Bauarbeiten im Fürther Stadtgebiet im Vorfeld dem Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz der Stadt Fürth vorzulegen. [OA13c]

3.1.1.4 12.BImSchV / § 50 BImSchG

Im Sinne des § 50 BImSchG wird vorsorglich auf die im Fürther Stadtgebiet situierten Störfallbetriebe nach der 12. BImSchV hingewiesen. Der geplante Güterzugtunnel verläuft auf ca. km G 12,6 bis km G 13,1 östlich der SGHG/RUAG (Kronacher Str. 63) unter Einhaltung der angemessenen Sicherheitsabstände nach § 3 Abs. 5c BImSchG. Auf ca. km G 10,85 bis km G 11,2 verläuft der Güterzugtunnel westlich der Fa. Guggenberger-Aschenauer (Hans-Vogel-Str. 123) unter Nicht-Einhaltung der angemessenen Sicherheitsabstände nach § 3 Abs. 5c BImSchG. [OA14]

3.1.2 Bodenschutz und Altlasten

Zustimmung unter Auflagen und Hinweisen. Bitte folgende Hinweise beachten. [OA20] [OA23]

Bei der 4. Änderung der Planfeststellung zur Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld, PFA 13 Güterzugstrecke Abzweig Kleinreuth – Eltersdorf, km G 4,500 – km G 13,526 werden die berührten

bodenschutzrechtlichen Tatbestände in Anlage 18.2 zusammengefasst dargestellt. Hierbei wird auch die Altlastenverdachtsfläche „Heubrücke (Poppenreuth)“, Kenn-Nr. 140.1, Altlastenkatasternummer 56301088, aufgeführt. Diese Fläche befindet sich im Umgriff der geplanten Trasse. [OA21]

Auf die dort beschriebene Vorgehensweise in Bezug auf den Umgang mit der vorhandenen Altablagerung wird verwiesen. Sollten Maßnahmen erforderlich werden, die über die dort genannte Vorgehensweise hinausgehen, wird empfohlen, das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg als amtlichen Sachverständigen gutachterlich zu hören und die Stadt Fürth –Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz - als für die Altlastenbearbeitung zuständige untere Bodenschutzbehörde zu informieren. [OA22]

Aufgrund der vorliegenden Unterlagen ist zu erwarten, dass sich die Grundwasserhaltung beim Bau des geplanten Güterzugtunnels negativ auf die laufenden LCKW-Grundwassersanierung der Altlastenverdachtsfläche „ehemalige Johnson-Kaserne“ (Kenn.-Nr. 061.2, ABuDIS-Eintrag: 56301038) auswirken wird. [OA24]

Das Gelände der ehemaligen Johnson-Kaserne liegt im Süden der Stadt Fürth und wird im Norden und Osten durch den Main-Donau-Kanal, im Westen durch die Schwabacher Straße und im Süden durch die Rothenburger Straße begrenzt. Unmittelbar westlich an das Kasernengelände angrenzend befindet sich der Stadtteil Weikershof, der auch der Altlastenverdachtsfläche angehört. Die Altlastenfläche liegt innerhalb des Wasserschutzgebiets Rednitztal der infra fürth gmbh (Zone II und IIIa / IIIb) und im unmittelbarem Zustrom zu den Trinkwasserbrunnen zur Versorgung der Stadt Fürth. Im Rahmen der seit ca. 30 Jahren laufenden Grundwassersanierung wird das belastete Grundwasser im Abstrom der Hauptschadensherde und Zustrom zu der Trinkwasserfassung gefördert und gereinigt. [OA25]

Die zugrundeliegenden Berechnungen des Grundwasserströmungsmodells (Anlage 15_2) lassen erwarten, dass im Kilometrierungsbereich zwischen 5500 km und 6500 km Grundwasserveränderungen entstehen, die sich aufgrund der räumlichen Nähe auch auf die westlich liegende Altlastenfläche auswirken können. Zum Ausschluss einer Gefährdung für die Ziele der Altlastensanierungsmaßnahmen sowie für die Trinkwassergewinnung sind vom Vorhabensträger diese möglichen negativen Auswirkungen der Grundwasserhaltung näher zu betrachten. [OA26]

Wir empfehlen hierzu eine Kontaktaufnahme des hydrogeologischen Gutachters der DB Netz AG mit dem Ingenieurbüro Arcadis Germany GmbH (Projektleiter Dr. Alter), welches die Sanierungsmaßnahme im Auftrag der Stadt Fürth, Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz, gutachterlich betreut. [OA27]

3.1.3 Wasserrecht (allgemein)

Zustimmung unter Hinweisen. Bitte folgende Hinweise beachten. [OA30]

Bei der 4. Änderung der Planfeststellung zur Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld, PFA 13 Güterzugstrecke Abzweig Kleinreuth – Eltersdorf, km G 4,500 – km G 13,526 werden die berührten wasserrechtlichen Tatbestände in Anlage 14.2 zusammengefasst dargestellt. Das Eisenbahnbundesamt ist als Planfeststellungsbehörde hier auch zuständig für die Erteilung der erforderlichen wasserrechtlichen Gestattungen (inkl. AwSV). In diesem Rahmen wird empfohlen, das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg als amtlichen Sachverständigen gutachterlich zu hören. [OA31]

3.1.4 Naturschutz

Zustimmung unter den folgenden Auflagen und Hinweisen. [OA50]

- Mit den Ausgleichsmaßnahmen besteht Einverständnis. Bei Fertigstellung der Ausgleichsmaßnahmen ist das Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz (Untere Naturschutzbehörde) zu informieren. [OA51]
- Es wird um schriftliche Bekanntgabe eines permanenten Verantwortlichen für die ökologische Baubegleitung/Umweltbaubegleitung gebeten. [OA52]
- Grundsätzlich gilt die Baumschutzverordnung der Stadt Fürth innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile. Es ist nicht abschließend erkennbar, ob und wie viele nach Baumschutzverordnung geschützte Bäume gefällt werden sollen. Bei Beeinträchtigung oder Fällung geschützte Bäume sind entsprechende Baumbestandspläne einzureichen, um den Vollzug der Verordnung gewährleisten zu können und ggf. Ersatzpflanzungen zu fordern. In Baumbestandsplänen müssen alle Bäume mit einem Stammumfang ab 80 cm (gemessen in 1 m Höhe über der Erde) durchnummeriert und unter Angabe der Baumart, des Zustands, des Stammumfangs sowie des genauen Kronendurchmessers maßstabsgetreu eingezeichnet sein. Mehrstämmige Bäume müssen, wenn ein Stamm einen Umfang von mehr als 60 cm aufweist, ebenfalls erfasst werden. Zu entfernende Bäume sind eindeutig zu kennzeichnen. [OA54]

3.1.5 Anlagen der Stadtentwässerung Fürth (StEF)

Die nachrichtliche Aufnahme bzw. Vervollständigung der Bestände und Planungen der StEF in den Plänen der DB Netz AG wird verlangt, um eine für den Eisenbahnbau vollständige Plangrundlage sicherzustellen, um die städtischen Planungen aufzuzeigen, und um Schäden an den vorhandenen Leitungen und Bauvorleistungen zu vermeiden. [Vpl21]

Die StEF weist auf die im November 2019 stattgefundenene Transformation der Kanaldatenbank hin. Hierbei wurden die Koordinaten von Gauß-Krüger in UTM umgewandelt und die Höhen von DHHN12 auf DHHN2016 angepasst. [StEF06]

In dem beiliegenden Kanallageplan (Übersichtslageplan) der StEF wurden auszugsweise insbesondere die kreuzenden und umliegenden, städt. Kanäle eingetragen. Die Lagen, die Höhen und die Dimensionen entnehmen Sie bitte den Detailplänen in Anlage S1 bis Anlage S6 (StEF Plan 1 bis StEF Plan 6). [StEF01]

Die StEF weist ausdrücklich darauf hin, dass bei städt. Kanälen zu Unterhalts -/ Sanierungsarbeiten eine Fläche mit einem mind. Abstand von 2,50 (bis DN 350) ab Kanalachse und 3,00 m (ab DN 400) ab Kanalaußenwand nicht überbaut oder mit Bäumen bzw. Sträuchern bepflanzt werden darf. [StEF02]

Des Weiteren müssen die städt. Schächte und auch die Sinkkästen für Spülfahrzeuge zur Reinigung der Kanäle und der Sinkkästen jederzeit zugänglich sein. [StEF03]

Zu Planungen und Bauvorleistungen der StEF siehe Abschnitte 3.2.2 und 3.2.3.

3.1.6 Anlagen der infra fürth gmbh (infra) sowie Quellen, Brunnen und Notbrunnen

Zusätzlich zum Vorbringen durch die infra fürth gmbh macht sich die Stadt Fürth die Einwendungen, Forderungen und Hinweise ihrer Stadtwerke-Tochter aus Anlage I01 bis Anlage I24 auch zu eigen.

Die nachrichtliche Aufnahme bzw. Vervollständigung der Bestandsleitungen der infra in die Pläne der DB Netz AG wird verlangt, um eine für den Eisenbahnbau vollständige Plangrundlage sicherzustellen, um die städtischen Planungen aufzuzeigen, und um Schäden an den vorhandenen Leitungen und Bauvorleistungen zu vermeiden. [Vpl31]

Im Besonderen wird an die Gas-Hochdruckleitung DN 400 entlang der Straße Am Reichgraben und der Kronacher Brücke erinnert, zu der die Güterzugstrecke die in einer kritischen Höhenlage liegt. In der Planauslage aus dem Jahr 1994 war diese Leitung im Übersichtshöhenplan noch verzeichnet; sie sollte von der damals dort als Tunnelrampentrog geplanten Güterzugstrecke **überquert** werden. Im aktuellen Übersichtshöhenplan der 4. Planänderung fehlt die Darstellung der Leitung völlig; trotz der aus dem hier inzwischen vorgesehenen Schildvortrieb mit mutmaßlicher **Unterquerung** der Leitung (latent sicherheitskritische Situation). Es wird gefordert, die Leitung im Übersichtshöhenplan wieder zu ergänzen, sowie Schutzbedürfnis, Schutzweise und technische Lösung der Querung nach Ausarbeitung zusammen mit der infra fürth gmbh in den Planunterlagen zu vermerken. [Vpl32]

Aufgrund des großen öffentlichen Interesses an einem Schutz der Wasserversorgung wird an die Quellen, Brunnen und Notbrunnen der infra und Dritter (auch Privater) erinnert. Die Stadt Fürth fordert, dass beim Bau des Güterzugtunnels dem Schutz und Erhalt von Wasserqualität und Förderleistung aller bestehenden Quellen, Brunnen und Notbrunnen der systematische Vorrang gegenüber der Inkaufnahme von Schädigung und monetärem Schadensersatz eingeräumt wird; der Grund hierfür ist die Knappheit der Ressource Trinkwasser. [Vpl40]

3.1.7 Notausgänge, Schachtkopfgebäude, Rettungsplätze, Feuerwehranfahrtszonen

Eine baurechtliche Würdigung hat in Abstimmung mit der Bauaufsicht der Stadt Fürth zu erfolgen, ggf. sind Baugenehmigungen nach den einschlägigen Vorschriften zu beantragen. [TfA02]

3.1.8 Bündelung Güterzüge Würzburg – Nürnberg über Bamberg

Die aktuelle 4. Planänderung aus dem Jahr 2021 geht für den Güterzugverkehr von völlig anderen Zahlen als die ursprüngliche Auslegung im Jahr 1994 aus. Die Unterschiede sind einander in der Anlage D gegenübergestellt. Demnach werden für den Prognose-Zeitpunkt (jetzt 2030, seinerzeit 2010) nur mehr 92 statt 280 Züge pro Tag im Güterzugtunnel erwartet. Im Gegenzug werden auf der bestehenden oberirdischen Strecke 5950 Fürth Hauptbahnhof – Nürnberg Kleinreuth bei Schweinau (– Nürnberg Rangierbahnhof) nunmehr 180 statt 112 erwartet. Die Stadt Fürth vermutet in diesen Zahlen eine veränderte Zielsetzung / Routingpolitik der DB Netz AG. Anstatt Züge von Würzburg nach Nürnberg Rangierbahnhof künftig vermehrt über die im 4-gleisigen Ausbau befindliche Strecke via Bamberg – und damit durch den Güterzugtunnel – zu leiten, sind vermutlich wieder mehr Güterzüge auf der direkten Strecke Würzburg – Fürth vorgesehen. Diese durchqueren dann jedoch das Stadtgebiet Fürth oberirdisch. Die Stadt Fürth verlangt daher eine Rückkehr zu einer vorrangigen Führung der Güterzüge über Bamberg und den Fürther Güterzugtunnel, um das Stadtgebiet so stark es nur möglich ist, vom Güterzuglärm zu entlasten.

3.2 Einwendungen, Auflagen und Hinweise zu einzelnen Anlagen und Bauwerken

Es folgen Einwendungen, Auflagen und Hinweise, die sich auf einzelne Anlagen oder Bauwerke beziehen oder beschränken.

3.2.1 Thermalquelle „Espan-Quelle“ der Stadt Fürth (Bestand)

Wir verweisen auf die sich unter den Grundstücken 820 und 820/18 Gemarkung Poppenreuth befindende Espan-Quelle, die ab Herbst 2021 saniert wird (vgl. Anlage E1 und Anlage E2). [LA12]

Bei Sichtung der Planunterlagen seitens der infra ist aufgefallen, dass die Quelle in den Unterlagen verzeichnet ist und in einem Beweissicherungsprogramm in Bezug der Wasserchemie gewürdigt wird. Die Lage der Bohrung scheint im Plan jedoch nicht korrekt. [LA21]

Der geplante Güterzugtunnel wird gemäß den Unterlagen wohl in nur ca. 16 m Entfernung von der Espan-Quelle gebaut werden. Die Oberkante des Tunnels befindet sich nach den Unterlagen ca. 22 m unter OK Gelände (= 297,90 m ü.NN) an der Espan-Quelle. In dieser Tiefenlage befinden sich drei einzementierte Kupferrohe, die jeweils unterschiedliche Grundwasserstockwerke erschließen (vgl. Anlage). Die tiefste Wasserentnahme erfolgt aus 437 m unter GOK. [LA22]

3.2.1.1 Geforderte Sicherungsmaßnahmen

Nachfolgende Sicherungsmaßnahmen für die Espan-Quelle werden gefordert. [LA30]

1. Genaue Einmessung der Espan-Quelle im Verhältnis zum geplanten Tunnel [LA31]
2. Überstellung eines Querschnittes der Tunnelröhre auf Kilometrierung der Espan-Quelle mit Schachtgebäude und Bohrung. Zu beachten ist auch die parallel zur Tunneltrasse verlaufende Notentlastungsleitung aus der Überlaufgalerie heraus Richtung Pegnitz. [LA32]
3. Darstellung und Erläuterung der Eindringtiefe randlich eingebrachter Spieße, Nägel und Anker [LA33]

Hintergrund: Bei dem Vortrieb einer laufenden Tunnelbaumaßnahme wurde aus dem Tunnel heraus randlich Spieße und Nägel zur Sicherung gebohrt/verpresst. Eine von der infra genutzte Grundwassermessstelle DN50 in ca. 10 m Entfernung der Tunnelröhre wurde hierbei getroffen und zerstört. [LA33a]

4. Erläuterung, mit welchen Randrücken und Eindringtiefen in diesem Bereich beim Vortrieb zu rechnen ist [LA34]
5. Erschütterungsmessungen (Messvorrichtung auf der zukünftigen Schachtsohle der Espan-Bohrung, 3. Ebene) [LA35]
6. Es müssen entsprechende bauliche Maßnahmen getroffen werden, dass in der späteren Betriebsphase durch „Schwingung“ durch den Güterzugverkehr Schacht und Bohrung nicht beschädigt werden [LA36]
7. Bei Beschädigung durch Bau oder Betrieb liegt die volle Haftung bei der DB. Ein Verschluss der 3 Arteser und Neubau des untersten Horizontes wäre nach Stand der Technik auf Kosten der DB durchzuführen. [LA37]

3.2.1.2 Einwirkungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Planfeststellung müssen im Hinblick auf die Espan-Quelle die im Folgenden aufgezählten Einwirkungsmöglichkeiten betrachtet werden. [LA40]

1. Mögliche Beschädigung des unterirdischen Bauwerkes der Espan-Quelle durch den Bau des Tunnels. Die DB hätte hier die Kosten der Beweissicherung zu tragen [LA41]

2. Mögliche dauerhafte Auswirkungen auf die Espan-Quelle, vor allem deren Abdichtung, durch späteren Betrieb des Güterzugtunnels (Stichwort: Schwingungsübertragung, vor allem unter GW-Spiegel) [LA42]

3. Sofern bauliche Schäden an der Espan-Quelle während des Tunnelbaus oder in den nächsten Jahren/Jahrzehnten festgestellt werden: Einwirkungen der dann notwendigen Rückbau- oder Sanierungsarbeiten an der Quelle auf den Güterzugtunnel. Wären dann noch erforderliche Überbohrarbeiten mit Spülungsdruck möglich? [LA43]

Hierfür müsste mit der DB klar geregelt werden, ob und in welchem Umfang Sanierungsarbeiten durchgeführt werden können, bzw. ob hier von Seiten der DB zukünftige Einschränkungen für Bohr- und Sanierungsarbeiten im Bereich des Tunnels zu erwarten sind. Dabei geht es sowohl um Kostenfragen der Beweissicherung am Tunnel und ob derartige Sanierungsarbeiten überhaupt noch möglich noch gestattet werden. [LA43a]

Sollte die DB keine uneingeschränkte Freigabe zukünftig sicher notwendig werdender Sanierungs- oder Rückbauarbeiten aufgrund der Nähe zum Tunnel gestatten, wäre diese Sachlage in Abstimmung mit dem Bergamt (Regierung von Oberfranken) zu erörtern, da dann aufgrund des Bauwerkes der DB die Sanierungsfähigkeit der Bohrung Espan-Quelle eingeschränkt oder starken Einschränkungen nicht mehr gegeben wäre. [LA43b]

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass ab September 2021 bis Mitte 2022 Sanierungsarbeiten im 14 m tiefen Schacht der Espan-Quelle durchgeführt werden. Dies wurde dem Projektverantwortlichen der DB Herrn Jugo bereits mit Mail vom 19.03.2021 mitgeteilt. Nach seiner Ansicht steht der Sanierung nichts im Wege. [LA50]

Nach Fertigstellung der Sanierung kann eine Beweissicherung des aktuellen Zustandes des Bohrlochausbaus erfolgen. Die Kosten hierfür müsste die DB tragen. [LA60]

3.2.2 Regenrückhaltebecken Kronach mit Klärbecken und Pumpwerk (StEF-Planung)

Auf dem Grundstück Fl. Nr. 321 Gem. Ronhof der Stadtentwässerung Fürth ist der Bau eines Regenrückhaltebeckens ($V = 1149 \text{ m}^3$) mit vorgeschaltetem Regenklärbecken ($V = 200 \text{ m}^3$) und Pumpwerk mit Entlastung in den Bucher Landgraben geplant, vgl. Anlage S6 („StEF Plan 6“). Eine Detailplanung liegt hierzu noch nicht vor. [StEF04]

3.2.3 Entwässerung Baugebiet Am Buckacker (StEF-Planung)

Des Weiteren ist in der Gesamtplanung des Kanalnetzes der Stadtentwässerung Fürth vorgesehen, das neue Baugebiet „Am Buckacker“ über den Gewendeweg, eventuell mit zwischengeschaltetem Rückhaltebecken östlich der A73, zu entwässern. Die Querung der A73 ist in diesem Bereich bereits vorhanden, vgl. Anlage S4 („StEF Plan 4“).

3.2.4 Notausgang II – Nürnberg Ferdinandstraße / Konradstraße (BW-Nr. 8.3, 8.4)

Alle km-Angaben im Folgenden beziehen sich **nicht** auf die Güterzugstrecke (VzG5955, PFA 13), sondern auf das hier gekreuzte Streckenbündel Nürnberg – Fürth (5900, 5972, PFA 11/14). [Vpl12]

Einwendung, Forderung: Der Notausgang II (Bauwerk 8.3) und sein zugehöriger Rettungsplatz (Bauwerk 8.4) werden jeweils so verschoben und/oder verkleinert, dass nördlich des Gleises 151 der Betriebsstelle Nürnberg Doos (vgl. Lageplan 4.1, Blatt 6), welches dem Gleis 5972-0 der 1-gleisigen S-Bahn-Strecke 5972 entspricht, ein weiteres Gleis für den möglichen späteren 2-gleisigen Ausbau der S-Bahn-Strecke 5972 arrondiert werden kann, und die Trassenfreihaltung für dieses zusätzliche Gleis flächenmäßig nicht mit den Bauwerken 8.3/8.4 des PFA 13 der Güterzugstrecke 5955 kollidiert. Dies kann entweder durch großräumige oder durch kleinräumige Verschiebung des Notausgangsbauwerks sowie dessen Rettungsplatzes vermieden werden. Diese Verschiebung wird gefordert, um die Trassenfreihaltungen und die Ausbaumöglichkeiten der S-Bahn nicht zu entwerten bzw. unnötig zu behindern. [Vpl11]

Begründung: Die Städte Nürnberg und Fürth fordern die Freihaltung der Trasse für einen 2-gleisigen Ausbau der heute zwischen Nürnberg Hbf und Fürth Hbf nur 1-gleisigen S-Bahn-Strecke 5972. Ein solcher Ausbau ist auch Teil der Vorschläge und städtischen Forderungen an das „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“ (AuSBauNü) und soll in jedem Falle, und daher auch unabhängig von den Ergebnissen der derzeitigen gutachterlichen Untersuchung zum AuSBauNü, als Zukunftsoption beibehalten werden. Er dient dazu, weitere S-Bahn-Linien wie bspw. die S6 nach Neustadt an der Aisch, nach Markt Erlbach und ggf. nach Cadolzburg, einheitlich und unter Nutzung und Bedienung der S-Bahn-Halte über die Strecke 5972 zu führen und damit dem Produktkonzept S-Bahn entsprechend weiterzuentwickeln. Zudem erlaubt es die Verdichtung und Erhöhung von Takt und Betriebsstabilität auf der S-Bahn-Strecke. Beide Städte halten zu diesem Zwecke auf ihrem Stadtgebiet jeweils überwiegend – dort wo dies noch nicht verbaut ist – einen Trassenstreifen frei, der den nördlichen Anbau eines zweiten Gleises auf einer sehr großen Länge erlaubt (ca. km 0,0 – km 3,8 auf Bahnanlagen, km 4,8 – km 5,8 auf Trasse ehem. Förderband, ca. km 6,4 – km 7,3 ehem. Güterbahnhof Fürth); an vereinzelt Engstellen auch einen Streifen, der den zweigleisigen Ausbau unter Verschiebung des bestehenden Gleises 5972-0 ermöglichen wird (ca. km 5,8 – km 6,4 Bereich Stadtgrenze). Durch diese Trassenfreihaltung kann die heute knapp 7 km lange Eingleisigkeit später auf nur mehr einen Kilometer reduziert werden (km 3,8 – km 4,8). Die derzeitige Planung des Notausgangs II würde diese *Ausbaubarkeit mittels einfachen Anbau eines weiteren Gleises* nun jedoch an km 5,4 ohne Not unterbrechen. Dies soll durch Änderung im PFA 13 mit Nachweis der nördlichen Anbaubarkeit eines 2. Gleises an Strecke 5972 vermieden werden. [Vpl13]

3.2.5 Notausgang IV – Fürth Dammstraße / Wilhelm-Raabe-Straße (BW-Nr. 9.5, 9.6)

Das Bauwerk befindet sich im 2012 gern. Art. 23 BayNatSchG/§ 30 BNatSchG kartierten Biotop 10 FUE-1140-006 (Hecken am Frankenschnellweg südlich von Poppenreuth), die untere Naturschutzbehörde ist zu beteiligen. [TfA03]

Der für einen Rettungstransportwagen angegebene Wendekreisradius von 6 m ist zu gering. Gern. RAS 06 beträgt der Radius für Lieferwagen 7,35 m (bspw. beim Notausgang VI wird ein u. E. nach ausreichender Radius von 7,55 m angegeben). Eine Breite zwischen Zaun und Schutzplanke, welche für ein Wenden in einem Zug notwendig wäre ist über die gesamte Länge der Dammstraße nicht vorhanden, die Vereinbarkeit mit dem Rettungskonzept ist zu überprüfen bzw. die Anlage gern. Sicherheitsanforderungen zu ändern. [TfA04]

Der Notausgang liegt größtenteils auf Flächen der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung); z. T. auf städtischen Flächen. Gern. _Pkt. 5.8.1 des Rettungskonzeptes ist kein Erwerb vorgesehen, stattdessen die Ausweisung von Feuerwehranfahrtszonen. [TfA05]

3.2.6 Notausgang V – Fürth Poppenreuther Brücke (BW-Nr. 10.6, 10.7, 10.8)

Mindestens drei Bäume entfallen. [TfA06]

Der Notausgang liegt größtenteils auf Privatgrund. Es wird davon ausgegangen, dass eine Einigung mit dem betroffenen Grundstückseigentümer besteht (Anpassung des Parkplatzes Einrichtungshaus). [TfA07]

Der Rettungsplatz ist mit einem Zaun (Absturzsicherung) zu versehen (Höhenunterschied vom Gehweg zum Parkplatz Einrichtungshaus ca. 3 m). [TfA08]

Die Feuerwehranfahrtszone liegt auf einer zweistreifigen Straße mit einer Verkehrsbelastung von ca. 26.000 Fz/24h. Die Auswirkungen eines Einsatzes sind auch verkehrlich weiter zu untersuchen. [TfA09]

3.2.7 Notausgang VI – Fürth Flurstraße / Gewendeweg (BW-Nr. 11.5, 11.6)

Der Notausgang liegt auf Privatgrund. Das zuführende, städtische Flurstück ist derzeit teilweise privat überbaut. Das Schachtkopfgebäude ist verkehrlich zu erschließen. Es ist ein Erschließungsvertrag mit der Stadt Fürth abzuschließen, die Erschließung hat nach den Vorgaben der Stadt Fürth und den geltenden Richtlinien und Vorschriften zu erfolgen. [TfA10]

Ob ein Anfahren von Feuerwehrfahrzeugen hinreichend möglich ist, ist nachzuweisen bzw. mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz abzustimmen. [TfA11]

Abhängig vom Grunderwerb könnte alternativ eine Anfahrt von der Bohnenstraße zweckmäßig sein. [TfA12]

3.2.8 Notausgang VII – Fürth Kronacher Straße, Höhe Anwesen 129 (BW 12.16, 12.17)

Zur möglichen Verschiebung des Standorts von Notausgang und Rettungsplatz wird eine Alternativenprüfung gefordert (3.2.8.1). Falls diese keine Vorteilhaftigkeit des Alternativvorschlags ergäbe, verbleiben Hinweise und Forderungen zum Standort aus der aktuellen Planauslage (3.2.8.2). Unabhängig vom genauen Standort besteht eine allgemeine Forderung für den NA VII (3.2.8.3).

3.2.8.1 Alternativenprüfung für Verschiebung des Standorts

Der Notausgang VII – vormals Notausgang Nr. 13 im Planungsstand von 2019 –, km G 12,700 (Anlage 12.1.4.12) greift in Gehölzbestände ein. Zum Schutz der Gehölze hat die Stadt Fürth einen Alternativvorschlag unterbreitet, der eine nicht Baum-bestandene städtische Freifläche ca. 30 Meter weiter südlich für den Rettungsplatz vorsieht und in Anlage G dargestellt ist. Es ist zu prüfen, ob der Vorschlag von Vpl/SpA vom 10.03.2020 aus ökologischer Sicht hinsichtlich Umfang der Gehölzentfernung, Vorhandensein von Zauneidechsen und Vogelschutz vorzuziehen wäre. Falls eine Änderung ökologisch vorteilhafter wäre, wird eine Umplanung dahingehend gefordert. Die Alternativenplanung ist dem Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz Fürth vorzulegen. [OA53] [Vpl03]

3.2.8.2 Standort aus der Planauslage der 4. Planänderung

Der Notausgang liegt überwiegend auf städtischen Flächen, z. T. auch auf Flächen der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). [TfA13]

Der Wendekreis für einen Rettungstransportwagen ist zu klein angesetzt (s. o., Abschnitt 0), der Rettungsplatz ist entsprechend anzupassen. [TfA14]

3.2.8.3 Allgemein

Das Schachtkopfgebäude ist verkehrlich zu erschließen. Es ist ein Erschließungsvertrag mit der Stadt Fürth abzuschließen, die Erschließung hat nach den Vorgaben der Stadt Fürth und den geltenden Richtlinien und Vorschriften zu erfolgen. [TfA15]

3.2.9 Geländeabsenkung und Retentionsraum nördlich Am Reichgraben, Baustraße, Rettungsplatzzufahrt (BW-Nr. 13.17, 13.18, 134)

Die Schaffung des Retentionsraumes erfolgt auf Privatgrund, betrifft aber auch den Damm der Straße Am Reichgraben. Die Straße ist als Ortsstraße gewidmet, nördlich daneben liegt ein öffentlicher Feld- und Waldweg (im künftigen weitergeführten Dammbereich). Die Standsicherheit der Straße ist zu gewährleisten. [TfA16] Für den am bisherigen Fuße des Dammes liegenden Feld- und Waldweg (Flurstück Nr. 313 Gemarkung Ronhof) ist in Abstimmung mit der Stadt Fürth, den angrenzenden Grundstückseigentümern sowie der Teilnehmergemeinschaft Sack eine Regelung zu treffen (bspw. Verlegung in das Retentionsbecken oder Auflassung/Einziehung Widmung). [Vpl01]

Der in nördliche Richtung verlaufende, nicht städtische öffentliche Feld- und Waldweg soll zur Rettungsplatzzufahrt ausgebaut werden. Die geplante Furt ist so auszubilden, dass Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge ungehindert zufahren können (bspw. Ausrundungsradius der Übergänge min. 15 m gemäß den Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr RFF). Der unbefestigte Weg ist dauerhaft so auszubilden, dass eine Rettungszufahrt ungehindert möglich ist. Der Retentionsraum liegt im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Bucher Landgrabens (und soll dessen Verlust an Retentionsraum im PFA 16 ausgleichen). Er grenzt im Norden an das Landschaftsschutzgebiet Bucher Landgraben/Bisloher Entwässerungsgraben an (Erweiterung der Gewässerfeuchtzone). [TfA17] Für die im Zuge der Rettungsplatzzufahrt (Bauwerk 13.17) sowie der Baustellenerschließung (Bauwerk 134) liegende Brücke über den Bucher Landgraben ist der Nachweis der Tragfähigkeit und der geometrischen Befahrbarkeit (Schleppkurve) zu führen. [Vpl02]

3.2.10 Verlegung Baustraße auf das „Möbelmarkt Sconto“-Gelände:

Es wird gefordert, Anlage 16, Blatt 2, dahingehend zu korrigieren, dass die Baustellenzufahrt nördlich von Steinach über die auf dem „Möbelmarkt Sconto“-Gelände bestehende Feuerwehrumfahrt nördlich des Lärmschutzwalls erfolgt, mit Ein-/Ausfahrt auf die verlegte Straße Am Mühlweg. Die derzeitige Darstellung bindet an der alten Lage der Straße Am Mühlweg neben Wohnhäusern an und würde eine Lücke im Lärmschutzwall erfordern. Die Verlegung ist in Anlage C visualisiert.

4 Einwendungen der infra fürth gmbh zur 4. Planänderung im Jahr 2021

Die infra fürth gmbh gehört einerseits zum Stadtkonzern, stellt gleichzeitig jedoch auch eine selbständige Rechtsperson dar. Ihre Einwendungen werden daher sowohl im Namen der Stadt Fürth als auch im Namen der infra fürth gmbh eingereicht. Sie sind in Anlage I01 bis Anlage I24 beigefügt.

5 Anlagenverzeichnis

Nr.	Bezeichnung	ggf. Fassung (Dok.-Nr.)
Anlage A	Beschluss des Stadtrates vom 18. Juli 1994	1994-07-21-0253
Anlage B	Beschluss des Stadtrates vom 7. Oktober 1996	1996-10-07-0253, 1996-07-23-0037
Anlage C	„Sconto-Baustraße“	2021-08-20-0700
Anlage D	Güterzüge: Planzahlen im Vergleich	2021-08-20-0600
Anlage E1	Auszug aus dem Geoinformationssystem: Espan-Quelle	27.05.2020
Anlage E2	Espan-Quelle, Schichten, Ausbau-Best. Darstellung Ebenen	2021-07-26-0023
Anlage G	Notausgang 13 – jetzt VII – des Güterzugtunnels: Gegenüberstellung von DB-Planung und Vpl- Alternativvorschlag (Gehölzschonung)	2020-03-10-1131
Anlage I01	Stellungnahme der infra fürth gmbh vom 10. August 2021	2021-08-10-0904-2401-A01
Anlage I02	Legende der Gas-, Wasser-, Strom- und Fernwärmeleitungen; Stromkabelbezeichnung	2021-08-10-0904-2402-A02
Anlage I03	infra-Gas Abschnitt 07	2021-08-10-0904-2403-G07
Anlage I04	infra-Gas Abschnitt 08	2021-08-10-0904-2404-G08
Anlage I05	infra-Gas Abschnitt 09	2021-08-10-0904-2405-G09
Anlage I06	infra-Gas Abschnitt 10	2021-08-10-0904-2406-G10
Anlage I07	infra-Gas Abschnitt 11	2021-08-10-0904-2407-G11
Anlage I08	infra-Gas Abschnitt 12	2021-08-10-0904-2408-G12
Anlage I09	infra-Gas Abschnitt 13	2021-08-10-0904-2409-G13
Anlage I10	infra-Strom Abschnitt 07	2021-08-10-0904-2410-S07
Anlage I11	infra-Strom Abschnitt 08	2021-08-10-0904-2411-S08
Anlage I12	infra-Strom Abschnitt 09	2021-08-10-0904-2412-S09
Anlage I13	infra-Strom Abschnitt 10	2021-08-10-0904-2413-S10
Anlage I14	infra-Strom Abschnitt 11	2021-08-10-0904-2414-S11
Anlage I15	infra-Strom Abschnitt 12	2021-08-10-0904-2415-S12
Anlage I16	infra-Strom Abschnitt 13	2021-08-10-0904-2416-S13
Anlage I17	infra-Wasser Abschnitt 07	2021-08-10-0904-2417-W07
Anlage I18	infra-Wasser Abschnitt 08	2021-08-10-0904-2418-W08
Anlage I19	infra-Wasser Abschnitt 09	2021-08-10-0904-2419-W09
Anlage I20	infra-Wasser Abschnitt 10	2021-08-10-0904-2420-W10
Anlage I21	infra-Wasser Abschnitt 11	2021-08-10-0904-2421-W11
Anlage I22	infra-Wasser Abschnitt 12	2021-08-10-0904-2422-W12
Anlage I23	infra-Wasser Abschnitt 13	2021-08-10-0904-2423-W13
Anlage I24	infra-Stellungnahme Wasserwerke	2021-08-10-0904-2424-ZWW
Anlage S0	StEF Plan 0 (Übersichtslageplan, Maßstab 1:5000)	2021-08-05-0069
Anlage S1	StEF Plan 1 (Maßstab 1:500)	2021-08-05-0069
Anlage S2	StEF Plan 2 (Maßstab 1:750)	2021-08-05-0069
Anlage S3	StEF Plan 3 (Maßstab 1:500)	2021-08-05-0069
Anlage S4	StEF Plan 4 (Maßstab 1:500)	2021-08-05-0069
Anlage S5	StEF Plan 5 (Maßstab 1:500)	2021-08-05-0069
Anlage S6	StEF Plan 6 (Maßstab 1:750)	2021-08-05-0069

Verfügender Teil:

Vollzug des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);

4. Planänderung betreffend die Planfeststellung mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld, Planfeststellungsabschnitt 13 Güterzugstrecke Abzweig Kleinreuth – Eltersdorf (km G 4,500 – km G 13,526), mit Umbau Strecke 5950 Nürnberg Rbf – Fürth Gbf und Neubau Strecke 5955 Abzweig Kleinreuth – Eltersdorf in Nürnberg und Fürth

hier: Vorläufige Einwände und Stellungnahmen des Stadtkonzerns Fürth

I. Der Oberbürgermeister trifft folgende dringliche Anordnung gem. Art. 37 Abs. 3 GO:

Vorstehende Einwendungen und Stellungnahmen – Seiten 1 bis 15 zzgl. der Anlagen gem. Anlagenverzeichnis – werden fristgerecht im o. g. Verfahren für die Stadt Fürth vorgebracht bzw. für die jeweils Stellungnehmenden des Stadtkonzerns eingereicht.

II. SpA-Vpl zur Übermittlung an die Regierung von Mittelfranken am 23.08.2021

III. SpA-Vpl zur Kenntnissgabe per E-Mail an die betroffenen Dienststellen

IV. SpA-Vpl zur Bekanntgabe im Bau- und Werkausschuss 9/2021 mit Beschlussvorschlag über die Einwendungen und Stellungnahmen

Fürth, den 23. August 2021

gez. Thomas Jung

Dr. Thomas Jung
Oberbürgermeister

Anlagen gemäß Anlagenverzeichnis

Mitzeichnung:

Hg