

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	10.04.2024	öffentlich - Beschluss
Finanz- und Verwaltungsausschuss	24.04.2024	öffentlich - Beschluss

Stadt- und Verkehrsentwicklung Fürth Nordost: Aufgaben und Projekte mit Eisenbahn-/S-Bahn-Bezug im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 16 Fürth Nord; Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 (VDE 8)

Aktenzeichen / Geschäftszeichen SpA-Vpl-Hg-404N	Folgende Referenzvorlage vorhanden: SpA/723/2019
Anlagen: – Ausführliche Sachverhaltsdarstellung (mit Anlagen A und B) – Klimaprüfung	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag der Referentin zur geplanten Vorgehensweise der Deutschen Bahn wird zur Kenntnis genommen.

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die S-Bahn-Bündelungslösung aktiv zu fördern und die Interessen der Stadt Fürth gegenüber der DB-Planung zu vertreten.

Mit gutachterlicher Unterstützung soll ein „Verkehrskonzept Fürth Nordost“ erarbeitet werden, um die Abstimmung zwischen der geplanten Bahnübergänge-Beseitigung, den Eisenbahnbrücken, dem künftigen Straßennetz sowie den darauf einzurichtenden Bus-Linien zu vollziehen. Die Stadtverwaltung soll Optimierungen bei der DB anregen, insbesondere eine West-Lage der S-Bahn-Strecke in Stadeln Nord.

Die Gremien (Stadtrat, Bau- und Werkausschuss, Beratungskreis Nahverkehrsplan) sind an Konzeptaufstellung und Planungsbegleitung geeignet zu beteiligen. Über eine Anpassung der Prioritätenfestlegung des Stadtplanungsamtes ist im Einzelfall separat zu entscheiden

Sachverhalt:

– *Hinweis: Zum Sachverhalt erfolgt in der Sitzung des Bau- und Werkausschusses als Überblick eine etwa 10-minütige **Präsentation** durch die Abteilung Verkehrsplanung. Der zu zeigende Präsentationsfoliensatz wird rechtzeitig vor der Sitzung zur Vorlage in Session ergänzt.* –

Zwischen Bundesverkehrsministerium, Freistaat Bayern und Deutscher Bahn wurde Ende 2023 die Überarbeitung der vor dem Bundesverwaltungsgericht gestoppten Planung für die S-Bahn-Strecke in Fürth Nord vereinbart und finanziert. Diese Planungsleistung sieht zuerst den fairen **Variantenvergleich** vor, auf den später die Variantenentscheidung gestützt wird.

Verglichen werden sollen in Vorplanungsgenauigkeit folgende **fünf Varianten**:

- S-Bahn-Verschwenk
- S-Bahn-Verschwenk + Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung (MzG)
- S-Bahn-Bündelungslösung
- S-Bahn-Bündelungslösung + Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung (MzG)
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung (MzG) alleine

Alle Varianten berühren umfangreich **Belange der Stadt Fürth**:

So unterbräche der **S-Bahn-Verschwenk** die Gemeindeverbindungsstraßen Stadeln – Kronach und Steinach – Boxdorf, wodurch das durch Zäsuren bereits stark geprägte Stadtgebiet weiter zerteilt werden würde; für Fußgänger, Radler und die Bus-Linien entstünden große Umwege. Zudem steht der Verschwenk u. a. in Konflikt mit mehreren Bebauungsplanverfahren.

Für die **Bündelungslösung** müssen die Bahnübergänge Herboldshof und Steinach beseitigt und ggf. durch Eisenbahnbrücken ersetzt werden. So entfallen verkehrsberuhigende Effekte der heute oft geschlossenen Bahnübergänge. Zugleich eröffnen sich damit wichtige neue Möglichkeiten, das Bus-Linien-Netz in Ost-West-Richtung durchgängig zu gestalten, und damit Großgründlach, Schmalau und Bislohe per Bus an die S-Bahn anzubinden. Zudem ist die im Planfeststellungsverfahren anhängige Ortsumgehung Herboldshof mit der Bündelungslösung kaum in Übereinstimmung zu bringen, da sie vor dem aufzulösenden Bahnübergang endet, so dass hier eine Alternativenprüfung und Planänderung unumgänglich scheinen.

Bei den **Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung** sind ggf. im Falle von Vergrößerungen der Gleisbögen der Bestandsstrecke, ebenfalls Auswirkungen möglich.

Um die damit einhergehenden Veränderungen im Sinne der Stadt Fürth mitzugestalten, ist es daher nötig, die Netze der Straßen, Bus-Linien, Fußgänger und Radfahrer zeitnah gegenüber der Deutschen Bahn in einem „**Verkehrskonzept Fürth Nordost**“ zu definieren, in Planungen zu vertiefen, und die Ergebnisse nachher gemeinsam umzusetzen. Hierfür sind u. a. intensive Abstimmungen mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und -Verkehrsunternehmen erforderlich (Stadt Nürnberg, Stadt Erlangen, Landkreis Fürth, Bayerische Eisenbahngesellschaft, VGN, VAG, ESTW, infra), sowie mit zahlreichen Dienststellen, Behörden, und mit der Autobahn GmbH.

Zur Entlastung der Verwaltung soll die Erarbeitung von Verkehrskonzept und Planungen durch **externe Planer** erfolgen.

Zudem soll die Stadtverwaltung gegenüber der Deutschen Bahn **Optimierungen** anregen, um die Planung der Bündelungslösung zu verbessern, darunter insbesondere das bisher nördlich der Autobahn-Querung vorgesehene Überwerfungsbauwerk nach Süden zu verschieben, um damit die S-Bahn-Station Stadeln Nord in West- statt Ost-Lage planen zu können.

Diese **West-Lage** hätte gegenüber der Ost-Lage folgende Vorteile:

- Entlastung des Bereichs der Hempeläcker von dem bisher dort geplanten Kreisverkehr, Park+Ride-Platz und Busbahnhof an der S-Bahn-Station Stadeln Nord
- Nutzung der Brachflächen (ehemalige Laderampe) zwischen der Straße An der Rampe und der Eisenbahnstrecke (Bestandsstrecke) für die S-Bahn-Station und die entlang der Station anzuordnenden Elemente: Busbahnhof, Park+Ride-Platz, Rampe der unter der Eisenbahnstrecke hindurchgeführten Straße und Wege
- Lage der Station auf der Siedlungsseite und damit deutlich kürzerer Weg der Fußgänger von Stadeln zur S-Bahn, bessere soziale Kontrolle.
- Eisenbahntechnische Vorteile (günstigere Lage für die Ein-/Ausfädelung mit die Güterzugstrecke, Trassierung für 140 statt 120 km/h, Überholgleisnutzung in Südrichtung).

Die Stadtverwaltung soll sich dafür einsetzen, dass das **Überwerfungsbauwerk** bei Stadeln als Eisenbahnunterführung ausgebildet wird, um die heutige Gleishöhe nicht zu überschreiten.

Die Variantenvergleich der DB wird vsl. Mitte 2024 vergeben und ist auf 2 Jahre konzipiert. Die vorgenannten Aufgaben für die Stadt Fürth sind folglich **jetzt zu beginnen**, damit Ergebnisse spätestens ab Mitte 2025 vorliegen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	zunächst 70.000 €	jährliche Folgekosten <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja Hst. Budget-Nr. im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh			
wenn nein, Deckungsvorschlag: Vorlage an Finanz- und Verwaltungsausschuss			

Prüfung der Klimarelevanz:

<input type="checkbox"/>	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
<input type="checkbox"/> -- Stark negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> - Negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> 0 Keine oder geringe Klimawirkung	<input type="checkbox"/> + Positive Klimawirkung	<input checked="" type="checkbox"/> ++ Stark positive Klimawirkung
Begründung: Beitrag zur Steigerung des Umweltverbundes bzw. klimafreundlichen Verkehrs				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

Beteiligungen

Auftrag:	Käm beteiligt	an Stadtplanungsamt von	11.03.2024
Ergebnis:	Kenntnis genommen	Röhrs, Bernhard, Dr.	14.03.2024

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 09.02.2024

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw. des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 10.04.2024

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: