

Baureferat

I. Vorlage

- zur Beschlussfassung
 als Bericht

Gremium

Sitzungsteil

Datum

bisherige Beratungsfolge	Sitzungstermin	Abstimmungsergebnis				
		einst.	mit Mehrheit		Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
			angen.	abgel.		

Betreff
Planfeststellungsverfahren S-Bahn Fürth-Nord

Zum Schreiben/Zur Vorlage der Verwaltung vom
 01.02.06

Anlagen

Beschlussvorschlag

Der Bauausschuss nimmt die Ausarbeitung der DB Netz AG zur Kenntnis und verweist die Vorlage zur Beschlussfassung in den Stadtrat am 08.03.2006
 Die Verwaltung wird gebeten, für event. Fraktionsberatungen zur Verfügung zu stehen.

Sachverhalt

Rückblick:

Das Planfeststellungsverfahren für den Teilbereich Fürth-Nord der Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit wurde erstmals in der Zeit vom 12.02-11.03.97 öffentlich ausgelegt. Im Rahmen dieser öffentlichen Auslegung hat sich der Stadtrat zu dem Projekt mit Beschlussfassung vom 12.03.97 geäußert (Anlage. Sie wurde fristgerecht der Regierung von Mittelfranken übersandt. Eine Erörterung fand am 29.10.1997 in der Stadelner

Turnhalle statt, in der die Verwaltung die vom Stadtrat formulierten Bedenken und Anregungen vortrug. Nach der Erörterung wurde es um dieses Projekt still, die weiteren Verfahrensschritte wurden nicht eingeleitet, insbesondere kam es zu keinem Planfeststellungsbeschluss durch das Eisenbahnbundesamt (EBA).

Wesentliches Element der seinerzeitigen Stellungnahme der Stadt Fürth war, dass der S-Bahn-Verschwenk abgelehnt wurde.

Sachstand zum S-Bahn-Verschwenk:

(siehe auch Vorlage zum BA am 06.03.2002)

Die ablehnende Haltung der Stadt Fürth zu dem Verschwenk der S-Bahn führte dazu, dass von den „Investoren der S-Bahn“ – dem Bund und dem Land – in dem Bund-Länder-Arbeitskreis eine Sensitivitätsuntersuchung durchgeführt wurde. Gegenstand dieser Untersuchung vom Juli 2001 war die Führung der S-Bahn entlang der Stammstrecke mit den Haltepunkten Vach und Stadeln im Vergleich zu der Führung über die Schmalau (damals noch Teichtrasse) mit den Haltepunkten Schmalau und Stadeln. Der Kosten-Nutzen-Faktor im Mitfall 1 (Stammstrecke) wurde mit 0,8 ermittelt, im Mitfall 2 (Verschwenk) mit 0,9. Als Gründe dafür wurde genannt:

- nur geringe Mehrkosten des Verschwenks (7 Mio DM)
- erheblich höherer verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen des Verschwenks
- Höffner Gelände im fußläufigen Einzugsbereich

Der Gutachter geht davon aus, dass durch das „Fachmarktzentrum auf dem Höffner Gelände“ insgesamt ca 2250 Personenfahrten/Tag im ÖPNV (also S-Bahn und Bus) erzeugt werden, davon sind etwa die Hälfte verlagerter Verkehr vom MIV auf den ÖPNV.

Diese Untersuchungsergebnisse führten dazu, dass der Bund-Länder-Arbeitskreis nur noch den S-Bahn-Verschwenk verfolgte und diesen zum Bestandteil der S-Bahn Nürnberg-Fürth-Erlangen machte.

Die Planverfasser der jetzt vorliegenden Planfeststellungsunterlagen – DB Netz AG – haben sich an diese Vorgabe zu halten, weil sie Grundlage der Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und Land (Freistaat Bayern) ist.

Kommunen – das sei hier nochmals ausdrücklich festgestellt – wurden und werden nicht zu den Beratungen des Bund-Länder-Arbeitskreises beigezogen. Die Bedenken konnten daher den Entscheidungsträgern des Bundes und des Freistaates seitens der Verwaltung nicht direkt vorgetragen werden.

Änderungen gegenüber der früheren Planung:

Die wesentliche Änderung gegenüber den Planungen aus dem Jahr 1996 besteht darin, dass die S-Bahn von der Teichtrasse nach Westen gerückt wurde. Damit wird die Strecke insgesamt kürzer, die Betroffenheit der Grundstückseigentümer nimmt erheblich ab, insbesondere, insbesondere, weil der Grundstückseigentümer Krieger mit dieser Lösung einverstanden ist.

Die Betroffenheit von Landwirten ist südlich Steinach nach wie vor gegeben. Die flachere Führung der S-Bahn führt allerdings auch dazu, dass sich die Einbindung der S-Bahn in die Güterzugtrasse nach Norden verschiebt: Während bei der Planung von 1996 die S-Bahn in die Güterzugstrecke südlich der Kreuzung mit der Stammstrecke erfolgte ist nunmehr das gesamte Bauwerk auseinandergesogen und um etwa 500m nach Norden verschoben worden. Für die Grundstückseigentümer nördlich der FÜ 4 entstehen damit völlig neue Betroffenheiten, ebenso für Anwohner im Bereich Kleingründlach. Das Einmündungsbauwerk sieht zum Schutz dieser Bürger umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vor.

Neu ist auch die Verbindungskurve nördlich der Station Schmalau in die Stammstrecke, die zwar als Provisorium bezeichnet wird, aber zeigt, dass die Stammstrecke in der Lage ist, den S-Bahnbetrieb zumindest „vorübergehend“ – das dürfte wohl für mehrere Jahre sein – aufzunehmen.

Auswirkungen der Forderung der Stadt Fürth:

Die Stadt Fürth hatte seinerzeit gefordert, auf den S-Bahn Verschwenk zu verzichten. Diese Forderung ist aber auch in letzter Zeit immer wieder geäußert worden, so dass davon auszugehen ist, dass in der endgültigen Beschlussfassung des Stadtrates diese Forderung weiter aufrechterhalten wird.

Selbstverständlich wird die Verwaltung – wie bisher auch – die Beschlüsse des Stadtrates vertreten.

Gleichwohl ist das Baureferat der Auffassung, dass auch die Konsequenzen einer solchen Forderung den Beschlussgremien dargelegt werden müssen. Hierbei wird bewusst in Kauf genommen, dass diese Konsequenzen meist nur verbal dargestellt und nicht mit Zahlen untermauert werden können.

1. Es ist zu erwarten, dass aufgrund der bisherigen Untersuchungen und den Festlegungen zwischen Bund und Land das Eisenbahnbundesamt die Planungen so feststellen wird, wie von dem Vorhabensträger dargestellt. Erfahrungsgemäß ist das EBA nur bereit, kleinere Änderungen beim Lärmschutz usw. festzustellen, nicht aber eine derart gravierende Änderung wie die Linienführung.
Wenn das EBA einen solchen Planfeststellungsbeschluss erlässt sollte sich die Stadt bereits jetzt überlegen, ob sie in aller Konsequenz – d.h. Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht – ihre Forderung durchsetzen will.
2. Die Trassierung entlang der Bestandsstrecke würde für die Stadt erhebliche Kosten und Probleme verursachen. Sie resultieren aus dem notwendigen Umbau des Bahnübergang Herboldshof sowie der Bahnbrücke Theodor-Heuss Str.: Der Bahnübergang Herboldshof kann bei einem S-Bahn-Betrieb nicht als schienengleicher Bahnübergang beibehalten werden, die Bahnbrücke müsste erweitert – faktisch neu gebaut – werden.
Da durch die S-Bahn lediglich die bestehende Bahnlinie erweitert wird, müsste die Kommune sich an der Beseitigung des BÜ mit 33% beteiligen. (Beim Neubau einer Strecke wie dem Verschwenk ist im Regelfall keine Beteiligung des Strassenbaulastträgers an der Bahnbrücke erforderlich).
Erschwerend kommt hinzu, dass neben dem teuren Brückenbauwerk auch die Verbindung zur Stadelner Hauptstrasse auf alleinige Kosten der Stadt gebaut werden muss, weil ein anderer geeigneter Anschluss an das übergeordnete Strassennetz nicht gefunden werden kann.
Die Kosten der Stadt könnten mit bis zu 60% aus dem GVFG bezuschusst werden. Es verbliebe bei der Stadt aber ein Finanzierungseigenanteil von mehreren Mio €.
3. Wenn der Verschwenk nicht kommt entfällt der einzige schienenbediente ÖPNV-Knoten im Stadtgebiet Fürth östlich der A 73. Eine nachhaltige Verbesserung der ÖPNV-Struktur im Bereich Bislohe bis Großgründlach ist dann nicht mehr möglich.
Die vorgesehenen drei Investitionsmaßnahmen erfordern wegen der dort neu entstehenden Arbeitsplätze eine andere geeignete ÖPNV-Erschließung östlich der A 73., die nur mit dem Bus vom Haltepunkt Stadeln an der Erlanger Str. aus erfolgen kann.
4. Zusammenfassend muss darauf hingewiesen werden, dass der Entfall des Verschwenks zu einer nachhaltigen Änderung des MIV- und ÖPNV-Netzes führt, die örtliche wie überörtliche Auswirkungen haben wird.

Verfahrensfragen:

Die Planunterlagen gingen am 30.01.06 mit der Mittagspost im federführenden Stadtplanungsamt ein.

Der Redaktionsschluß der Bauausschussvorlage ist am 01.02.06, so dass in diese Bauausschussvorlage nicht alle Ergebnisse einer sachgerechten Prüfung und Vergleichs mit den Unterlagen von 1996 eingehen können. Die Bauausschußvorlage wird daher voraussichtlich mit einer Tischvorlage zum BA am 15.02.06 ergänzt.

Im Begleitschreiben weist die Regierung von Mittelfranken ausdrücklich darauf hin, dass die Stadt Fürth sich bis zum 16.03.06 als Träger öffentlicher Belange und als Eigentümerin äußern muss, um eine Klagebefugnis zu erreichen (z.B. Eigentumsrechte, Verletzung der Planungshoheit)

Nachdem die nächste Sitzung des Bauausschusses erst am 22.03.06 stattfindet, schlägt das Baureferat vor, in der Stadtratssitzung am 08.03.06 die Stellungnahme der Stadt Fürth zu beschließen.

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten €		€	
Veranschlagung im Haushalt			
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	bei Hst.	Budget-Nr.
		im	<input type="checkbox"/> Vvhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			
Zustimmung der Käm		Beteiligte Dienststellen:	
liegt vor:	<input type="checkbox"/> RA	<input type="checkbox"/> RpA	<input type="checkbox"/> weitere: <input type="checkbox"/>
Beteiligung der Pflegerin/des Pflegers erforderlich:		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Falls ja: Pflegerin/Pfleger wurde beteiligt		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

II. BMPA/StR/SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III.

Fürth, 01.02.05

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter/in:
Jockusch

Tel.:
3330